

「中央アジア＋日本」対話・第12回東京対話 「中央アジア・コーカサスとの連結性」 報告書

The Twelfth Tokyo Dialogue of the "Central Asia plus Japan" Dialogue
"Connectivity with Central Asia and Caucasus"
Report

グローバル・フォーラム
The Global Forum of Japan (GFJ)
2023年3月15日（東京）

共催

外務省

後援

独立行政法人国際協力機構（JICA）

独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）

公益財団法人日本国際フォーラム

一般社団法人ロシア NIS 貿易会



開幕挨拶を行う吉川ゆうみ外務大臣政務官（左写真）と渡辺まゆ GFJ 執行世話人（右写真）



345名の有識者・メディア参加者が参集（於：霞が関プラザホール）

はじめに

グローバル・フォーラムは、世界と日本の間に各界横断の政策志向の知的対話を組織し、持って彼我の相互理解及び合意形成に資することを目的として、毎年度各種の国際的交流ないし対話を実施している。

中央アジアは、アジア、欧州、ロシア、中東を結ぶ地政学上の要衝にあり位置するのに加え、豊富な天然資源や若年人口を有するなど地経学上も極めて重要な地域である。日本は2004年に他国に先駆けて中央アジア5カ国との閣僚級対話を始め、政治・経済関係を深めてきた。しかし昨今では、ウクライナ侵攻により旧ソ連圏である同5カ国でロシアの影響力が低下した間隙をつくべく、米国、中国、トルコといった他の主要国も地域との関係構築に向けて活発な外交を展開している。ユーラシア情勢が急激に流動化する中、中央アジアの地政学・地経学的重要性を改めて認識し、同地域への戦略的関与を強めることが日本外交に求められる。

このような問題意識に基づいて、グローバル・フォーラムは、外務省との共催により3月15日、東京において「中央アジア+日本」対話・第12回東京対話「中央アジア・コーカサスとの連結性」を対面およびオンラインにて開催した。当日は、中央アジア5カ国（ウズベキスタン、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタン）より、メデルベク・クルマンベコフ（キルギス運輸・通信次官）、フスラフ・ミルゾエフ（タジキスタン外務省対外経済局一等書記官）等に加え、日本側より渡辺まゆグローバル・フォーラム執行世話人、小泉幸弘国際協力機構社会基盤部次長、安井正世界税関機構（WCO）対外調整官などを含む総勢345名が出席し、活発な意見交換を行った。

対話当日は、本年が日本と中央アジア各国との外交関係樹立30周年ということで、日本と中央アジア各国との関係の30年の軌跡を振り返りつつ、日・中央アジア関係の未来の展望について、特に人材育成やデジタル化などの 이슈に着目しながら、活発な意見交換が行われた。

なお、本報告書は、この「中央アジア+日本」対話の内容につき、その成果をグローバル・フォーラム・メンバー等各方面の関係者に報告するものである。また、本報告書の内容は、当フォーラムのホームページ（<http://www.gfj.jp>）上でもその全文を公開している。ご覧頂ければ幸いである。

令和5年8月1日
グローバル・フォーラム
執行世話人 渡辺 まゆ

目次

I 概要	
1. プログラム	1
2. 議論の概要	2
II 速記録	
1. オープニングセッション	7
2. パネルディスカッション1	14
3. パネルディスカッション2	35
III 報告資料.....	47

I 概要

1. プログラム
2. 議論の概要

1. プログラム

14:00 - 14:35	オープニングセッション
<p>●開会 司会進行：市場裕昭（外務省欧州局中央アジア・コーカサス室長）</p> <p>●主催者挨拶 吉川ゆうみ（外務大臣政務官）</p> <p>●主催者挨拶 渡辺まゆ（グローバル・フォーラム執行世話人）</p> <p>●基調講演 宇山智彦（北海道大学教授／グローバル・フォーラム有識者メンバー）</p> <p>●報告（日本から見たカスピ海ルートの課題と展望）： 黒須利彦（経済産業省ロシア・中央アジア・コーカサス室長）</p>	
14:50 - 16:05	パネルディスカッション1「広域連携に向けた制度面での協調と人材育成」
<p>モデレーター：市場裕昭（外務省欧州局中央アジア・コーカサス室長）</p> <p>パネリスト：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アルマン・アデプバエフ（カザフスタン産業インフラ発展省運輸政策・インフラ局トランジット開発・運輸政策部主任専門家） ・メデルベク・クルマンベコフ（キルギス運輸・通信次官） ・フスラフ・ミルゾエフ（タジキスタン外務省対外経済局一等書記官） ・アブドゥラ・ハシーモフ（ウズベキスタン投資・産業・貿易省輸送回廊開発・物流局長） ・イラクリ・ダネリア（Maersk 社トビリシ支店黒海・中央アジア地域事業開発部長） ・ラチ・デヴァゼ（ジョージア経済・持続発展省交通・物流発展政策部副部長） ・小泉幸弘（国際協力機構社会基盤部次長） ・佐々木明日香（財務省関税局第二参事官室（国際協力担当）課長補佐） ・尾関誠（日新複合輸送営業部次長（ユーラシア横断鉄道調整評議会副事務局長）） 	
16:20 - 17:15	パネルディスカッション2「貿易と通関におけるデジタル化」
<p>モデレーター：市場裕昭（外務省欧州局中央アジア・コーカサス室長）</p> <p>パネリスト：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ファリズ・アリエフ（アゼルバイジャン・デジタル開発運輸省物流政策局長） ・イクリム・カカムラドフ（トルクメニスタン国家関税局関税統計局長） ・山崎克紀（西日本電信電話ビジネス営業本部エンタープライズビジネス営業部公共営業部門担当部長） ・安井正（世界税関機構（WCO）対外調整官） ・藤光基裕（WCO/JICA 合同プロジェクトマネージャー） ・山口修（NX 総合研究所シニアコンサルタント） <p>閉会：市場裕昭（外務省欧州局中央アジア・コーカサス室長）</p>	
17:15 - 18:15	レセプション

2. 議論の概要

(1) オープニング・セッション

(イ) 主催者挨拶

吉川ゆうみ 外務大臣政務官

我が国は、中央アジア・コーカサス諸国が1991年にソ連から独立して以降、一貫して各国の国づくりを支援してきた。本日のこの東京対話が、中央アジア・コーカサスの持続的な発展に向けた地域協力の一層の発展、そして日本と地域との間の経済、また投資関係のより深化に向けた契機となることを心から期待する。

渡辺 まゆ グローバル・フォーラム執行世話人

豊富な天然資源を持つ中央アジアは日本にとって、エネルギー安全保障や天然資源確保の観点から、また、質の高い物流とインフラ整備や産業育成などのノウハウを持つ日本は中央アジアにとって、海への出口に向けた連結性強化など自由で開かれた持続可能な発展の観点から、それぞれ重要なパートナーである。本日の対話が日本と中央アジアとの未来志向の一層のより具体的な関係強化に向けて、自由闊達な意見交換がなされることを期待したい。

(ロ) 基調講演

宇山 智彦 北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター教授

カスピ海は歴史的に、南北の交易ルートとしては重要性を持っていた一方で、東西の交易は比較的少ないものであり、ユーラシア東西南北の交流の要衝であったという長い歴史を経て、現代では、石油・ガス資源の海として注目されるようになった。しかし現在のロシアによるウクライナ侵略戦争は、カスピ海の軍事的な意味を浮かび上がらせている。当面、日本や欧米とカスピ海沿岸諸国の協力にロシアとイランを含めることはできない状況だが、この両国が平和国家として生まれ変わり、国際社会と正常な関係を結び、カスピ海が東西南北全方位の交流の場として復活することを望みたい。

(ハ) 報告

黒須 利彦 経済産業省ロシア・中央アジア・コーカサス室長

中央アジア・コーカサスの国は、石油・天然ガスや金属鉱物資源といった資源が豊富であり、我が国から見ても資源供給源の1つとして戦略的に重要な地域となっている。経産省として引き続き中央アジア・コーカサスの国々と日本企業との交流が活発になることを支援していこうと考えている中で、様々な経済の活動、物流、貿易は膨らみ、この物流ルートは非常に大きな注目点になっている。

(2) パネルディスカッション1「広域連携に向けた制度面での協調と人材育成」

(イ) アルマン・アデプバエフ カザフスタン産業インフラ発展省 運輸政策・インフラ局 トランジット開発・運輸政策部主任専門家

カザフスタンの現在の発展においては、輸送分野は国家の経済の動脈と位置付けられている。輸送分野の状態はカザスタンの経済を決定する要因であり、輸送の可能性を効果的に活用することは、輸送インフラを常に改善していこうというインセンティブを与えてくれるという我が国の認識がある。アジアにおいては、大規模な生産者と重要な消費国であるヨーロッパ間の貨物の流れが増加しているのが昨今の状況であり、カザフスタンの輸送政策の主な目標は、ユーラシア大陸横断ブリッジを作っていくということにある。我が国は、この地域におけるトランジットハブになるという潜在能力を十分に持っている。

(ロ) メデルベク・クルマンベコフ キルギス共和国運輸通信省 運輸・通信次官

現在、私たちの課題に、陸上輸送回廊の開発、デジタル輸送回廊の形成がある。活力と競争力があり、国際輸送システムに統合された回廊をパートナー国の皆様と連結された輸送インフラとして発展させ、パートナー国が差別なく各国の海港へのアクセスを提供し、国際輸送の自由化を促進し、そして通過国の領土における非物理的障壁を削減したい。デジタル化により、最適なルートと輸送条件を重要な法的な電子文書を用いて定めていきたい。

(ハ) フスラフ・ミルゾエフ タジキスタン外務省 対外経済局 一等書記官

カスピ海横断国際輸送ルート（TITR）は、今の時点では代替ルートだが、今後この地域を結ぶメインのルートになる可能性を十分に持っており、欧州・コーカサス・アジア輸送回廊（TRACECA）はイニシアチブとしてビザなしシステムの導入、許認可省の簡素化あるいは共通化を提示している。海上輸送がこのルートでは重要な区間であり、人々の人気を博するためには、海上輸送が十分に安価で、そして十分に迅速に実行されなければいけない。

(ニ) アブドゥラ・ハシーモフ ウズベキスタン投資・産業・貿易省 輸送回廊開発・物流局長

代替的なルートを見つけるというのは、中央アジアにとってヨーロッパの国々との間の貿易、アメリカ、それ以外の国々との貿易にとって非常に有効である。国際運輸の部分において輸送回廊をさらに提供していくこと、鉄道をさらに開発することによって貨物輸送を強化することを提案したい。そのためには、デジタル化が重要な課題となると考える。

(ホ) イラクリ・ダネリア ジョージア マースク社 トビリシ支店 黒海・中央アジア地域事業開発部長

ウクライナ領域での戦争、ロシアとベラルーシに対する制裁、グローバルキャリアにあるロシア商業開港への出荷の停止が課題に挙げられる一方で、ミドルコリドーは、唯一信頼できるルートということで非常に重要となり、黒海とカスピ海の港がヨーロッパとアジア間のハブとなった。中央アジア・コーカサスの広大な天然資源を日本が活用するためには、堅牢な交通通信インフラを改善するために、リソースと投資を多様化していくことが重要である。

(ヘ) ラチ・デヴァゼ ジョージア経済・持続発展省 交通・物流発展政策部副部長

地政学的な問題あるいは保健関連、コロナ等の影響があってもミドルコリドーのポテン

シャルは非常に高く、将来に向けて、回廊はさらにより多くの輸送量を増やすことができる。ロシアによるウクライナへの侵攻は、ロジスティクス会社に対して新しいルートを開拓しなければいけないというインセンティブになった。1つのルートに依存することなく、それ以外のルートもさらに開発していくという観点から、ミドルコリドーに対する関心が高まっている。

(ト) 小泉 幸弘 独立行政法人 国際協力機構 (JICA) 社会基盤部次長

地域統合、それから連結性というものをを行うためには、1カ国では実施することができない。複数国が共通認識を持つこと、そしてストロングコミットメント、これが非常に重要である。インフラだけでなく、制度や人材育成などがハーモナイズされて実施されることもとても大切と考えている。

(チ) 佐々木明日香 財務省 関税局第二参事官室 課長補佐

税関が担っている役割は大きく3つ、「貿易の円滑化」、「安全・安心な社会」、「適正な関税等の徴収」があり、それらを世界で実現するために各国で必要なこととして、国際標準に則った形での通関制度の構築と、それを適切に運用するための職員の税関の能力が重要になってくる。税関分野で国際標準を進めて、また、今後デジタル化を進めていくことによっ
ていかに通関の迅速化ということに貢献するかを、世界の各国の方と協力しながらやっていきたい。

(リ) 尾関 誠 株式会社日新 複合輸送営業部次長

これまでは輸送ルートの選択基準として、運賃をできるだけ安くし、トランジットタイム、輸送日数をできるだけ早くするという2点の基準を持って輸送ルートが選択されてきた。しかしこれからは、環境への配慮と、事故が発生した場合のバックアップを常に確保しておくことが強く求められている。カスピ海ルートはその新たな基準を十分に満たしているルートということが言える。

(3) パネルディスカッション2「貿易と通関におけるデジタル化」

(イ) ファリズ・アリエフ アゼルバイジャン デジタル開発運輸省 物流政策局長

このトランスポーテーションのルートに関しては、各国々がこの貿易およびこのコリドーのプロセスの推進に貢献したことを考えていかなければならない。ミドルコリドーに関して重要なのは、作業を簡素化することで国境通過の手続きを1つの申告書でカバーするといった、デジタル化である。また、インフラの近代化、デジタル化ソリューションの提供、アラト自由経済区域への投資は、すべての国際投資にとって非常に有用なものである。

(ロ) イクリム・カカムラドフ トルクメニスタン国家関税局 関税統計局長

トルクメニスタンは、輸送分野の物資的、技術的基盤を抜本的に近代化し、既存の輸送、通信ネットワークを拡大、新たな輸送通信ネットワークを構築する包括的な国家プログラム

を実施して成果を上げている。政府は特にトランジット輸送インフラの整備や持続可能なエネルギー投資の促進、多様化の発展を含む、より速度の速い高速な輸送分野の促進において重要な進展を遂げている。

(ハ) 山崎 克紀 西日本電信電話 ビジネス営業本部 エンタープライズビジネス営業部 公共営業部門担当部長

ローカル 5G の特徴を生かした港湾業務の DX を目指して、大阪市の「夢洲コンテナターミナル」にて実証事業に取り組んでおり、ローカル 5G の電波を有効に活用したコンテナターミナル内外の複数のソリューションに対する検証結果を取りまとめする予定である。今後、これらの実証を通じて得た知見をもとに、DX による港湾業務の効率化、生産性の向上、さらにその先にあるスマート港湾、これの実現に向けて取り組みを一層加速化させていきたい。

(ニ) 安井 正 世界税関機構 (WCO) 対外調整官

WCO (World Customs Organization) は税関における唯一の、グローバルな国際機関であり、中央アジア・コーカサス地方の国々の方々は、すべて WCO のメンバーになっている。WCO には、国際標準を作ること、税関のコーポレーションを推進していくこと、途上国支援および技術協力を推進していくことの、3つのコアがある。

(ホ) 藤光 基裕 WCO/JICA 合同プロジェクトマネージャー

電子的なデジタル化された保税運送申告はもう多くの国で実現されているが、さらに円滑にするために、ワンストップサービスというものが挙げられる。両国が同時に同じ場所で合同の審査・検査などを行うことで円滑化が図れる。また、WCO のモットーは“Borders divide, Customs connects”、「国境は分かれているが、税関をつなげる」というものである。

(ヘ) 山口 修 NX 総合研究所 シニアコンサルタント

日本から欧州までミドルコリドーを利用してコンテナを輸送するということを考えた場合に、複数の国を保税状態で輸送することになる。途中、カスピ海という海上輸送もあれば、鉄道の軌道幅、鉄道の幅の違いにより貨物の積み替えが行われる。輸送の品質、積み替えのインフラについて、運送業者としては気になる場所である。手続きの面に関しても、SMGS と CIM という異なる運送状を用いた保税運送がなされ、国際列車をスムーズな運行で貿易を実施しようと考えた場合に、デジタル化だけではなくて情報の国際連携が重要になってくる。

(文責在、事務局)

II 速記録

1. オープニングセッション
2. パネルディスカッション1
3. パネルディスカッション2

1. オープニングセッション

市場裕昭（司会） これより「中央アジア+日本」対話・第12回東京対話「中央アジア・コーカサスとの連結性」公開シンポジウムを開催いたします。私は、本日の司会進行・モデレーターを務めます、外務省 欧州局中央アジア・コーカサス室長の市場と申します。

本日は、オープニングセッションに引き続き、パネルディスカッション1「広域連携に向けた制度面での協調と人材育成」、パネルディスカッション2「貿易と通関におけるデジタル化」の三部構成で議論を行ってまいります。各セッションの間には休憩時間を設ける予定です。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、本シンポジウム主催の外務省を代表いたします、吉川ゆうみ外務大臣政務官よりご挨拶を申し上げます。

吉川ゆうみ（外務大臣政務官） 皆様こんにちは。どうかマスクも外して、自由に外していいということになりましたので、ぜひ皆様のお声を聞かせていただければと思います。

皆様、改めまして、こんにちは。ただいまご紹介にあずかりました、外務大臣政務官の吉川ゆうみでございます。「中央アジア+日本」対話・第12回東京対話の開催にあたりまして、主催者を代表し、ご挨拶を申し上げます。

まず、本日の東京対話にご出席をいただきました有識者の皆様、そして開催にあたり、大変なご尽力をいただきました共催者のグローバル・フォーラムの皆様、そしてご講演をいただいた各種団体の皆様、そして大変お忙しい中ご来場をいただきました皆様、これはこの場でも、そしてオンラインでもございますけれども、皆様方に、今もって心より厚く御礼を申し上げます。皆様、いつも本当にありがとうございます。

我が国は、中央アジア、そしてコーカサス諸国が1991年にソ連から独立して以降、一貫して各国の国づくり、これを支援してまいりました。各国は着実な経済発展を遂げているという現状にあると、私ども日本も大変嬉しく思っている次第でございます。中央アジアとの間では、我が国は2004年に世界に先駆け、5カ国との対話の枠組みとして、「中央アジア+日本」対話、そして外相会合を立ち上げ、自由で開かれた地域の発展に協力をしてまいりました。本日開催いたしますこの「東京対話」では、外相会合を補完する有識者の皆様を交えた知的対話、そして2006年に立ち上げたというもので、今回で12回目の開催となります。

さて、昨年12月24日にこの東京で開催された「中央アジア+日本」の第9回外相会合におきましては、すべての国の独立、そして主権領土の一体性、また国際紛争の平和的解決といった国連憲章、またその他の国際法の基本的な原則を堅持するということの重要性について一致するとともに、中央アジア各国の持続可能な発展の達成に向け、新たな発展モデルを模索していくということで一致をいたしました。日本政府といたしましても、中央アジア各国のそのようなご努力、これをお手伝いできたことを大変嬉しく思っております、その観点からも人への投資、そして成長の質、この2点に重点を置いた新たな連携を提案させていただいたところでございます。

また、ロシアによるウクライナ侵略により、中央アジアと日本、そして欧州を結ぶ物流路としてのロシア経由のルートを用いることを避ける動き、これも広がっております。こうした背景を踏まえ、内陸国である中央アジアにとって海への出口に向けた連結性、これは自由で開かれた持続可能な発展のために一層重要な課題となってくるかと思っております。本日はこういった我々の共通認識のもとで、「中央アジア・コーカサスとの連結性」とのテーマの議論が行われると承知をいた

しております。

ユーラシア大陸の中心に位置する中央アジア、ここから海への出口としてはさまざまなルートがございますけれども、そのうちこのカスピ海ルートは、ロシアを経由せずに黒海、あるいはトルコを通じてインド太平洋につながる、大変重要なルートであると考えております。外務省といたしましても、昨年10月、経済産業省やJICA、そして日本企業と共に、カザフスタン、そしてアゼルバイジャンに調査団を派遣し、カスピ海ルートのさらなる活用に向けて検討を行ったところでございます。

今回のこの東京対話ではこうした検討をさらに深めるために、中央アジア諸国の物流関係の皆様に加えまして、アゼルバイジャン、そしてジョージアからも地域研究の実務者の皆様をお招きしております。そして日本側からは、地域研究の第一人者でもあります宇山北海道大学教授に基調講演をいただくとともに、貿易、そして関税分野に携わる実務者等にご登壇をいただくという予定をいたしております。さらに、税関分野で世界的な国際協力に取り組む世界税関機構からもスピーカーをお迎えいたしております。

本日のこの東京対話が、中央アジア、そしてコーカサスの持続的な発展に向けた地域協力の一層の発展、そして日本と地域との間の経済、また投資関係のより深化に向けた契機となりますことを心から期待し、そしてそこに向けての皆様建設的な忌憚のないご議論を心からお願いをさせていただきます。私、外務大臣政務官、吉川ゆうみからの外務省を代表してのご挨拶とさせていただきます。この場でご参加の皆様も、そしてオンラインでご参加をいただいている皆様も、どうかこの本日の議論をより発展的なものになるようにお力を賜りますことを、心からお願いをさせていただきます。本日は、皆様、どうかよろしく願い申し上げます。ありがとうございました。

市場裕昭（司会） ありがとうございます。続きまして、同じく本シンポジウムを主催するグローバル・フォーラムの渡辺まゆ執行世話人よりご挨拶をいただきます。

渡辺まゆ（グローバル・フォーラム執行世話人） 皆様、こんにちは。グローバル・フォーラム執行世話人の渡辺まゆでございます。本日は、グローバル・フォーラムと外務省との共催により、「中央アジア+日本」対話・第12回東京対話「中央アジア・コーカサスとの連結性」を開催することができまして、嬉しく存じております。また、本対話出席のために、中央アジア・コーカサス地域よりご来日をされました皆様、ご公務がお忙しい中ご挨拶をいただきました吉川ゆうみ外務大臣政務官、そして本会場にお越しの皆様、またオンラインを通じてご参加の皆様にも、グローバル・フォーラムを代表し、深く感謝申し上げます。

まずグローバル・フォーラムでございますが、今年で設立40周年を迎える国際交流組織であります。その歴史的淵源は、「四極フォーラム」という日本、欧州、米国、カナダの賢人会議に遡ります。現在は、「日本国際フォーラム」という国際問題の政策シンクタンクの中に事務局を置いて、連携しながらその国際交流部門を先導しております。このグローバル・フォーラムの強みは、米国や欧州、中国、アセアン、インドなどの主要国との対話のみならず、中央アジアや黒海地域（Black Sea Area）諸国との、日本では馴染みの薄い地域でございますが、地政学的に戦略的重要性のある地域との対話も実施していることでございます。

特に、黒海地域、そして中央アジアは、欧州とアジアの東西回廊、やはりロシアと中東の南北回廊でもあり、これら回廊が交差する十字路でありまして、まさに通商、交通、エネルギー、軍事などの利害が絡み合う要衝として、ユーラシアの安定に極めて重要な地域でございます。私どもは日

本で先鞭をつけて、2005年からこうこうした地域との対話を行っておりますが、またさらにフォローするために、大国間のパワーがダイナミックにせめぎ合うこのユーラシア大陸について、この中央アジアやコーカサス地域の動向にも注視した調査研究を、本日ご登壇の宇山智彦先生にもご指導を賜りながら、長年行ってまいりました。

さて、ロシアによるウクライナ侵略は国際情勢を激変させましたが、豊富な天然資源を持つ中央アジアは、日本にとってエネルギー安全保障や天然資源確保の観点から、より重要なパートナーでございます。また、質の高い物流、インフラ整備や産業育成などのノウハウを持つ日本は、ユーラシアの内陸に位置する中央アジアにとって、海への出口に向けた連結性、特にユーラシアを経由しないカスピ海ルートを活用した連結性強化など、自由で開かれた持続可能な発展のためにも重要なパートナーであります。

日本と中央アジアは、昨年12月の外相会議で、法の支配に基づく、自由で開かれた国際秩序を維持・強化するパートナーとして相互協力の重要性を確認しましたが、本日の対話が日本と中央アジアとの未来志向の一層のより具体的な関係強化に向けて、自由闊達な意見交換がなされることを期待したいと存じます。ご清聴ありがとうございました。

市場裕昭（司会） ありがとうございます。続きまして、基調講演として、宇山智彦北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター教授にお話をいただきます。宇山教授、よろしくお願ひいたします。

宇山智彦（北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター教授） ご紹介いただきました、北海道大学スラブ・ユーラシア研究センターの宇山と申します。中央アジアの歴史と政治の研究をしておりまして、「中央アジア+日本」対話の知的対話の

最初の頃から時々参加させていただいております。今回、「中央アジア・コーカサスの連結性」ということで、カスピ海に注目した新たな取り組みの対話において講演させていただくことになり、大変光栄に思っております。10分ほどお時間をいただきまして、歴史的視点からカスピ海の可能性を考えるというお話をさせていただきます。

カスピ海はユーラシア大陸の中央から少し西寄りの場所にあつて、いわゆるシルクロードのステップ・ルートがカスピ海の北方、オアシス・ルートが南方を通っている場所です。そして歴史的には、ステップの遊牧民が東西に移動する際にかなり多くの部分がこのカスピ海北方を通りましたし、南方でも、モンゴル、中央アジア方面から新しい国が広がる際、例えばモンゴル帝国の一部だったイル・ハン国だとかセルジューク朝といった遊牧民系の勢力や国家が拡大する際に、この南方を通して広がりました。そういったことの結果、中央アジアだけではなく、コーカサスにもテュルク系、トルコ系の民族が分布しているという現象をもたらしています。

ただし、カスピ海そのものは歴史的に地味な存在であったということは否定できません。10世紀にアラビア語で地理書を書いたイスタフリーという人によると、「この海からは宝石、真珠、珊瑚など、ほかの海から採れるものは何も採れず、魚以外には何も有益なものをもたらさない」と書かれています。しかし、南北の交易ルートとしては重要性を持っていました。特にカスピ海北岸のアストラハンという街は、ヴォルガ川の河口でもあつて、ここにイタリアのジェノヴァ商人、あるいはアルメニア商人、インド商人といった人たちが商業の館を構えて、南アジア・イラン方面とロシア方面を結ぶ交易の拠点となっていました。そして、そういった商業などで栄えた沿岸諸都市の富を狙って、コサックが襲撃するという歴史があり、その中でも代表的なステンカ・ラージンの名

前はよく知られているかと思います。

他方、カスピ海を通る東西の交易は比較的少ないものでした。その理由は、この東側、中央アジア側は基本的に砂漠で、人口が少なかったからです。ただし、東南と西北を結ぶ斜めのルートとして、イランの東北部と現在ではロシアの南部になっているダゲスタンを結ぶ交易路ですとか、あるいは現在カザフスタンの西部になっているマンガシュラク半島のカラガンという港から、アストラハンへ向かうルートも存在しました。

そしてロシア帝国時代になりますと、1869年にクラスノヴォツクの港が開かれました。現在というトルクメンバシという場所です。ここと現在のアゼルバイジャンのバクーとの往来が盛んになりました。ロシアによる中央アジア征服自体が2つの方面、2つあるいは3つの方面から行われましたけれども、その1つがこのカスピ海とクラスノヴォツクを通して軍を運んで行われたもので、現在のトルクメニスタンにはほぼ相当するザカスピ州という行政単位が設けられましたが、ここは当初コーカサスのロシア軍の総司令官の管轄下に置かれていました。ですから、ロシア帝国時代のコーカサスと中央アジアの関係というのは、カスピ海を媒介して深いものがあったわけです。

このような地味ではあるけれども、ユーラシア東西南北の交流の要衝であったという長い歴史を経て、現代では、石油・ガス資源の海として注目されるようになりました。カスピ海とその周辺が石油など天然資源の豊かな地域であるということは、ロシア帝国時代から知られていたことで、特にバクーの石油開発が進みました。ただし、その後、ソ連の時代、ソ連の技術水準で掘りやすいところはバクー周辺では大体掘り尽くしてしまいましたし、カザフスタンでもある程度開発は進められましたけれども、ソ連の技術水準では簡単に掘削できない、掘ることができない場所が多くありました。

しかし、ソ連崩壊前後に外国の技術と資本が

入ってきますと、カスピ海の資源は開発のポテンシャルが非常に大きいということで注目を浴びました。そして、石油・ガスの輸出のためにさまざまなパイプライン建設計画が立てられて、1990年代後半から2000年代にかけては、カスピ海・ブームと呼んでもよい状況になりました。そしてこのような石油・ガスを梃子とした開発がカスピ海東岸、つまりカザフスタンの西部、トルクメニスタンの西部で進んだということは、カスピ海の東西交通を歴史的に抑制してきたこの東岸の人口、あるいは経済資源の不足という問題を解決しました。私は、昨年9月にカザフスタンの西部のカスピ海に面したアクタウという街に行きましたが、大変力づくで発展している様子が見て取れました。カスピ海に面したところには美しい岩石の公園も造られていて、行ったことのない方はぜひ行かれると良いと思います。

そしてまた、中国の「一帯一路」構想をはじめとして、ユーラシアを横断する新たなルートの開発の機運が盛り上がり、それからトルコが中央アジアへの関与を近年非常に強めていますし、日本などの域外の国も大きな関心を持っている中で、このカスピ海を通じての連結性向上への期待は高まっています。そして、現在、中央アジア諸国にとって貿易ルートがロシアに過度に依存するという状態を解消する必要があるということも、このカスピ海への期待を強める要因となっています。

その関係で、最後に、残念な現状について触れなければいけません。現在のロシアによるウクライナ侵略戦争は、カスピ海の軍事的な意味を浮かび上がらせています。カスピ海はウクライナから遠くないですし、黒海と違ってウクライナ軍による探知が難しい場所です。そうした条件を利用して、ロシアはカスピ海およびその上空からウクライナ各地を大量のミサイルで攻撃しています。民間人の犠牲者も多数出ています。カスピ海が戦争の海になってしまったということです。

ウクライナは、現在のところ、ロシア領内深く

まで反撃するという事はしていませんし、そのためのミサイルもないですけれども、反撃する権利はありますので、カスピ海が今後戦争のエスカレート次第では戦場になりかねないという危険な状況があります。また、ロシアはイランからカスピ海航路経由で武器・弾薬を輸入している疑いが強くあります。カスピ海沿岸5カ国は、2018年にカスピ海法的地位条約を署名しました。イランがまだ批准していないので発効はしていないんですけれども、ここではカスピ海の平和利用ということを強調していましたので、この精神に現在ロシアがやっていることは反しているということになります。

従って、当面、日本や欧米とカスピ海沿岸諸国の協力でロシアとイランを含めることはできない状況です。しかし、カザフスタン、トルクメニスタン、アゼルバイジャンにとって、ロシアとイランは重要な隣国であります。特にイランは中央アジアにとって外海への近道としての位置を占めています。このイラン経由のルートをつるに活用できないということが、中央アジア諸国にとっては独立以来非常に困難な問題で、将来解決すべき問題として残ってきているわけです。

そして先ほどお話ししたように、カスピ海の歴史は南北の交易ルートとしての重要性を示していますから、ロシアとイランが入ったほうがカスピ海協力の可能性は広がります。従って、この両国が平和国家として生まれ変わって、国際社会と正常な関係を結び、それを通して、このカスピ海が東西はもちろん、南北も含む、全方位の交流の場として復活するという事を望みたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

市場裕昭（司会） ありがとうございます。続きまして、黒須利彦経済産業省ロシア・中央アジア・コーカサス室長より、「日本から見たカスピ海ルートの課題と展望」につき、ご報告をいただきます。

