

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 127

特集1：モンゴル経済発展の現在の課題

Special Feature 1: Contemporary Issues in Mongolian Economic Development

■ Mongolia-China-Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation

B. Otgonsuren

モ中ロ経済回廊インフラ協力(要旨) B. オトゴンスレン

■ The Current Situation for Mongolian Foreign Trade and Cooperation with Northeast Asian Countries

N. Otgonsaikhan

モンゴル対外貿易の現状と、北東アジア諸国との連携(要旨) N. オトゴンサイハン

■ Energy Cooperation Potential within the Framework of the Mongolia-Japan Economic Partnership Agreement(EPA)

G. Uranbaigali

モ日経済連携協定(EPA)枠内におけるエネルギー協力の可能性(要旨)

G. ウランバイガル

■ The Potential for Methane Gas Development in Mongolia

Ch. Otgochuluu, R. Bold-Erdene

モンゴルのメタンガス開発の可能性(要旨) Ch. オトゴチュルー、R. ボルドエルデネ

特集2：中国の地域政策としての「一帯一路」

Special Feature 2: The “One Belt, One Road” Initiative as a Regional Policy in China

■ グローバル化4.0、地域協調発展4.0とインダストリー4.0

－「一帯一路」戦略の背景、その本質と鍵となる動力－ 張可雲、蔡之兵

Globalization 4.0, Regional Coordinated Development 4.0, and Industry 4.0:

The background to the “One Belt, One Road” strategy and its intrinsic nature and critical power

ZHANG, Keyun, CAI, Zhibing

■ 「一帯一路」は内陸部を發展させられるか？－重慶を事例に－ 岡本信広

Can the “One Belt, One Road” Develop the Interior? The case example of Chongqing (Summary) OKAMOTO, Nobuhiro

■ 「一帯一路」からみる中国国内における地域政策の変化と財政的課題－ローカルハブの構築に向けて－ 徐一睿

The Changes in Regional Policy and Public Finance Challenges in China Domestically as Seen from the Viewpoint of One Belt, One Road: Toward the construction of local hubs

(Summary) XU, Yirui

■ 中国辺境地域における日本との経済交流の現状と可能性

－広西チワン族自治区の事例を中心に－ 何為民、朱永浩

The Current Situation of and Potential for Economic Exchange in China's Border Regions with Japan: With a focus on the case example of the Guangxi Zhuang Autonomous Region (Summary)

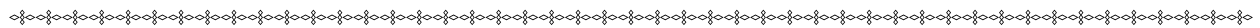
HE, Weimin, ZHU, Yonghao

目 次

特集1：モンゴル経済発展の現在の課題

Special Feature 1: Contemporary Issues in Mongolian Economic Development

■特集にあたって	1
ERINA調査研究部主任研究員 Sh. エンクバヤル	
On the Special Feature	2
Sh. Enkhbayar, Senior Research Fellow, Research Division, ERINA	
■Mongolia–China–Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation	3
B. Otgonsuren, Researcher, Center for China and East Asian Studies, Institute for Strategic Studies of Mongolia	
モ中ロ経済回廊インフラ協力(要旨)	7
モンゴル戦略研究所中国・東アジア研究センター研究員 B. オトゴンスレン	
■The Current Situation for Mongolian Foreign Trade and Cooperation with Northeast Asian Countries	8
N. Otgonsaikhan, Head of Commerce Program, Business School, National University of Mongolia	
モンゴル対外貿易の現状と、北東アジア諸国との連携(要旨)	15
モンゴル国立大学経営学部商業プログラム長 N. オトゴンサイハン	
■Energy Cooperation Potential within the Framework of the Mongolia-Japan Economic Partnership Agreement (EPA)	16
G. Uranbaigali, Researcher, Center for China and East Asian Studies, Institute for Strategic Studies of Mongolia	
モ日経済連携協定(EPA)枠内におけるエネルギー協力の可能性(要旨)	19
モンゴル戦略研究所中国・東アジア研究センター研究員 G. ウランバイガル	
■The Potential for Methane Gas Development in Mongolia	20
Ch. Otgochuluu, Chief Economist, “Erdenes Mongol” LLC R. Bold-Erdene, Specialist, Geology, Oil and Gas Sector Development, “Erdenes Mongol” LLC	
モンゴルのメタンガス開発の可能性(要旨)	25
エルデネスモンゴル主任エコノミスト Ch. オトゴチュルー エルデネスモンゴル地質・石油・ガス部門開発スペシャリスト R. ボルドエルデネ	

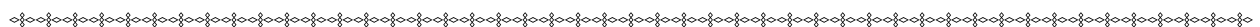


特集 2：中国の地域政策としての「一带一路」

Special Feature 2: The “One Belt, One Road” Initiative as a Regional Policy in China

■特集にあたって	26
ERINA 調査研究部 研究主任 穆克芊	
On the Special Feature	27
Mu, Yaoqian, Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA	
■グローバル化4.0、地域協調発展4.0とインダストリー4.0	
－「一带一路」戦略の背景、その本質と鍵となる動力－	29
中国人民大学地域・都市経済研究所教授 張可雲 中国人民大学地域・都市経済研究所博士課程 蔡之兵	
■Globalization 4.0, Regional Coordinated Development 4.0, and Industry 4.0: The background to the “One Belt, One Road” strategy and its intrinsic nature and critical power.....	37
ZHANG, Keyun, Professor, Institute of Regional Economics and Urban Management, Renmin University of China CAI, Zhibing, Ph.D. Student, Institute of Regional Economics and Urban Management, Renmin University of China	
■「一带一路」は内陸部を發展させられるか？－重慶を事例に－	46
大東文化大学国際関係学部教授 岡本信広	
Can the “One Belt, One Road” Develop the Interior? The case example of Chongqing (Summary)	52
OKAMOTO, Nobuhiro, Professor, Department of International Relations, Daito Bunka University	
■「一带一路」からみる中国国内における地域政策の変化と財政的課題	
－ローカルハブの構築に向けて－	53
専修大学経済学部准教授 徐一睿	
The Changes in Regional Policy and Public Finance Challenges in China Domestically as Seen from the Viewpoint of One Belt, One Road: Toward the construction of local hubs (Summary)	62
XU, Yirui, Associate Professor, Faculty of Economics, Senshu University	

■中国辺境地域における日本との経済交流の現状と可能性	
－広西チワン族自治区の事例を中心に－	63
北京航空航天大学北海学院副教授、ERINA共同研究員 何为民 福島大学経済経営学類准教授、ERINA共同研究員 朱永浩	
The Current Situation of and Potential for Economic Exchange in China’s Border Regions with Japan: With a focus on the case example of the Guangxi Zhuang Autonomous Region (Summary)	69
HE, Weimin, Associate Professor, Beihai College of Beihang University, and ERINA Collaborative Researcher ZHU, Yonghao, Associate Professor, Faculty of Economics and Business Administration, Fukushima University, and ERINA Collaborative Researcher	
■北東アジア動向分析	70
■研究所だより	75



特集1：「モンゴル経済発展の現在の課題」にあたって

ERINA 調査研究部主任研究員 Sh. エンクバヤル

モンゴルはその豊富な天然資源を活かして、一人当たりGDPを6年以内に3倍にし、現在のグループ内最下位から高中所得国の上位へ進出する野心的な成長目標を追求している。包括的な(幅広い、平等な)成長を目指して、モンゴル政府は鉱業が生み出す収入の効果的な活用による経済構造の多様化を目論んでいる。本年、モンゴルは初めての経済連携協力(EPA)を日本と結び、二国間の経済協力拡大に対するプラスの影響に期待が高まっている。

ERINAは、モンゴル国家安全保障委員会と提携し政府の資金提供を受けているシンクタンクであるモンゴル戦略研究所(ISS)と共に、2015年9月18日にウランバートルで研究発表会を開き、モンゴルの経済発展の側面に関する様々な課題について討論を行った。各分野のモンゴルの専門家や国の政策立案者の代表を集めたこの研究発表会は、国の経済発展に対する現在の成果と障害について考察することを目的とした。

ERINAとモンゴルの協力機関とがウランバートルで開催したこの研究発表会も今回で4回目となり、7つの論文が発表されたが、本特集ではそのうちの4つを掲載した¹。論文の主な内容は次のとおりである。

ISS研究員のB. オトゴンスレンは、モンゴル・中国・ロシアの経済回廊内におけるインフラ協力について述べている。2015年1月4日に開かれた中国の王毅外務大臣と、モンゴルのL. プレブスレン外務大臣は、このような回廊を作ることを互いに了承した。B. オトゴンスレンは、インフラ投資や鉄道の軌道ゲージと能力の差、輸出構造については国ごとに可能性が異なる難しさはあるものの、自国の政策枠組みの中で各国それぞれが3カ国の経済回廊設立に向けて働きかけていることを示し、現状への評価とインフラ協力におけるイニシアチブのさらなる課題を述べた。

モンゴル国立大学経営学部商業プログラム長O. オトゴンサイハンは、モンゴルと北東アジア諸国との商業貿易と

協力の現状を説明し、この地域におけるモンゴルの輸出拡大と多様化について述べた。モンゴルの貿易品目の競争力ある利点と北東アジア諸国の市場の可能性を明らかにした分析を元に、モンゴルの主要輸出品目であるコークス用炭の輸出市場の多様化に加え、WTOの衛生植物検疫措置と技術的障害に関する協定関連課題が解決されれば、日本と韓国が肉及び臓物の潜在的な輸出先となり得ることを強調した。また、モンゴル・中国・ロシア間で相互に利益ある通行輸送料について合意することの重要性を述べた。

モンゴル戦略研究所研究員のG. ウランバイガルは、最近モンゴルと日本間で結ばれたEPAの枠組みの中でのエネルギー協力について述べた。モンゴルは「第三の隣国」政策枠組みの中で、モンゴルの鉱業に対する日本の参画を支援したい考えを述べた。しかし、実際、モンゴルの鉱業部門への日本の参加と二国間のエネルギー協力は、まだかなり限定的である。このようにして、モンゴルの豊富な鉱物資源、とりわけ石炭、石油、ウランなどのエネルギー資源の日本への輸出の可能性を考えると、EPA実施を阻んでいるものの1つは、2国間のエネルギー協力である。

エルデネスモンゴル主任エコノミストCh. オトゴチュルーは、地質・石油・ガス部門スペシャリストR. ボルドエルデネとの共同研究から、モンゴルのメタンガス開発の可能性を紹介した。2005年にコールベッドメタン(CBM)探査事業が始まり、今日、モンゴルのメタンガス資源は3.2兆立方メートルと見積もられており、この規模は世界有数である。埋蔵量と品質の高さから、モンゴルの大気汚染と気候に向けた政策に沿って、国内のCBMガス開発には大きな可能性があるとしてCh. オトゴチュルーは述べている。しかし、ガス輸送パイプライン、圧縮ステーション、配水設備、道路網、鉄道など、インフラ整備に必要な資金の確保など、その具体化には課題が多い。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

¹この他の3つの論文は、「The Analyst」編集者H. バツウリ (Batsuuri) 「Original Sin: Is Mongolia Facing an External Debt Crisis?」、モンゴル国立大学経済学部准教授V. ダナアスレン (Danaasuren) 「Capital Market Development in Mongolia」、そして筆者が「The Northeast Asian Economic Review, Vol. 3, No. 2」に掲載した「The Marginal Welfare Burden of Mongolia's Tax System」である。

On the Special Feature

Special Feature 1: Contemporary Issues in Mongolian Economic Development

Sh. Enkhbayar

Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

Leveraging its rich natural resources, Mongolia is pursuing an ambitious development goal of tripling its per capita GDP within less than 6 years and advancing to the top of the upper-middle income countries from currently being bottom in the group. Aiming at achieving inclusive (broad-based, pro-poor) growth, the Mongolian government plans to diversify its economic structure by effectively utilizing the revenues generated from mining. Mongolia signed its first ever Economic Partnership Agreement (EPA) with Japan this year and expectations are high for its positive impact on expansion of the bilateral economic cooperation between the two countries.

ERINA, jointly with the Mongolian Institute of Strategic Studies (ISS), a government-funded think tank affiliated with the National Security Council of Mongolia, organized a research workshop on 18 September 2015 in Ulaanbaatar to discuss issues related to various contemporary aspects of Mongolia's economic development. Bringing together Mongolian researchers specializing in various fields and representatives from among the country's policy makers, this workshop aimed to get some insights on the current accomplishments of and hurdles for the country's economic development.

This is the fourth annual research workshop organized by ERINA in Ulaanbaatar in cooperation with collaborating Mongolian organizations and seven papers were presented at the workshop. This special feature presents four papers discussed at this workshop.¹ The key messages of the papers were as follows.

B. Otgonsuren, a Researcher at the ISS, shared her view on infrastructure cooperation within the Mongolia–China–Russia economic corridor. At the meeting on 4 January 2015 between China's Foreign Minister Wang Yi and the Minister of Foreign Affairs of Mongolia Mr. L. Purevsuren, a mutual understanding on creating such a corridor was achieved. B. Otgonsuren noted that even though there are certain difficulties regarding the countries' capabilities for infrastructure investment, differences in rail gauge and railway capacity, and export structures, each country is working within their own policy framework towards establishing an economic corridor between the three countries, and she conveyed her evaluation of the current situation and further challenges for these initiatives on infrastructure cooperation.

N. Otgonsaikhan, Head of the Commerce Program, Business School, National University of Mongolia,

explained the current situation of Mongolia's merchandise trade and cooperation with the Northeast Asian (NEA) countries and shared her views on expansion and diversification of Mongolia's exports to the region. Based on her analysis of the revealed comparative advantages of Mongolia's tradable commodities and the market potentials of the NEA countries, N. Otgonsaikhan highlighted that in addition to diversifying the export markets for Mongolian coking coal, the major export commodity of the country, Japan and the ROK may become potential export destinations for the country's meat and meat offal products if the WTO's SPS and TBT related issues are resolved. Also, she underlined the importance of agreeing on mutually beneficial transit transportation fees between Mongolia, China and Russia.