黒須利彦（経済産業省ロシア・中央アジア・コーカサス室長） 尊敬する中央アジア・コーカサスの来賓の皆様、それから日本の講演の皆様、パネリストの皆様、ご列席の皆様、今回この機会をいただいたことを感謝申し上げます。私、経済産業省ロシア・中央アジア・コーカサス室長、黒須でございます。今し方、宇山先生から、中央アジア・コーカサス地域、それから周辺も含めて、大きな歴史の流れであるとかその特色について非常に詳しいご説明をいただきました。私、今回は、この中央アジア・コーカサス地域の連結性の拡大ということで、カスピ海ルートの展望であるとか課題について、絞ってお話をさせていただければと思います。

我が国は、この中央アジア・コーカサス各国の持続的な経済成長のために、これまで産業の多角化とか多様化、それから質の高いインフラの整備をはじめとした協力というものを進めてまいりました。中央アジア・コーカサスの国は、総じて石油・天然ガスであるとか、金属鉱物資源といった資源が豊富であり、我が国から見ても、資源の供給源の1つとして戦略的に重要な地域となっております。

さて、足元、中央アジア・コーカサス各国を取り巻く国際情勢、先ほど宇山先生からもありましたとおり、ロシアのウクライナ侵略によって、大幅に変化いたしました。この環境変化もあってと思いますけれども、日本、それから中央アジア・コーカサスのビジネス関係にも変化が生じているところでもあります。例えば、2022年、日本と中央アジア・コーカサスの国々との貿易量、これは総じて増加の傾向でございます。それから他方、新型コロナウイルスの影響もあって人の往来が制限されていて、日本企業はなかなか現地に進出して、実際ビジネスの会話をしたりということができなくなっているということがありますけれども、そういう中でも、貿易量のところに少し経済の活発化の兆しが見えるのかなと見て取っている

ところであります。

経済産業省としても、企業のいろんな皆様に対して、国際社会から見てこういったビジネスがロシアに向けた迂回回廊と見做される懸念については留意をお願いしながらでありますけれども、他方で、このような良いトレンドを加速させるべく、いろんな積極的な後押しをできればと今考えているところでございます。いくつか例を申し上げます。

2022年9月、これはアゼルバイジャンで第11回の経済合同会議をバクーにて開催いたしました。貿易とか投資の拡大について議論がなされております。その中でJCM温暖化ガス削減の二国間のクレジットについても、日本との間で制度の締結がなされております。それから翌10月、こちらタシュケントでございますけれども、日本からも70名ほど経済界の方を含めて参加いたしました。第16回のウズベキスタンとの経済合同会議を開催してございます。こちらも同様にJCMの締結を行っております。それから11月には、ジョージア・トビリシにおいて、日本からも15社以上の日本企業が参加したと伺っておりますけれども、「ジャパン・ビジネス・フォーラム」というものが開催されているところでございます。

それから年をまたいで、本年、今年に入ってからでございますけれども、2月、先月に、経済産業省の予算事業を活用した官民ミッションとして、中堅・中小企業9社の方々が連れ立って中央アジアの国々を訪問いたしました。いろいろ面談をして、実際のビジネスにつながるようなやり取りがなされたというふうに伺ってございます。それから、同じく先月2月でございますけれども、中央アジア5カ国の各国の大使の方々にご参加をいただいて、日本企業の中央アジア進出をさらに後押ししようということで、「中央アジアビジネスダイアログ」というものを実施してございます。参加した企業の方にとっても中央アジアでこれからビジネスをやるとうとする関心を高めるとい意味での良い機

会であったと、高い評価を受けていると承っております。

こういった事々のように、経産省として、引き続き中央アジア、それからコーカサスの国々といろんな日本企業との交流が活発になることを支援していこうと考えているところです。そういった中で、これからいろんな経済の活動、物流、貿易が膨らんでいく中で、この物流ルートというのが非常に大きな注目点になるところでございます。

このような問題意識も踏まえて、昨年10月、冒頭、吉川政務官からもご紹介いただいたように、外務省主催で実施した「カスピ海ミッション」、こちらは経済産業省からも職員が参加いたしました。このミッションを通じて、ウクライナ情勢によって今環境変化が起こっておりますけれども、この中央アジア・コーカサスへの欧州、アジア方面からのいろんな物流ルート、大きな影響を受けた場合とということで、どういうことがあるのかということを訪問先のいろんな各省庁、政府機関の方々、物流インフラに携わる関係者の皆様、それから実際にいろんな日本企業の方々といろんな議論をしたところと伺っておりますし、その中でやはりこのカスピ海ルートへのポテンシャルというのを皆口々に感じていたと承っております。

こういったこともあって、物流インフラの関係の方々、2022年に入ってから、このカスピ海ルートを活用したバクーアクタウ間の物流量なんかも増加していると伺っていて、昨年10月時点の数字でありますけれども、このアラト港のコンテナの取扱量、前年比でございますけど、54%増というふうに増加したと伺ってございます。

こういった可能性がある中で、では、日本企業はこれからどのような動機からカスピ海ルートの活用が検討されているのでしょうか。よく聞かれる、従来は日本から欧州、中央アジア・コーカサス、それから中央アジアから日本への輸送ルートとして、シベリア鉄道が利用されてきました。しかしながら、このウクライナ情勢が緊迫して、そ

の代替のルートについての検討というも行われるようになってございます。

また他方、中国の経由のルートについても、これまでコロナの影響もあって通関のいろいろな制限があったりとか、それからリードタイムが不確定であるとか、さまざまな課題というものも専門の方からは指摘がされているところなんです。このような課題も踏まえて、新たにこのカスピ海ルートの活用というのがいろんな方々にとって本当に真剣に検討がなされているようになってきているところなんです。

先ほどもご紹介した、10月のこのミッションに参加した日本の企業の方々から聞いていることとしていくつかご紹介すると、まず1つ目が、従来ルートの代替としてこのカスピ海ルートの活用をして、中央アジア向けに自動車などの輸送が実際に行われるようになったと伺っております。それから2つ目、中央アジア向けの輸送ルートとして、これから活用を検討している企業の方もいらっしゃると思います。それから3点目に、他の方々の声を聞きながらということですが、この物流ルールを活用できる可能性が見出せたんじゃないのか。カスピ海ルートを通じてトライアル、試しではありますけれども、日本へ天然資源を輸送するみたいなトライアルを実施しようみたいな声も伺ったところであります。

こういった企業の方々の声なんかも踏まえても、カスピ海ルート、従前の今までは代替のルートという形でよく位置付けられてございましたけれども、コンテナジェンシーではなくて、今度は主要なルートとしてポテンシャルがあるものとして考えられてきているところでもあります。言い換えれば、カスピ海ルートは戦略的な重要性というのがまさに今高まったところとも言えるかと思えます。

それでは、この課題についてどのような課題があるのか、どのような課題にこれから対処していかないといけないのかということをお話したいと思います。

先ほどのミッションに参加した企業の方々などの声も集約をすると2つあって、1つがコスト、もう1つがリードタイムです。カスピ海ルートについては、鉄道から船、頻繁に荷物を積み替えないといけない。多くの国境を越えるということで、複数回通関、国をまたぐ手続きをしなければいけないということがまずございます。それからいろんなインフラについても、これからまだ発展の途上の状況にあるのではないかとというような指摘があるのが、もう1点。

それから最後に、なかなか外性的で難しいんですけれども、天候の影響ということもあって、実際船がどのように動くのかということがやや不確定なところもあるというようなこともあって、やっぱりリードタイムも含めて、予見可能性に課題があると伺っております。それからもう1つ付け加えると、物流の品質という意味で、運ぶ荷物の性質にもよりますけれども、参加された日本企業の方々からは、その輸送の品質の向上が望まれるというような声も伺っております。

ただ、決して悲観的なことを申し上げるのではなくて、本日お集まりいただいた方々については、これまで中央アジアの各国の政府からもいろんなご支援、コーカサスの国からもいろんなご支援をいただいていると承知しています。これまで多国籍間の物流に関わる連合体であるとかいろんな政府間の協議、それから通関の簡素化みたいないろんな協議というも行われてきていると承知しておりますし、各国において港湾インフラを増強していくであるとか、鉄道車両、フェリー、タンカーなどを増強していこうみたいな、いろんなことを行っているということも、これもミッションに参加された方々の報告として承知しているところです。

最後になりますけれども、今回のこのシンポジウムにつきまして、この中央アジア・コーカサスの国々の方が今回ここに一堂に会したということで、この新たなルートの展望についてぜひご議論

をいただいて、日本として何か貢献できる分野、もしかしたらデジタル化とか、何か日本としても貢献できる分野があるかもしれませんけれども、そういったことを考えられる良い機会になるのではないかと考えているところです。このカスピ海ルートが、これから、日本から見ると需要家の立場ですけれども、需要家が加速していく観点から、さらなる発展をお祈りしながら、強く期待しながら、私からの冒頭のご報告といたします。以上になります。ありがとうございました。

市場裕昭（司会） ありがとうございます。ここで次のパネルディスカッションのための会場設営を行いますので、10分弱の休憩を挟みまして、14時50分よりパネルディスカッションを開始いたします。

2. パネルディスカッション 1

市場裕昭（モデレーター） お待たせいたしました。これよりパネルディスカッション1「広域連携に向けた制度面での協調と人材育成」を開始いたします。モデレーターからの指名に従ってご発言をお願いいたします。円滑な議事進行の観点から、各パネリストの皆様のご発言に際し、恐縮ではございますが、所定の時間が過ぎた段階でベルを鳴らすこととさせていただきます。まずは、中央アジア・コーカサス側のパネリストから、各国における現状・課題と今後の展望についてお話をいただきます。初めに、カザフスタンから、産業インフラ発展省、運輸政策・インフラ局、トランジット開発・運輸政策部、主任専門家、アルマン・アデプバエフ様、お願いいたします。

アルマン・アデプバエフ（カザフスタン産業インフラ発展省 運輸政策・インフラ局 トランジット開発・運輸政策部 主任専門家） 皆様、こんにち

は。尊敬する市場様、そして皆様、ご挨拶申し上げます。まず、このイベントの主催者の皆様にお話をする機会を与えていただいたこと、そして温かく迎えてくださったことに感謝したいと思います。今日の会合ですけれども、経済関係の拡大、輸送分野での関係強化に大いに寄与すると確信しております。カザフスタンの現在の発展におきましては、輸送分野は国家の経済の動脈と位置付けられています。輸送分野の状態はカザフスタンの経済を決定する要因であり、輸送の可能性を効果的に活用することは、輸送インフラを常に改善していこうというインセンティブを与えてくれるという我が国の認識があります。

アジアにおいては、大規模な生産者と重要な消費国であるヨーロッパ間の貨物の流れが増加しているのが、昨今の状況であります。カザフスタンの輸送政策の主な目標は、ユーラシア大陸横断ブリッジを作っていくということであります。カザフスタンでありますけれども、自動車道路、鉄道、航空路のネットワークを持ち、戦略的に重要なカスピ海の港、アクタウとクルイクを要しております。そこで我が国は持てる国内のトランジットリソースを利用して、途切れることのない、間断のない、スムーズなユーラシア輸送ルートを提供するということが可能になるわけであります。

理由、アクタウとクルイクを通るカスピ海横断国際輸送ルート、カスピ海ルートでありますけれども、これはカザフスタンの輸出品とトランジット貨物を輸送するための主要な代替ルートです。カスピ海を活用したルートの現在の処理能力は、8万TEUを含めたところの年間600万トンであります。そしてこのルートの枠内では、アクタウとクルイクの港を経由する貨物の積み替えが倍増いたしました。昨年は160万トンであったんですけれども、一昨年、2021年は84万トンでありました。また、昨年22年の実績では、コンテナ輸送量がその前年の21年に比べて34%増加しました。2021年は2万5,000TEUあまりだったんで

すけれども、昨年は約3万3,000TEUでありました。今年は4万5,000TEUを含むところの、200万トンまで輸送量を増やす予定であります。

このカスピ海を活用した国際マルチルートのパテンシャルとしまして、ルートのコネクションを解決するために、カザフスタン、アゼルバイジャン、トルコ、ジョージアの領内でカスピ海のコネクションを享受的に解消するためのロードマップという会合が、昨年11月に、文書ですけれども証明されました。このロードマップにはインフラとターミナルの容量を改善し、港の容量を拡大し、車両を増やし、行政上の障壁を取り除き、運輸業者にとって良好な状況を作り出すための対策が盛り込まれています。これによりまして、このカスピ海を通過する国際ルートの処理能力を年間1,000万トンまで拡大していくというのが目標であります。

ロードマップの枠組の中で、カザフスタンのプロジェクトに10億ドル以上の投資を誘致することが計画されています。処理能力を高めて、カザフスタンの貨物の輸送量と中国やヨーロッパへのトランジットを拡大するために、強いインフラプロジェクトを実施する作業が進行中です。昨年、ドストック、モイnty区間の2本目のレールの建設が始まりました。このプロジェクトが実現することで、中国とヨーロッパの間のトランジット輸送量が増加しまして、区間の処理能力が最大5倍になり、輸送速度が1昼夜当たり800キロから1,500キロに増加します。そして、アルマティ駅のバイパス鉄道建設プロジェクトを調整するための手続きが行われています。プロジェクトが実現すれば、アルマティジャンクションは40%負担が減りまして、貨物輸送時間は最大24時間短縮されます。

アクタウ港とフェリー複合施設であるクルイク港は、国際輸送回廊のネットワークに含まれています。カザフスタンの物流ハブの生産能力は年間2,100万トンです。アクタウ港のカスピ海横断ルー

トによる貨物輸送とコンテナ輸送を増大させるために、2025年までにコンテナハブを立ち上げ、完璧な再建、港湾水域の浚渫、積み替え設備の新しいレーンの入れ替えを経過しています。また、マースク (Maersk)、コスコ SHIPPING (Cosco shipping)、CMA、CGMなどの国際コンテナオペレーターも誘致する予定であります。クルイク港の港湾インフラ整備として、2025年までにサルザ海上ターミナル、穀物ターミナルの建設、2027年までに、浚渫を行った上でのバースト海上フェリーの建設が計画されています。

また、商船隊の拡大の一環といたしまして、国営海運会社カズモルトランスフロートは、2030年までにタンカーとフェリー船団を建造する予定です。このプロジェクトはアブダビ港と共同で実施され、契約の一環として25隻の船を建造する予定です。今年の上半期に最初のタンカー2隻の建造が完了しまして、2026年までに4隻のタンカー、フェリー4隻、残りの15隻は2030年までに建造するという予定であります。

皆様、最後に申し上げたいのでありますが、カザフスタンでありますけれども、この地域におけますトランジットハブになるという潜在能力を十分に持っております。ユーラシアを結ぶこの大陸ブリッジの立役者になるということを自負しております。大陸間の、そして地域間の輸送能力の増大、貿易拡大の大きな推進力になれるということを自負しております。どうぞご清聴ありがとうございました。

市場裕昭 (モデレーター) ありがとうございます。続きまして、キルギスから、運輸・通信次官、メデルベク・クルマンベコフ様、お願いいたします。

メデルベク・クルマンベコフ (キルギス共和国運輸通信省 運輸・通信次官) ありがとうございます。尊敬する市場裕昭様、尊敬するご参加の皆様、ま

ず初めに、キルギス共和国運輸通信省を代表いたしまして、参加者の皆様にご挨拶を申し上げるとともに、温かい歓迎に感謝申し上げます。この場をお借りいたしまして、日本政府が資金を用いられて、ビシュケク道路地吹雪対策プロジェクトを推進していただき、キルギス共和国の道路建設開発のために国際協力機構を通じて過去 26 年間協力して下さっていることに感謝を申し上げます。

これは 10 件のプロジェクトがもう既に推進されているところがございます。そして、今現在 5 件のプロジェクトも推進中がございます。協力の枠組みで、キルギス共和国の輸送回廊の建設改修に関するプロジェクトということで、どんどん実施されているわけがございますけれども、冬季の道路設備の設置、また雪崩からの保護などの対策によりまして、年間を通して信頼性の高く、効率的な貨物・旅客輸送が可能となっております。

現在の私たちの課題でございますが、最大限、陸上輸送回廊を開発することでございます。そして活力と競争力があり、国際輸送システムに統合された回廊をパートナー国の皆様と連結された輸送インフラとして発展させていきたいと考えております。また、内陸国、キルギス共和国にとって極めて大事なことは、パートナー国が差別なく各国の海港へのアクセスを提供し、国際輸送の自由化を促進し、そして通過国の領土における非物理的障壁を削減することでございます。そして、現在、重要な課題といたしまして、デジタル輸送回廊の形成を挙げたいと思います。

輸送のリードタイムを削減しまして、輸送物流の管理費やダウンタイムを制限できることを期待しております。デジタル化によりまして、最適なルートと輸送条件を重要な法的な電子文書を用いて決めていきたいと考えております。統一されたこのような情報環境というものを形成していきたいと思っております。ぜひともパートナー国の皆様方の

経験を学ばせていただきたいと考えております。そして、このような形でデジタル化ということでも今現在さまざまな推進をしているところでございますので、ぜひ皆様方のご協力をお願いしたいと思っております。

そしてまた 2040 年までの課題ということで掲げておりますのが、キルギス共和国を旅客、物資、貨物輸送のための、安全で需要の高い回廊を持つ通過国にしていくということでありまして。そしてまた、今現在、このような改修ということでも推進をしているところでございますけれども、インフラ整備を行っております。そしてウズベキスタン、またその他の中央アジアの国々と共に、トランジットの可能性の拡大をしていきたいと考えております。そして中央アジア、日本、コーカサスの協調によりまして、統合の方向性で、輸送、貿易、投資という一貫したチェーンが形成、発展していくことを願いたいと思っております。

国家間の輸送システムを構築し、最大限手続きを簡素化し、そして輸送プロセスのデジタル化に重点を置きながら、非物理的障壁を排除していきたいと考えております。ポジティブな国際的連携というものをぜひ私たちが学びながら活用していきたいと考えておりますが、最後に改めまして、今後のこのような方向性に向けての協力関係を推進していける念願を申し上げます。中央アジア、日本、コーカサス地域の今後の実り多き協力関係を念願申し上げます。私どもといたしましては、最大限努力いたしまして、このような協力関係を推進していく所存でございます。ご清聴ありがとうございました。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。続きまして、タジキスタンから、外務省対外経済局一等書記官、フスラフ・ミルズエフ様、お願いいたします。

フスラフ・ミルゾエフ（タジキスタン外務省 対外経済局 一等書記官） どうもありがとうございます。まず感謝の言葉から始めたいと思います。日本側の皆様に、この今日のイベント、素晴らしい形でオーガナイズしてくださっているということに、感謝申し上げたいと思います。日本の皆様の興味の対象となっているテーマを選んでいただいたことにも感謝しております。私はプレゼン資料を準備しましたので、これは輸送回廊、中央アジアとトランスコーカサス地域を結ぶ輸送回廊という資料であります。これがプレゼンテーションのテーマであります。

こちらは地図でありまして、これは中央アジアとトランスコーカサス地域を結ぶ主だったルートの地図であります。この2つの地域を結ぶ回廊ですから、「ミドルコリドー」と呼ばれております。これはカスピ海の東岸のトルクメニスタンのトルクメンバシからアゼルバイジャンの首都バクーを結び、そしてアゼルバイジャン、ジョージアを通過して、ジョージアのポチから黒海に出るというものであります。これが TITR と言っています。Trans-Caspian International Transport Route であります。既に他の方もおっしゃいましたように、今の時点では代替ルートでありますけれども、今後この地域を結ぶメインのルートになる可能性、チャンスを十分に持っていると思います。

しかしながら、そうなるには大変大きな作業が必要であります。私たちの国々が協調して問題を解決していくことが必要であります。そして一番大きな問題でありますけれども、ルートとして2つの海を渡るルートであります。ヨーロッパに至るためには2つの海と5つの国境を通過しなければいけないというルートであります。事前の話合いというものは TRACECA というプログラムの枠内で既に長年にわたって行われております。

TRACECA でありますけれども、1993年に設立された組織であります。これは中央アジアとコーカサス諸国が貿易量を増やすことができるよ

うに、そして経済関係を発展させることが可能になるように、輸送ルートも開発できるようにということを目的にしている、TRACECA であります。このプログラム、私が詳しくお話しするまでもなく、皆様はご案内であると思います。いわゆる政府間委員会という形を取っております、この各3カ国が政府の代表を行っております。直近の会議はジョージアの首都トビリシで開催されました。

こちらの図でありますけれども、これまでの TRACECA の歩みと成果というものをまとめております。主なこの TRACECA のイニシアチブもここに書かれております。その1つがビザなしシステムの導入であります。また、さまざまな許認可証でありますけれども、それを簡素化するあるいは共通化するという、とても重要なポイントであります。この TRACECA の枠内でいくつもの文書が調印されておまして、その一部は完全な形で実行されておりますけれども、今後、解決が必要な課題はまだまだいくつもあります。

また、統計のデータを各国がそれぞれまとめまして、共有するというのも重要な作業でありまして、これは輸送ロジの問題を円滑にするためには重要な作業であります。マルチモーダル輸送というのも重要なテーマでありまして、このルートはマルチモーダル輸送を大前提としています。既にご指摘がありましたように、自動車も使われていますし、また海運もこのルートでは使われているわけであります。

さまざまな新しいイニシアチブも提示されておまして、そのうちの1つが、既に私も言及しました、ビザなし、ビザフリーであります。とても重要な点でありまして、例えばドライバーの人たち、輸送に直接携わっている人たちが、ビザなしというステータスで運転して、貨物を運ぶということがとても重要であります。こちらのコンセプトであります、海上輸送の開発発展ということでありまして、海上の貨物輸送というもので、貨物を

運ぶのは何かといういわゆる船舶でありますけれども、これも開発をする、あるいは既に存在しているものをどんどん更新していくということが重要であります。海上輸送がこのルートでは重要な区間でありますので、このルート自身が人々の人気を博するためには、海上輸送が十分に安価で、そして十分に迅速に実行されなければいけません。

こちらはこれからのプロジェクトでありまして、昨年から TRACECA の枠内で実行されているプロジェクトをいくつかご紹介しております。さて、例えば、タジキスタンでは、我が国では実際何を行っているのかということを少し情報をお伝えしたいと思います。まず、我が国の税関でありますけれども、貨物の輸送には税関が果たす役割は大変大きなものがあります。タジキスタンでも、この国際輸送に関しましては税関の役割というものが重要であります。そして、ワンストップというのを基本にして、当局が規制していくということが重要であります。つまり、例えばトラックであれば、国境域に入ることを許されたら、1つのポイントで一箇所に停車した形ですべての書類チェックなどが行われるということが重要であります。

こちらはタジキスタンの国境管理ポイント、通過手続きのダイアグラムという形でありまして、一番最初に国境警備軍によりまして、我が国内にトラックならトラックが入ることができるかということがチェックされるわけでありまして。しかし、我が国のボトルネックというのが、IT の具体的なツールを導入できていないということが大きな課題です。例えば、東京の税関を私たちは視察する機会を得ました。IT の形でツールが導入されておりますので、実際の税関で税関職員が例えば一つひとつ開けて検査するということが必要ない形でチェックされているわけで、我が国もこのようなツールをなるべく早く導入したいと思っております。

さて、2020 年から 2024 年までの期間の税関の発展プログラムというものがある数年前に国のプログラムとして採択されたわけですが、その直後に新型コロナウイルスということで、さまざまな作業が止まっている、あるいは速度が遅くなっているというのが残念な点ではあります。

さて、こちらでありますけれども、これは電子申告システムと国境検問所のインフラ整備ということでありまして、いわゆる我が国のボトルネックでありまして、現在それを解決するべく、改善すべく、作業を進めております。この電子申告システムでありますけれども、電子申告に移行することが重要なわけでありまして。この使用に関する協定が結ばれている相手は、ウズベキスタンと結んでおります。そして電子申告というものをきちんとそれがワークするためには、国境通過地点、税関におきまして、グリーンラインを導入できるような新しい建屋の建設という作業も必要となるわけでありまして。

この国境検問所のインフラ改善ですけれども、今申し上げたように、新たにグリーンコリドーを設ける場所が物理的に必要でありますし、スキャナーを設置し、デジタル化を導入するということが必要であります。トランジット貨物の GPS を使用した通関支援のスマートタグの導入などが今後の課題、目標であります。

また、自由貿易という形でタジキスタンに導入をして進めておりますので、貨物の通関時間を大幅に短縮することができました。2017 年 3 時間であったものが、昨年 2022 年には 30 分まで短縮されたというのが税関当局の報告であります。これは貨物を主な通関ポイントで処理するというのにかかる時間でありまして。適切なインフラが必要だと申しましたけれども、そのポイントは現在私たちの国で起きている時間のロスが、自動車、例えばトラックなどが停泊する場所が十分に確保されていないことがあります。

こちらのスライドでありますけれども、これは

タジキスタンと個々のパートナー国との間の輸送におけます協力ということで、数値をあげています。こちらは例えばアゼルバイジャンとの実際の貿易、貨物の処理額で、例えば自動車輸送によるものはいくらであるかという数字をこちらに示しております。こちらはアゼルバイジャンとの鉄道輸送におけます協力と実績ですね。直近の数値をあげております。こちらはジョージアとの輸送分野における協力で、自動車輸送です。そして、ジョージアと我が国の鉄道輸送は昨年実施されませんでしたので、我が国とジョージアとの輸送分野での協力、昨年は自動車輸送だけでした。鉄道が活用されなかったことは残念でした。

こちらのスライドでありますけれども、これはタジキスタンと中央アジア、トランスコーカサス諸国との貿易額の統計数字であります。現在いくつもの課題があるということを指摘する必要があるのはもちろんでありますけれども、グリーンラインや回廊というもの在今后立ち上げていくことによりまして、あるいは整備することによりまして、この地域の国々との貿易高が飛躍的に拡大することができる。そのことが新たな品目の製品のそれぞれの国内での製造、あるいは既存の製品の製造量の拡大につながるということを期待しております。

主なパートナー国はカザフスタンとウズベキスタンですね。それぞれのカザフスタンとの貿易額高は我が国の貿易高の約2割でありまして、ウズベキスタンとの貿易高は我が国の貿易高の約7%であります。コーカサス諸国との貿易高は、例えばアゼルバイジャンとの貿易高は1%以下であります。我が国の貿易高に占めるアゼルバイジャンの割合は1%未満というのが現状です。貿易高が少なければ、貨物の量も少ないということになっているわけでありまして。

これは政治分野での件ということで、とても重要なスライドであります。図や数値は書かれておりませんが、重要なイシューでありまして、

政治連携でありまして、今日は3月15日ですけれども、実は昨日とそして今日、アゼルバイジャンの首都バクーでワンストップ原則を使用した、カスピ海横断国際ミドルコリドーに沿った、簡素化されたトランジット税関手続きプロジェクトという、大変長いテーマですけれども、このテーマで各国の税関当局のトップによる多国間会議が開催されています。

ワンストップ、窓口は一本というのが原則とすべきだということが基本になっております。我が国の税関のトップが、今日、このバクーで開催されている会議に参加しております。時差もありませんけれども、バクーは今午前中でありまして、今日のこのバクーでの会議開催が始まったかと思えます。

今年2023年ですけれども、中央アジアとトランスコーカサスの多くの国の元首の相互訪問、つまりサミットが予定されております。そういったサミットの議題の1つが、輸送部門での協力、通関手続きの簡素化であります。私のプレゼン、報告は以上であります。少し時間が長くなったと思いますが、お詫び申し上げます。そして感謝いたします。ありがとうございます。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。続きまして、ウズベキスタンから、投資・産業・貿易省 輸送回廊開発・物流局長のアブドゥラ・ハシーモフ様、お願いいたします。

アブドゥラ・ハシーモフ（ウズベキスタン投資・産業・貿易省 輸送回廊開発・物流局長） 市場さん、どうもご紹介ありがとうございます。そしてご参集の皆様、こんにちは。ウズベキスタン投資産業貿易省のリーダーを代表いたしまして、今回のイベントの主権者に対して感謝の意を表したいと思えます。私どもをここ東京に呼んでいただけたこと、それからまた中央アジア、コーカサス地域の代表と一緒にこうして新しいさまざまなコリ

ドーを開発、それからまたロシアの域内におけるそういった開発をやる機会を頂きまして、本当にどうもありがとうございます。それから渡辺さんにもお礼を申し上げたいと思います。それからまた宇山先生、また黒須さん、非常に中身の濃いプレゼンテーション、それからプロポーザルをありがとうございます。

過去数年間において、私たち、日本との間で非常によい協力がなされてまいりました。そして本当に多局面における開発が行われたと思います。特に丸紅、JOGMEC、三菱、伊藤忠、住友、いすゞ、それ以外のさまざまな会社が110億ドル以上、エネルギー、農業、科学、石油ガスの業界に投資をしてくださっています。今日、また代替的なルートを見つけるというのは、中央アジアにとってヨーロッパの国々との間の貿易、アメリカ、それ以外の国々との貿易にとって非常に有効であります。中央アジアの枠組み、それからコーカサス+日本という形で、こういった枠組みの中でいろいろな提案をすることができるということは本当に素晴らしいことで、次のような提案をしたいと思っています。

第1点目といたしまして、私たちはこれから先もハーモナイゼーションと、それからまた統一といったものを国際運輸の部分において、いろいろなコリドーにおける輸送回廊をさらに提供していくこと。それからまた、鉄道をさらに開発することによって、貨物輸送を強化する。モダリティの拡大、鉄道の改善ということが必要になります。それからまた、いろいろなフリートのアップデートというのも必要になります。道路とそれ以外の輸送といったものが必要になります。そして国際貨物の運搬をより改善するものです。

ということで、こういった国々に対する輸送、それからデジタル化ということも必要です。私はもう完全に黒須さんが提案してくださったことに賛成です。日本の企業にはこのような投資プロジェクトにぜひ参加していただきたい。そうする

ことによって、チェックポイントであるとか税関のデジタル化、それからまた中央アジアのこういった輸送のデジタル化ということが必要になります。ここでは約100億ドルの投資が必要になりますが、それによって私たちはただ単に輸送であるとか投資状況を改善するだけではなく、私たちの生活水準をも上げるということになります。そして私たち中央アジアとコーカサス、そしてヨーロッパとの間のさまざまな行き来も活発化することになります。

日本の企業と協力をこれまでしてきました。そしてさらにまた投資を促していただきたいと思います。ハイテク、機械、それからまた関税に関するさまざまなデジタル化にお手伝いをいただきたいと思います。私たちは日本と一緒にこのさまざまなカスピ海輸送コリドーをもっと開発していきたいと思っています。これは人類のためのコリドーであり、経済のコリドーであり、投資のコリドーである。そしてまた、これは互いにより相互互換性のあるものであると考えております。ありがとうございました。

市場裕昭 (モデレーター) ありがとうございます。続きまして、ジョージアから、マースク社のトビリシ支店、黒海・中央アジア地域事業開発部長、イラクリ・ダネリア様、お願いいたします。

イラクリ・ダネリア (ジョージア マースク社 トビリシ支店 黒海・中央アジア地域事業開発部長) 皆さん、こんにちは。今日は、お話しいただきどうもありがとうございます。時間があまりありませんので、ちょっと簡単にお話をさせていただきたいと思っています。このミドルコリドーということで話をさせていただきたいんですけども、まず一番最初に、新たな地政学的構図ということに触れてみたいと思います。そしてまた、この地域における課題についても触れたいと思います。課題だけではなくて、チャンスもあると考えておりま