G. Uranbaigali, a researcher at the ISS, shared her view on energy cooperation between Mongolia and Japan within the framework of the recently signed EPA. She underlined that within Mongolia's "Third neighbor" policy framework, the country has been expressing its wish to support Japanese participation in Mongolia's mining industry. However, in fact, Japan's participation in Mongolia's mining sector and cooperation on energy between the two countries are still very limited. Thus, considering the potential for exporting Mongolia's rich mineral resources to Japan, especially those of energy, such as coal, oil and uranium, one of the impetuses of the EPA implementation will be energy cooperation between the two countries.

Ch. Otgochuluu, Chief Economist at Erdenes Mongol LLC, introduced the potentiality of methane gas development in Mongolia based on his joint research with R. Bold-Erdene, Specialist for Geology, Oil and Gas Sector Development of the company. Coal bed methane (CBM) exploration projects have been started in Mongolia in 2005 and today the Mongolian methane gas resources are estimated to be 3.2 trillion cubic meters, which can be considered a world class resource. Thus, there is great potential for the CBM gas development in the country due to the reserves and high quality, in line with Mongolia's policy to address air pollution and climate, because CBM gas is a clean source of energy, noted Ch. Otgochuluu. But, its materialization faces certain challenges, such as securing the capital needed for infrastructure development, including gas transportation pipelines, compressor stations, distribution facilities, road networks, and railways, etc.

¹ The other three papers, presented by H. Batsuuri, Editor, "The Analyst", titled "Original Sin: Is Mongolia Facing an External Debt Crisis?", by V. Danaasuren, Associate Professor of the Business School, National University of Mongolia, titled "Capital Market Development in Mongolia" and by myself titled "The Marginal Welfare Burden of Mongolia's Tax System" were published in *The Northeast Asian Economic Review*, Vol. 3, No. 2, October 2015.

Mongolia–China–Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation

B. Otgonsuren

Researcher, Center for China and East Asian Studies, Institute for Strategic Studies of Mongolia

On 4 January 2015 China's Foreign Minister Wang Yi had a meeting with the Minister of Foreign Affairs of Mongolia Mr. L. Purevsuren, and expressed that he had agreed on the proposal of establishing the "Mongolia–China–Russia Economic Corridor".

Even though there are certain difficulties regarding the countries' capabilities for infrastructure investment, differences in rail gauge and railway capacity, and export structures, each country is working within their own policy framework towards establishing an economic corridor among the three countries. This paper attempts to explain the current situation and further challenges for such initiatives on infrastructure cooperation.

1. The Countries' Current Infrastructure Environments and Their Future Goals

The policy and planning framework which each side must work out in order to establish an economic corridor among the three countries is described as follows.

The "Millennium Development Goals-based Comprehensive National Development Strategy of Mongolia" stipulated that energy exports and regional transportation services shall be developed at an entirely new level, which will connect the two neighboring countries, and become a transportation "bridge" between Asia and Europe. In addition, it underlined support for private sector participation in the infrastructure sector. The purpose of the policy for developing the rail transportation system pursued by the Mongolian government is intended to become independent of a single market for exporting mining products. Thus, work is underway to build a new rail route to Russia and China.

In the project called "The Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road", which was developed in March 2015 by the National Development and Reform Commission of China, the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Commerce of China, it is stated that from the Chinese side there are roads and railroads to the north of Beijing, Tianjin, Hebei Province, the Inner Mongolia Autonomous Region, and the three Northeast provinces, and the border crossing-points with Mongolia and Russia are included in the economic corridor of the three countries. It requires conducting technological cooperation with Russia in accordance with the projects named the "Northeast Revitalization Plan" and "The Development of Western China". Also the "Program of Cooperation between the Far Eastern and Eastern Siberian Regions of the Russian Federation and the Northeastern Region of the People's Republic of China (2009–2018)" was released in 2009. This program reflects China–Russia cooperation on

infrastructure, transportation, the capacities of border checkpoints, investment, labor, technological parks and the tourism sector, with some projects having coordination among the regions.

The "Eurasian Economic Zones" forum encourages foreign investors to invest into the regions of Russia's Far East and Siberia where the minerals, natural gas and coal is exported to China and Northeast China. The Far East and Siberia is a huge market for Chinese investment, technology and labor. In 2007, the "Federal Target Program on Economic and Social Development of the Far East and Zabaykalye up to 2013", and in 2009, the "Strategy for the Socio-Economic Development of the Far East, the Republic of Buryatia, Zabaykalsk Krai and Irkutsk Oblast for the Period up to 2025" were adopted. The Development Fund Far East and Baikal Region and the Ministry for the Development of the Russian Far East were also established.

Russian Railways has developed the "Strategy for Developing Rail Transport in the Russian Federation up to 2030", which aims at using the natural resources of the Far East and Zabaykalye regions to increase the volume of domestic transportation important for socioeconomic development; in order to increase transport to Mongolia, China, the DPRK, and Japan, they are working on technological renovation of the Siberian and Baikal–Amur railway routes.

Russia, on the one hand, is trying to escape from the effects of the economic sanctions of European countries by using domestic resources, and is trying to strengthen its relations with Asian countries on the other. Thus, foreign investment into the Far East and Siberia's natural resources has a very important impact.

First of all we need to understand what an economic corridor is. An economic corridor develops through the following steps.

- Investment in the infrastructure of roads and railroads
- In order to implement regional development plans, there is a need to support rural development and urbanization, to improve infrastructure conditions, to support heavy industries and to improve the investment environment for small and medium-sized enterprises; and also there is a need to increase investment in tourism.
- Facilitation of trade and support for cross-border trade, services and tourism.
- A true economic corridor will be established when government policy coincides with regional development plans.

2. “Mongolia–China–Russia Economic Corridor” Infrastructure Cooperation and Regional Economic Development

In 2001, Mongolia initiated the “Millennium Road” project with the purpose of constructing roads and railroads, but due to lack of foreign investment and labor, its pace of implementation is relatively slow. In 2013, the Mongolian government proposed a new initiative called “The Land Road” for constructing 997 km of highway between China and Russia, 1,100 km of electrified rail lines, and an oil and gas pipeline across Mongolia, that altogether will cost US\$50 billion. There has been successive government support for this initiative and planning working in conjunction with the Chinese initiative of “One Belt, One Road”. Although Mongolia is landlocked, it is the shortest route linking China with Russia.

The prospects for the economic cooperation of the Northeast Asian region within the framework of the Mongolia–China–Russia economic corridor look very weak. For more than 20 years economic cooperation within the Northeast Asian region has remained very low. Trade among the Northeast Asian countries accounts for only 20% of the total foreign trade of the regional countries. As of 2013, China was in third place globally with investment of US\$107.8 billion, but unfortunately only 2% of this amount was invested in the Northeast Asian region. Also, cooperation between the countries within the region looks unbalanced overall. For example, economic cooperation among China, Japan and the ROK is relatively great. However, cooperation among Mongolia, Russia and the DPRK and their cooperation with China, Japan and the ROK is still very weak and stunted, and limited to bilateral cooperation. In other words, regional economic integration and multilateral economic cooperation has not developed within the region.

In the policy document titled “State Policy on Railway Transportation” which was approved by the Mongolian Parliament in 2010, it is stated that upon building approximately 5,683.5 km of new railway lines in Mongolia, the volume of export cargo can be increased by up to 50 million tonnes per year. The Railway Deputy Chairman Igor Dombrovskii has stated that “the shortest route to Asia from Europe to transport passengers and goods is through the territory of Mongolia. Mongolia and Russia are working together to build this infrastructure and the rates on this route have not been increased since 2006.

As Professor Zhang Sujie from Heilongjiang Province specified, “Currently, there are two routes in the Mongolia–China–Russia economic corridor: one is 1,963 km long from Ulaanbaatar to the Port of Tianjin passing through Erlian (Erenhot); the other is 2,264 km long from Choibalsan to the Port of Dalian through Manzhouli. But the planned route from the eastern part of Mongolia, Choibalsan to Jinzhou, which is 1,100 km long, is the shortest way”.

Zhang Guobao, Vice chairman of the National Development and Reform Commission of China, said that there is great opportunity for goods transportation networks between China and Russia and China and Mongolia, connecting the two continents of Europe and Asia, but unfortunately there are no goods transport relations. We can

see this on the Manzhouli and Suifenhe railway transport, for example. In addition to their huge natural resources, the Baikal area and the Asian parts of Russia’s eastern regions are a region where much rail transport enters sea ports in the Far East. The level of infrastructure in this region is the least developed in Russia. Recently, import and transit of rail transport has been constantly increasing in the Far East and Baikal regions. Russian Railways has worked out its development strategy up to 2030, wherein it was stipulated that: they increase the volume of domestic transportation by utilizing the natural resources of the Far East and Baikal regions up to 2020, important for the socioeconomic development of the regions; and they upgrade the technology of the Siberian and Baikal–Amur railway routes aiming at meeting the transit cargo demands of Mongolia, China, the DPRK and Japan, develop new transportation routes, improve railway infrastructure, build railway crossings, establish the electricity supply of the railway zone, rebuild depots and stations, and modernize technology. It was planned to improve the Baikal–Amur railway route and increase its capacity for transit transportation.

As regards Mongolia, the Mongolian National Railway Company’s 1,520 mm-gauge network consists of two lines with a total length of 1,815 km. During the past 10 years export volumes of iron ore and copper concentrate to China have increased by more than 400%. The transit transportation had been increasing until the early 2000s, but it has decreased recently due to the transportation of crude oil and petroleum products from Russia to China through Manzhouli. The cargo flow is not well balanced as most of the transits run from north to south only. In 2014, out of the 20.9 million tonnes of total freight, imports and exports were 22% and 59% respectively, while 19% was transit cargo. By cargo, within the total, 31% was coal, 22.7% iron ore, and 12% construction materials and other products.

Currently, the Mongolian LLC “Energy Resources”, the Chinese state-owned China Shenhua Energy Company and the Japanese Sumitomo Corporation have entered into a consortium to bid for a project on the exploitation of the Tavan Tolgoi coking coal deposit, wherein construction of a railroad between Tavan Tolgoi and Gashuunsukhait will be implemented by the China Shenhua Energy Company, and Sumitomo is involved being from a third country, which would guarantee sales to other markets.

On 21 March 2014 the Mongolian government made a decision to increase coal exports, and within the framework of improving foreign trade, to build a narrow-gauge railroad which would connect Gashuunsukhait and the Gantsmod (Ganq Mod) border port of entry in China. They gave approval to the “Erdenes Tavan Tolgoi” Joint Stock Company to implement the “Gashuunsukhait railway” project in cooperation with other related entities. The feasibility study and outline of constructing the 267 km-long railway from Tavan Tolgoi coal deposit southwards is underway.

It is expected that Mongolian export shipments by railway will increase with further development of the country’s mining sector. Within the framework of “the new railway” project, the government is planning to build and finance a 1,800 km-long railroad in two stages which will

link the mineral deposit sites in the Mongolian desert steppe with Russia via Choibalsan and Sainshand.

Studies by international financial institutions have indicated that the eastern and northeastern parts of China are the key regions for the coking coal market. A third of China's power plants, two-sevenths of oil production and one-eighth of steel manufacturing are located in that region. China's policies, developed by central and local governments since 2014 on improvements of the Northeast region, exactly match the Mongolia–China–Russia economic corridor framework. If the Mongolia–China–Russia economic corridor is built, then Mongolia's cargo can reach Vladivostok to the east via China's three northeastern provinces, and reach Europe to the west via Chita. Recently, there are 5,090 containers of LCDs, air conditioners, bicycles and other daily goods being shipped by the Tianjin–Manzhouli–Europe route with a value of 8.5 billion Chinese yuan, and 1,849 containers of the same products being shipped by the Jinzhou–Manzhouli–Europe route with a value of 12.5 billion Chinese yuan.

3.Challenges for Mongolia–China–Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation

Even though it has been agreed to establish an economic corridor, there are issues awaiting solutions. In particular, it is necessary to coordinate the activities of the three sides by providing integrated coordination, and to create the legal environment and institutional regulations. Also, the railway capacities are different and the process of introducing new technologies is very slow. It is necessary to connect the newly discovered natural resources and deposits with the existing central railway networks. Mongolia, China and Russia need to discuss and resolve the railway tariff and other related issues.

During the Mongolian–Chinese–Russian tripartite consultation meeting on rail transportation, which was held in Ulaanbaatar in April 2015, the parties approved an increase in rail freight and the conducting of feasibility studies to establish a Mongolian–Russian–Chinese joint railway transportation and logistics company, and an increase in the capacity of the “Ulan Ude–Naushki–Sukhbaatar–Zamyn Uud–Erlan (Erenhot)–Jining” railway route. Also, at the leaders' meeting in Ufa, Russia, the three parties highlighted several issues, such as: launching a Mongolian, Russian and Chinese economic cooperation program to build corridors which will integrate the initiatives of the “Eurasian Economic Union” proposed by the Russian Federation, the “Silk Road Economic Belt” proposed by China, and the “Taliin Zam [Steppe Road]” proposed by Mongolia; studying financial and technical cooperation in the “Ulaanbaatar railway modernization” project; and supporting investment in infrastructure projects.

After the three parties agreed to cooperate on infrastructure, researchers have also been expressing their views. For example, Li Xin, a researcher at the Shanghai Institutes for International Studies, suggests that among the Chinese, Mongolian, Russian economic corridors, the most important route is Chita–Manzhouli–Harbin–Suifenhe–Vladivostok, and this route will link to the Trans-Siberian Railway. This is the main route which will connect

Heilongjiang Province to Europe. China Railway Corporation and Russian Railways have established a joint mechanism, and there are already freight trains going on a China–Russia–Europe route.

The second route is Chita–Ulaanbaatar–Choibalsan–Khoot–Bichigt–Zuun Khatavch (Dong Ujimqin)–Changchun–Jilin–Hunchun–Zarubino, which will connect the six Northeast Asian countries.

The third route is Chita–Ulaanbaatar–Erlan (Erenhot)–Beijing–Tianjin, which needs improvement. Among the economic corridors, the first route from Ulaanbaatar via Erlan (Erenhot) to Tianjin is about 1,963 km long, while the second route, which is through Choibalsan, Dornod Province, to Jinzhou port is 1,100 km long and the shortest route.