す。課題があるという時には、必ずチャンスも生まれるとよく言われているからです。まず一番最初に、課題から行きます。まず、ウクライナ領域での戦争です。それからロシアとベラルーシに対する制裁。次、お願いします。

それからグローバルキャリアにあるロシア商業開港への出荷の停止。ノバルスキーとかセントピーターズバーグも含まれます。それからグローバル舞台のシベリア横断通路の信頼性が低下しているということです。アジアの国々からヨーロッパ、またはヨーロッパからアジアに関しての通路の信頼性の低下です。しかし、課題があるということは、そこにチャンスもあるということです。このチャンスというのは、ミドルコリドーによって実現されていると思います。なぜならば、これは唯一信頼できるルートということで、西と東、それからまた東と西の間のこのルートが非常に重要になりました。黒海とカスピ海の港がヨーロッパとアジアの間のハブとなったわけです。新たな地政学的な状況があるがために、私たちは今こういった状況に直面しているわけです。

では、協力状況、ミドルコリドーを経由するさまざまな物流のメンバーの協力に関しては2つあります。政治的な対話と、2番目が実務に関する技術的なタイプのもので、簡単に政治的なものからまず行きます。これは TRACECA、先ほどのスピーカーがもうこれには言及しております。この TRACECA に関してはまああまり詳しいことは申し上げませんが、政府間委員会が、地域輸送対話の発展を促進しようということで現在検討しております。そしてこの輸送に関連する国々の間で輸送、それからまた貿易の推進といったことを今進めております。加盟国はここに書いてあるとおりですけれども、トルコ、ブルガリア、アルメニアといったような国々が名を連ねております。

続いて、テクニカルな部分です。これに関しては、TITR、カスピ海横断国際輸送ルートを強調しなければなりません。これはコーディネーショ

ンのプラットフォームで、このミドルコリドーでワンストップでソリューションを適用できるようにしようというものです。国々が緊密に協力することによって、鉄道会社と国、それから港湾、そして大手の物流会社、それからロジスティクのさまざまな関係者の間でワンストップショップを作ろうというものです。現在、このコリドーを使つての価格、輸送費といったものを、皆で固定費、それからまた調整可能なものとしてこれを提供することによって、コリドーを通る物流のスムーズな連結性を強化しようとしているわけです。

では、続いて、ちょっと課題について見てみたいと思います。ミドルコリドーは間違いなくすべての人たちにとって受け入れられて、問題が全くないというわけではないわけです。ですから3つの課題に触れておきたいと思います。我々がボトルネックとして感じているものです。1つは、カスピ海上の運用上の制約です。2番目が、中国から中央アジアへの国境の部分のキャパシティ。3番目が、デジタル化ということになります。トラック & トレースの視認性の問題です。

しかし、こういった問題というのがあるわけですから、これは改善することができるものです。私たちはベストを尽くして、これらの問題を改善しようと、今、我々の側でしております。マースク社としては、このプロセスに参加することは非常に重要で、私たちは最大手の SHIPPING LINE として参加するだけでなく、コンテナラインの改善も必要だと思っています。

私たちのグループというのはトラック、鉄道、それからまた船舶の経験、あとウェアハウス、ディストリビューション、それからサプライチェーン、こういったものを管理することにも専門性を持っております。ですから、私たちの知識というのはミドルコリドーの発展になくはならない知識を提供できると思つているし、我々のこのプロジェクトに対するアプローチがもう既に始まっています、まず黒海のダイレクトオーシャンサービスと

いうものを紹介いたします。

これは黒海近隣の国々がジョージアからウクライナに、これは戦争が起こる前は直接つながっていたんですけども、今これはオデッサに置き換わろうとしています。これはポルトレニエというところを通じてです。これは来週始まることになっています。これは本当に良い朗報です。速報と言ってもいいと思います。ジョージアからルーマニアのコンスタンツァへの道も現在代替案として出ていて、中国、中央アジアからヨーロッパの西側、EU に対してのルートということになります。ドイツ、フランス、イギリスといったところに対するルートです。

2020 年から我々はブロックトレインのソリューションをもう既に始めていて、カザフスタン、カスピ海、それからアゼルバイジャン、ジョージアといったところに、中国の港からこういったものを直接つなぐということで、今ジョージアのポチからカザフスタンに対してルートを持っています。それからトルクメニスタンから直接ウズベキスタンへつなぐ道、いわゆるスタン国に対してこれを届けるというやり方です。

それから非常に複雑なロジスティクスの問題があるのですが、中央アジアとコーカサスに関しては、サプライチェーンの管理をもっと改善していかなければなりません。そこで重要になってくるのがデジタル化です。同僚がもう既にこれは言及していますが、私たちのほうからデジタル化の話を少しさせていただきます。もう既に国連、それからこれは TRACECA を通じて協力をしており、デジタルソリューションで他のところをやっているものをやりたい。トレードレングスというふうに呼ばれておりますが、このトレードレングスの 1 位として、ブロックチェーンのソリューションを使ったタイプのもの、関係者、例えば関税サービス、港湾、鉄道会社、物流会社、そして船舶の会社などを含めた形でのロジスティクスです。

各々のデジタルソリューションといったものも推進しなければならない。国にいろいろな要件がありますので、それを満たすようなデジタル化というものもしなければなりません。現在、そのプロジェクトを今検討中です。今日ここにいらっしゃる方々の興味というのは、外国企業、特に日本企業がどういったことをこの地域でできるか。特にミドルコリドーではどんなことができるか。こういったコーカサスと中央アジアにおける仕事ですが、この問題に関しては簡単に答えることができます。広大な天然資源が私たちにはありますので、多くの日本の企業、それから日本の市場はこれを活用することができます。堅牢な交通通信インフラは既にあるわけですが、もちろんそれを改善するための追加的な投資が必要です。そしてリソースと投資を多様化していくということはとても重要です。

その一部として、人的資本の開発というものもあります。それから政府の優遇措置とサポート。投資ということに関しては、常にこういったものが重要です。それからマースクでは、ジョイントベンチャーを歓迎します。ですから、どのようなチャンスであっても、日本の方々がジョージアとかカザフスタンであるとか、残りのスタン国に対して日本の会社の投資を歓迎いたします。そしてジョージアには直接的なアクセスがあります。非常に戦略的に重要な市場、EU への直接的なコネクタがあります。私たちは EU との間には二国間の自由貿易協定があります。従って、非常に効率的な運用をすることができます。これに関してはまた別途ぜひお話をしたいと思います。今日はご清聴どうもありがとうございました。皆さん方、お一人一人とぜひお話をしたいと思います。

市場裕昭 (モデレーター) ありがとうございます。続きまして、ジョージアから経済・持続発展省、交通・物流発展政策部副部長、ラチ・デヴァ

皆様、お願いいたします。

ラチ・デヴァゼ（ジョージア経済・持続発展省交通・物流発展政策部副部長）ご紹介ありがとうございます。ご来賓の皆様、外務大臣政務官、そしてオンラインでご参加の皆様、本フォーラムを開催してくださいました外務省、グローバル・フォーラムの皆様に対して、本フォーラムを開催してくださいましたことにお礼を申し上げたいと思います。ジョージアといたしましては、日本国がこういった回廊の構築にあたって非常に関心を抱いてくださっている、こういった中央アジアとコーカサスとの間に連結を高めるということの関心が高まっているということで、私どもといたしましても、その方向性を前面に支援させていただきたいと考えております。

まず、簡単に我が国のご紹介をさせていただきたいと思います。ジョージアはまさに戦略的な位置付けにありまして、アジアとヨーロッパの間での戦略的なロケーションということで、23億の人口にマーケットとして自由貿易を介したアクセスができるという、非常に戦略的な立場にあります。単にトランジット輸送の国だけではなく、周辺国との貿易も活発に行っている国になります。

また、もう1つのメリットとしては、非常に低税率ということで、こういった企業が利益を再投資する場合にも法人税等がかからないということです。また、非常に仕事がしやすい、ビジネスがしやすい国としても認識されております。2、3日で実際に開業する、会社を立ち上げることが可能だということであります。また、非常に熟練した高い教育を受けた労働力も有しております。また、安定した、かつ効果的な銀行セクターもございますし、インフラに関しても非常に高品質である。そして常にインフラ構築、インフラ開発に努力をしているということであります。これについては後ほどまた申し上げます。

こちらの地図ですが、我々のネットワーク交通

網をご覧くださいいております。ロジスティクスの状況ということで、非常に高品質の道路、そして鉄道のネットワークがございますし、港湾も整っております。空港も然りです。2つのコンテナポートがございます、バトゥミとポチでありますけれども、この2つを併せますと年間35万TEUという形でのキャパシティを持っております。2,700万トンというのが鉄道での現在の能力であります。

先ほども言及いたしました、非常に戦略的なロケーションにあるということで、そういった中でもこういった強みというものをさらに質の高いインフラで補完していかなければいけないということも認識しております。そういった観点から、大規模なインフラプロジェクトがいくつか走っております。例えば鉄道の近代化のプロジェクトが1つ挙げられます。スループットの能力、これは鉄道の能力ですけれども、2,700万トンから4,800万トン、つまりほぼ倍増させるということを計画しております。これはジョージアの鉄道システムということです。

それから「バクー・トビリシ・カルス鉄道プロジェクト」というものもございまして、非常に歴史のあるプロジェクトでありまして、ジョージアだけではなく、全体の地域に関わってくるプロジェクトであります。というのも、ジョージアがトルコ、そしてアゼルバイジャンが初めて鉄道で結ばれるというプロジェクトであるからです。2017年まで、これは実現することができませんでした。テストモードで2017年にこの鉄道網が開通いたしました。以来、100万トン以上の貨物が輸送されております。昨年、例えばですけれども、2万TEUコンテナがこのルートで輸送されております。地域輸送というものの、トルコ、アゼルバイジャン、ジョージア、そしてこれを中央アジアに広めて、さらにその輸送能力が高まっているということです。

また、近代化のもう1つのプロジェクトとして、

高速道路も建設中であります。既に200キロメートルが建設済みであります。残りの高速道路でありますけれども、まだ建設中であるということです。これは今中断をされつつ、今後も開発を続けるということです。また、ロジスティクスセンターとしてのハブも今後標榜していきたいということで、開発も進んでおります。というのも、こういった付加価値型のサービスが我が国の経済発展に不可欠であると考えているからです。そういったことから2つのプロジェクトがパイプラインの中にありまして、1つがジョージアの西側にありまして、クタイシ空港の近隣にありまして、そしてもう1つが、クミシロジスティックセンターというのがもう1つのロジスティックセンターであります。

次に、海洋輸送に関してであります。このインフラ関連でパイプライン、いくつかプロジェクトが走っております。1つが深海、ディブシーポートの開発、アナクリアのものがございまして、ここによってスループットを倍増させるということです。非常に大規模なプロジェクトでありまして、アナクリアの深海の開発でありまして、このプロジェクトに関しての詳細というのは今まだ第一段階、フェーズ1の段階にあるということで、60万TEUを今後キャパシティとして増大させる予定であります。そして1万TEUの船舶にも対応できる可能性を秘めた港湾であります。また、水深としても16メートルということです。

もちろん浚渫の作業というのも必要になっておりまして、こちらの写真にも出ておりますけれども、先月であります。2月20日、我が国の交通物流発展政策部といたしましては、このプロジェクトのための投資家選定に関する詳細を発表いたしました。5月19日まで法的書類、そして経験等に対する情報を提出いただくということになります。この評価に関しては、7月に行われる予定であります。このプロジェクトの次のステップの投資家選定の最終選考を行う予定であり

ます。ジョージア政府といたしましては、51%の持分をこのプロジェクトの中で持つ予定であります。これはさらなる投資を増やしていく上でのインセンティブになると確信しております。

ジョージア政府といたしましては、こういった港湾建設にあたって、これは我が国に対してのみならず、回廊全体、そして地域全体に対して資するものであると考えているからです。スループットの能力も倍増させますし、より効率的なオペレーションをすることができる。これは必ずしや本地域に関連する周辺国にも良い影響が出てくると考えておりますので、こちらに連絡先を記載しておりますので、後ほどご興味のある方はぜひお問い合わせいただければと思います。私のほうから情報提供することもできます。

こちらはジョージアがさまざまな方向で協定あるいは合意に達している国であります。例えば民間の航空ですとか海上輸送、それからTRACECAの基本協定もございまして、ラピスラズリのルート契約もあります。輸送用のコリドーの協定です。また、黒海、カスピ海関連でも、今々、継続中の協定というものもございまして。

こちらのスライドであります。ミドルコリドーのルートをご覧くださいことができます。2015年から2016年にかけて、非常に安定した形での成長を遂げているということです。コンテナの輸送量をご覧くださいしておりますけれども、ジョージアから中国に向けてということです。こちらの数字をご覧くださいますとご理解いただけますとおり、コロナ前でも、そしてサプライチェーンの混乱が起きる前にも、このコリドーはまだ発展中であったということです。ということは、地政学的な問題あるいは保健関連、コロナ等の影響があっても、まだまだポテンシャルは非常に高いと。将来に向けて、回廊はさらにより多くの輸送量を増やすことができると考えております。

ウクライナへの侵攻によって、ロジスティクス会社に対して、これはアジア、ヨーロッパ全体の

そういった会社に対して新しいルートを開拓しなければいけないという、そういったインセンティブになったと考えます。1つのルートに依存することなく、それ以外のルートもさらに開発していく。そういった観点から、ミドルコリドーに対する関心が高まっていると考えます。ミドルコリドーも1つのそういった重要なルートであると考えますので、こういった活動、ウクライナでの状況がさらに落ち着いて、その後もウクライナの輸送もさらに活用していくことができれば良いと考えております。

日本との関係についてであります。日本、トルコ間というのもそのミドルコリドーの間の1つのルートでありますけれども、ジョージアと日本でありますけれども、1,300万の貿易高になっておりまして、そして日本、トルコ間でありますけれども、40億ドルもの貿易高になっております。そして日本とEUの間でありますけれども、一応1,500億の貿易高となっております。こういったものがミドルコリドーを活用していくことで、我々としても、日本とEUの間の貿易を円滑に進める上で、ジョージアとして信頼たる輸送網を提供していきたいと考えております。以上でございます。ご清聴ありがとうございました。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。ここからは日本側のパネリストにご発言をいただきます。時間が押しておりますので、時間厳守をお願いしたいと思います。最初に、物流分野での日本の国際協力の取り組みについて、国際協力機構、社会基盤部次長、小泉幸弘様からご発表いただきます。お願いいたします。

小泉幸弘（独立行政法人 国際協力機構（JICA）社会基盤部次長） ただいまご紹介いただきました、JICA（国際協力機構）の小泉と申します。本日の私のテーマでは、JICAが協力してきました2つの地域、1つはメコン地域、もう1つは東

部アフリカ、ここについての具体的な事例を紹介したいと思います。今こちらの写真が3枚映っていますけれども、左側、それから真ん中の写真がカンボジアのケース、右側の写真が実際の東部アフリカ、国境における通関施設、いずれも日本の資金協力で整備をしてきたものです。

私ども JICA では、世界 96 カ国に事務所を持っております。この 96 カ国で約 150 の国・地域において協力を行っています。

今、運輸交通分野というのは非常にニーズの高い分野でございますけれども、その中でも5つの重点分野というものを掲げました。1番目、グローバルネットワークの構築ということで、まさに世界経済がグローバルネットワークに組み込まれています。これは中央アジア・コーカサス地域も同じですけれども、そのネットワークの中にしっかり組み込まれていく。それを支援していこうということを出しています。その他、2番目、海上保安ですとか、3番目、ロードアセットマネジメントなど、合計5つの分野を重点課題としています。

メコン地域ですけれども、あまり馴染みがないかもしれませんが、この中央アジア・コーカサスの8カ国と比較してみました。この地域、まず中央アジアですと人口が約9,000万人、GDPの規模が、今こちらに掲げてある201ビリオンUSドルと伺っております。これに対し、メコン地域の5カ国ですと人口規模が約2.5倍、経済規模が約4倍というような地域になります。

この地域、2000年頃のGDP/キャピタルを100としますと、約20年間で経済規模が非常に大きく伸びていきました。ミャンマーを筆頭としまして、カンボジア、ラオスなど、いずれも4倍、5倍あるいはそれ以上の経済成長となっております。

FDI（外国投資）に注目してみます。カンボジアのFDI（外国投資）ですけれども、2000年当時、私が赴任していた時ですけれども、非常に少ない

金額でございましたが、この20年間で約30倍もの外国投資が来ております。この外国投資を呼ぶ上で重要なことの1つは、物流です。この物流のネットワーク、先ほど物流の品質というお話もありましたけれども、信頼性の高い物流のネットワーク、これには税関・通関の手続きも含まれます。このようなことの改善が功を奏して、外国投資が非常に注目されるようになりました。

このような貢献にJICAはどのように貢献してきたのでしょうか。2009年、JICAがどのようにアプローチしたかというのを打ち出しました。これは3点ございます。1点目、特に東南アジアの統合というものがこの当時ターゲットになっていましたが、メコン地域、特にラオス、カンボジア、ミャンマー、これは遅れた国と言われておりました。この地域と先進アセアンのギャップを埋めていこうと、これが1つ目になります。2つ目、地域統合推進をサポートしていきましょう。そして3点目、運輸交通の観点ですが、コネクティビティ（連結性）を強化していきましょう。このようなことを打ち出しています。

実際にこのコネクティビティですが、そこには3つの要素が含まれると考えています。1つ目、物理的なコネクティビティ。2つ目、制度面。これは税関の手続き等も含めていますが、制度面でのコネクティビティ。そして3つ目は、人と人。まさにこの3つのコネクティビティ、いずれもが不可欠なものとなります。今日このような形でシンポジウム、複数の国が集まっていますが、まさにこのシンポジウムというものも人と人とのコネクティビティを高めるという意味で極めて重要なものだと考えています。

実際の協力、これは南部経済回廊に注目しておりますけれども、ベトナムのホーチミンから中央にあるカンボジア、それからタイ、そこへのコネクティビティを高めていく。この上でカンボジアは一番施設が遅れていました。そこを重点的に協力してきております。ワンクリックお願いします。

今ちょうど違いが分かりましたでしょうか。1つ前に戻ると、メコン川のところのフェリーだった、古い道路だったのが、今こちらのところで変わってきているというような形になります。クリックお願いします。

2001年と2015年の実際の移動時間を比較してみました。ホーチミンからプノンペンまで約240キロ。日本の新幹線ですと1時間で移動できますけれども、この距離を2001年当時、12時間掛かって陸路でようやく移動できたという状況です。これが道路の整備・橋の整備等を通じて、2015年6時間と、約半分で移動できるようになっています。特にこの黄色い部分というのがカンボジアの国内の道路整備、ここが進んで時間短縮に大きく貢献しました。一方で、注目していただきたいのがこの水色になります。水色はベトナムとカンボジアの国境通関手続きですが、ここは旅客、私自身の移動ですけれども、国境通過の手続き簡素化がほとんど進んでいない。つまり変化がほとんどないという状況でございました。

このため、日本JICAが協力したのが、国境通関手続きを含む物流の簡素化、物流マスタープランというものを行いました。2019年から今も行っておりますけれども、ここで実際のパイロットプロジェクトを行った結果、1時間当たりの税関の車両通関能力、これが50台から80台まで、1.6倍に増えております。このような手続きの簡素化をすることによって、時間の短縮と同じだけの効果が生まれます。このようなことが成果として挙げられます。

続きまして、東アフリカ、同じく協力したいと思います。東部アフリカ、ケニア、タンザニア、ルワンダなど、7カ国ございますけれども、こちらの人口規模ですと約2倍、経済規模が1.3倍というような距離になります。大体スケールが1,000キロメートルですので、この場合ほぼ同じくらいをイメージしてください。

内陸国に注目してみます。内陸国、ここにルワ

ンダという国がありますが、ここからこの港まで2つの国際ルートがございますけれども、いずれのルートも1,500キロ以上離れたところになります。その間、全部陸上で輸送する必要があります。ルワンダというのはこのように遠いということで、モノを輸出・輸入する時のコスト、そのうちの約40%が物流のコストというふうに言われておりました。沿岸国のケニアですと、わずか12%です。これだけの差が内陸国にあるということが言えます。このため、日本政府、これはTICAD等のいろんな機会がございますが、これらを通じてこの回廊開発に力を入れていきますということを打ち上げました。

実際の協力ですけれども、これは1つのルソモという国境の橋です。この橋、植民地の時代に作られたもので、非常に古く、狭くといった状況だったのを、ちょっとこれは分かりづらいのですが、複数の車線が通行制限なく通れる、このような橋の整備であったり、通関施設の整備、またそこまでのアクセスの幹線道路、このようなハードの整備とともに、ここにOSBPと書いていますけれども、One Stop Border Post、つまり1つの手続きで解決する、このようなことを行いました。これにより実際のここでの手続き、これは貨物ですけれども、トラックが国境通過するのに以前は8時間かかっていたものが、2時間20分で行けるようになります。8時間から2時間20分、これだけの簡素化というものが進みました。

ここのルワンダという国の物流評価指数というものがございますけれども、2007年当時、世界でワースト3と位置付けられていたものが、だんだん改善されてきて、今アフリカの平均よりもずっと上回る57位。この57位の数値というのは、トルコが3.15というスコアですけれども、実はトルコとあまり変わらない。そのレベルまで内陸国でもなれます。これが改善の結果ということになります。

最後ですけれども、これは伝えたいメッセージ

です。このような地域統合、それから連結性というものをを行うためには、1カ国では実施することができません。今日集まっている皆様、複数国が共通認識を持つ。このコモンコンセンサス、それからストロングコミットメント、これが非常に重要と考えています。2点目、先ほど申し上げましたインフラだけでなく、制度であったり、人材育成、このようなものがハーモナイズされて実施されること、これがとても大切と考えています。

最後、私たちJICAですけれども、このようなスムーズコネクティビティの貢献ということに引き続き協力していきたいと考えております。ご清聴ありがとうございました。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。次に、税関分野での日本の国際協力について、財務省から発表いただきます。財務省関税局第二参事官室、課長補佐、佐々木明日香様、お願いいたします。

佐々木明日香（財務省 関税局第二参事官室 課長補佐） ありがとうございます。今ご紹介にあずかりました、財務省関税局の佐々木と申します。本日、このような機会をいただきまして誠にありがとうございます。スライドを用意していますので、ご準備いただけますでしょうか。

本日、税関分野での日本の国際協力についてご紹介をさせていただきます。全体として日本は島国ですので、今日対象となっているご参加の皆様は内陸国ということで前提が大きく異なるのかなとは思いますが、税関が担っている役割ですとか、その課題ですとか、そういったところは共通であると理解しております。今日、この会議にもご参加いただいておりますが、WCO（世界税関機構）という税関の国際機関のところでも、同じメンバー国として共通の課題に取り組んでいると理解しております。今日の説明で少し日本の協力ということをご理解いただいて、今後

の連携のあり方など、検討の一助になればと思っております。

説明を進めさせていただきます。本日、私、国際協力の意義と日本がどういうふうに支援をしているか、そのスキームについて説明をさせていただこうと思います。まず国際協力の意義ということで、スライドの3のところをお願いできますでしょうか。税関をめぐる国際的な動きを中心にしながらちょっと概観したいんですけども、ご覧いただいているスライドの中央部分に、税関を取り巻く国際的な動きというものを掲げております。

FTAとかEPAとか、そういったものがあるほか、WTOでも貿易円滑化協定というものが締結されたりですとか、発効したりですとか、あと中央にCMAAとございますけれども、これは税関当局間で密輸ですとか、そういった取り締まりを効果的にするために情報交換するなどの二国間での国際約束をするようなものになったりするのですが、そういったCMAAが締結されたりという状況がございます。

周辺に記載しておりますのが、今話にもたくさん出ておりますが、税関に関わらずですけども、デジタル化ですとか、AIの活用とか先端技術の活用といった状況ですとか、そのほか感染対策ですとか感染症、災害対策とかSDGsとか、そういった求められている環境にあると理解しております。税関はこういったところで物流の一点を担っているだけですので、輸出国と輸入国での協力というものが欠かせないと理解しております。

今お伝えしたことで、国際的な動きというところを踏まえますと、支援のあり方というものがより高度化し、さらに多様化していると理解しております。感染症といったものですとかデジタル化というところになりますと、民間事業者との対話というものも欠かせない要素だと理解しております。

税関分野での支援というものをより少し具体的

にご説明したいんですけども、税関が担っている役割というものが大きく3つあると理解しております。「貿易の円滑化」と「安全・安心な社会」というのと「適正な関税等の徴収」ということで、これが世界で共通して目標に掲げていることではないかと思っております。それを世界で実現するためには各国で必要なことというものが2つあると思ひまして、1つが左側に書いております、国際標準に則った形での通関制度の構築というものと、右側に書いてございます、それを適切に運用するための職員の税関の能力というもの、こちらが重要になってくるかと思ひます。これらを支援するために、我々、国際協力ということで、可能な限りご支援できればと思ひて取り組んでおります。

次に、これからは具体的な支援のスキームについて見ていきます。形態として、大きく2つございます。左側が日本で実施している協力ですと、右側が海外で行うワークショップなどの支援になります。日本で開催するものと海外で開催するもの、それぞれにはスキームが3つございまして、ODA、日本の独自の支援で行っているものと、真ん中に掲げておりますのがWCOを通じて資金貢献ですとか、あとは人の貢献ということでWCOを通じて行っているもの。3つ目がJICAのスキームを通じて行っているもの。大きく3つございます。

こちらは、例えばですけども、日本でワークショップを開催する場合、どういったことをするかという具体例ですけども、スキームによりまして、大体1から2週間程度、10から15名の税関職員の方に日本に来ていただきまして、税関分野での通関手続きに必要な知識というものを講義ですとか、あとはディスカッションを通じたりとか視察を通じて、取り組みを学んでいただくということをしてしております。税関分野ですと通関をいかに迅速に、適切にするかということで、関税評価ですとかHSという世界共通の商品分類を適切に迅速に行うですとか、リスクマネジメン

トとか、そういった分野について行っております。

こちら、アジア・コーカサス向けということで、2019年から2021年までの実績ですけれども、ご覧のように、9回のワークショップを通じて23名の税関職員の方に日本にお越しいただいております。ここに掲げているのはオンラインでやった際の様子になりますけれども、JICAのスキームを使って実施したものの例になります。

今度、海外で行う場合の事例ですけれども、こちらは2015年から18年までの間に4回ワークショップを行っております、6人の日本の税関職員の専門家を派遣しております。左側ですと、例えばWCOのサブリージョナルワークショップということで、二国間ではなく、地域対象のワークショップに対して日本の税関職員を専門家として派遣をしております。このほか、右側、二国間のODAを使っての支援ということで、税関職員が赴く場合もございます。

次にご紹介するのが、WCOとJICAが共同で行うプロジェクトへの日本税関の貢献についてです。こちら、WCOとJICA両方でやることによって、WCOが持っている専門性ですとか、あとは税関分野での税関手続きに関するような国際標準ですとか、そのツールとかガイドラインとかがございますけれども、そういったものと、あとはJICAの知見というのを使って、より効果的に支援をするというものがございます。こちらに対しても日本から税関職員を派遣して、日本での経験共有などを行って貢献をしております。

具体的なプロジェクトですけれども、2007年から行っているものがございまして、OSBPと先ほどJICAさんからの説明でもございましたけれども、One Stop Border Postというものをアフリカ向けに行いました。あとMTPというMaster Trainer Programmeというものがございまして、こちら記載のとおり、アフリカ地域ですとか、あとは島嶼国向けに実施をしております、これは現在も続いております。それぞれちょっと

こういったものを具体的に説明させていただこうと思います。

One Stop Border Postですけれども、こちらは先ほども説明があったんですけれども、陸路で国境を越える時にその通関手続き、税関だけでなく、その国境を越える時の手続き全般を1つの施設で実施をするということで、輸出手続きと輸入手続きというような2つあるものを一回で終わらせるというようなものになりますけれども、これに対しても日本から税関職員を派遣しまして、A国とB国とあった時に、その両国の税関の職員の方が同じ知識とか能力を持って統一的に運用ができるようにということで、知識面での能力向上に貢献をいたしました。

次に、Master Trainer Programmeというもののご紹介です。こちら、ここに記載のとおり、一番上に国がA、B、Cとございますけれども、こういった各国の税関職員の代表となるような方に対して、教官となっていただくように、2、3年かけてプログラムを受けていただきます。それによって、それぞれの方が3年ぐらいの研修を受けた後に、試験に合格しますと、晴れて教官となっていただきます。A国、B国といったところの教官の方は、それぞれの国の方や周辺の地域の国の税関職員や関係する公安の政府関係者ですとか民間事業者の方たちに対して、また同じように研修を実施していただくというようなプログラムになっております。

この最初の教官になっていただくところの研修ですとか、教材の作成にあたっての支援というものを日本税関としても支援しています。こちら、既にアフリカ地域では今までに150名のマスタートレーナーが育成されております、それぞれのマスタートレーナーによって研修を実施して、受講した人というのが4万3,000人以上となっております、非常に役に立っているというお声もいただいておりますし、WCO内でも評価されているものと理解しております。

こちらは今ご紹介した Master Trainer Programme の一例といいますか、流れを参考までにご紹介しているものでして、3年程度かけて最後の研修の教官になるまで実施していますというご案内になります。

こちらは参考までに、税関が最後、昨年一年間でどういったワークショップを実施した件数を示しているものになります。私からの説明は以上になりまして、税関分野で限られているとはいえ、国際標準というものをいかに進めて、それをまた今後ですとたぶんデジタル化ということを進めていくことによって、いかに通関の迅速化ということに貢献するかということで、我々も日本だけで努力してもなかなか進まないということで、世界の各国の方と協力しながらやっていきたいと日々取り組んでおります。説明は以上で終わらせていただきます。ありがとうございました。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。続きまして、中央アジア・コーカサス地域における日本の物流企業の事業活動と日本企業から見た課題について、株式会社日新、複合輸送営業部次長、尾関誠様からお話しいたします。

尾関誠（株式会社日新 複合輸送営業部次長） ただいまご紹介にあずかりました、株式会社日新、物流企業の尾崎と申します。「中央アジア・コーカサス地域の物流事業」と称して、お話しさせていただきます。限られた時間ではございますが、どうぞよろしく願いいたします。

今日お話しする内容ですけれども、時間が限られておりますので、目次にあります2番目の「カスピ海ルートが注目される理由」、それと3番目の「物流コスト（日本⇒中央アジア・コーカサス）」のいわゆる運賃、これについて重点的にお話をさせていただきますと思います。当社の鉄道事業はちょっと割愛させていただきます。

それでは、カスピ海ルートが今なぜ、どうして

注目されているのかという点について、改めてご説明したいと思います。2021年3月にスエズ運河で座礁事故が発生したことにより、これまで海上輸送一辺倒だった欧州向け貨物が一気にシベリア・ランドブリッジに流れ込むことになります。シベリア・ランドブリッジ、ここ、一番上のところですね。そして昨年、2022年2月24日にロシアがウクライナに侵攻したことによって、次々とその積極的利用を控えるという事態になりました。今現在では、シベリア鉄道の欧州向けトランジット輸送はほぼほぼ機能していないというふうになっております。つまり欧州向け輸送については、今現在はスエズ運河経由の海上輸送ルートだけという、かつての状況に逆戻りしてしまったということですね。