As mentioned earlier, the other route is the new railway infrastructure that links Tavan Tolgoi deposit with the railway networks. Mongolian Railway Company Chairman L. Purevbaatar said that a 620-km railway connecting to the Ereentsav–Choibalsan–Khoot–Bichigt route will be built and this route will become the main transit route of the Russian–Mongolian–Chinese railroad. Gantsmod (Ganq Mod) border port of entry is just 235 km away from the Chinese main railway network and the distance from there to the Port of Tianjin is around 1,400 km and to the Port of Qinhuangdao 1,655 km. The distance from Tavan Tolgoi to Gantsmod entry port is around 270 km. Thus, this route is about 1,000 km shorter than the Bichigt–Nomrog route. Another option is to build a 456-km railway from Tavan Tolgoi to Sainshand. Then it will be possible to travel by the route Sainshand–Zamyn Uud–Jining/330 km/–Qinhuangdao/1,300 km/–Tianjin/700 km/. The Choibalsan–Khoot–Bichigt route will become the main international railway of the three countries.

Each country's interest in using railways is to transport products to niche markets by low cost in the shortest time possible. It is in Mongolia's interest that in building the economic corridors between the three countries Mongolia needs to use its existing railways as much as possible to lower the associated investment costs.

Infrastructure cooperation between the three countries needs a variety of investments. At the Asia–Europe Connectivity and Production meeting held on 27 May 2015 in Chongqing, China, the Vice Premier of China's State Council, Zhang Gaoli, stated that China will invest 890 billion yuan to build six economic corridors within the framework of the “One Belt, One Road” initiative. To promote and finance the “Silk Road” initiative, participation of the AIIB, the Silk Road Fund, the SCO Development Bank, the BRICS Bank, other international financial institutions, and the private sector are possible. In particular, the AIIB will finance specific infrastructure projects. Wei Jianguo, a Deputy Director of the Center for China International Economic Relations, said that the “One Belt, One Road” initiative will actively promote the involvement of the private sector and will use public–private partnerships.

In general, there are many ways to invest in the infrastructure sector and in practice it usually employs concessional contracts. Due to lack of financing of the Mongolian railway sector, the Mongolian government

approved private-sector building of some parts of the railway lines, and others under concessional contracts. If it is considered that the first and second stages of new railway construction in Mongolia would cost at least US\$2 million per kilometer, then the total investment would equal US\$5 billion. According to the railway policy adopted by the Mongolian Parliament, more than 51% of the new railway's basic infrastructure must be under government ownership. Also it would be risky to allow 100% private ownership in the basic infrastructure of the railway, as a railway built by one company's funding may be inaccessible to other companies or charge more.

The other challenge of building the Mongolia, China and Russia economic corridor infrastructure is their railway gauge differences. The Russian railway gauge is 1,520 mm and the Chinese gauge is 1,435 mm, so transshipment is inevitable at the borders between China and Mongolia and between Russia and Europe. According to an agreement of the Organisation for Co-operation between Railways, if transshipment is needed, the recipient side must be responsible for it. The current cost of transshipment is a uniform rate of 10 Swiss francs or US\$3–5. Additionally, in consideration of the environmental pollution caused during the transshipment of coal and the loss of time, the Policy on Rail Transport, which was approved by the Mongolian Parliament, stipulates that the new railway track gauge for Tavan Tolgoi–Gashuunsukhait and Khoot–Bichigt was agreed to be 1,435 mm.

Currently, for cooperation among Russia, China and Mongolia in particular, the China–Russia and China–Mongolia trade structures cannot be changed in the short term. Bilateral trade between Mongolia and China and Russia and China still has an “exchange of raw materials for end products” pattern. Therefore, there needs to be an increase in investment into developing the manufacturing sector and improving trade structures. Moreover, differences in the economic development of the three countries are another challenge to cooperation. According to the World Bank, in 2014, China's economy was US\$9,240 billion with a per-capita GDP of US\$6,807, the Russian economy was US\$ 2.1 trillion with a per-capita GDP of US\$14,612, while the Mongolian economy was US\$11.52 billion and GDP per capita was US\$4,056. Different levels of economic development, structure and policies are difficult to fit under one umbrella. Mongolia imports electricity, daily consumer goods, clothing, food, fruit, vegetables, construction materials and oil products from China, with the exception of international passenger transport. However, Mongolia exports untreated minerals, leather, wool, cashmere, and Russia exports forest products, and minerals to China. Mongolia and Russia are rivals in terms of mining-originating exports to China. Russia is interested in diversifying its export structure with machinery, agricultural products, and meat and dairy products. Thus, there is a need to consider these specifics of

the economic development and trade structure of the three countries and find ways of mutually beneficial cooperation in line with all the parties' interests.

4. Conclusion

In order to establish an economic corridor, we need to develop infrastructure connecting the countries, especially railroad transportation. Therefore, creation of a joint working mechanism is necessary for the effective operation of the proposed economic corridor that crosses Russia, China and Mongolia. In this way we can solve together the urgent issues and facilitate cooperation in a cost-effective way.

References

1. Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road 《授权发布:推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》 http://news.xinhuanet.com/2015-03/28/c_1114793986.htm
2. Zhang Guobao: Three Provinces Are Developing due to Implementation of the Policy 《张国宝:部分政策落实三省发展良好》 http://chinanews.xinhuanet.com/2004-11/01/content_3159551.htm
3. The One Belt, One Road Initiative Focuses on Creating Six Economic Corridors 《一带一路划定重点打造六大经济走廊》 <http://finance.sina.com.cn/china/20150724/011422775811.shtml>
4. Russian Railways Increasing Freight through Mongolia 《俄铁穿越蒙古向中国增加货运量》,《参考消息》2015年3月6日, 6 March 2015
5. Hunchun–Zarubino–Busan Shipping Route Begins Operation 《珲春—扎鲁比诺—釜山航线起航》 http://news.xinhuanet.com/local/2015-05/25/c_127836491.htm
6. “Why Should the State Build a Railway?” www.mongolianminingjournal.com/content/60146.shtml
7. To Build Six Economic Corridors the CDB Invested 890 Billion 《六大经济走廊成“一带一路”骨架国开行投资8900亿》 <http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxxy/31213/Document/1436404/1436404.htm>
8. Mongolian Railway Infrastructure Tariffs <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/156508/rail-infrastructure-tariffs-mongolia-mn.pdf>
9. Every State Wants to Use Public–Private Partnerships, Төр болгоны зүрхэнд PPP оршдог. <http://www.mongolianminingjournal.com/content/14559.shtml>
10. The One Belt, One Road Energy Project Details Surface, Economic Information Daily, 16 June 2015 《一带一路能源项目清单浮水面》,《经济参考报》, 2015年6月16日

モ中ロ経済回廊インフラ協力

モンゴル戦略研究所中国・東アジア研究センター研究員 B. オトゴンスレン

(要旨)

モンゴルは2001年に道路・鉄道の建設を目的とした「ミレニアムロード」事業を始めたが、外国投資と労働力の不足から、実施に向けた進行の歩みは相対的に遅い。2013年に政府は、中国とロシアの間に997キロメートルの高速道路と1,100キロメートルの電化鉄道を敷き、国内に石油・ガスパイプラインを巡らせる総額500億ドルの「陸の道」と呼ばれる新しいイニシアティブを提案した。引き続き次の政府もこのイニシアティブを支持し、中国イニシアティブ「一帯一路」と連動する計画を立てている。モンゴルは陸に囲まれているが、これが中国とロシアを結ぶ最短のルートである。

「包括的なモンゴル国家開発戦略に基づくミレニアム開発」には、エネルギー輸出と地域輸送サービスは、両隣の2国をつなぎ、アジアとヨーロッパの交通の「橋」となるような完全に新しい段階で開発されるべきであると規定されている。また、インフラ部門における民間部門の参加に対する支援が強調されている。モンゴル政府が進める鉄道輸送システム開発に関する政策は、鉱工業製品の輸出をただ1つの市場に頼らないようにすることを目標とする。このようにして、ロシアと中国向けの新しい鉄道ルートが作られている。

2015年3月に中国国家開発改革委員会、中国外務省、中国商務省で開発された「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロード」事業では、3カ国経済回廊には、中国の北京、天津、河北省、内モンゴル自治区、東北3省国境を越えてモンゴル・ロシアへと通じる道路および鉄道の計画がある。同時にロシアは、一方で国内資源を利用することで欧州各国の経済制裁から抜け出そうとしながら、他方ではアジア諸国との関係強化を図っている。このようにして、極東及びシベリアの天然資源に向けた外国投資は、非常に重要な影響をもつ。

本稿では、モ中露経済回廊の枠組みの中で、インフラに対する3カ国の連携について述べたい。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

The Current Situation for Mongolian Foreign Trade and Cooperation with Northeast Asian Countries

N. Otgonsaikhan

Head of Commerce Program, Business School, National University of Mongolia

1. Introduction

The first Northeast Asian Conference, held in Changchun, People's Republic of China, in 1990, recognized the Northeast Asian Region and the first steps of economic cooperation were taken. The second conference, held in 1991 in Changchun, was convened with a theme of "Economic Development of the Coastal Countries of Northeast Asia" and it became the first conference to discuss the overall economic development issues of Northeast Asia as a distinct region. The Conference declared that the northern part of the People's Republic of China (China), Eastern Siberia and the Far Eastern regions of the Russian Federation (Russia), the Republic of Korea (ROK), the Democratic People's Republic of Korea (DPRK), Japan, and Mongolia would be termed the Northeast Asian Region. The natural resources of Siberia and Mongolia and the rapid development of Japan, the ROK and China were identified as the factors for regional development.

Mongolia's limited participation in regional exchange and trade has recently been expanded from tourism, wool and cashmere to minerals and natural resources. Mongolia is a country having an advantageous geopolitical location, has a relatively undisturbed environment, and maintains ecological balance. Therefore, regional collaboration on trade and economy, and infrastructure and energy, and the role for Mongolia's participation need to be studied carefully.

The role of the Northeast Asian Region within global trade is on the rise and this tendency is expected to continue further. However, trade within the region is still limited due to logistical difficulties leading to high transportation and other costs. Thus, there is a great need for increasing free-trade regulations and jointly acting to solve the difficulties being faced.

2. Foreign Trade of Mongolia

Foreign trade is playing an important role in the country's socio-economic development and it is expanding rapidly. During the transition to a market economy, the country's foreign trade was faced with various challenges and trade turnover decreased by 57% to US\$708.9 million in 1991, but it has stabilized and gradually increased since the second half of the 1990s.

Mongolia's foreign trade turnover exceeded US\$1 billion in 2000 for the first time in a decade and it gradually rebounded to its 1990 level in 2003. In 2011, exports and

imports equaled US\$4.8175 billion and US\$6.5984 billion, respectively. This was an 86.9% increase in trade turnover on the preceding year, while imports almost doubled, achieving the highest growth ever.

In 2014, Mongolia traded with 135 countries. Foreign trade turnover reached US\$11.0112 billion, whereas exports stood at US\$5.7746 billion and imports at US\$5.2366 billion. This was a 35.3% increase for exports and a 17.6% decrease for imports from the previous year's level; thus the trade balance improved by 125.8%, increasing by US\$2.6267 billion from a year earlier and became positive, reaching US\$537.9 million.

In terms of trading partners, trade with neighboring countries was predominant, and trade with China accounted for 61.8% of the total, or US\$6.7999 billion, while trade with Russia accounted for 14.6% of the total or US\$1.6109 billion. This represented a 23.9% increase in trade turnover between Mongolia and China and a 0.8% decrease in trade turnover between Mongolia and Russia.

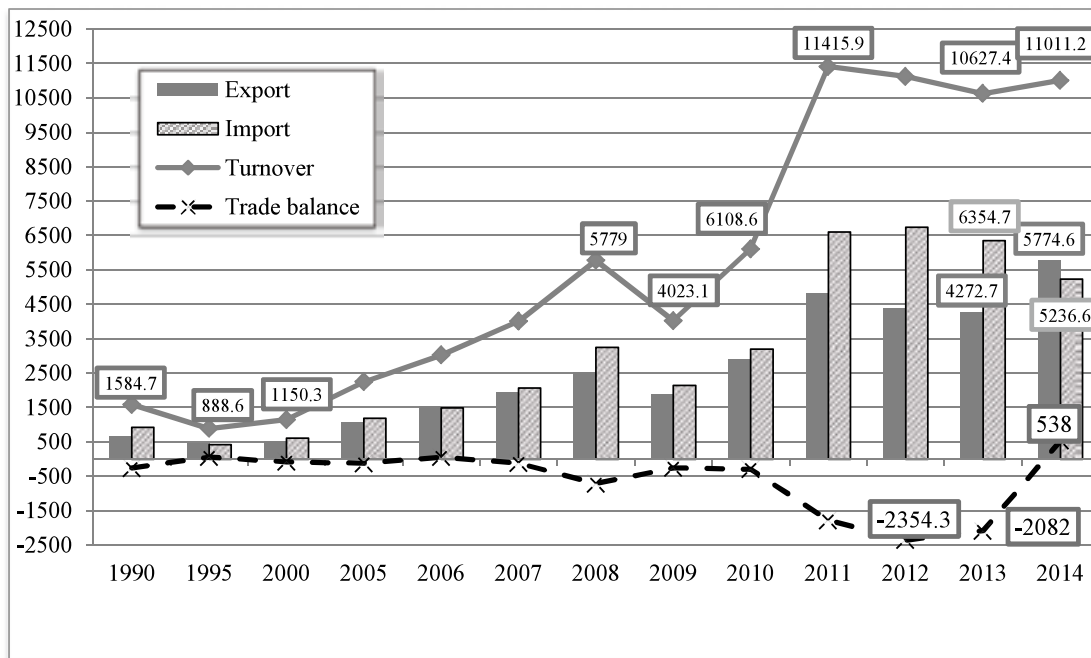
The foreign trade balance was positive in 1994–1995, as well as in 2006, due to the revitalization of the manufacturing sector in the former period and the price increases for export commodities in the latter. However, despite the country's continued economic growth, the trade balance was negative during all other times and the trade deficit grew. In 2012, the trade deficit reached its peak level, standing at US\$2.4 billion, which was 32% higher than the 2011 level and an 8-fold increase on the 2010 level (Figure 1).