この海上ルート、下の丸になっているこのスエズ運河経由という、このルートだけに頼っているという状況に今なっております。そこで鉄道がより多く利用される、つまり環境に配慮された、かつロシアとベラルーシを迂回する輸送ルートとして、カスピ海ルートが注目されることになったわけです。この赤い真ん中のこのところになります。日本から中国の港であげて、チャイナ・ランドブリッジで中央アジア、カスピ海を經由してコーカサス、黒海を經由して、ないしはトルコを經由して欧州までという形のルートになっています。

カスピ海ルートについては解決すべき課題というのが複数あるわけですが、これを各国の官民の協力のもとに、可能な限りできるだけ早期にサービス提供できるような形にしたいと、我々、物流事業者として考えております。

また、これまでは輸送ルートの選択基準として、まず第一に運賃をできるだけ安く、その次にトランジットタイム、輸送日数をできるだけ早く、この2点の基準を持って輸送ルートというのが選択されてきました。しかしながら、これからは、スライドにあります、まず3番、環境への配慮。で

きるだけ多く鉄道を利用することによって、環境に対する配慮ということ、それと事故が発生した場合のバックアップを常に確保しておくことが強く求められております。カスピ海ルートはその新たな基準、このスライドにある3番と4番、この条件を十分に満たしているルートということが言えるわけです。

次に、物流コスト、日本から中央アジア・コーカサス、こちらは先ほどのカスピ海ルートはカザフスタン、アゼルバイジャン、およびジョージアの3カ国を通過するトランジットという観点からお話ししましたけれども、ここでは日本と中央アジア・コーカサス間のバイラテラルな観点から物流市場を見てみたいと思います。

日本から中央アジア・コーカサスへの物流コスト、運賃になります。一番左の青い部分、こちらがドイツのハンブルク向け40フィートコンテナの運賃、これを1として、その比率をグラフにしたものになります。赤は中央アジアの5カ国それぞれの首都あるいは主要都市、輸送ルートは中国経由のチャイナ・ランドブリッジになります。黄色はコーカサスの3カ国、それぞれの首都向け、バクー、エレバン、トビリシとなっております。輸送ルートは黒海に面するジョージアの港、ポチ港で揚げて、内陸をトラックで輸送するという輸送ルートになっています。

これを見ますと、例えばハンブルグ1に対して、カザフスタンのアルマティが3.66倍ということになっているわけですが、これを言い換えると、カザフスタンのアルマティ向けに40フィートコンテナ1本を輸送する運賃で、ハンブルグまで40フィートコンテナ4本が運べるということになります。キルギスのビシュケクに至っては5本、トルクメニスタンのアシガバートに至っては7本という物流コストを中央アジアは負担している、ないしは中央アジア向けにはかかるという実情でございます。

物流事業者としては、これはとても普通ではな

い状況と考えています。欧州とアジアをつなぐ、よく言われるユーラシア大陸の中心に位置する欧州とアジアをつなぐ物流ハブとなり得る中央アジアの地政学的優位性、これは日本と中央アジアとのバイラテラルな関係においては、どちらかと言うと、優位には働いていないということが言えるわけです。

運賃の比較では、圧倒的に中央アジア向けが高かったわけですが、まずこういった物流事情であることを皆さんに知っていただきたいと思えます。これは今すぐ半分にするということはもちろんできないわけですが、各国の官のレベルないしは鉄道会社、船会社などに対して働きかけを続けることで、中央アジア・コーカサス地域と日本との間におけるより良い物流環境の構築に尽力したいと考えております。以上になります。ご清聴ありがとうございました。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。発表者の皆様ありがとうございました。それでは、これより質疑応答に入りたいと思います。私のほうから、中央アジア・コーカサス側のパネリストの皆様にご質問をさせていただきます。時間が非常に押しておりますので、回答は簡潔にお願いいたします。

まず、カザフスタンのアデブバエフ主任専門家にお伺いします。発表の中では、カザフスタンは地域のトランジットハブになるという目標に向かってさまざまなインフラ整備を進めているというお話がありました。インフラとともに、例えば、税関のデジタル化といったソフト面の取り組みも重要かと思えます。タジキスタンからの発表の中で、税関申告のデジタル化に関する二国間の取り組みをカザフスタンと結びたいという発言がございました。カザフスタンとしては、こうした二国間の取り組みを結ぶということは可能なのでしょうか。

アデプバエフ主任専門家 ご質問ありがとうございます。とても良い質問です。カザフスタンは、現時点でこの方向で作業しております。ロードマップにしてもそうであります。私の発言の中で言ったわけでありまして、そのロードマップの中で税関手続きという項目もあります。工業省がさまざまな実務的な会議、あるいはさまざまな委員会の会議でこの問題をワーク中であります。昨年のことではありますが、12月30日ではありますが、輸送ロジックコンセプトというものが承認されて、その中でも税関手続きというものが項目としてありました。そしてデジタル化でありますけれども、カザフスタンはとても関心があります。以上です。ありがとうございます。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。前向きな回答をありがとうございます。タジキスタンにとっても、我々にとっても非常に良いニュースではないかと思えます。続きまして、キルギスのクルマンベコフ次官にお尋ねをします。発表の中で、キルギスは内陸国なので海への出口に出るには周辺国を経由する必要があり、こうした国とのパートナーシップが極めて重要であるというお話がありました。例えばカザフスタンなどの周辺国に対して、物流円滑化の観点から具体的にどのような改善を希望しますでしょうか。

クルマンベコフ次官 ご質問ありがとうございます。実際のところでございますけれども、私、自分の話の中でも申し上げましたけれども、キルギスタンというのは、おっしゃるとおり内陸国でございます。海への出口がございません。でも、もちろん他の国に輸出もしておりますし、隣国のみならず、その他の国にも輸出をしております。貿易を行っております。ですので、この貨物輸送ということに関しての大きな問題はないのではないかと考えております。カザフスタンという隣国の話がありましたけれども、いろんな事務レベルの

中で、キルギスタン、カザフスタンの国境の貨物の待ち時間が溜まってしまうというようなこともあります。この問題を解決しなければならないと考えているわけでもあります。

そしてまた、例でありますけれども、私どもの輸送会社というのはトルクメニスタンを経由する際にビザを得なければいけないということもあるわけですね。そのビザというのが1回限りということで、不便であるということがあります。ですので、トルクメニスタン、キルギスタンの関係省庁といたしましては、この点に関しましては大きな成果がありました。1年間使えるビザを発行することもできるようになったわけでございます。

ですので、2022年の10月か11月だったと思っておりますけれども、キルギスタンの関係省といたしまして、ウズベキスタンと共に合意をしたことがございます。名前ですけれども、確認をいたします。フェリーをリースするという話が行われております。イラン、キルギスタンとの間の話し合いとなっております。そしてまた、イランの輸送会社と共に話をしながら、このようなフェリーを使わせてもらうということを話し合っているわけですね。私のほうからはこのような回答で申し上げたいと思います。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。次に、タジキスタンのミルゾエフ書記官にお尋ねをします。発表の中では、タジキスタンはウズベキスタンなどと電子申告システムの導入については合意を結んでいると言及がありました。このシステムの実施に向けた課題というのはどのようなものがあるのでしょうか。

ミルゾエフ書記官 これはとても重要な役割を果たすわけですね。タジキスタン、ウズベキスタンと電子申告システム導入について合意を結ぶことができました。現在は、カザフスタンと同様

の合意を結ぶべく、ワークしております。そして他の国々とも同様の合意を締結したいと思って動き始めております。では、ウズベキスタンとの合意に関しまして、実施に向けた課題は特にありません。タジキスタンとウズベキスタンのそれぞれの関係当局は大変密接に協力しております。ですから、技術的な側面というのは多少ありまして、これは追加的なインフラが必要だということですが、そういった技術的な小さい側面以外は課題、問題はありません。以上です。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。次に、ウズベキスタンのハシーモフ局長にお伺いをします。ウズベキスタンにとって、カスピ海へのルートとして主にカザフスタン経由のもの、トルクメニスタン経由のものがあるかと思えますけれども、それぞれのルートの利用において、どのような課題があるかをお聞かせいただけますでしょうか。

ハシーモフ局長 ありがとうございます。おっしゃるとおり、2つのルートがございます。カザフスタンもトルクメニスタンもフレキシブルな時期であると思っております。ウズベキスタンというのはこのような形で貿易を行っているわけですが、貿易高というのは45億ドルとなっております。

この直接のご回答ということでもありますけれども、やはり鉄道のコストを下げたいということでもあります。つまり輸出用のこの貨物輸送のための鉄道費用を下げたいということでもあります。日本とウズベキスタンの鉄道等の合意というのもございます。そしてトランジットのコストを下げるということを検討しているところであります。これが第1点であります。

中央アジア・コーカサス、そしてトルコが昨年調印した合意がございます。つまり、価格に関して優遇措置を取るということになっております。

そしてまた、デジタル化というのが大事であります。15年前になりますけれども、日本のほうから2つの大きなスキャナーを提供していただきました。そのお陰様で、私たちといたしましては、ウズベキスタンとアフガニスタンの間での貨物取扱量というものを300万トンまで増やすことができました。そしてこの15年間非常に順調に活用させていただいております、日本の皆様には感謝を申し上げたいと思います。

そして財務省の方がおっしゃられましたけれども、私たち、財務省に対しまして、またJICAに対しまして、お願いしたことがございます。つまり、さまざまなプロジェクトを使いまして中央アジアのロジスティック、物流を改善したいということでもあります。ナワイ空港というのがありますけれども、これをまず第一に申し上げたいと思います。非常に大きなポテンシャルのある空港でございます。そしてそこからまたもう1つ、陸地を通過して中央アジアを輸送する、そしてコーカサスまで輸送するということでもあります。また、物流担当者の実力を向上するということです。それからまた、税関の職員のレベルも上げたいと思っております。以上です。ありがとうございます。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。次に、ジョージアのマスク社のダネリア部長にお尋ねします。発表の中では、地政学的な変化といった戦略的に大きな話とともに、実務的な話もしていただきました。私のほうからは実務的な話について質問をさせていただきたいと思えますけれども、日本からカスピ海経由での中央アジアへの物流において、ジョージアのポチ港とトルコなどの拠点港湾との間を結ぶいわゆるフィーダー船、これが不便であるという声が聞かれます。ポチ港からの船便の拡大の展望について教えてくださいませんか。

ダネリア部長 まず、質問をどうもありがとうございます。

ございます。これは非常に重要な質問です。というのも、私のプレゼンで申し上げましたけれども、黒海、それからポチ港というのは主なゲートウェイということで、中央アジアに対しての貨物の中心になっているからです。現在、現状の問題からこれを並行しておりますけれども、我々はマスクとして、マスクだけではなくて、業界全体で世界の船舶ラインは黒海、ブルガリア、ルーマニア、ジョージア、トルコ、こういったところに会社が本部を置いているわけですが、サービスを考えますと、通常のサービスがポチからアンバリ、イスタンブールの港のほうに通常のサービスが行われております。

毎年、毎年、この貨物量が増えており、キャパシティも増えております。15から22%まで上がっています。これは素晴らしい数字だと思っています。その一部は、申し上げたように、直接サービスをポチからコンスタンツァに運用しているということ。これだとトランジットタイムは2日で行けるということです。中国から来たもの、それからカザフスタンとか、そういったスタン国から来る、例えばアゼルバイジャン、ジョージア、ヨーロッパという形で行くことができるというわけです。

この直接サービスはコンスタンツァまで行っているわけですが、日本の企業にとって、パイプラインという形で私たちはサービスを日本においても提供しております。その一部として、私たちは正式に直接サービスはポチからウクライナのレニという港にまでサービスを提供しております、これは2日間で着くタイプのもので、レニはウクライナから僻地のほうに鉄道を通じてさらに貨物を送るという形になっています。黒海に関しては、海の連結性という問題はありません。新しいフローがコリドーを通じてあるからです。常にこのキャパシティを上げるべきではないか、もっと広げるべきではないかという議論が行われています。マスクではどのようなタイプの提案であっ

ても、それを拡大する方向にぜひ行きたいと思っています。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。続いて、デヴァゼ副部長にお伺いをします。発表の中で、ジョージアとトルコの間で鉄道を開通して連結を拡大しているというお話がありました。このさらなる拡大における課題というものはどのようなものがありますでしょうか。

デヴァゼ副部長 非常に興味深いご質問をありがとうございます。PTK、まさにこの連結性ということで、以前は道路・陸路のみだったものが、今や海へ、そして道路経由だったものですから、2017年以來、環境に優しい形でのモード、手段を使うことができているということでもあります。これは政府側だけではなく、民間部門からも非常に関心を集めている鉄道という輸送路であります。将来に向けてでありますけれども、かなり貨物量の増大が見込まれております。

こういった中央アジアと、それからトルコ、ヨーロッパ等においても、非常にその量が拡大するというので、こういった課題があるのかというお話がありましたけれども、まずは施設を完成させなければならない。今、建設中である、あるいはテストモードであるという話をいたしました。なので、PTKラインを完全な形で建設を完了させるということでもあります。そして設計のキャパシティとしては、毎年当たり500万トンの能力、それだけの能力があるということですので、これは相当なキャパシティ増になります。こういった3カ国間の貿易も飛躍的に増えていくと考えます。

もう1点、回廊のデジタル化ということで、PTKというのは1つのルートにすぎません、それ以外の輸送回廊、アゼルバイジャン、ジョージア、カザフスタン、そしてそれ以外の中央アジアの諸国ともその回廊を築いて、トラック & ト

レースのシステムを導入していくということです。ですから透明性、そして民間部門からのアクセスをより上げるということで、オペレーターによってこういったサービスを提供することによって、その辺りを高めることができるのではないかと思います。以上です。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。これにてパネルディスカッション1を終了いたします。パネリストの皆様、ありがとうございました。これより休憩を挟みまして、16時50分よりパネルディスカッション2を実施いたします。

3. パネルディスカッション 2

市場裕昭（モデレーター） それでは、これよりパネルディスカッション2「貿易と通関におけるデジタル化」を開始いたします。モデレーターからの指名により、ご発言をお願いいたします。パネルディスカッション1と同様、円滑な議事進行の観点から、パネリストの皆様におかれては、時間厳守でお願いをいたします。

本セッションでは、まずアゼルバイジャンとトルクメニスタンの専門家からそれぞれの国でのデジタル化の取り組みについてお話をいただきます。その後、西日本電信電話様から、日本における実証実験の取り組みをご紹介いただき、続いて、世界税関機構様から、この地域におけるデジタル化の取り組みについてお話をいただきます。そして最後に、NX 総合研究所様より、日本企業から見たデジタル化のメリットについてコメントをいただきます。それではまず、アゼルバイジャンから、デジタル開発運輸省、物流政策局長、ファリズ・アリエフ様、お願いいたします。

ファリズ・アリエフ（アゼルバイジャン デジタ

ル開発運輸省 物流政策局長） 市場さん、ご紹介どうもありがとうございました。ご参集の皆様、まずアゼルバイジャン共和国を代表して、皆様方にご挨拶を申し上げます。それからまた、このような重要なイベントにご招聘いただいたこと、そして私どもにこの会議で発言する機会を頂いたことを感謝を申し上げます。

非常に複雑な地政学的な緊張感が今世界中にはあります。しかしながら、このような多国間の協力といったものが、多くの国々にとって国際貿易、それからロジスティックの分野におけるチャンスを捉える機会となることを心から信じております。カスピ海の横断コリドー、これに関しては多くのスピーカーがこれが非常に重要なコリドーであり、そしてまた技術的な問題もあるという話も出たわけですが、私のほうからはちょっと違うアプローチでこのコリドーの話をしたいと思いま

す。

このカスピ海を使った通路というのは、6,500キロメートルで、そして14日間で輸送できるという特別な道になっております。ロシアとイランという総体的に不安定な国を回避することができます。特に今の政治的な状況を見た場合はそうです。非常に安全な、効率良い、そしてまた競合優位性のある通路になるということになるわけですが、エコノミクスも考えなければなりません。このミドルコリドーというのは、互いを支援、それからまた協力のもとに運営できると思います。これはただ単にトランスポートのことだけではなく、友情であり、それからまた兄弟愛であり、そして連帯の1つの象徴だと思えます。

まず、このトランスポートのルートに関しましては、各国々がこの貿易およびこのコリドーのプロセスの推進に貢献したことを考えていかなければなりません。アゼルバイジャンというのはこのプロジェクトに大きな力を入れております。そしてこのイニシアチブとか、またこの数字に関しましては別途にあるわけですが、私

どもの大統領、イルハム・アリエフ大統領がこのバイラテラル、つまり二国間と多国間の協力において推進してまいりました。大型のインフラのプロジェクトで、私たちアゼルバイジャンの国営企業として ASCO というのがあってですけども、これは最大の海洋会社で、54 隻の船を持っています。13 のフェリー、それから RO-RO 船も数隻持っています。

そして、これに関しては約 10 億を投資しております。ということで、これは大きなこのコリドーに関しての支援になるでしょう。年間当たり約 700 万トンのキャパシティを持っています。現在、バクーの第 2 拡大工事をやっている最中でして、バクー・ザンガス・コリドー、これも将来的なコリドーの延長線ということで現在検討しております。フィズリとザンギランの 2 つの空港がここにはあります。もう 1 つ空港がありますけれども、これは現在非常に安定な運行ができております。

ということで、このような努力によりまして、2022 年に私たちは 63% 貨物のボリュームが増えました。そして 7,750 万トンになっております。インフラのアップグレードも約 2,500 万トンまでになると考えておりますけれども、間違えなければ、日本と EU との間の貿易額は年間約 600 億ユーロになっております。従って、そういった意味では、まだまだ我々が担えるキャパシティはあると思っています。

私たちは EU との関係を拡大しております。政治的な関係を強化しようということで、互いの信頼と相互支援を基にしたものです。今年、ダボスにおいて、当大統領は、ガスのヨーロッパに対する輸出を 2 倍にする。それから黒海の海底ケーブルを開設し、それプラス、EU に対して風力および太陽光の電力を送電するというような発表も行われております。アジアとヨーロッパの両方の強化をしようとしているわけです。しかし、それだけではありません。まだまだやるべきことがたく

さんあると考えています。

まずは、この貨物のキャパシティを拡大することですが、これは 1 カ国だけでできることではありません。アゼルバイジャンは 2,500 万トンバクーの港湾で出したということですが、1,500 万トンもプラスすることができます。バクーにおいては今 20 時間で行っておりますけれども、それを 10 時間にすることができるということから、まだまだ遅れているということになるわけです。

日本の言い回しがあると思います。調和という言葉はハーモニーということの意味を意味していらっしゃると思うんですけども、この調和ということが非常に重要で、全員が同じ理解で現状を認識して進んでいくことが重要です。もう 1 つ、ミドルコリドーに関して問題なのはデジタル化です。より作業を簡素化することで、国境通過の手続きを一回のデジタル化、つまり 1 つの申告書で全てのをカバーする。それからまた、例えば e-TIR とか e-CIM とか e-SMGS とか、そういったもの全部取り扱うことができるようにしなければなりません、共通のデジタルプラットフォームがなければできません。そうでなければ、セキュリティの高い情報の交換ができないからです。どうやったらその優先順位であるとか、それからすべての関係者にとっての期待に応えることができるかということです。

例えば製品のオーナーシップ、リスク、それからまた標準化といったようなことがすべて関わってくるということになります。この方向で私たちは多国間の努力をしております。このプロセスをさらに推進するというので、バクーにおいて国際シンポジウムを行っております。WCO の事務局長、御厨さんが話をしていると思います。日本はこれから先もこのプロセスの推進役となるでしょう。同時に、私たちは国連の経済委員会からのレコメンデーションをもらっております。これはインテリジェントトランスポートシス

テムに関するドラフトで、e-TIR とか e-CIM とか e-SMGS とか、そういったタイプのもので。

法的なフレームワークということで、e-CIM とかいくつかのアグリーメントを現在推進中ですが、これはかなり細分化された活動になっておりますので、1つの統一したプラットフォームをつくり、そして全員がアクセスすることができる、信頼できる、そしてすべてのユーザーにとって情報を提供できるものにならなければなりません。サイバーセキュリティの問題、統合化、一元化、それから1つのプラットフォーム、そしてオーナーシップといったようなことが全部重要になっていきます。

いくつかの選択肢があると思いますが、現在もまだこういったオプションを考えている最中で、バクーにおけるシンポジウムでこのソリューションも出てくるのではないかと考えています。最終的に、先ほどの黒須さんの懸念に対してですけれども、一体どういった課題があるのか、こういった問題をどうやったら克服できるかということですが、我々が直面している問題というのはインフラの近代化です。これはバクーの港と鉄道システム両方です。そしてデジタル化のソリューションを提供する。アラット・フリー・エコノミックゾーンへの投資、これはすべての国際投資にとって非常に有用なものであると思います。

最後になりますけれども、我々は日本の投資家の方々を歓迎いたします。3つの方向性において、私たちアゼルバイジャンのミドルコリドーの改善に対するさまざまなプロジェクトへの日本の企業の投資を誘致したいと思います。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。続きまして、トルクメニスタンから国家関税局、関税統計局長、イクリム・カカムラドフ様、お願いいたします。

イクリム・カカムラドフ（トルクメニスタン国家

関税局 関税統計局長） 皆様、こんにちは。参加者の皆様、こんにちは。トルクメニスタンの関税局を代表して、皆様にご挨拶申し上げます。デジタル化でありますけれども、これはトルクメニスタン経済の制度的な問題に対処するための優先事項と位置付けられているのであります。国家のレベルで複数のコンセプトが採択されました。まず2025年までのデジタル経済開発コンセプト、そして2021年から2025年の5年間のトルクメニスタンにおけるデジタル経済開発プログラムであります。これはすべての分野および国家による、すべての分野運営のテクニカルトランスフォーメーションのためのロードマップとなっています。

トルクメニスタンの税関ですけれども、他の分野と同様に、DX、デジタルトランスフォーメーションを積極的に推進しています。例えば2020年以降であります、トルクメニスタンの税関は、国際標準と先例事例にならしまして、税関データの自動処理システム“ASYCUDA World”を導入しました。このシステムの目的ですけれども、貿易企業に良好な条件を提供し、輸出を促進し、トルクメニスタンのトランジットポテンシャルを強化する。そのことによって、トルクメニスタンのビジネスと投資の格付けを引き上げ、地域のインフラおよび統合イニシアチブへのトルクメニスタンの参加をサポートするというのがこのシステムの目的です。

さて、TIR カルネを利用した貨物の税関条約に従いまして、トルクメニスタン税関庁は国際道路輸送連合と協力して、トルクメニスタン向けの、そして我が国の領土を通過する貨物や車両に関する事前情報をオンラインで提供する「TIR-EPD システム」を導入しました。税関手続きのデジタル化という点では、トルクメニスタン国境の道路税関の検問所にシングルウィンドウソフトウェアを導入したということがありまして、これはとても大きく重要な成果をもたらしました。

シングルウィンドウシステムの開発において、

トルクメニスタンの税関は国連の貿易開発会議および国連開発計画とともに、2021年からトルクメニスタンで輸出入業務のためのシングルウィンドウプロジェクトの実施を開始しました。トルクメニスタンの国家の税関は、このシステムの業務を調整する権限を持つ機関に指定されています。

我が国でありますけれども、2021年に3つの国際関税条約に加盟しました。こうしてトルクメニスタンでは関税手続きの簡素化および調和に関する国際条約、いわゆる改正京都条約が発効し、コンテナに関する関税条約への加盟について、国際輸送に用いられるプールされたコンテナの関税処理に関する条約への加盟について、という法律が採択されました。

これは物品が国境を通過する際の効率的な移動を確保するための、良好な条件を作り出すための我が国の具体的なステップということになります。TIRカルネを利用した貨物の国際輸送に関する関税条約、これは1975年のものですが、この附属文書11によりますと、税関データを処理する自動システムを国際システムe-TIRに接続する計画がありまして、これが実現すれば、トルクメニスタンの税関で国境を越えるためのペーパーレス、コンタクトレス作業が可能になります。

トルクメニスタンの国家の税関は、近隣諸国の税関当局と国境を通過する物品および車両に関する事前の税関データの公開に関する国際協定を結んでいます。事前の税関データを交換することで、税関手続きの簡素化、国境を越える物品・車両の輸送移動の迅速化、また我が国を通過するトランジットコリドーの開発にとって非常に重要なことであります。

トルクメニスタンの国家税関は、我が国の領土を通過するトランジットコリドーの発展のためにトランジットコリドーの競争力を高め、さらなるトランジット貨物の流れを呼び込むために、税関手続きのさらなるデジタル化に関する、一貫した

作業を実施しています。税関管理機構をさらに簡素化し、通過を迅速化するための指図も複数取られています。

国境通過が禁止、制限されている物品のリストは、外国の税関当局と交換しています。また、税関書記官の近代化、ドライポートやTIRトランジットパークのインフラ整備に関する経験の交換も行われています。これらはすべてトルクメニスタンを通るルートが貨物輸送にとって魅力的で、便利なものであり続けることを目的としているのであります。

次のテーマについてもお話をしたいと思います。これはトルクメニスタンの輸送システムの発展と、新たな輸送通信網の構築を目指した施策であります。現在、トルクメニスタンにおきましては、セルダル・ベルディムハメドフ大統領の主導のもと、輸送分野の物資的、技術的基盤を抜本的に近代化し、既存の輸送、通信ネットワークを拡大し、新たな輸送通信ネットワークを構築する包括的な国家プログラムを実施して成果を上げています。これらの施策はすべてトルクメニスタンの輸送システムを国際的な通信インフラに積極的に統合して、地理的に優位な場所に位置しているトルクメニスタンに大規模な物流センターを設立し、マルチモダール輸送の地域調整、あるいは地域調和を確立するということを促進するためであります。

これはすべての国とすべての国の人々、国民の根源的な利益にかなうものであります。そして万人の幸福、繁栄、辛抱という目標に貢献すると私たちは自負しております。トルクメニスタン政府は特にトランジット輸送インフラ、これは自動車、鉄道、航空インフラでありますけれども、これの整備や持続可能なエネルギー投資の促進、多様化の発展を含む、より速度の速い高速な輸送分野の促進において重要な進展を遂げています。

そして、トルクメニスタンは持続可能な輸送に関する重要な決議を開始しました。すなわち持続

可能な開発に向けた国際協力の実現における輸送トランジット回廊の役割に関する、2014年12月19日付の決議、69/213、また、2015年12月22日付の決議、70/197 持続可能なマルチモダール輸送回廊を発展させるための全輸送手段間の連携強化に向けて、および2017年12月5日付の決議、72/212 持続可能な開発目標の達成に向けた全輸送手段間の連携強化であります。

トルクメニスタンは、また、2021年7月に採択された決議、75/313 コロナウイルス、COVID-19 パンデミック渦およびその後の持続可能な開発に向けて、安定した信頼できる国際輸送の確保を目的とした全輸送手段間の連携強化のイニシアチブを取りました。これは非常時における輸送の持続性を向上させ、COVID-19 のパンデミックに効果的に対応し、自然災害が起きた後の安全で、包括的、持続可能な復興回復を保証することを目的としているのであります。

また、トルクメニスタンがイニシアチブを発揮したことによりまして、昨年、2022年8月にトルクメニスタンにおいて40カ国と30以上の国際機関からの代表団が参加して、国連の後援のもと、開発途上内陸国運輸大臣国際会議が開催されました。この会議の目的は、ポストパンデミック期におけるインフラの資金調達に関する知識、経験、革新的なソリューションを共有し、その持続性と安定性を確保し、内陸開発途上国における輸送インフラの整備を改善するための勧告と機会を特定し、輸送に対する国際的支援を増やし、この分野での協力を強化することでした。

このフォーラムでは、我が国のセルダル・ベルディムハメドフ大統領が報告をいたしました。その一節を引用したいと思います。「トルクメニスタンは確信しています。21世紀の輸送アーキテクチャは、空間、地域、産業、資源、人間の潜在力をつなぐ、統合の突破口となるアーキテクチャである。未来は、海、川、自動車道路、鉄道、航空などの国際的かつ組織的なハブへのアクセス、

それらの最適な組み合わせ、それぞれの利点の活用による複合的な輸送通信システムにある」というのが、大統領の報告です。

ご存知のように、我が国は2016年11月にアシガバートで開催された、第1回持続可能な輸送に関する世界会議を提唱しました。トルクメニスタンは、また、2014年、2015年、2017年、2021年に採択された持続可能な輸送と輸送における国際協力の発展に関する主要な国連総会決議も主導しました。トルクメニスタンでは国際協力の拡大や近代的な輸送、物流インフラの整備に関する問題が積極的に解決されているということを皆様に強調してご説明したいと思います。

そのような取り組みの一例が、2018年5月に開校したトルクメンバシ市の新しい国際港です。この地域の主要な国際回廊としての役割を担っています。そしてこの施設の高いレベルの設備のおかげで、ヨーロッパから中東やインド洋へ物資を届けるマルチモーダルロジスティクスに最適な条件が整っています。敷地は146ヘクタール以上、貨物処理能力は年間1,700万トンというのが、このトルクメンバシ市の新しい国際港の特徴であります。ご清聴ありがとうございました。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。続きまして、日本での事例紹介として、西日本電信電話、ビジネス営業本部エンタープライズビジネス営業部、公共営業部門担当部長、山崎克紀様、お願いいたします。

山崎克紀（西日本電信電話 ビジネス営業本部 エンタープライズビジネス営業部 公共営業部門担当部長） ただいまご紹介いただきました、NTT西日本の山崎と申します。この度は、「中央アジア+日本」の対話・第12回東京対話におきまして、ご説明の機会をいただき、誠にありがとうございます。

本日は、私どもが大阪市にある「夢洲コンテナ

ターミナル」で取り組み中の実証事業につきまして、ご説明させていただきます。この実証事業は、タイトルにありますとおり、総務省様からの委託を受けて進めておりまして、ローカル 5G の特徴を生かした港湾業務の DX、これを目指して実証に取り組んでおります。進めさせていただきます。

資料に記載はございませんが、このローカル 5G の特徴というのは大きく 3 つございます。1 つは、動画や静止画などの大容量のデータを高速で通信できるということ。2 つ目が、通信する際の遅延が非常に少ないということ。3 つ目が、一度に多くのデバイス、多接続と言いますけれども、一度に多くの通信が可能であること。この 3 つが特徴とされています。

実証のフィールドである大阪市の夢洲コンテナターミナルでございますが、ここは大阪市のいわゆるベイエリアに位置する夢洲というエリアでございます。夢洲は広さが約 390 ヘクタールある人口の島でございます。ここは 2025 年の日本国際博覧会の開催予定地にもなっておりまして、日本の中でも注目を浴びているエリアでございます。

次に、体制です。体制につきましては、私ども西日本を含めまして、合計 7 社でそれぞれ役割分担をしながら実証に取り組んでおります。

実証の概要でございます。まず、実証事業に取り組むに至った背景と課題を述べさせていただきます。この背景としましては、サプライチェーンのグローバル化により、港湾事業の重要性が増してきたということが挙げられます。これに伴いまして、この夢洲におきましても大型のコンテナ船の寄港が増加しまして、いわゆる荷役にかかる時間が長時間化したりとか、コンテナターミナルのゲート付近には大型のトラックとかトレーラー、これが混雑してしまうというようなことが深刻化してきたり、あるいは港湾業務に従事される方々の年齢の高齢化が進み、担い手が少なくなってきたというような課題が浮き彫りになってきております。

これらの課題に対しまして、今回の実証事業では、先ほど申し上げましたローカル 5G の特徴を生かして課題解決を図ろうとしています。具体的には、次のページでご説明します。このスライドの最後に技術実証の欄がございますが、実証につきましては夢洲コンテナターミナルのエリアの特性、つまりコンテナなどの遮蔽物や海面が通信に及ぼす影響というものを確認しながら実証を進めております。