Due to limited exports to Russia and imports of petroleum and petroleum products from Russia, Mongolia's trade deficit with Russia has been on an increasing trend, with the exception of 1991, when Mongolia had a trade surplus of US\$3.1 million. The trade deficit was highest in 2012, reaching US\$1.769 billion. However, Mongolia's trade with China has been experiencing a surplus, due to the predominance of mineral product exports to China.

Mineral products have been playing an increasingly significant role in Mongolia's exports and their share of exports has increased from 35.2% in 2000 to 91%¹ in 2012. Exports of hard coal, copper concentrate, molybdenum concentrate, fluorite, iron ore, zinc ore and unprocessed coal comprised 99.2% of total mineral product exports in 2013.

In 2013, 100% of the copper concentrate and iron ore were exported to China, while 53.5% and 8.1% of the molybdenum concentrate was exported to China and Hong

¹ Broken down as: coal 43%; copper concentrate 19%; iron ore 12%; crude oil 8%; zinc ore and concentrate 3%; unprocessed and semi-processed gold 3%; feldspar, leucite, and nepheline 2%; and molybdenum ore 1%.

Figure 1: Foreign Trade of Mongolia, US\$ Million (1990–2014)

Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues

Kong, respectively, and the remaining 29.6% to the ROK. As for fluorite, 50.4% was exported to Russia and 48.4% to China. The exports of major mineral commodities are illustrated in Table 1.

In terms of the composition of imports, machinery, equipment, electric appliances, transportation vehicles, their spare parts, oil, diesel petrol, iron and iron products, food products, chemicals, chemical products, plastics, rubber and rubber products make up 90% of total imports. For example, of the total imports in 2013: mineral products constituted 27.4% (of which 81.1% were oil products); machinery and equipment, and electric appliances, 22.0%; road and air transportation vehicles, 15.8%; animal- and plant-derived products, 9.2%; and iron and iron-derived products, 8.7%. Additionally, imports of chemicals and chemical products accounted for 4.7% of the total, and plastic and plastic products' share was 3.7%. Together, these products comprised 91.3% of total imports.

In terms of Mongolia's trading partners, the country exported to 60 countries in 2013. The shares of total exports

were: China, 86.6%; Britain, 4.7%; Canada, 3.2%; Russia, 1.4%; and Italy, 1.2%. The combined shares of exports to these countries accounted for 92.1% of Mongolia's total exports.

In terms of imports, Mongolia imported from 137 countries in 2013, of which the shares accounted for by the main import partners were: Russia, 24.6%; China, 28.1%, the United States, 8.1%; Japan, 7.0%; the ROK, 8.0%; Germany, 3.9%; and Belarus, 2.4%. The combined shares of these countries were 82.1% of the total.

3. Mongolia's Trade with Northeast Asian Countries

Trade with China, Russia, the ROK, and Japan accounts for approximately 80% of Mongolia's total trade turnover, wherein China and Russia predominate (Figure 2).

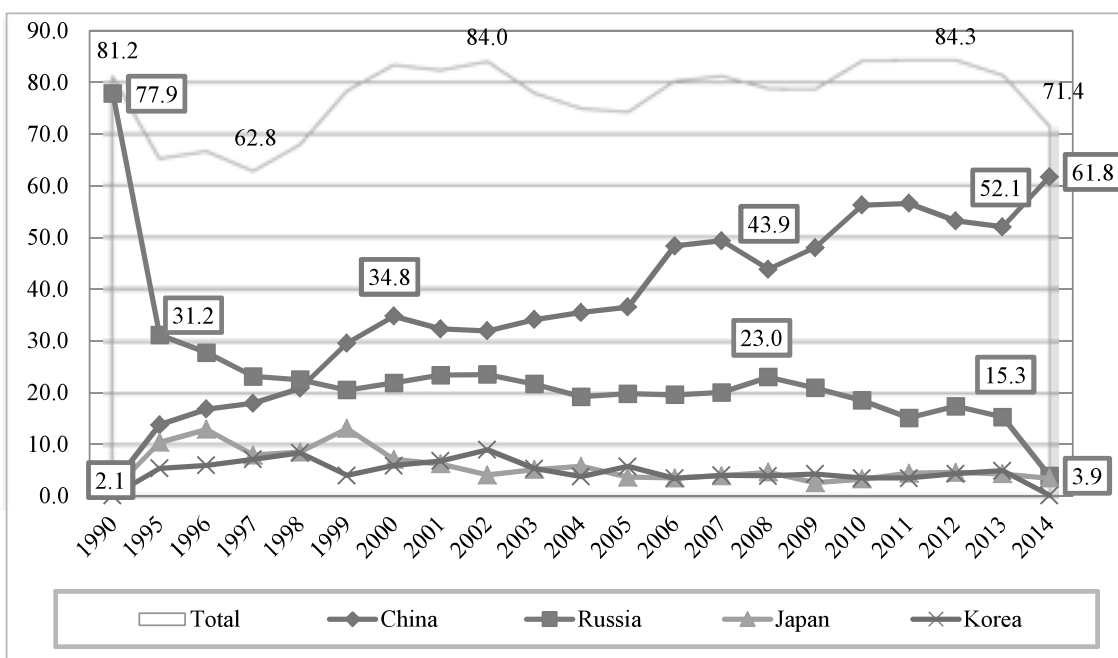
Prior to 1990, the former USSR accounted for 80% of Mongolia's foreign trade, but since the country's transition to a market economy, trade with China has been consistently on the rise, reaching 52.1% of the total in 2013,

Table 1: Mongolia's Major Mineral Commodity Exports

	2011	2012	2013	2013/2012, %
Coal, thousand tonnes	21,296.0	20,915.5	18,367.5	87.8
Copper concentrate, thousand tonnes	575.9	574.3	649.8	113.1
Iron ore	5,802.0	6,415.9	6,724.5	104.8
Crude oil, million barrels	2,553.7	3,568.0	5,243.8	147.0
Zinc ore concentrate, thousand tonnes	121.2	140.9	130.9	92.9
Unprocessed and processed gold, tonnes	2.6	2.8	7.6	271.4