今取り組んでいる具体的な実証事業の内容は大きく 3 つございます。1 つ目は、コンテナターミナル内の業務ネットワークの高品質化でございます。既に各種のシステムで採用されていた無線機であるとか Wi-Fi などの通信手段をローカル 5G に一元化しまして、ネットワーク運用の効率化を図っています。同時に、ローカル 5G による大容量のデータ送受信が可能になるということ。例えば、ウェアラブル端末で撮影した映像をはじめ、さまざまな容量の大きいデータを伝送しまして、それらのデータを活用することにより、港湾業務のデジタルトランスフォーメーション化を図ろうとしています。

2 つ目でございます。2 つ目は、コンテナプランニングデータのリアルタイム伝送による業務の効率化ということでございます。ここは従来紙ベースで行っていた指示書をローカル 5G を介して指示書に変更が生じた都度、リアルタイムにそれぞれのクレーンのオペレーターに一斉に送信することにより、紙の削減と作業員の安全性の向上、それとコンテナの保管工程業務の効率化を実現すべく、検証を進めております。

最後に 3 つ目でございます。これはトレーラーの待機場における混雑状況の可視化でございます。ここはコンテナターミナルに向かうトレーラーの待機場におきまして、トレーラーのナンバープレートをまず撮影します。それをローカル 5G を介して車番認証システム、いわゆるナンバープレートを認証するシステムに送信し、そのシス

テム上で撮影画像を基にデータを分析し、混雑状況の予測を行います。待機場に入場を予定している待ち時間、入場に要する待ち時間の予測情報をポータルサイトに掲載したり、公開することにより、次に待つトレーラーのドライバーたちの行動変容を促そうというような、そういった取り組みを進めております。

このようにローカル 5G の電波を有効に活用したコンテナターミナル内外の複数のソリューションに対する検証をこの 3 月末まで実施しております。今後、検証結果を取りまとめする予定になってございます。今後でございますが、これらの実証を通じて得た知見をもとに、デジタルトランスフォーメーションによる港湾業務の効率化であったり、生産性の向上、さらにその先にあるスマート港湾、これの実現に向けて取り組みを一層加速化させていきたいと思っております。私どもからは以上でございます。ご清聴いただき、ありがとうございました

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。続きまして、世界税関機構から取り組みをご紹介いただきます。世界税関機構（WCO）、対外調整官、安井正様、続いて、WCO/JICA 合同プロジェクトマネージャー、藤光基裕様から発表いただきます。

安井正（世界税関機構（WCO）対外調整官） ありがとうございます。WCO（世界税関機構）の安井と申します。本日は、このような重要な場で WCO の活動、世界税関機構の活動を紹介できる機会をいただきまして、誠にありがとうございます。私のほうからは WCO の概要を説明させていただきます、具体的に WCO の活動がどのように中央アジア 5 カ国、コーカサス地方のほうに適用できるかというのを具体的に焦点を当てて説明したいと思います。

WCO ですけれども、World Customs Organi-

zation というところでございます。税関の国際機関、唯一の国際機関、グローバルな国際機関となっております。1952 年に設立、昨年 70 周年、今年 71 周年を迎えております。本部はベルギーのブリュッセルにございます。メンバーは 185 カ国、ほぼ全ての国がメンバーになっております。国連の加盟国とほぼ同じでございます。今回のその焦点に当たっている 5 カ国、およびコーカサス地方の国々の方々は、すべて WCO のメンバーになっております。そういう意味では、非常にグローバルな国際機関ということでございます。税関のトップ、セクレタリージェネラル、先ほどご紹介ありましたけれども、今日本人の御厨邦雄氏が機関の長としてトップに立っております。

WCO の 3 つのコア、よく言うんですけれども、3 つのコアファンクションというものがございませう。1 つは、グローバルスタンダードを作る。先程来ありましたけれども、京都規約だったり、もしくは HS、グッズとクラシフィケーションを統一化するような、あと税関の手続きを簡素化もしくは簡易化する、標準化するといったもの。先ほどのコンテナの話もございませうけれども、そういう国際標準を作っていくというのがまず 1 つのファンクション。

2 つ目は、税関のコーポレーションを推進していく。まさに地域間のコーポレーション、グローバルのコーポレーション、いろんなコーポレーションを推進していくというのが 2 つ目のファンクションです。

3 つ目のファンクション、これも年々重要になってきているんですけれども、キャパシティビルディング。つまり途上国支援、技術協力を推進していく、これを統一的にやっている。1 つのグローバルスタンダードに対して、みんなが同じように、すべての国が同じようにやっていくことによって、予見可能性、透明性を高めていくということで、キャパシティビルディングの需要がどんどん高まっているということでございます。

藤光基裕（WCO/JICA 合同プロジェクトマネージャー） ここからは保税輸送、トランジットについて説明いたします。本日、トランジット、日本語で保税運送という言葉は何度も聞いておりますが、トランジットとは何かというものでございます。これは本日何度も出てきました、中央アジア・コーカサス、カスピ海ルートの地図でございまして。この回廊の運送というものは、トランジットの連続でございまして。例えば東アジアの荷物がカザフスタンから入りまして、欧州まで運送いたします時に、カザフスタンでは関税を払う必要がございません。これがトランジットでございまして。

では、そのためにどうするのかと。税関は、まずカザフスタンに荷物が入る時に、どういった荷物がどれだけの量、どれだけの価格が入ったかについて「保税運送申告書」というものを提出いただきまして、それで確認いたします。今度カザフスタンを出る時に、税関は入った時と変わっていないかというものをやはりトランジットの申告書、提出されていたものがアップロードなどの印鑑が押されておりますけれども、それを見て確認するというものでございまして。これが保税運送、トランジットというものでございまして。

次のスライド、これが保税運送の発展の段階を鉄道の例を用いて示してございまして。まず一番上がティピカル、伝統的な例でございましてけれども、保税運送申告書がまずカントリー A の出発の税関官署に紙で提出されます。ここで税関は審査確認をしまして、それで保税運送オーケーとなりまして電車が出発いたします。B 国との国境の税関官署、駅でございますけれども、そこにもやっぱり税関がございまして、これは変わっていない、荷物がちゃんと変化ないということを、保税運送申告書が今度列車と共に紙で運ばれてきますので、それを見て確認いたします。

その後、列車が B 国に向けて出発して、B 国の国境側の駅にも税関がございまして、そこには今度業者さんがもう一度紙でトランジット申告書を税

関に提出して、同じ手続きをやる。それが今度 C 国まで行くというような、これが伝統的なトランジットの手続きでございまして。

真ん中の列でございましてけれども、これはトランジット申告書が電子化された場合、かつ税関のシステムが相互接続された場合というものでございまして。まず A 国を出発する時に電子的にトランジット申告書が税関に提出されます。その情報が A 国の国境の税関にも、B 国側の国境の税関にも、貨物の電車が行く前に電子的に税関システムがつながっておりますので、ピューッと参りますので、税関といたしましては、電車が到着する前にどういう貨物が来るんだなというのが分かりまして、審査ができる。それで来る前にリスク管理がございまして、もう怪しくなければオーケーですと、通すというものでございまして。これによって迅速化が図られるというものでございまして。

本日、何度もご説明がございましたけれども、電子的なデジタル化された保税運送申告、トランジット申告というものはもういくつか多くの国で実現されてございまして。この一番下の段をさらに円滑にするにはどうすればいいのかということ、これがワンストップサービスというものでございまして。左下と申しますか、この B 国側のところに 2 つの税関の制服を着ておられる方がいらっしゃいます。つまり A 国の税関の方、B 国の税関職員、これが同時に同じ場所で合同で審査・検査などを行って、ワンストップサービスを実現する。つまり貨物電車がトランジットのためには A 国側を出る時に止まらなくていいというものでございまして。これでさらなる円滑化が図れるというものでございまして。

この辺はさらに詳しくなのですが、時間の関係で飛ばしてまいります。次のスライドいいですか。ここも飛ばします。飛ばします。ありがとうございます。

このスライドでは、まず鉄道のトランジットの円滑化に向けた取り組みの概要につきまして、私

ども WCO につきましては、2020 年に世界鉄道ワークショップというものを開催いたしまして、その頃のファインディングスを基に説明させていただきたいと思っております。まず鉄道には2つの大きな国際機関がございます。東欧中心の OSJD、西欧中心の OTIF、この2つがございます。OSJD のほうは鉄道の運送状を SMGS というものを持ってございます。OTIF のほうは鉄道の貨物の運送状 CIM というものを持ってございます。この紫色の地図のところは SMGS を受け入れている地域、緑色が CIM という運送状を受け入れている地域、黄色塗りがどちらもオーケーというところでございます。

WCO はこの OTIF、OSJD、どちらとも協力の MOU を有しております、協力して仕事を進めてございます。また、本日はトルクメニスタンの方からお話ございましたが、改正京都規約と申します WCO の貿易円滑化の条約におきましては、こういった運送状が税関の要件を満たしている場合は、もうこれを保税運送申告書として税関は扱いますよという規定がございます。つまり税関に対しまして、この運送状があれば新たに保税運送申告書を出していただく必要はないですよと、こういった規定も作ってございます。また、このようにミドルコリドーをカスピ海ルートのすべての国は CIM ないしは SMGF を受け入れているということが分かります。

続きまして、さらに今度は運送状についても述べてまいります。CIT (International Rail Transport Committee) という鉄道事業者さんの機関がございまして、こちらが CIM という運送状と SMGS という運送状の合同フォーマットを既に作られておられます。これの電子版、e-CIM/SMGS というものも既に2019年にできてございます。ただ、昨年夏の段階でもまだパイロットがなされていないという状況でございます。ちょっと細かい話ですが、CIM を使っている鉄道事業者さんたちは EML という可変長の電文を

使っていると。翻って、OSJD、SMGS サイドにつきましては EDIGACT という固定長の電文を使っておりまして、やり取りにはコンバータが必要ということも分かっております。

また、これで e-CIM/SMGS というのを使ったらどれだけこの時間が減るのかというのが CIT の発表でございますけれども、1車両当たり40分、1編成当たり8時間から10時間減るというような発表がございました。

私ども WCO でございますけれども、こういった研究などを基に、昨年夏に“WCO Railway Guidance” というものを採択いたしてございます。ここには先ほど申しました電子的なトランジットの申告ですとか税関の協力、こういったことが規定されてございます。

WCO 以外の動きというものを簡単に説明させていただきますけれども OTIF、OSJT、CIT、あと本日何度も出てまいりました TRACECA、こういったものがございます。また、こちらは次でございますけれども、“Awaza Summary Statement of the Ministerial Transport Conference of Landlocked Developing Countries”、国連の UN-OHRLLS、これは日本語に直しますと、国連後発開発途上国・内陸開発途上国・小島嶼開発途上国担当上級代表事務所という国連の機関が、毎年閣僚会議をやってございまして、そのこの宣言にも“ICT connectivity were also crucial for increased efficiency in transport and transit systems in LLDCs (Landlocked Developing Countries)” ということでございます。

その次、これはテュルク評議会、トルコ圏の国際機関でございますけれども、“Samarkand declaration”、これは去年の11月のサミットの宣言でございます。“prioritize increasing investment for ensuring intra-regional connectivity with well-developed and interconnected hard and soft transport infrastructure projects” ということでございます。また、本日、タジキスタンの方、ア

ゼルバイジャンの方からご説明がございましたけれども、本日、バクーで“Customs Heads Meeting on Project for simplifying transit customs procedure along the Trans-Caspian International ‘East-West’ Middle Corridor using ‘Single Window’ principle”という会議が開催されておりまして、地域の税関のトップがすべて集まっているということでございます。私どもの事務総局長の御厨も本日そちらに参加してございます。というわけで、機は熟しているというものでございます。

こちら、関連する WCO のキャパシティビルディング、テクニカルアシスタンスの活動でございますが、本日出てまいりました WCO/JICA ジョイントプロジェクト、私が WCO でマネージャーを務めてございます。これは今アフリカや太平洋島嶼国を対象に、本日、財務省の佐々木様からご説明いただきました Master Trainer Programme というものが、これはリスクマネジメントもやってございまして、要は、事前に出てきたトランジットの情報をいかに審査するか、こういった訓練も可能であるというものでございます。また、One Stop Boarder Post なんかも JICA と一緒にさせていただいているというものでございます。

次、Sida、これはスウェーデンでございます。Sida が WCO にお金を出しておりまして、Trade Facilitation and Customs Modernization Programme というものをやっております。これはアフリカ対象でございまして、やはり Interoperability of customs IT systems や Single windows、こういったことに取り組んでございます。というわけで、WCO はさまざまなメニューを持ってございます。

最後に、WCO のモットーでございまして、“Borders divide, Customs connects”と。国境は分かれています、税関をつなげますというものでございます。以上でございまして。ありがとうございました。

市場裕昭（モデレーター）ありがとうございました。続きまして、日本企業から見たデジタル化のメリットに関して、NX 総合研究所シニアコンサルタント、山口修様からコメントをいただきます。

山口修（NX 総合研究所 シニアコンサルタント）
今ご紹介にあがりまして、NX 総合研究所の山口と申します。すみません、プレゼン資料を用意していませんので、ちょっと置かせていただきます。私ども総合研究所ですけれども、NX、旧名、日本通運の子会社の研究機関となります。普段は NX グループの一員として、こちらの本日のお題にあります、ミドルコリドーのような新しいルールとの調査などをさせていただいております。本日せっかくお時間をいただいたんですけれども、だいぶ押ししておりますので、数分ちょっとお時間をいただきまして、コメントをさせていただけますとありがたいと思っています。

まず、日本から欧州までミドルコリドーを利用してコンテナを輸送するというのを考えた場合に、やはり私どもフォワーダー、運送事業者といたしましては、先ほど日新さんからお話がありましたが、複数国を通過するというので、複数の国を先ほどもお話がありました保税状態で輸送することになります。途中、カスピ海という海上輸送もあれば、鉄道の軌道幅、鉄道の幅の違い、ジョージアとトルコということになりますけれども、あとは中国とカザフスタン、軌道の違いにより貨物の積み替えが行われます。こうしたところで輸送の品質はどうなっているのか、積み替えのインフラがどうなっているのか、というのが非常に運送業者としては気になるようになっております。

また、手続きの面に関しても、今お話がありましたとおり、SMGS と CIM という異なる運送状を用いた保税輸送がなされるわけで、この間がいかにスムーズに通過できるのか、そこがデジタル化した場合にどの程度の時間が短縮できるのか、

こういったことが非常に我々運送屋としては気になるところです。特に国際列車をスムーズな運行で貿易を実施しようと考えた場合に、デジタル化だけではなくて情報の国際連携、これが重要になってくると思います。

先ほどもお話にあったとおり、出発国、A国で何時に電車が出発する。それが何時に次の国境の駅に着くのか。その情報、あとは運送状の情報、貨物の情報、こういったものがあることによって、その国境の駅では次の作業の準備ができる。作業の準備をすることによって、スムーズに積み替えですとか手続きが進むということになるかと思えます。そうした情報の連携というのが非常に重要だと考えております。

加えて、これは我々もよくいろいろ問題として挙がる場所なんですけれども、CIMとSMGS、これはやはり異なる保税運送の方式ということで、運送の約款ですとか保証の範囲、こういったものが異なっています。こういったものをどうフォローしていくのかというようなところ、この辺は実際の運送をやっている立場としては非常に気になるところです。

また、言語の面でもCIMはフランス語、ドイツ語、英語の表記になろうかと思いますが、CMGSの場合は、ロシア語と中国語が標準の言語になってくるかと思えます。実際のやりとりの方式の違いもあるんですけれども、そうした言語の違いも出てくるということで、非常に統一化が難しいということはお聞きしております。なので、実際問題として、今、TSRシベリア経由の国境ではなかなか浸透していないというのが現場の状況でした。ただ、だからといって悲観的になっているわけではなくて、徐々に浸透はしてきていると思います。

中央アジアにおける輸送ルートでもこうしたものが整備され、国家間、複数国の間での情報連携も進むことによって、今後使いやすいルートになっていくのではないかと、日本の

事業者としては、先ほど日進さんのお話にもありましたが、非常に注目度は高まってきております。先ほどの言語、ちょっと時間がないのに余談を話すなというところですけど、余談になりますが、今日、電車でこちらの会場に来る途中で、紙の書類の電子化のCMが流れておりました。電子化することによって、先ほどの言語の部分に関してもすぐに自動翻訳とか、そういうものができるのではないかと。

日本の事業者はどちらかと言うと、英語での貿易のやり取りは慣れているんですけども、これがロシア語になる、フランス語になる、ドイツ語になると、途端にミスが発生します。そのミスが発生すれば、当然のことながら、通関なので時間がかかるというようなことがあるので、そうしたことでデジタル化というのは非常に有効なのではないかと。

なおかつ、我が国にもまだまだそういうものに貢献できる技術、本日、NTT西日本さんのお話もありましたけれども、それ以外にもまだまださまざまな技術があります。ぜひ皆様のお国の役に立てればと思っておりますので、よろしく願いできればと思います。すみません、雑多な話になりましたけど、以上で私のお話とさせていただきます。ありがとうございます。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。それでは、これより質疑応答に移ります。回答は簡潔にお願いいたします。まず、アゼルバイジャンのアリエフ局長にお尋ねをします。発表の中で、現在、この地域ではデジタル化を通じた多国間連携の枠組みづくりが進められていると、そのことへの言及がありましたけれども、こうした取り組みの実施に向けた最大の課題というものは何がありますでしょうか。

アリエフ局長 ありがとうございます。非常に重要な質問です。かなり長い間、私たちはこれにつ

いて考えてまいりました。各国、各関係者間、このミドルコリドーに参加している人たちは優先順位が国によって違うし、また、発展の段階も違うというのが最初の問題です。それからプレゼンの中ではちょっと話せませんでしたけれども、ドキュメンテーションの標準が違うんですね。特に鉄道なんかに関しても、国においてはSMGSを使っているし、いくつかの国ではCIMを使っているといったような形で、1つのプラットフォームでできないという点があります。両方に互換性があるようにはなっていないということ。

それからどのプラットフォームが一番良いかということで、いろんな選択肢を評価しています。現在、今パートナーと多国間レベルで討議をしている真っ最中ですが、最終的に何らかの共通のプラットフォームとか何らかの答えが見つければと考えております。そうすることによってドキュメントとかプロセスとかをすべて標準化して、パートナー、関係者全員が同じものを使えるようにしたいと思います。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。続いて、トルクメニスタンのカカムラドフ局長にお伺いします。発表の中では、輸送システムの近代化に関する包括的な国家プログラムについて説明をいただきましたけれども、トルクメニスタンでは、カスピ海での輸送と鉄道輸送のスムーズな連携のためにどのような取り組みがなされていますでしょうか。

カカムラドフ局長 ご質問ありがとうございます。国際港でありますけれども、トルクメンバシという国際港があります。フェリー、貨物、そして旅客のターミナルがあります。そして同時に、17隻の船を処理することができます。鉄造ターミナルでありますけれども、これは南東に位置しています。旅客ターミナルの南東部にあります。そして必要な先進的なテクノロジー設備がすべて

完備されています。そしてターミナルにおきましては、2つの海の船の貨物の処理ができます。これは貨物の積み替え、貨車の積み替えということになります。そして貨物の処理量はかなり大きなものでありまして、輸送手段は自動車などであり、処理は1日24時間連続で行われております。以上です。

市場裕昭（モデレーター） ありがとうございます。これにて、パネルディスカッション2「貿易と通関に関するデジタル化」を終了いたします。パネリストの皆さん、ありがとうございました。本日は、ご参加ありがとうございます。大変有意義な意見交換ができたのではないかと思います。今回の東京対話での議論が、連結性の分野を含め、今後の日本と中央アジア・コーカサス諸国の関係の拡大や地域における相互協力の増進につながることを期待しております。

会場にてご参加いただいている方にはこの後少しお時間がございます。会場後方のホワイエにて軽食とお飲み物をご用意しておりますので、この機会にネットワーキングや意見交換などにお使いいただければと存じます。通訳の方におかれましては、長時間の通訳、誠にありがとうございました。これにて、「中央アジア+日本」対話・第12回東京対話、中央アジア・コーカサス諸国との連携公開シンポジウムを終了いたします。ありがとうございました。

III 報告資料

Перспективы развития транспортных коридоров между центральноазиатскими и закавказскими республиками

Презентацию подготовил Мирзоев Х. (Сотрудник МИД Таджикистана)

2

Карта основных маршрутов Центральной Азии и Закавказья



Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ)

- Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) или Средний (средневосточный) коридор соединяет страны Центральной Азии, Азербайджан, Грузию, Турцию и страны Европы, и является альтернативой другим маршрутам.
- Создание «Среднего коридора» позволит обеспечить высококачественные интермодальные транспортные и логистические услуги, гармонизировать трансграничные тарифы и внедрить унифицированную ИТ-платформу для полной автоматизации услуг по перевозке грузов.
- Эта новая возможность привлечения дополнительных грузов через данный транспортный коридор. Однако, его полный запуск требует решения многих вопросов, связанных с мультимодальными перевозками. К примеру отправка грузов ж/д транспортом из Центральной Азии в Европу через Кавказские республики требуют пересечения границ пяти государств, а также переправки контейнеров на паромы: по Каспийскому морю — из туркменистанского Туркменбаши в азербайджанский Баку, и по Черному морю — из грузинского Поти в болгарский Бургас.
- В этой связи гармонизация поставок еще требует большей **координации, новых договоренностей и совместных действий** между соседними странами).



Transport Corridor Europe-the Caucasus-Asia



- **TRACECA** is an international transport programme involving the European Union and 12 member states of the Eastern European, Caucasus, and Central Asian region. The programme aim is to strengthen economic relations, trade, and transport in the regions of the Black Sea basin, South Caucasus, and Central Asia.
- TRACECA was established in May 1993 in Brussels, upon the signing of a Multilateral Agreement on International Transport for the development of transport initiatives (including the establishment and development of a road corridor) between the EU member states, Eastern European, Caucasus and Central Asian countries.

The outcomes of previous years



KEY INITIATIVES OF THE PERMANENT SECRETARIAT OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA during the Chairmanship of the Republic of Azerbaijan in 2020

Review on Harmonization and Simplification of border-crossing procedures Objective: simplification of border crossing procedures and their harmonization Status: considered at the meeting of the PS IGC TRACECA on September 23, country recommendations are being developed. Effect: reduction of time	Harmonized Conditions for Transport of Goods (COVID-19) Objective: taking the most coordinated action Status: approved at the meeting of the PS IGC TRACECA on November 24, the measures taken are monitored Effect: favorable conditions for transportation by road	Methodology for Identification of the routes of the ITC TRACECA Objective: regulation of the routes identification process Status: approved at the meeting of the PS IGC TRACECA on November 24, an updated map is being prepared Effect: focus on route efficiency	Methodology for evaluating of the check-points Objective: evaluation of the effectiveness of checkpoints Status: to be agreed by the MLA Parties, it is planned to consider it within the next meeting of the PS IGC TRACECA Effect: significance of control procedures at the border
Agreement on Single Transit Permit of TRACECA Objective: increasing the volume of transit cargo transportation Status: considered at the meeting of the PS IGC TRACECA on September 23, it is planned to sign within the framework of the next meeting of the IGC TRACECA Effect: increasing traffic up to 500 thousand tons per year	Digitalization of the existing multilateral permits system Objective: digitalization of the multilateral permit system Status: considered at the meeting of the Working Group on 07.10.2020, it is planned to consider it at the next meeting of the Working Group Effect: optimization of permit application procedures	Global Transit Document (GTD) Objective: introduction of a single document for all modes of transport Status: 2 meetings of the Working Group were held jointly with the ICTD and MSD, GTD Concept was prepared Effect: transportation of containers using the E-document	
Review on the mass and dimensions of motor vehicles Objective: analysis of requirements for vehicles in the countries participating in the MLA Status: sent for consideration by the MLA Parties on 12.11.2020, it is planned to consider it within the framework of the next meeting of the PS IGC TRACECA Effect: adoption of unified requirements for vehicle mass and dimensions	Agreement on mass and dimensions of transport vehicles Objective: harmonization of legislative norms of the countries participating in the MLA Status: sent for consideration by the MLA Parties on 12.11.2020, it is planned to sign within the framework of the next meeting of the IGC TRACECA Effect: adoption of unified requirements for vehicle mass and dimensions	Methodology for calculating tariffs for container transport Objective: determination of a unified approach to the formation of tariffs Status: it is planned to complete work on the text in February 2021 with the involvement of the railway and maritime administrations Effect: increasing container traffic up to 500 thousand TEU	
Review on the competitiveness of container transport Objective: analysis of the current situation in the MLA member states Status: sent for consideration by the MLA Parties on 28.08.2020, it is planned to be considered within the framework of the PS IGC TRACECA meeting Effect: taking measures to improve the competitiveness of the corridor	Concept for the development of container transport until 2030 Objective: determination of strategic objectives for the development of container transport Status: it is planned to complete work on the text in February 2021, consultants from the W3 and the CAREC Institute were involved Effect: increasing the volume of container traffic by 23 times		

12
key initiatives

The implementation of documents and resolutions

Strategy 2016-2026

Adopted on 1 June 2016, within 12 Annual Meeting of the IGC TRACECA, in Odessa, Ukraine, The Master Plan is an Annex to the IGC Strategy and its inalienable part.

Action Plan for 2018-2021

Main areas of actions

- Removal of institutional and legal barriers for transport and international trade
- Development of railway sector
- Motorways of the Sea, railway-ferry communication and maritime routes
- Development of road sector
- Development of inland waterways
- Air transport
- Connections with the hinterland, multimodal and logistic possibilities

Consists of 34 actions (implemented)

Action Plan for 2022-2026

Consists of 107 actions

Adopted on 21 October 2021, within 15 Annual Meeting of the IGC TRACECA

Implementation of the Final Resolutions of the IGC TRACECA (2010-2021)

Final Resolutions of the IGC TRACECA in total – 20, including

- under implementation – 11
- implemented – 4
- partly implemented – 3
- not implemented – 2

all Final Resolutions of the XIV Annual IGC TRACECA Meeting have been implemented

Status of TRACECA international agreements and documents

- There are 2 main international agreements: 1 of which are the **first multilateral agreement and protocols on amendments and addenda**, 1 protocols have not entered into force
- There are 8 countries participating in the Agreement on the Development of Multimodal Transport TRACECA

There are no changes regarding the Agreement on Joint Financing of the PS IGC TRACECA and the Technical Document "TRACECA Multilateral Permit. User's guide"

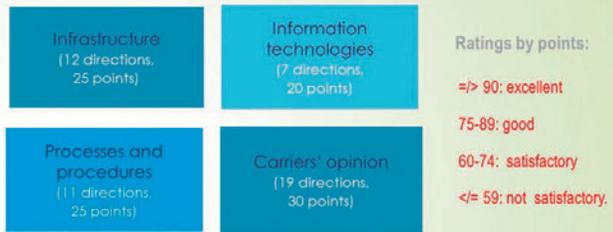
Development of international road transport

MULTILATERAL PERMIT SYSTEM

- Applied since 2016
- Used in 6 countries: Armenia, Georgia, Moldova, Romania, Turkey, Ukraine
- Gives the right to carry out bilateral and transit transportations, as well as transportations to/from third countries
- The average percentage of use of multilateral permits among 5 countries is 100%, with the exception of Armenia, which did not use permit forms in 2021.



METHODOLOGY OF EVALUATING CHECKPOINTS



HOTLINE CONCEPT



9

Methodology for the generation of statistical data

Statistical data on the volume of freight traffic and transport infrastructure along the routes of the TRACECA corridor is formed for each reporting year on the basis of the statistical information provided by the MLA Parties according to the tables of the Appendix (119 BCPs):

Table 1 Volume of transported goods along the routes of the TRACECA corridor

Table 2 Dynamics of the international traffic volumes on the main range of goods along the ITC TRACECA

Table 3 Export/Import/Transit cargo flows in the context of countries of departure/destination of goods along the ITC TRACECA

Table 4 Technical characteristics of railways

Table 5 Technical characteristics of roads

Table 6 Characteristics of sea ports



The volume of transported goods along the routes of the TRACECA corridor is calculated according to the criteria:

volumes of goods transported in transit through the territories of at least 2 TRACECA countries, where:

- the starting point of departure and the final destination is on the territory of a country that is not a TRACECA country;
- the starting point of departure or the final destination is located on the territory of a country that is not a TRACECA country;
- the starting point of departure and the final destination is on the territory of a TRACECA country;

volumes of goods transported in transit through the territory of at least 1 TRACECA country and a sea leg irrespective of the country of departure or destination (land and maritime transport).



PERMANENT SECRETARIAT

10

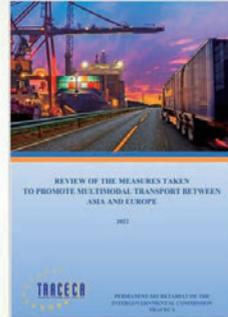
On multimodal transport

OVERVIEW "MULTIMODAL TRANSPORT LEGAL FRAMEWORK"

Has been prepared in order to provide a basic understanding of the legal systems applicable to multimodal transport and to multimodal transport operators, briefly highlight the obligations and rules governing the activities of multimodal transport operators, and analyze existing legislative framework of the TRACECA countries.



REVIEW OF THE MEASURES TAKEN TO PROMOTE MULTIMODAL TRANSPORT



Examines in more detail the experience of countries (including TRACECA countries) in stimulating multimodal transport at the state level and the results from its application with a view to implementing the provisions of the Concept for the development of container transport until 2030

1
1

Revised and new initiatives

TRACECA FUND

VOLUNTARY FEES (CONTRIBUTIONS)

The amount is unlimited / anonymous fees (contributions) are not allowed

Governments of the MLA states	States-observers in the IGC	International organizations	Organizations of regional economic integration
Regional or sectoral financial and donor organizations		Legal entities carrying out commercial activities in the field of international transportation	

Establishment procedure

- Making decision by the IGC TRACECA
*Approval of the Rules of Operation of the TRACECA Fund
Making amendments to some documents*
- Attraction of voluntary fees
*MLA Parties
States-observers in the IGC TRACECA
International organizations and other financial institutions*
- Collection of applications for funding
- Distribution of funds by the Steering Committee of the TRACECA Fund

Goal and objectives

1. Goal – further contributing to the achievement of the objectives defined in Article 3 of the MLA.
2. Objectives – direct financing through the provision of grants, as well as support and promotion of projects aimed at facilitating the transport of goods and crossing the borders of the TRACECA corridor.

BUSINESS COUNCIL

At the initial stage, it is proposed to create an interregional non-governmental non-profit association of business circles, national associations of carriers and forwarders and other organizations interested in the development of trade and economic relations, transport and communication links.

The main coordinating body of the BC will be the executive body.

DRAFT AGREEMENT ON VISA-FREE TRAVEL OF PROFESSIONAL DRIVERS

Professional drivers have the right to enter and short-term stay (not exceeding 15 calendar days) in the territory or transit through the territory of the Parties of the Agreement.



1
2

Development of maritime transport

Review on the evaluation and development of the concept of marine vessels for the Caspian Sea

The main goal is to develop maritime transport along the TRACECA corridor and reduce the cost of transportation.

As part of the study, following work was covered:

- conducting a comparative analysis of the cost of transport of goods by sea in the Caspian and Black Seas, and preparing recommendations for reducing the cost of transportation and the business model of cargo shipping lines;
- conducting an analysis of the current fleet of the TRACECA countries and identifying bottlenecks and factors hindering the development of maritime transport;
- development of a feasibility study, including the conceptual design of vessels' structures for maritime transport in the Caspian Sea and the adaptation of terminals (if required);
- development of a feasibility study with the rationale for the optimal parameters of ferries for sea transportation in the Black Sea, taking into account the cargo flow within TRACECA

The project was launched in December 2021 and completed in December 2022. The presentation of the vessel concept held on December 1, 2022.



The conceptual design of vessels' structures for maritime transport in the Caspian Sea

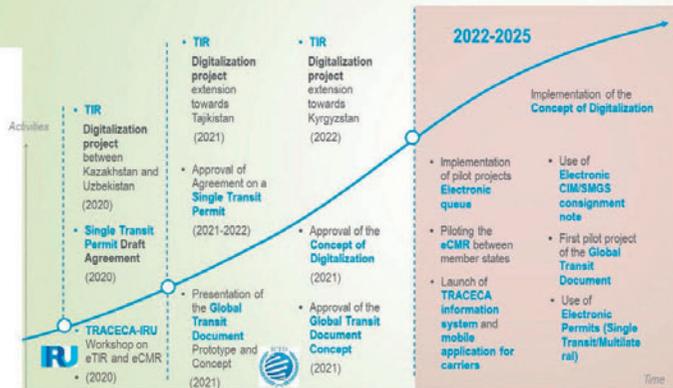


It is expected to continue the work and move on to a more detailed preparation of the vessel project documentation - engineering survey with the involvement of railway and hydrotechnical organizations to assess the ramp, the arrangement of elevator equipment, the calculations of the load on the berths, the wagon supply plan, deck layouts, etc.

1

Projects and initiatives towards digitalization

The Permanent Secretariat is currently working on initiatives aiming to introduce digital solutions on transport



7 countries have carried out eTIR pilot/TIR digitalization transportations: Azerbaijan, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkey, Uzbekistan

Workshops on Use of Electronic CIM/SMGS Consignment Note organized jointly with OCJD, CIT and UIC (June 2022; January 2023)

In 2022, 3 meetings of the Working Group on piloting the GTrD were held (Azerbaijan, Kazakhstan, Tajikistan and Uzbekistan). On 18-19 October 2022 the ceremony of launching GTrD pilot transportation was held. The first three shipments were successfully delivered in November 2022 from Tajikistan to Georgia.

Draft Recommendations on the launch of the digital corridor and minimum technical requirements of the digital corridor have been prepared

14

Координация деятельности контролирующих органов на границе

В Таджикистане вопросы координации деятельности контролирующих органов на границе кроме общепринятых норм Таможенного кодекса регламентируются Положением о пунктах пропуска через государственную границу Республики Таджикистан от 30 декабря 1998 года № 541 и Правилами координации деятельности органов, контролирующих автодорожные пункты пропуска через таможенную границу Республики Таджикистан по принципу «одна остановка», утверждённые постановлением Правительства Республики Таджикистан от 3 июля 2014 года № 436.

Ключевым аспектом утверждённых Правил является осуществление контроля по принципу «одной остановки».

Правила координации разработаны без учета электронного обмена данными. В целях координации и мониторинга происхождения контроля Правилами предусматривается применение бумажной формы — Талона, где отмечается время начала и завершения процедур контроля по каждому ведомству. Установлено, что данная процедура не может длиться более одного часа для всех контролирурующих органов, независимо от её сложности.

В настоящее время в Таджикистане идет процесс согласования по внесению изменений и дополнений в Правила координации деятельности органов, контролирующих автодорожные пункты пропуска через таможенную границу Республики Таджикистан.

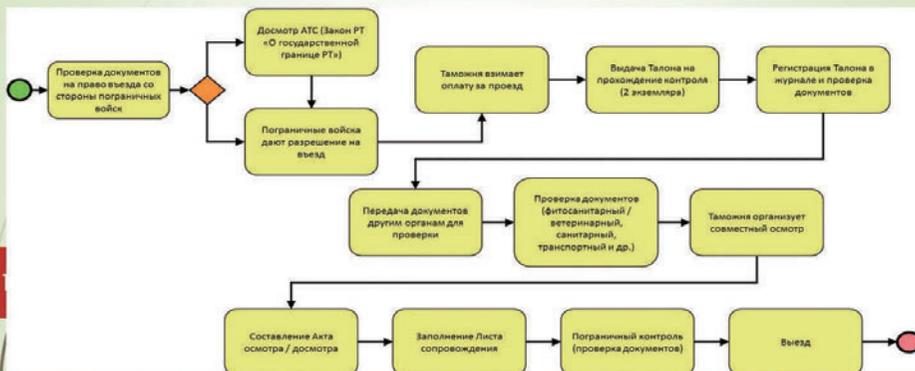
Изменения касаются взаимодействия и координации ведомств на границе и временных рамок прохождения того или иного вида контроля.

Необходимо отметить о шаге по упрощению процедур торговли в Таджикистане – была отменена уплата двойного таможенного сбора в выходные и официальные праздничные дни.

Принятие программы уполномоченных экономических операторов (2020) также была своевременной для содействия торговле в сложных условиях, однако данный институт пока не получил широкого применения.

15

Диаграмма процедуры прохождения пограничного контроля Таджикистана согласно нормативам. Все пункты



Программу развития таможенных органов Республики Таджикистан на 2020-2024 годы

Правительство Республики Таджикистан приняло среднесрочную Программу развития таможенных органов Республики Таджикистан на 2020-2024 годы, в которой ключевое внимание уделяется повышению роли таможенных органов в налаживании межведомственного взаимодействия при интегрированном управлении границей, исключая дублирование пограничного контроля грузов и товаров. В целях совершенствования механизмов государственного контроля в пунктах пропуска предусматривается **введение обязательного предварительного информирования**.

17

Существует необходимость в активном задействовании механизма реализации данной Программы.

Система электронных деклараций и улучшение инфраструктуры на погранпереходах

Система электронных деклараций значительно сокращает время таможенного оформления прохождения грузов через погранпереходы. Однако к настоящему времени действует соглашение о применении электронных деклараций только лишь с Узбекистаном. Ведется работа по подписанию аналогичного соглашения с Казахстаном.

В настоящее время Правительство работает над вопросом привлечения финансирования, в частности для улучшения инфраструктуры на погранпереходах (**строительство дополнительных линий включая и установление зеленых коридоров, сканнеров, внедрение цифровизации, «смарт-тегов» на таможенных пломбах с использованием GPS для грузовых грузов и тд.**).

Несмотря на то, что в последнее время Таджикистану удалось значительно сократить время таможенного оформления (2017 – 3 часа, 2020 – 1 час, 2022 – 05 часов) отсутствие надлежащей инфраструктуры и применения цифровых технологий является причиной ожидания АТС в очереди, время которой, иногда, составляет 4 часа, несмотря на то что груз даже экспортный и скоропортящийся.

Сотрудничество Таджикистана и Азербайджанской Республики в области транспорта

Автомобильный транспорт

В области автомобильного сообщения подписано и действует межправительственное Соглашение о международном автомобильном сообщении от 15 марта 2007 года. Действует система обмена разрешительными бланками на осуществление автомобильных перевозок.

Страны	Годы	Импорт		Экспорт		Итого:	
		Кол. т/с	Объем груза тонна	Кол. т/с	Объем груза тонна	Кол. т/с	Объем груза тонна
Таджикистан	2021	5	67	4	22	9	89
Азербайджан		4	73	2	-	6	73
Итого на 2021 г.		9	140	6	22	15	162
Таджикистан	2022	5	93	5	79	10	172
Азербайджан		23	329	5	23	28	352
Итого на 2022г.		28	422	10	102	38	524

Сотрудничество Таджикистана и Азербайджанской Республики в области транспорта

Железнодорожный транспорт

Сотрудничество в области железной дороги между Республикой Таджикистан и Азербайджанской Республики, осуществляется на основе межправительственного соглашения о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта от 15 марта 2007 г.

	2021г.		2022г.		разница (+/-) (тонна)
	вагон	тонна	вагон	тонна	
Импорт	161	9 775	126	6 508	+ 3 267
Экспорт	0	0	2	46	+ 46
Транзит	291	18 755	103	5 145	- 13 610
Общ.	452	28 530	231	11 699	-16 831

Сотрудничество Таджикистана и Республики Грузия в области транспорта

Автомобильный транспорт

В области автомобильного сообщения подписано и действует межправительственное Соглашение от 14 апреля соли 2021. Действует система обмена разрешительными бланками на осуществление автомобильных перевозок.

** Перевозки по железной дороге в 2022 г. не осуществлялись*

№	Давлатҳо	Воридот		Содирот		Ҳамаги	
		Автомобильные средства (ед.)	Объем груза (тонна)	в/н (адад)	Ҳаҷми бор (тонна)	в/н (адад)	Ҳаҷми бор (тонна)
1	Тоҷикистон	48	603	541	11372	589	11975
2	Гурҷистон	238	2741	554	9829	792	12570
	Ҳамаги: дар соли 2021	286	3344	1095	21201	1381	24545
3	Тоҷикистон	79	982	707	14409	786	15391
4	Гурҷистон	356	3966	408	3907	764	7873
	Ҳамаги: дар соли 2022	435	4948	1115	18316	1550	23264

Товарооборот Таджикистана со странами Центральной Азии и Закавказья

Страны	Экспорт	Импорт	доля стран в общем объеме товаро-оборота, %	январь -декабрь 2022 в % к январю-декабрю 2021 г.
Азербайджан (Импорт: семена и плоды прочих масличных культур, масло растительное, сахар. Экспорт: пряжа хлопчатобумажная)	401,2	5814,7	0,1	101,2
Армения (Импорт: лекарственные средства)	-	266,3	-	66,5
Казахстан	483915,4	957265,8	19,7	122,3
Кыргызстан	1238,0	13821,4	0,2	58,4
Туркменистан	783,2	52126,2	0,7	2,4 р.
Узбекистан	178328,8	377032,9	7,6	124,0

**(Источник: Агентство по статистике при Правительстве Таджикистана)*

Политическое взаимодействие

14-15 марта в Баку проходит многосторонняя встреча глав таможенных органов на тему «Проект упрощенной транзитной таможенной процедуры вдоль Транскаспийского международного Среднего коридора «Восток-Запад» с применением принципа «Единого окна»

В 2023 году предполагается обмен визитами глав ряда центральноазиатских и закавказских республик. Одной из повесток встреч на высшем уровне станет сотрудничество в транспортной сфере, упрощение таможенных процедур.

23

Спасибо за внимание !

24



Institutional coordination and human resource development for large-scale cooperation

Uzbekistan – EU:
development of alternative transport corridors

Abdulla Khashimov,
Ministry of Investment, Industry and Trade



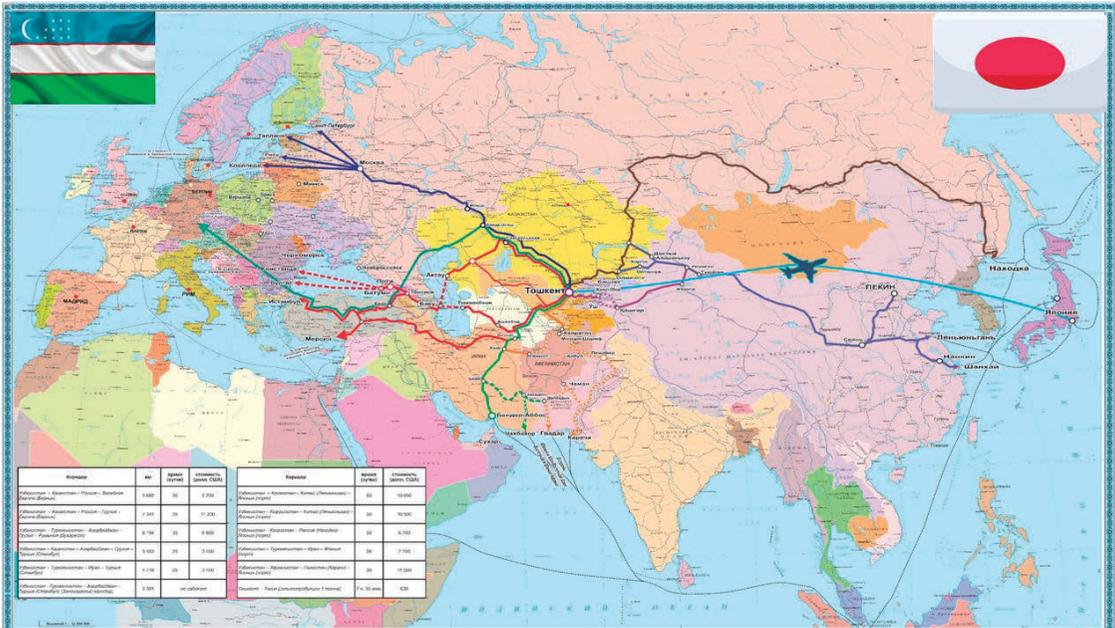
INSTITUTIONAL COORDINATION AND HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT
FOR LARGE-SCALE COOPERATION



- The volume of Uzbekistan's GDP by 2026 = \$100 billion.
- Exports – \$30 billion.
- 2022: the share of transport costs in the value of export products is from 15% to 65%.
- Dependence index on foreign trade in 2022 is 28.6%, com. USA – 15%, Japan - 15%, Brazil - 12%.

In 2022, Uzbekistan's trade volume with the South Caucasus/EU/Turkey amounted to \$8.2 billion, including \$4.5 billion with the EU. 16,4% of the total volume of foreign trade.

The volume of freight traffic with EU countries exceeded 3.73 mln. tons, including 2.54 mln. tn by motor transport.



INSTITUTIONAL COORDINATION AND HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT FOR LARGE-SCALE COOPERATION



- Uzbekistan – Turkmenistan – Azerbaijan – Georgia – Romania (Bulgaria) (Turkey).
- Uzbekistan – Kazakhstan - Azerbaijan – Georgia – Romania (Bulgaria) (Turkey).
- Uzbekistan – Turkmenistan – Iran – Turkey
- Uzbekistan – Turkmenistan – Azerbaijan (Kazakhstan) – Iran – Turkey.
- optimization of tariffs rates of fees for the transportation of goods
- reduction of physical barriers;
- - expansion of digitalization of border customs, sanitary, phytosanitary, veterinary, transport control;
- - increasing the capacity of ports and shipping;
- - increasing the carrying capacity of railway transport



INSTITUTIONAL COORDINATION AND HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT FOR LARGE-SCALE COOPERATION

- PP. To support the Governments of Central Asia and the South Caucasus in the development of the Asia–Caucasus–Europe transport corridor.
- It is important to gather the heads of the Ministries of Economy, Trade of Central Asia, the Caucasus, Turkey, Eastern Europe + Japan in order to work out the priorities for the development of the transport corridor.
- Key tasks:
 - Harmonization and unification of the regulatory and legal framework of international transport.
 - Improving the rules for the transportation of goods and passengers, technical parameters of wagons and motor vehicles, the arrangement and operation of border checkpoints, the technical condition of roads and roadside infrastructure, etc.



**INSTITUTIONAL COORDINATION AND HUMAN RESOURCE
DEVELOPMENT
FOR LARGE-SCALE COOPERATION**



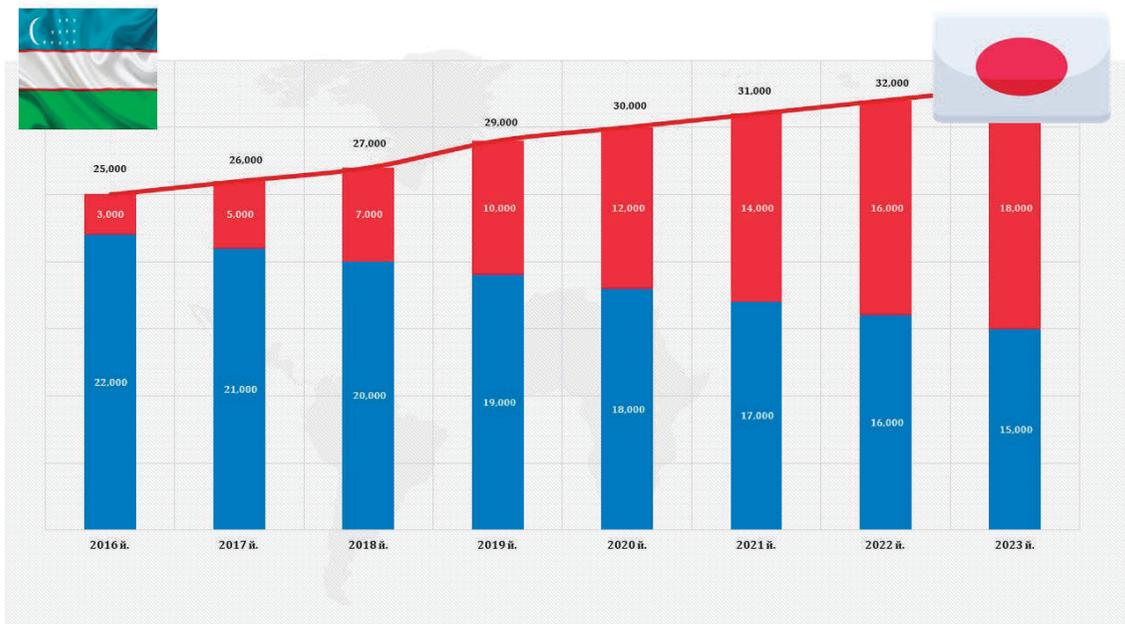
- Modernization of railway transport, expansion of modality, electrification of railways.
- Renewal of the vehicle fleet, creation of favorable conditions for the transportation of goods by road and transit, levelling fees, transfer of international cargo transportation, including to/from third countries on a non-permissive basis.
- Digitalization of international cargo transportation by all modes of transport, first of all, checkpoints of border, customs, transport, phytosanitary, veterinary control at the border.
- We offer Japanese companies:
 - - actively participate in the digitalization of international freight transport;
 - - to create enterprises in Uzbekistan and neighboring countries for the production of various kinds of technical means, starting with radar, sensor technology, measuring equipment, scanners.



**INSTITUTIONAL COORDINATION AND HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT
FOR LARGE-SCALE COOPERATION**



- Such leading Japanese companies as
 - JOGMEC,
 - Mitsubishi,
 - Itochu,
 - Sumitomo,
 - Marubeni,
 - Isuzu,
 - Shivaki
- and others work in Uzbekistan.
- A number of projects totaling \$11 billion have been successfully implemented. Since 1995. Japan allocates about \$1 million for the development of education and health protection in Uzbekistan.





**Thank you
for
your attention!**



New Reality of Middle Corridor

Opportunities of Caucasus and Central Asia



Classification: Public

□ New Geopolitical configuration / Regional Challenges and Opportunities



Challenges:

- War in the territory of Ukraine;
- Imposed sanctions towards Russia and Belarus;
- Suspended shipments by Global Carriers to Russian commercial Sea Ports;
- Unreliability of Trans-Siberian transit corridor for Global Corps.

Opportunities:

- Middle Corridor becomes the only ONE reliable route for implementation of Silk Road between east and west;
- Black and Caspian Sea Ports become hub of European and Asian Railway routes through Middle Corridor.



Classification: Public

Current status and cooperation efforts in logistics through Middle Corridor countries



TRACECA

- The Intergovernmental Commission TRACECA promoting the development of regional transport dialogue and ensuring the efficient and reliable Euro-Asian transport links.
- TRACECA aimed at strengthening of economic relations, trade and transport communication in the regions of the Black Sea basin, Caucasus and Central Asia owing to active work based on political will and common aspirations of all member-states.
- TRACECA route comprises the transport system of the 13 member-states of the “Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-Caucasus-Asia Corridor”.



TITR

- The Trans-Caspian International Transport Route (TITR) starts from Southeast Asia and China, runs through Kazakhstan, the Caspian sea, Azerbaijan, Georgia and further to European countries.
- TITR coordinates interaction of all the participants of transportation of goods and containers along the route from Asia to Europe and in the reversed direction, including needed informational support.



Classification: Public

Challenges in cooperation within Middle Corridor



- Caspian sea Operational limitations;
- China to Central Asia border capacity limitations;
- Digitalization - Track and Trace/visibility limitations.



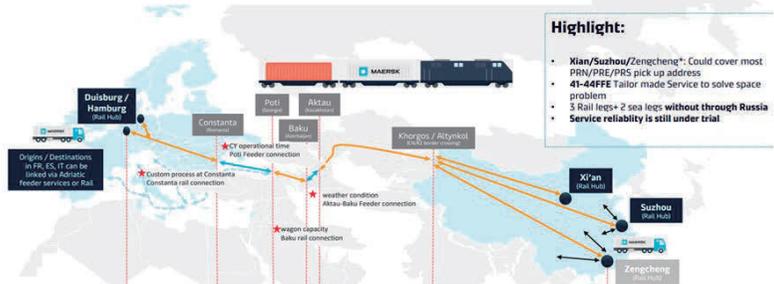
Classification: Public

Maersk Role as a Global logistic integrator for Middle Corridor

We see the importance of our participation in the process not only as shipping line but as a global containerized logistic integrator. Our group has a world class experience presenting trucking, Rail, W&D/ICR/SCM and we understand that our expertise will be critically useful for development and optimization of Middle Corridor through Black sea as a main gateway between EU, Caucasus, CA and Far East.



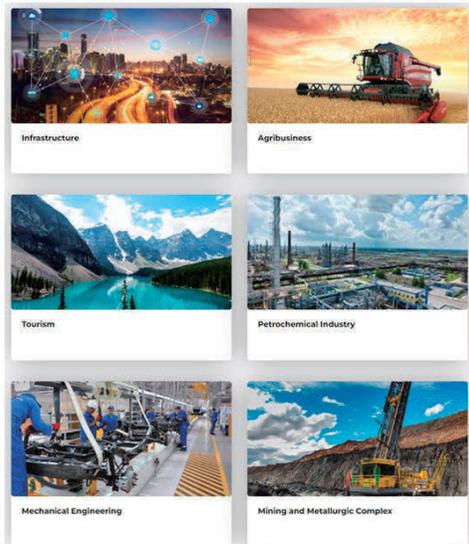
- Direct Ocean services in Black Sea;
- Intercontinental/Cross boarder Rail Services;
- Maersk Inland Delivery;
- Warehousing & Distribution services;
- Managing supply chain on three fronts



Classification: Public

Expectation from foreign companies, including Japanese companies

- Vast natural resources;
- Robust transport and communication infrastructure;
- Human Capital;
- Government Incentives and Support;
- Priority Sectors of the Economy;
- Efficient Operating Cost;
- Liberalized Taxation;
- Bilateral and Multilateral Free trade Agreements.



Classification: Public

Thank you!

Prof. Irakli Danelia, (PhD in Economics)
Business Development Head for Black Sea & Central Asia

King David Business Center, 5th Floor
12 Aleksidze str., 0179, Tbilisi, Georgia
Mob: +995 577 00 32 32
E-mail: irakli.danelia@sealandmaersk.com
<https://www.maersk.com>

Classification: Public



Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia

Georgia: A Getaway to Europe and Asia



March 2023, Tokyo, Japan

Country Profile



- Strategically located at the crossroad of Europe and Asia
- Free Trade Agreements with 2.3 bln market - EU, China (Including Hong Kong), Turkey, Ukraine, CIS & EFTA
- flat-rate, low taxes - No corporate profit tax on reinvested profit
- Recognized as one of the easiest places to do business in the world
- Modern and fast-developing infrastructure
- Skilled and competitively priced labor force
- Stable, effective and well-developed banking sector

Transport Network of Georgia



Roads

- Total Length: ≈ 20 000 km
- Capacity: min. 8-10 thousand motor vehicles, max. 50 thousand motor vehicles per day (highway)

Railway

- Total Length: 1,342 km
- Annual Capacity: 28 mln tons

Sea Ports & Terminals

- Poti Sea Port (APM Terminals)**
 - Berths - 15
 - Depth: 8-11m
 - Annual Capacity: 4 mln tons of dry cargo, 1 mln tons of oil products, 1.0 mln. Ferry cargo, 550 000 TEU
- Batumi Sea Port (BHH)**
 - Berths - 11
 - Depth: 9-12m
 - Annual Capacity: 15 mln tons of oil products, 2 mln tons of dry cargo, 0.7 mln. Ferry cargo, 180 000-200 000 TEU, 180 000 passengers
- Kulevi Sea Terminal (Socon)**
 - Berths - 2
 - Depth: 17.10 m and 13.60 m
 - Annual Capacity: 6 mln tons of oil products
- Supsa Sea Terminal (BP)**
 - Annual Capacity: 8 mln tons of oil

Airports

- Tbilisi International Airport (TAV)**
 - Capacity: ≈ 3 000 passengers per hour
- Kutaisi International Airport (UAG)**
 - Capacity: ≈ 800 passengers per hour
- Batumi International Airport (TAV)**
 - Capacity: ≈ 600 passengers per hour
- Ambrolauri Domestic Airport (UAG)**
 - Capacity: ≈ 100 passengers per hour
- Mestia Domestic Airport (UAG)**
 - Capacity: ≈ 50 passengers per hour
- Natakhtari Domestic Airport (UAG)**
 - Capacity: ≈ 50 passengers per hour
- Telavi Domestic Airport (UAG)**
 - Flight training

Pipelines

- Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC) pipeline (BP 30.1 %)**
 - Total Length: 1768 km
 - Annual Capacity: 60 mln tons
- Baku-Supsa Pipeline (BP)**
 - Total Length: 830 km. Diameter - 530 mm
 - Annual Capacity: 8 mln tons

Boosting Georgia's Transit Potential Implementation of major infrastructure projects



Railway Modernization



Baku-Tbilisi-Kars Railway



East-West Highway



Development of logistics Centres



Boosting Georgia's Transit Potential Implementation of major infrastructure projects



Anaklia Deep Sea Port



Expansion of Poti Seaport



PACE terminal



5

Anaklia Deep Sea Port Phase 1: Project Characteristics



- Phase 1 capacity – 600 000 TEU per annum
- cargo type: container
- Possibility to accommodate vessels up to 10,000 TEU
- Design port depth: -16.0m CD
- Phase 1 CAPEX – 500 mln USD
- Investment Area – 1000 ha
- Port Area – 340 ha
- PPP model – DBFOMT
- Free Industrial zone will be developed near the port hinterland
- Construction shall begin within 9 (nine) months from the date of signing of the Concession Agreement.
- The envisaged term of the Project is forty-nine (49) years from the commencement of operation of Phase One of the Anaklia Port.



6



Government Support and Participation:

- In the course of the Selection Process, the Government of Georgia plans to establish a 100% state owned special purpose company (the "State Owned Company"), which will start preparation works for the Project, that may include updating all relevant studies, where needed, obtaining necessary permits and commencing certain construction works.
- After selection of the Private Partner, the State Owned Company and the selected Private Partner will establish the Concessionaire/Institutional public-private partnership company, where the State Owned Company shall own 51% and the Private Partner 49% of the shares, and which will later enter into the Concession Agreement with the Government of Georgia.
- the Government of Georgia (through 100% state owned company) will provide to the Concessionaire up to three hundred forty (340) hectares of land for the Project ("Project Site"); early dredging, land preparation and soil improvement works have already been conducted in the Project Site in the period 2017-2019; The forms of transfer of Project Site and further details will be set out in RfP.
- the Government shall transfer full package of all technical, commercial and environmental studies to the new Investor, **including but not limited to Port Masterplan and Preliminary Design;**
- the Government shall construct railway and road connecting to the future port;
 - detailed design is in place

7

Completed Works – Early Dredging, Land Preparation, Soil Improvement



8

Next Steps



- In February 20, 2023 the MOESD announced Statement of Intent (SOI) for selecting new Investor;
- Interested Candidates are requested to submit legal documents, as well as information related to their experience and financial standing until May 19, 2023;
- After evaluation of SOIs, the Commission shall select shortlisted Candidates until July 17, 2023.
- RFP will be evaluated on the basis of technical, commercial and financial criteria.;
- Based on the RFP results, the Commission shall select the Private Partner and sign the Concession Agreement.

Contact Person:

David Javakhadze

Director at LEPL Anaklia Deep Sea Port Development Agency

Mob: +995 595 51 55 03

E-mail: djavakhadze@Anaklia.gov.ge

9

Boosting Georgia's Transit Potential Improving Transport Links



Civil Aviation

- Bilateral air services agreements signed with 39 countries
- Common Aviation Area Agreement signed with EU and its member states
- Air services agreements planned with 15 countries

Maritime Transport

- Bilateral agreements signed with 17 countries
- Planned with 4 countries

Road Transport

- Bilateral agreements signed with 32 countries
- Planned with 3 countries

Railway

- Bilateral agreements signed with 10 countries

Transport Corridor Agreements

- TRACECA Basic Agreement
- Lapis Lazuli Route Agreement
- On-going Persian Gulf-Black Sea Corridor Agreement

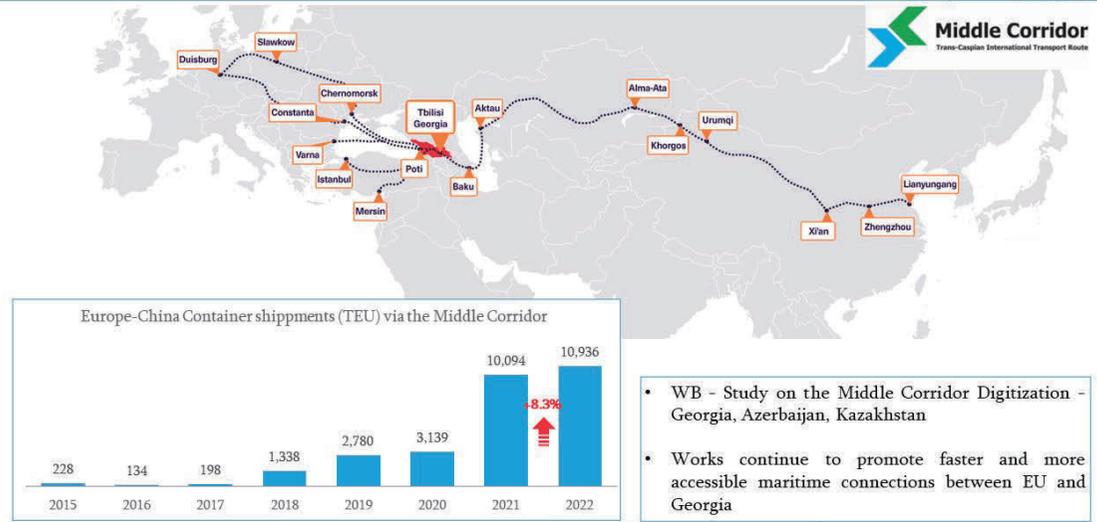
10

Development of New Transit Routes and Corridors Regional Cooperation and Transport Connectivity



11

Development of New Transit Routes and Corridors Middle Corridor

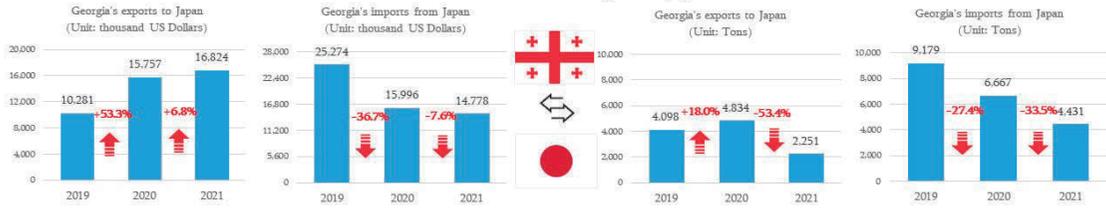


12

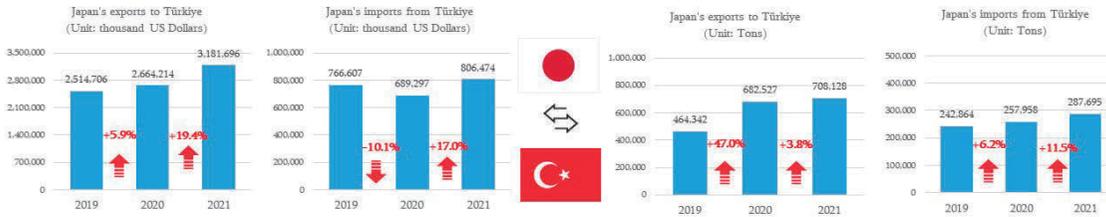
Foreign Trade



Bilateral trade between Georgia and Japan



Bilateral trade between Japan and Türkiye

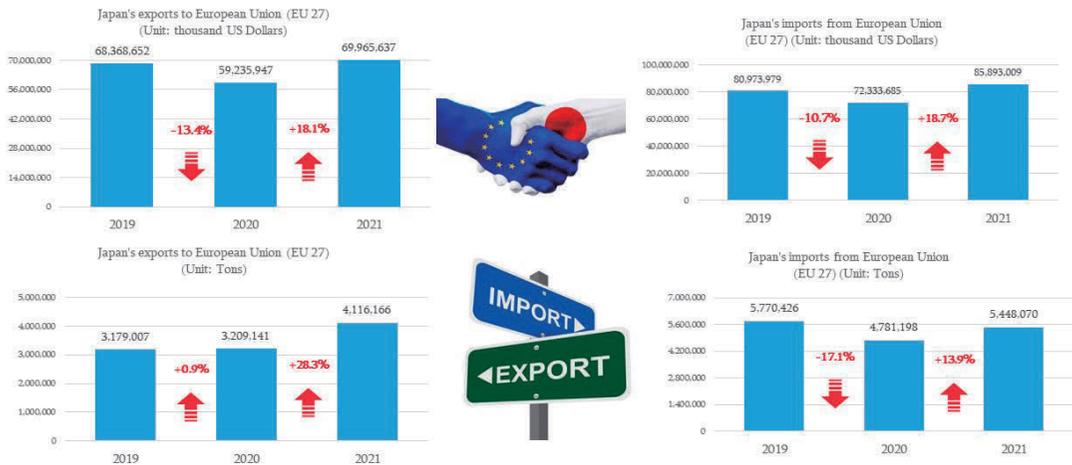


13

Foreign Trade



Bilateral trade between Japan and European Union (EU 27)

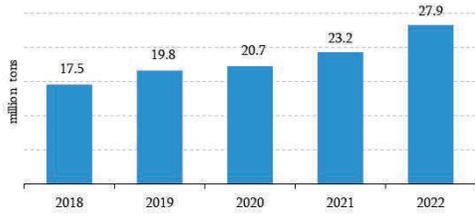


14

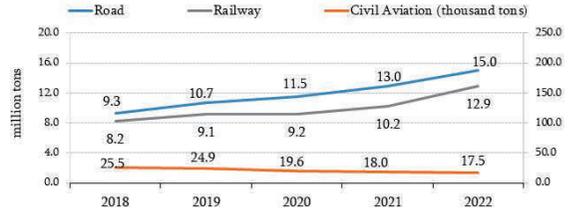
Georgia's Transport Statistics



International Freight Transportation



International Freight Transportation by Mode

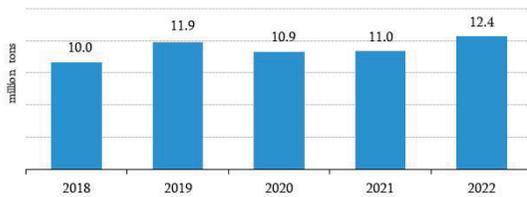


15

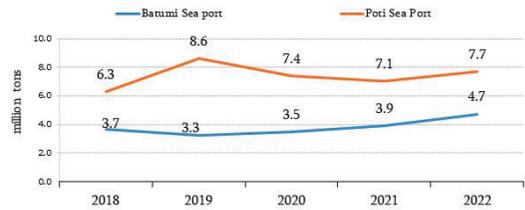
Georgia's Transport Statistics



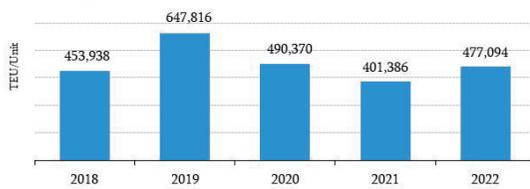
Total Cargo Handled by Batumi and Poti Sea Ports



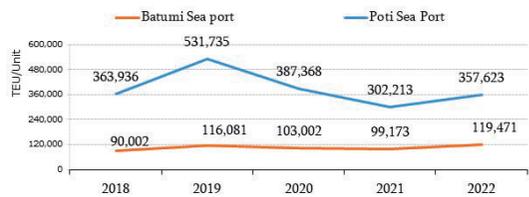
Cargo Handled by Georgian Sea Ports



Containers Handled by Georgian Sea Ports



Containers Handled by Georgian Sea Ports



16

Thank you for your attention



JICA's cooperation on logistics improvement for smooth connectivity



Sihanoukville port © Port Authority Sihanoukville Tsubasa bridge © JICA Lusumo border © JICA

March 15, 2023
Japan International Cooperation Agency
KOIZUMI Yukihiro

1



Today's Contents

1. JICA, at a glance
2. Mekong region connectivity
3. East African Communities connectivity

2



JICA, at a glance

Leading the world with trust

JICA values the relationship of mutual trust with developing countries and is working with them to rise to the challenges.

There are



96
overseas offices
(as of July 1, 2020)



14
domestic offices
(as of July 1, 2020)



1,929
staff members
(as of July 1, 2020)



150
developing countries and regions
that received assistance
(during fiscal year 2019)



People

A society where all can live healthy, safe lives

- Education
- Health
- Social Security



Peace

A peaceful, just society without fear or violence

- State-Building to Prevent the Outbreak and Recurrence of Conflicts
- Governance Support
- Gender Equality and the Empowerment of Women and Girls



Prosperity

A prosperous, sustainable economy at harmony with nature and prepared for promoting social development

- Agricultural and Rural Development
- Private Sector Development
- Urban and Regional Development
- Ensure Access to Affordable and Clean Energy
- Development of Transport Infrastructure



Planet

Care for the Planet

- Environmental Conservation and Management
- Water Resources Management
- Disaster Risk Reduction
- Climate Change

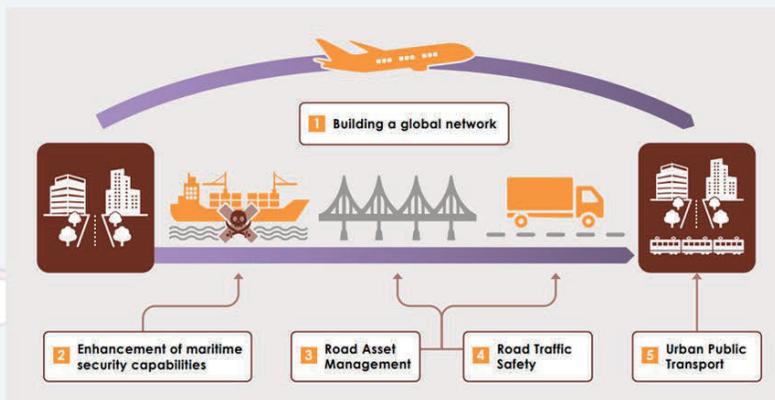
Transport, logistics

https://www.jica.go.jp/about/at_a_glance/index.html

3



Transport Global Agenda



Building a global network and promote smooth logistics, harmonized as hard, soft, digital ways

4

Case 1: Mekong region connectivity



5

Comparison between two regions (2019)



8 countries
90 million people
201 billion dollars (GDP)

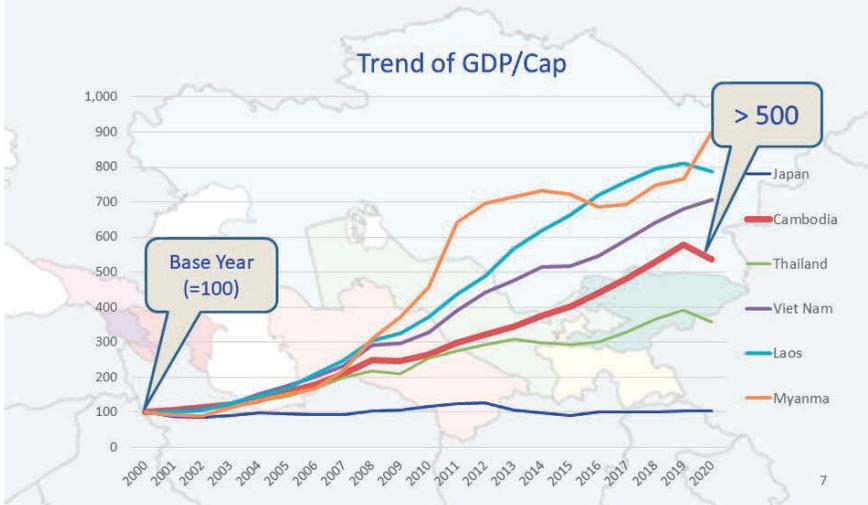


5 countries (exclude PRC)
242million people (exclude PRC)
987 billion dollars (exclde PRC) (GDP)

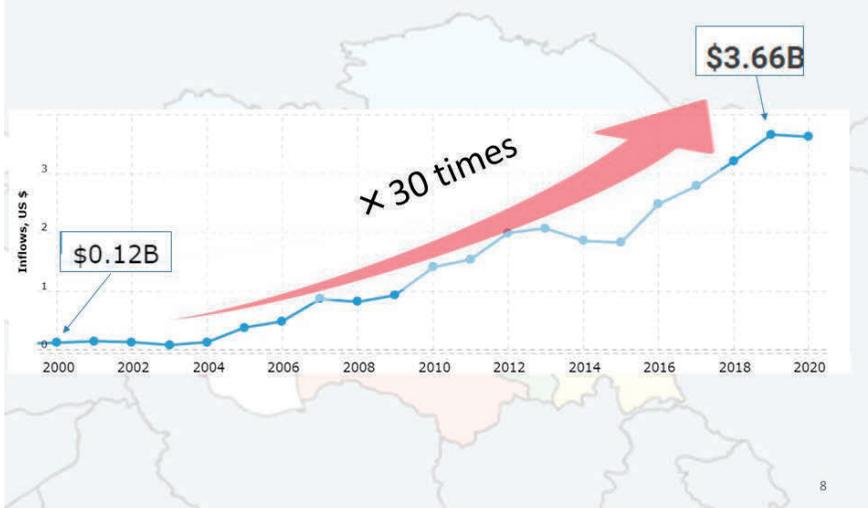
6



Significant Development in Mekong Region Countries



Rapid increase of FDI in Cambodia





JICA's approach in Mekong region countries, then (2009)



1. Narrowing socio economic development gap
2. Expedite regional integration

(From the transportation's viewpoint)

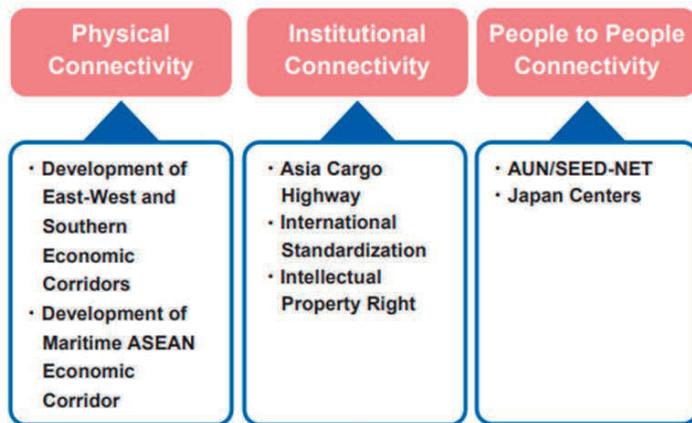
3. To realize smooth connectivity

JICA JARCOM meeting (2008)

9



Three Connectivities

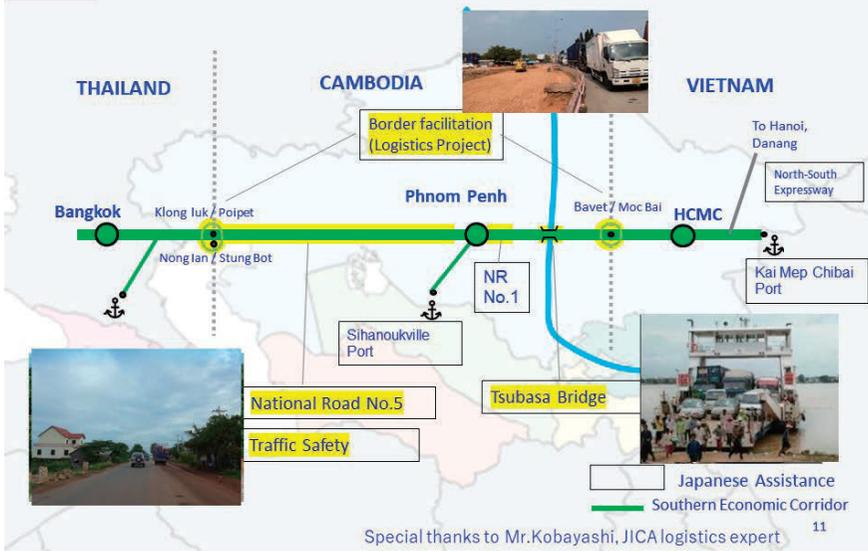


JICA's regional cooperation in ASEAN (November 2012)

10



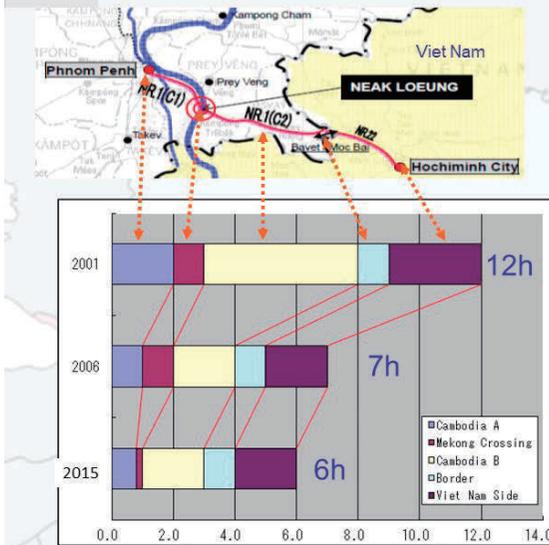
JICA's contribution for smooth connectivity



11



Significant Improvement



- ✓ In 2001, travel from Phnom Penh to HCMC with just 240km took 12 hours by car
- ✓ Especially, Cambodia section were heavily deteriorated
- ✓ There were some people forced to wait for ferry as much as 6 hours in peak time at Mekong river

● Now you can take just 6 hours between two cities

12



Cooperation on smooth facilitation at cross borders

Project for Improving the Logistics System of Cambodia

(JICA Technical Cooperation Project) 2019-2023

- Formulate logistics M/P
- Implementation of priority action plan
- Data analysis, monitor, evaluation on cross border trade
- Kaizen for border procedure

Before

50 vehicles/hour
at Cambodia's
border



After

80 vehicles/hour
by Kaizen for
Cambodia's
border procedure



Road in Buffer zone of Bavet Border is widened by MPWT, Cambodia (Vietnam Border)

Special thanks to Mr.Kobayashi, JICA logistics expert

13



Case 2: EAC connectivity

EAC: East African Communities

14



Comparison between two regions (2019)



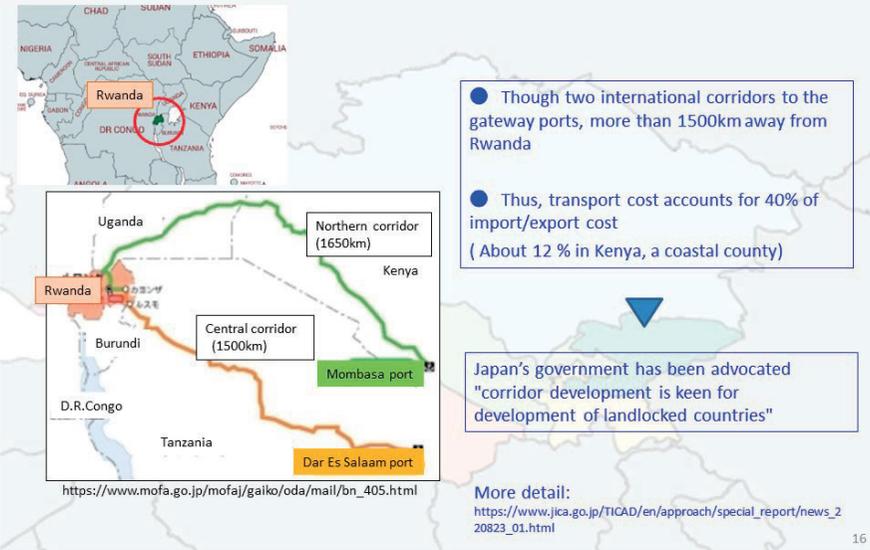
8 countries
90 million people
201 billion dollars (GDP)

7 countries (3 landlocked countries)
189 million people
267 billion dollars (GDP)

15



Rwanda, as a handicapped country due to landlocked



- Though two international corridors to the gateway ports, more than 1500km away from Rwanda
- Thus, transport cost accounts for 40% of import/export cost (About 12 % in Kenya, a coastal county)

Japan's government has been advocated "corridor development is keen for development of landlocked countries"

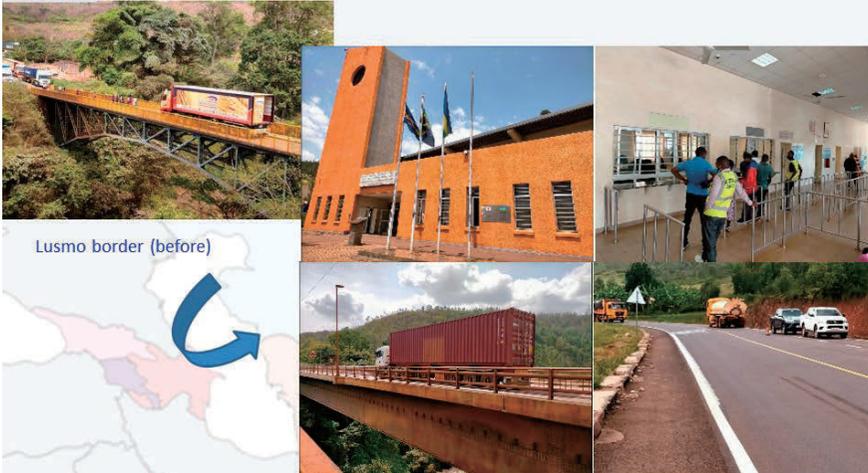
https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/mail/bn_405.html

More detail:
https://www.jica.go.jp/TICAD/en/approach/special_report/news_20823_01.html

16



Improvement of Rwanda/Tanzania corridor



Lusmo border (before)

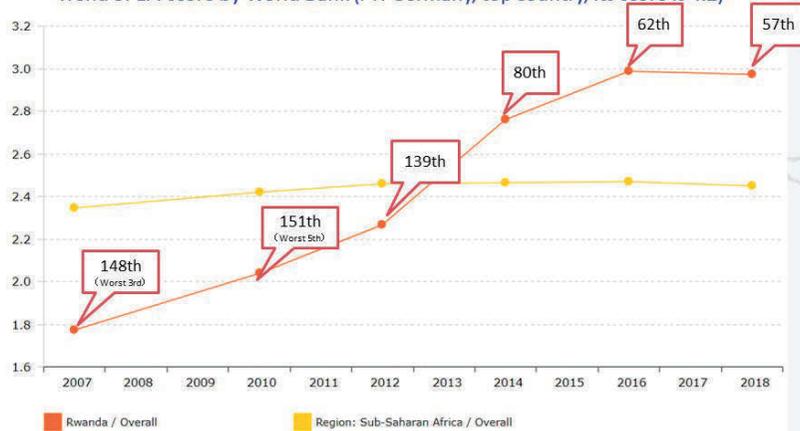
Border bridge (grant), custom clearance facilities (grant), trunk road (loan), facilitation of OSBP (TC) were conducted as harmonized manner.

17



Significant improvement

Trend of LPI score by World Bank (FYI Germany, top country, its score is 4.2)



- Significant improvement has been observed from 2007 to 2018 according to the LPI score (FYI, 1st : German(4.20), 5th : Japan(4.03), 39th : Vietnam (3.27), 47th : Turkey(3.15))
- “Doing Business 2020” says Rwanda as the second country followed Mauritius

18

Message

1. Common consensus and strong commitment among countries is top priority
2. Harmonized development among transport infrastructure, custom clearance procedures, laws and regulations, human resource development are indispensable
3. JICA is ready for support smooth connectivity among Central Asia and Caucuses countries

International Cooperation on Customs area

SASAKI Asuka

Senior Deputy Director
International Cooperation Division,
Customs Tariff Bureau, Ministry of Finance

Contents of the presentation

- ✓ **Objective of International Cooperation**
- ✓ **Implementation scheme of customs technical cooperation**

OBJECTIVE OF INTERNATIONAL COOPERATION

2



3

OBJECTIVE OF INTERNATIONAL COOPERATION

Growing the need for cooperation among customs around the world

>> The purpose is to realize trade facilitation and safe and secure society.

>> The needs for technical assistance is becoming more advanced and diverse.

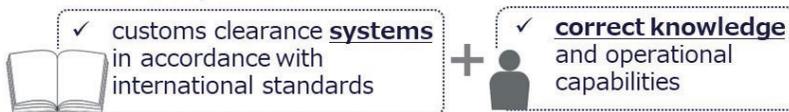
Necessity of dialogue with private sectors

4

OBJECTIVE OF INTERNATIONAL COOPERATION

Realize “**trade facilitation**”, “**safe and secure society**” and “**appropriate collection of Customs Duty and taxes**”

Each Country needs...



Technical Assistance on Customs area

5

IMPLEMENTATION SCHEME OF CUSTOMS TECHNICAL COOPERATION

6		
ACTIVITIES IN JAPAN		ACTIVITIES ABROAD
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Workshop in Japan on specific needs 	ODA Activities by Japan Customs	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dispatch of experts of Japan Customs
<ul style="list-style-type: none"> ✓ WCO Regional Workshop in Japan ✓ WCO Scholarship program in Japan (Graduate schools) 	Contribution to WCO's Capacity Building Activities	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dispatch of experts of Japan Customs to Regional / National Workshops
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Workshop in Japan on JICA Projects 	JICA Scheme	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dispatch of long-term or short-term experts of Japan Customs
<p><i>(Japan Customs has 37 WCO Accredited Experts for these activities.)</i></p>		
7		

WORKSHOP IN JAPAN (SAMPLE)

- **Duration :** 1-2 week(s)
- **Number of Participants :** About 10-15 officials
- **Subjects :** Customs Valuation, HS, PCA, Risk management, IPR, Rules of Origin, AEO, etc.
- **Venue :** Customs Training Institute, Customs, Central Customs Laboratory



		AM		PM		Venue	
	Sun	Arrive in Japan					
Day 1	Mon	Oriantation	Lecture	country report		Customs Training Institute	
Day 2	Tue	Lecture		Lecture		Customs Training Institute	
Day 3	Wed	Lecture		Field visit and Exercise		Customs	
Day 4	Thu	Lecture		Discussion		Customs	
Day 5	Fri	Making of Country Report		Presentation of Country Report	Evaluation meeting	Customs Training Institute	
	Sat	Depart from Japan					

8

WORKSHOP IN JAPAN for Central Asia and the Caucasus

Japan Customs welcomed 23 customs officials through 9 WS during 2019-2021.



WS cooperation with JICA (January 2022)



WS cooperation with JICA (February 2021)

9

DISPACH OF EXPERTS OF JAPAN CUSTOMS to Central Asia and the Caucasus

Japan Customs dispatched 6 of its officials
to 4 WS during 2015-2018.



WCO Sub-Regional WS on Post Clearance Audit
in Georgia (February 2015)



Bilateral technical cooperation on Customs
Laboratories in Azerbaijan (March 2019)

10

WCO/JICA Joint Project



Advantages

- ✓ WCO expertise, tools and instruments + JICA's experience and network
 - ✓ National good practice + International standards
- <<Japan Customs contributes the Project with its experience and knowledge

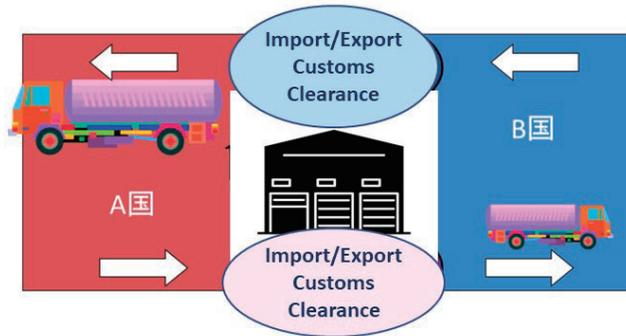
Project (2007 ~ on-going)

- ✓ OSBP(One Stop Border Post)
 - Africa
- ✓ MTP(Master Trainer Program) on Valuation, HS, etc.
 - East Africa (6 countries)
 - West Africa (8 countries)
 - South Africa (7 countries)
 - Pacific Islands (6 countries)

11

What is OSBP(One-Stop Border Post)?

The concept is to conduct border procedures including import/Export customs clearance **at ONE facility** at the border.

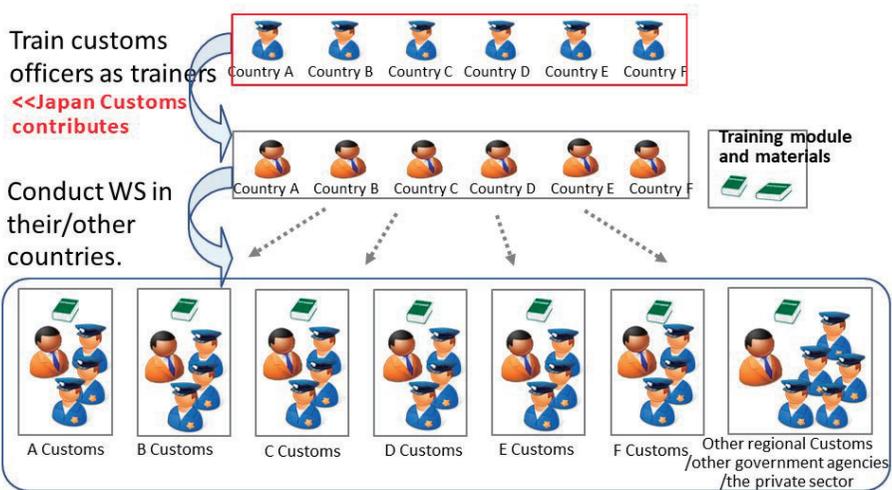


It enables to shorten the time required for customs clearance and contribute to trade facilitation.

12

What is MTP(Master Trainer Program)?

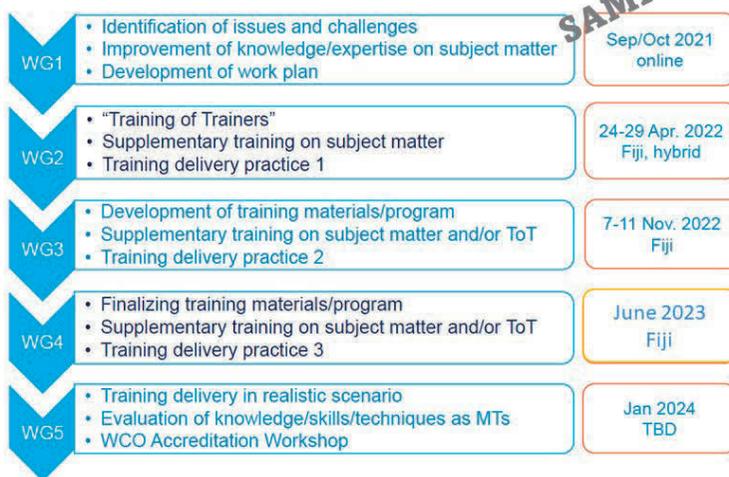
Development of Trainers, training module and materials



13

What is MTP(Master Trainer Program)?

Schedule in the case of Pacific Islands.



14

Statistics in Customs Technical Cooperation

Workshops in
Japan

21 countries
182 officials

Dispatch of Experts
of Japan Customs

24 countries
133 officials

(during 2021.4-2022.3)

15

「中央アジア+日本」対話・第12回東京対話
「中央アジア・コーカサスとの連結性」
パネルディスカッション1
「広域連携に向けた制度面での協調と人材育成」
パネリスト：尾関誠(株式会社日新)



目次

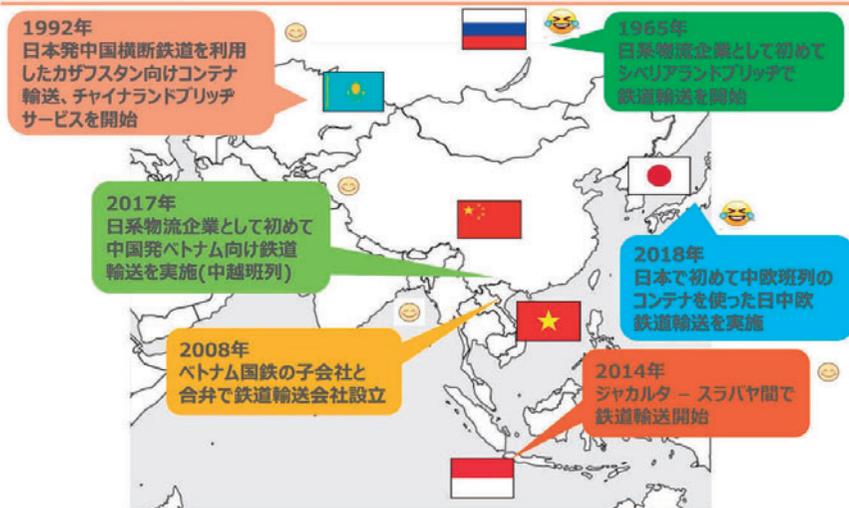
- i. 日新の鉄道事業
- ii. 「カスピ海ルート」が注目される理由
～欧州向け輸送ルートを選択肢～
～輸送ルートを選択基準～
- iii. 物流コスト(日本⇒中央アジア・コーカサス)
～運賃比較(日本発)～
～中央アジア・コーカサス向け輸送ルート～
- iv. 日本トランスユーラシア複合輸送業者協会

i .日新の鉄道事業

ALL Rights Reserved Copyright© 2023, Nissin Corporation

3

i .日新の鉄道事業



ALL Rights Reserved Copyright© 2023, Nissin Corporation

4

ii .「カスピ海ルート」が注目される理由

～欧州向け輸送ルートを選択肢～

～輸送ルートを選択基準～

ALL Rights Reserved Copyright© 2023, Nissin Corporation

5

ii .カスピ海ルートが注目される理由



ALL Rights Reserved Copyright© 2023, Nissin Corporation

6

～輸送ルートを選択基準～

(これまでは..)

1. 運賃
2. トランジットタイム(定時性を含む)

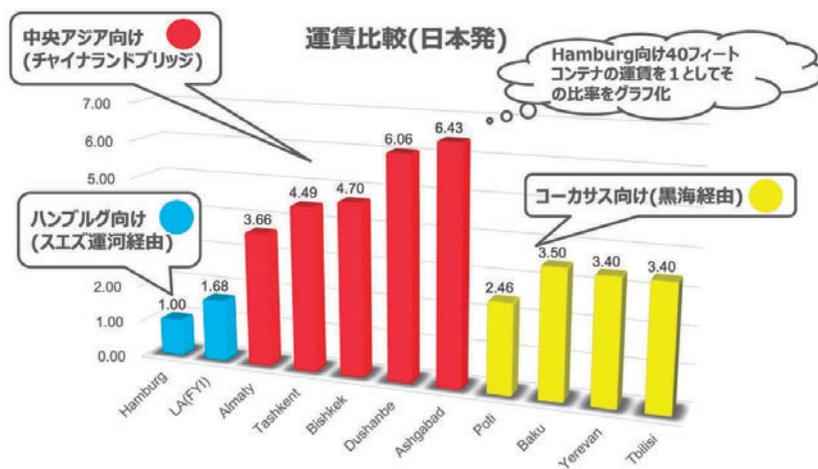


(これからは..)

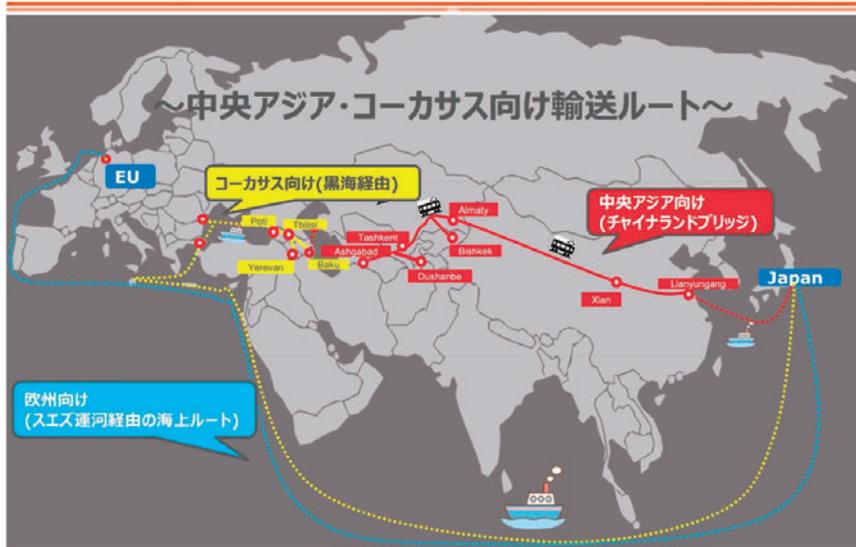
3. 環境への配慮(鉄道輸送→“サス鉄ナブル”！)
4. BCP対応

iii .物流コスト(日本⇒中央アジア・コーカサス)

iii. 物流コスト(日本⇒中央アジア・コーカサス)



iii. 物流コスト(日本⇒中央アジア・コーカサス)



iv. 日本トランスユーラシア複合輸送業者協会 (Japan Trans-Eurasian Intermodal Operator's Association)

iv. 日本トランスユーラシア複合輸送業者協会

Members of JATIA (14 companies as of March, 2023)



ご静聴有難う御座いました。





What we offer

Delivery of **Japanese cargo volumes**
to Europe **through the Middle Corridor**
at a **faster, safer and cheaper means!**

Middle Corridor

as an optimal solution (1)

Large proportion of the trade turnover between Europe and Asia is carried through maritime transport, although **Middle Corridor presents faster, cheaper and safer alternative:**



faster delivery

31 vs 38 days for Middle corridor and ocean shipping, respectively
4x shorter distance



stabler price

Fixed price for containers at \$3100 and 50% discount for backloading



safer route

no risk of piracy and no sanctioned/stable countries along the corridor

Middle Corridor

as an optimal solution (2)



Cooperative and **friendly relations** between corridor countries make transit procedure smooth



Continuous investments in logistics and transport infrastructure increase the transit capacity of corridor countries (next: Azerbaijan)

Why do we believe that this is a good option (1)

Railway

- Short-term demand for East-West-East railway transit via Middle Corridor is estimated **at 34 million tons p.a.**
- The demand for the East-West corridor is generated by Kazakhstan (12 Mt), China (8+ Mt), Uzbekistan (3 Mt) and Turkmenistan (2 Mt)
- The demand on the West-Eastern direction creates a potential to ensure up to **9 Mt of backload**
- Baku-Tbilisi-Kars railway annual turnover **is increasing gradually**. In 2022 it was approximately **412.37 thousand tons**



Why do we believe that this is a good option (2)

Maritime transport

- Azerbaijan Caspian Shipping Company (ASCO) owns the largest maritime fleet in the Caspian Sea with **54 ships**, including **13 ferries, 2 Ro-Ro ships, and 2 Ro-Pax ships**
- As sanctions against Iran limit transit capacity, Central Asian countries (Uzbekistan, Turkmenistan, Kyrgyzstan) move their goods **through the Caspian Sea** (the only route to the West)
- ASCO optimizes its transport-trade fleet by replacing old ships that have exceeded their service life with new ones to **maintain its market share** on the expanding Trans-Caspian transit routes



Why do we believe that this is a good option (3)

Port and FEZ

- Port has a capacity of ~15 million tons of cargo and 100 thousand TEU p.a and planned to increase by 25 million tons

- An additional 440 ha is allocated for Alat FTZ with future expansion to 2000 ha. Starting in 2023, the "Alat Free Trade Zone" will receive its first residents.



Coordinating Council of the Republic of Azerbaijan on Transit Freight (Council)

A prospective value proposition

The Transit Counsel is a unique and powerful tool available in our country.



The power of the Transit Council is based on 4 main steps:



1. Decision-making (legislative) authority

It is a structure that has an ability to make decisions on Customs, Border and other institutions related to transit.



2. Experienced team

The small and strong team that forms the secretariat of the Council, with a total of 50 years of local and international experience, can execute each project at a high level.



3. Strong leadership

The chairmanship by Mr. Minister ensures the right direction of development and the protection of the country's strategic interests.



4. Regulatory role without financial interest

As the only structure that includes all agencies related to customs, border and transit cargo transportation, it ensures that the interests of the state are always kept in the foreground.

Current bottlenecks

Key limitations are driven by Georgian ports and Baku-Tbilisi-Kars railway



Key facts



Georgia

- Shortage of locomotives
- Many terminals in Poti make it difficult to coordinate freight streams



Türkiye

Railroad capacity east of Kars is limited to **0,7 MT**, but cargo can be transferred via trucks

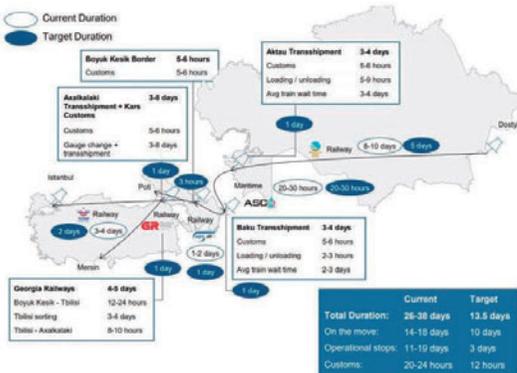
After debottlenecking...

Baku-Tbilisi-Kars route

The capacity can be **expanded to 3.5-5 MT** within 18-24 months from of **0.7 MT**.

Current bottlenecks (2)

Competitiveness of Azerbaijan route can be increased via operational improvements and reduction of time in transit



Identified bottlenecks

- ☆ High rolling stock utilization of Kazakhstan railways, which may require further investment
- ☆ Unexpected maritime delays **due to weather conditions** in Caspian
- ☆ Longer than expected transshipment process at both Aktau and Alat ports **due to low coordination** across operators
- ☆ **Lack of scheduled block trains** increasing required transit duration
- ☆ Mountainous region in Georgia
- ☆ Limited capacity of BTK with slower than usual transshipment process with coordination and train supply issues
- ☆ Limited capacity of Poti and Batumi ports
- ☆ Lack of coordination between customs authorities

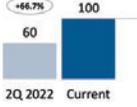
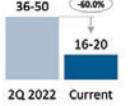
Cooperative and friendly relations between corridor countries

East-West transit potential in 2023 is presumed to increase by 15MT compared to 3.5 MT in 2021

Key areas of joint work	Main results achieved
 <p>Developing integrated transit product integrated control center, price and owner for transit within the corridor</p>	<p>Fixed prices for end clients and backloading discounts</p>
 <p>Implementation of operational improvements at complex junctions ports, terminals, etc.</p>	<p>Created an integrated control center for transit along three railways: Kazakhstan, Azerbaijan, and Georgia in Baku Launched regular container trains from Altynkol every Monday, Wednesday, and Friday Improved container delivery time from Kazakhstan to Georgia from 36-50 days to 16-20 days Fix price for containers (USD 3,100) and discount (50%) for backloading</p>
 <p>Debottlenecking of infrastructure purchase of locomotives and wagons, increase in the capacity of railway stations, etc.</p>	<p>Developed and implementing a roadmap for infrastructure debottlenecking</p>

Azerbaijan is running multiple initiatives that has shown strong operational results.

East-West transit potential in 2023 is presumed to increase by 15MT compared to 3.5 MT in 2021

Key areas	Initiatives	Main results achieved
 <p>Implementation of operational improvements at complex junctions ports, terminals, etc.</p>	<p>Launched an integrated operations control center in the Alat port (SUO) among shipping company, port and railway</p> <p>Launched a container block-trains initiative (KBPR) and an integrated transit planning within the corridor (SSP)</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="912 1043 1063 1159"> <p>+66.7%</p>  <p>60 100 2Q 2022 Current</p> </div> <div data-bbox="1083 1062 1227 1149"> <p>Number of containers shipped from the Alat port, units per day</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="912 1168 1063 1284"> <p>-60.0%</p>  <p>36-50 16-20 2Q 2022 Current</p> </div> <div data-bbox="1083 1168 1227 1255"> <p>Container delivery time from Kazakhstan to Georgia, days</p> </div> </div>
 <p>Debottlenecking of infrastructure purchase of locomotives and wagons, increase in the capacity of railway stations, etc.</p>	<p>Started implementing the transformation roadmap to increase transit volumes through Azerbaijan (next slide)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Initiated the purchase of locomotives and railcars for Azerbaijan Railways Initiated project to increase capacity of the Alat port (berth refurbishment, terminal construction) Other operational and infrastructure improvement initiatives

Azerbaijan is running multiple initiatives that has shown strong operational results (1)
 Roadmap for the elimination of bottlenecks and the development of the Middle Corridor for 2022-2027

Key action area	Key actions
 Development of railway infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ completion of the Georgian part of the Baku-Tbilisi-Kars railway line ▪ construction of the second tracks on the Dostyk-Molynty railway section ▪ construction of additional railway lines in the area of Alat port ▪ reconstruction of the electrification and signaling systems, rehabilitation of railway lines ▪ purchase of locomotives and wagons ▪ completion of the construction of Horadiz-Agband railway line in the liberated territories ▪ construction of Kars-Nakhchivan railway line
 Development of port infrastructure and maritime fleet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ construction of a container terminal in Alat port ▪ dredging of the seabed in Alat and Aktau ports ▪ completing the construction of the grain terminals in Alat and Kuryk ports ▪ acquisition of new container cranes for Alat and Aktau ports ▪ construction of a container hub in Aktau port ▪ construction of 4 new ferries by 2027 to be operating on Kuryk-Alat route

Azerbaijan is running multiple initiatives that has shown strong operational results (2)
 Roadmap for the elimination of bottlenecks and the development of the Middle Corridor for 2022-2027

Key action area	Key actions
 Optimization	<ul style="list-style-type: none"> ▪ improvement of the unified operational procedures for the transportation through the corridor ▪ simplifying customs control procedures for containers in transit ▪ establishing a digital report on the location of container trains along the route in real time ▪ encouraging the liberalization of permit system for the transit transport of goods by road
 Digitalization	<ul style="list-style-type: none"> ▪ preparation of a concept for the creation of a unified digital transport corridor by the application of innovative technologies, including blockchain technologies ▪ digitalization of the passing system in railway transport ▪ application of e-permit system in international road transport

As long-term initiative, Azerbaijan in parallel working on diversification of Routes - Zangazur corridor.



— Existing section of the railway
- - - - Railroad section to be completed

Key facts

Historically Zangazur corridor had enough capacity to transport up to **15 million tons** per year

Horadiz-Agband is under construction, and further connection to Nakhchivan railways is under discussion

Zangazur corridor is an **additional route** to Türkiye

Implementation of the Zangazur corridor will **increase transit capacity** and make **delivery times more stable**

15



THE MINISTRY OF
DIGITAL DEVELOPMENT
AND TRANSPORT
OF THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN

Thank you!





Государственная таможенная служба Туркменистана



Цифровизация таможенных процедур в Туркменистане

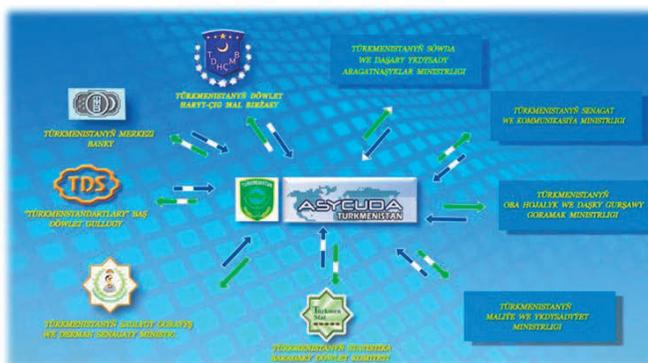




Цифровизация обозначена в качестве приоритета в решении системных вопросов в туркменской экономике. На государственном уровне были приняты Концепция развития цифровой экономики на период до 2025 года и Программа развития цифровой экономики в Туркменистане на 2021–2025 годы, которые представляют собой Дорожную карту технологической трансформации всех отраслей и государственного управления ими. В Государственной таможенной службе Туркменистана, как и в других областях, активно идёт цифровая трансформация.



Так, с 2020 года Государственной таможенной службой Туркменистана в соответствии с международными стандартами и передовой практикой внедрена автоматизированная система обработки таможенных данных – «ASYCUDA World».





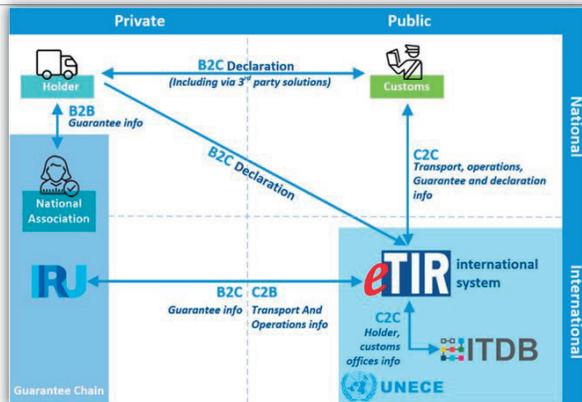
Система призвана обеспечивать благоприятные условия для торгового сообщества, продвижения экспорта и укрепления транзитного потенциала Туркменистана, повышению международных деловых и инвестиционных рейтингов страны, а также поддерживать участие Туркменистана в региональных инфраструктурных и интеграционных инициативах.



Согласно «Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП» Государственная таможенная служба Туркменистана в сотрудничестве с Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) внедрила систему TIR-EPD, по которой в онлайн-режиме поступает предварительная информация о товарах и транспортных средствах, направленных в Туркменистан и проходящих транзитом через территорию нашей страны.



Согласно Приложению 11 к «Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975)» в перспективе планируется подключение автоматизированной системы обработки таможенных данных к международной системе «e-TIR», которая позволит осуществлять безбумажные и бесконтактные операции по пересечению грузов через таможенную границу Туркменистана.



Государственная таможенная служба Туркменистана имеет международные договоры об обмене предварительными таможенными данными о товарах и транспортных средствах перемещаемые через таможенную границу с таможенными администрациями соседних стран.



Обмен предварительными таможенными данными имеет большое значение для упрощения таможенных процедур и ускорения перевозок товаров и транспортных средств через таможенную границу, а также развития транзитных коридоров, проходящих через наши страны.



Государственная таможенная служба Туркменистана для развития транзитных коридоров, проходящих через территорию страны, ведёт последовательную работу по дальнейшей цифровизации таможенных процедур с целью повышения конкурентоспособности транзитных коридоров и привлечения дополнительных транзитных грузопотоков. Принимаются меры по дальнейшему упрощению механизма таможенного контроля и ускорения таможенного оформления. С таможенными администрациями иностранных государств осуществляется обмен списками товаров, запрещённых и ограниченных к перемещению через таможенную границу. Также идёт обмен опытом работы в модернизации таможенных органов, в развитии инфраструктуры сухих портов и транзитных парков для МДП. Всё это направлено на то, чтобы путь через Туркменистан оставался привлекательным и удобным для грузоперевозок.



Благодарю за внимание!



総務省「令和4年度課題解決型ローカル5G等の実現に向けた開発実証」

ローカル5Gを活用したコンテナプランニングデータのリアルタイム伝送等による港湾・コンテナターミナルのDXの実現

実施体制 <small>(下線：代表機関)</small>	西日本電信電話(株)、夢洲コンテナターミナル(株)、三菱ロジスネクスト(株)、大阪市、阪神国際港湾(株)、京セラコミュニケーションシステム(株)、NTTビジネスソリューションズ(株)	実施地域 大阪府大阪市 <small>(夢洲コンテナターミナル)</small>
実証概要	サプライチェーンのグローバル化により重要性を増す港湾事業においては、大型コンテナ船の寄港増加による 荷役時間の長期化 、 コンテナターミナルのゲート前混雑の深刻化 及び高齢化による 人手不足 という課題が存在。 ➢ 港湾エリアにローカル5G環境を構築し、 コンテナターミナル内業務ネットワークの高品質化 、 コンテナプランニングデータのリアルタイム伝送による保管工程業務の効率化 、 トレーラー待機場の混雑状況の可視化 の実証を実施。 ➢ デジタルトランスフォーメーションによる港湾業務の効率化や生産性向上を通じた スマート港湾 を実現。	
技術実証	➢ コンテナターミナルにおいて、伝搬路における コンテナ等の遮蔽物や海面の割合 などに着目した電波伝搬モデルの精緻化を実施。 ➢ 周波数：4.8-4.9GHz帯（100MHz） 構成：SA方式 利用環境：屋外	

※ コンテナ船からの効率的な積み下ろしのため、港湾事業者が予め策定する作業計画のこと。

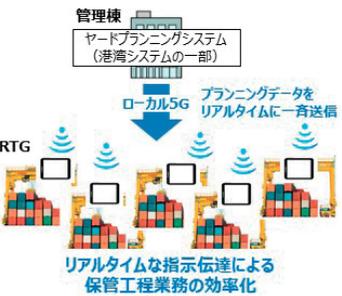
コンテナターミナル内業務ネットワークの高品質化

- ✓ ネットワークの1本化・高品質化による運用効率化や更なるDXの推進



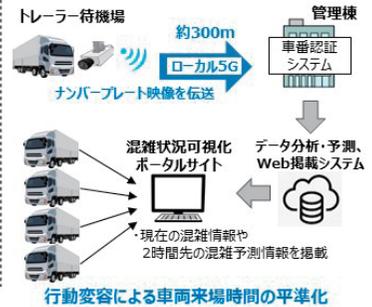
コンテナプランニングデータのリアルタイム伝送による保管工程業務の効率化

- ✓ リアルタイムな情報更新による指示伝達の精度向上、業務効率化



トレーラー待機場の混雑状況の可視化

- ✓ トレーラー待機場の混雑緩和、待機時間の削減





Tadashi Yasui

Head, External Relations

Motohiro Fujimitsu

Manager,
WCO/JICA Joint Project
Capacity Building Directorate

12th Tokyo Dialogue of the
"Central Asia plus Japan"
"Connectivity with Central Asia
and Caucasus"

15 March 2023

www.wcoomd.org

© 2023 World Customs Organization (WCO)

1

World Customs Organization (WCO)



- International organization on Customs
- Established in 1952; H.Q. in Brussels, Belgium
- 185 Members (including all Middle Corridor countries)
- Secretary General: Dr. Kunio Mikuriya (Japan)
- Three core functions:

- The development of global standards
- Customs cooperation
- Capacity building activities
 - ✓ WCO/JICA Joint Project
 - ✓ Sida-WCO Trade Facilitation and Customs Modernization Programme, etc.



HS
convention
(in effect
1988)



Revised
Kyoto
Convention:
RKC (in
effect 2006)

www.wcoomd.org ← WCO official website

2



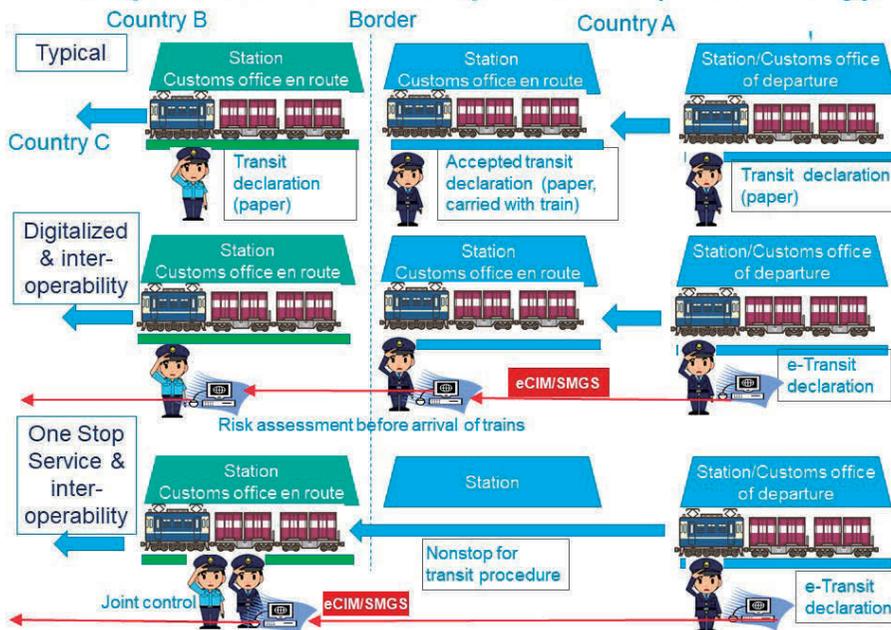
Transport on the corridor is the succession of Customs Transit (by rail):

- No duty payment. So, if goods disappear en route, it's smuggling.
- Customs needs to know what kind of goods how many/how much of goods entered in the territory for transit. To this end, transit declaration is submitted to Customs, (then Customs permits transit.)
- Customs needs to check goods leaving its territory are intact at Customs office of departure, based on information in transit declaration and physical checks if necessary.

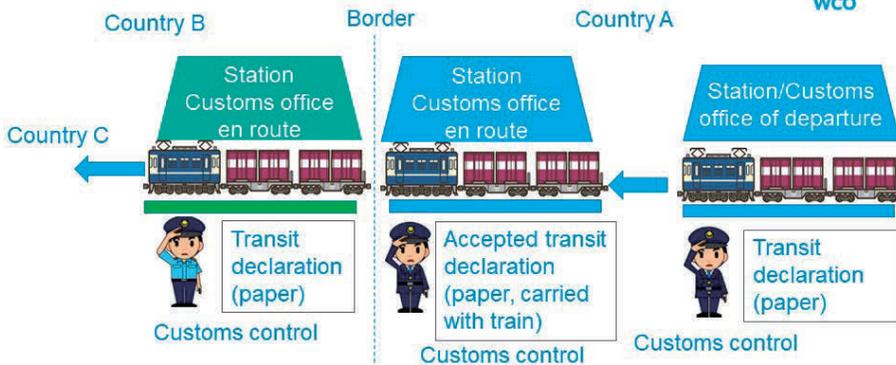
www.wcoomd.org

3

Development of rail transit procedure (in summary)



Typical rail transit procedure

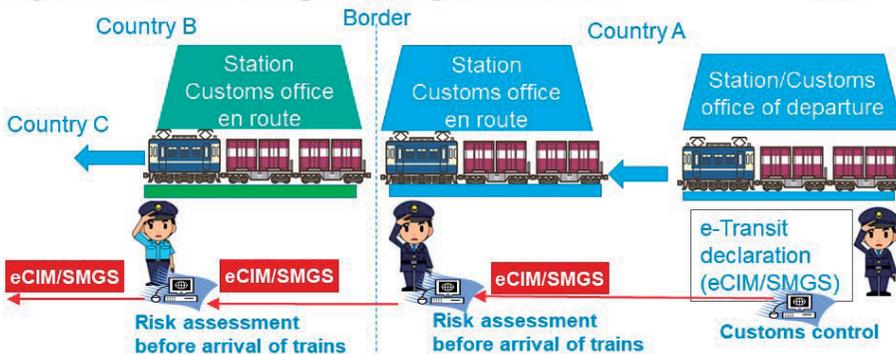


- Almost same procedures in both sides of the border
- Customs checks transit goods comparing them with accepted transit declaration.
- When it is paper-based declaration → difficult/impossible for Customs to analyze risk management before arrival.

www.wcoomd.org

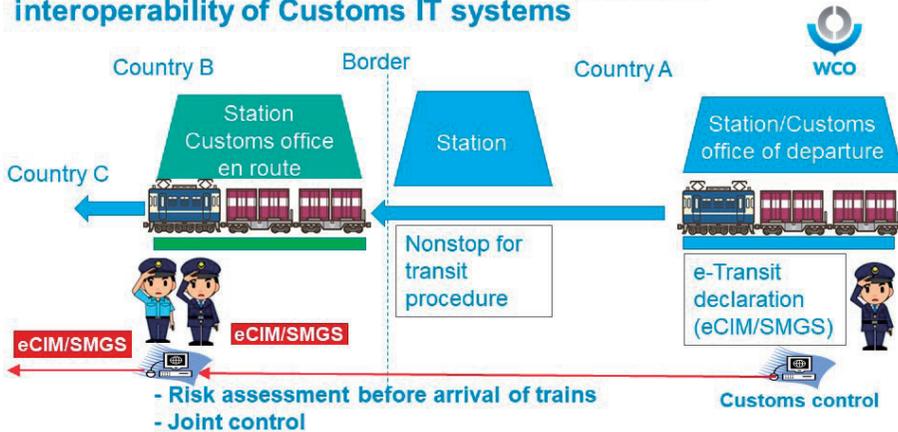
5

Rail transit procedure with digitalized transit declaration & interoperability of Customs IT systems with neighboring countries



- Since Customs receives information on transit declaration before the arrival of trains, Customs can analyze risk before the trains arrive → Reduction in time.
- If the results of Customs control are shared with adjacent country's Customs office → Further reduction in time
- Electronic transit declaration itself has already started in many points on the middle corridor.
- (Still almost same procedures at both sides of the border.)

Rail transit procedure with **One Stop Service** and interoperability of Customs IT systems



- Customs officers of both countries are at the same station to jointly conduct Customs control, realizing one stop service for transit procedures → Further reduction in time and burden on the transport sector.
- To this end, need an agreement for Customs officers of country A to be able to work in the adjacent country B.
- (To digitalize other documents such as invoices and share them → Digital platform / Interoperability of Single Windows.)

Efforts for further facilitation of rail Transit: Findings at WCO Global Railway Workshop (Oct. 2020)

Two major international organizations on rail transport



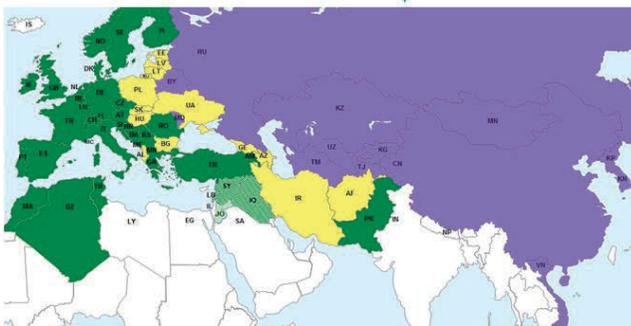
OTIF

Transport document: CIM



ORGANISATION FOR CO-OPERATION BETWEEN RAILWAYS (OSJD)

Transport document: SMGS



Situation 1 May 2020

Source: presentation by CIT (International Rail Transport Committee) at WCO Global Railway Workshop in Oct. 2020

- WCO has MOU with OTIF and OSJD
- Specific Annex E of RKC stipulates the use of transport/ commercial documents as transit declaration, if documents meet Customs requirements.
- It seems all Customs administrations on the corridor accept CIM and/or SMGS as transit declaration (at the timing of WCO Global WS)

Efforts for further facilitation of rail Transit: Findings at WCO Global Railway Workshop (Oct. 2020)



- CIT (International Rail Transport Committee) already developed common CIM/SMGS
- e-CIM/SMGS was also developed in 2019; but not used (as of June 2022) → **Need a pilot.**
- Most CIM railways use XML, while OSJD side uses EDIFACT → **need a converter to exchange CIM/SMGS data.**
- Savings in time by e-CIM/SMGS: 40 minutes per wagon, 8 to 10 hours per train (by CIT at WCO Global Workshop in Oct 2020).



www.wcoomd.org

9

WCO Railway Guidance (2022)

<https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/railway-guidance/railway-guidance.pdf?db=web>



1. Electronic Customs transit
 - a. **Electronic transit declaration**
 - b. **Use of pre-arrival Advance Electronic Data (AED)**
2. Customs control in railway transportation
 - a. **Use of risk management based on data**
 - b. **Utilizing technologies, including non-intrusive inspection equipment**
 - c. **Using electronic seals**
3. Railway postal procedures
4. Passenger controls (Use of passenger data such as API/PNR)
5. Cooperation with the private sector and other governmental agencies
6. Cooperation among Customs administrations

www.wcoomd.org

10

Efforts for further facilitation of rail Transit: WCO and more.



- OTIF & OSJD & CIT & TRACECA
- The Awaza Summary Statement of the Ministerial Transport Conference of Landlocked Developing Countries in Aug. 2022, Turkmenistan (UN-OHRLLS) : *“ICT connectivity were also crucial for increased efficiency in transport and transit systems in LLDCs.”*
- Samarkand declaration in Nov. 2022 (9th Summit of Organization of Turkic States): *“prioritize increasing investments for ensuring intra-regional connectivity with well-developed and interconnected hard and soft transport infrastructure projects”*
- Customs Heads Meeting on Project for simplifying transit customs procedure along the Trans-Caspian International “East-West” Middle Corridor using “Single Window” principle, **15 Mar. 2023**, Baku, Azerbaijan (WCO attends)

Examples of related WCO CB/TA programs



- **WCO/JICA Joint Project**
 - Africa and the Pacific Islands
 - Master Trainer Programme (MTP)
 - 150 Master Trainers (MTs) on Risk Management/Intelligence Analysis, HS, etc. by July 2021 in Africa → MTs trained more than 43,000 staff of governments and the private sector (2018 - June 2022)
 - One Stop Border Posts (OSBPs), Joint controls, etc,
- **Sida-WCO Trade Facilitation and Customs Modernization Programme**
 - East and Southern Africa
 - Interoperability of Customs IT systems/ Single Windows
 - Time Release Study (TRS), etc.



Borders divide, Customs connects

Tadashi Yasui

Head, External Relations
tadashi.yasui@wcoomd.org

Motohiro Fujimitsu

Manager
WCO/JICA Joint Project
Capacity Building Directorate
imotohiro.fujimitsu@wcoomd.org



www.wcoomd.org

13