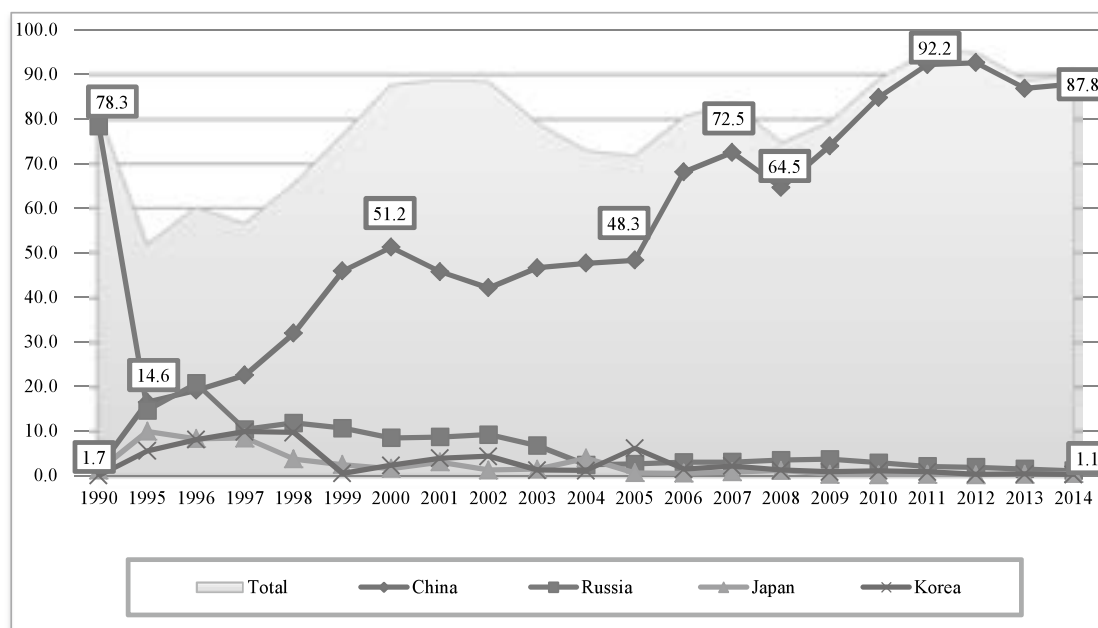
Source: <http://www.nso.mn/>

Figure 2: NEA Share of Mongolia's Foreign Trade by Country, % (1990–2014)



Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues

Figure 3: Mongolia's Exports to NEA by Destination



Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues.

while the share of trade with Russia declined to 15.3% of the total.

Approximately 90% of Mongolia's exports are to Northeast Asian countries, among which China is the main export market for Mongolia and it had a share of 87.8% of total exports in 2014 (Figure 3).

China became Mongolia's key trading partner and the trade structure of the two countries is illustrated in Table 2. As shown in Table 2, in 2012 minerals and ores accounted for 96.2% of Mongolia's exports to China, whereas in terms

of China's total imports from Mongolia the shares for these products were 0.7% and 1.2%, respectively, thus indicating China's independence of Mongolia in terms of imports of such items.

The overall structure of China's exports has expanded in terms of product variety, including value-added items. China mainly exports final products, while importing spare parts and equipment. Therefore, China will only import raw materials from Mongolia in the near future.

The overall structure of China's imports from Mongolia

Table 2: Structure of Trade between Mongolia and China

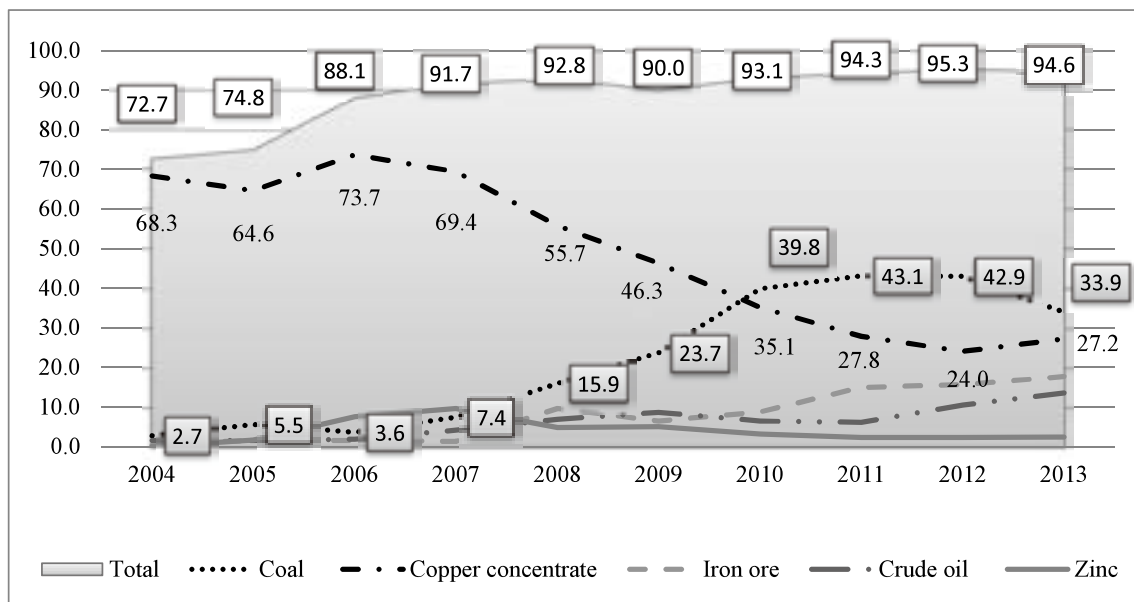
(Percentage of total)

HS code ³	Description	Mongolia's Exports to China			Mongolia's Total Exports			China's Imports from Mongolia			China's Total Imports		
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
27	Mineral fuels, mineral oils and products of their distillation	46.9	49.8	54	39.4	43.5	48.6	0.6	0.7	0.7	13.5	15.8	17.8
26	Ores, slag and ash	48.6	47	42.2	41.7	41.1	38.4	1.1	1.2	1.2	7.8	8.6	7.6
51	Wool, fine or coarse animal hair; horsehair yarn and woven fabric.	2.3	1.7	2.4	3.5	2.7	3.1	2.1	1.7	2.6	0.2	0.2	0.2
25	Salt, sulfur, earth, stone, plaster, lime and cement	0.3	0.3	0.4	2.7	2.4	2.2	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.4
41	Raw hides and skins and leather	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.4	0.2	0.2	0.2	0.4	0.4	0.4
76	Aluminum and articles thereof.	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0	0	0.1	0.6	0.6	0.5
Total		98.6	99.3	99.5	88	90.4	92.9	4.2	3.9	5.1	23	26	27

Note: Estimated from the International Trade Center data.

during the past decade demonstrated that coal, copper concentrate, crude oil, iron ore and zinc concentrate have been predominant since 2007 (Figure 4).

Mongolia's major export products to Russia are fluorite and meat, comprising 90% of the total, and cashmere and wool products, carpets, camel and sheep wool are exported

Figure 4: Mongolia's Exports to China by Major Items (2004–2013, % of total)

Source: International Trade Center.

² In 1990, PRC, 2.4% and Russia, 77.5%; in 2011, PRC, 30.7% and Russia, 24.6%.

³ The Harmonized Commodity Description and Coding System, also known as the Harmonized System code (HS code) of tariff nomenclature is an internationally standardized system of names and numbers to classify traded products. It came into effect in 1988 and has since been developed and maintained by the World Customs Organization (WCO).

⁴ $RCA_{ij} = RXA_{ij} = (x_{ij}/X_{it}) / (x_{wj}/X_{wt})$: Revealed comparative advantage or revealed export advantage

Table 4: Current Import Positions of the NEA Countries in the World Market for Mongolian Export Goods with Comparative Advantage

HS code	Descriptions	Japan	Russia	ROK	China
2	Meat and edible meat offal	1	5	10	12
5	Products of animal origin, not elsewhere specified or included	3	20	11	6
25	Salt; sulfur; earth and stone; plastering materials, lime and cement.	5	13	12	1
26	Ores, slag and ash	2	46	3	1
27	Mineral fuels, mineral oils and products of their distillation; bituminous substances; mineral waxes	3	60	4	2
41	Raw hides and skins (other than fur skins) and leather.	22	48	6	1
51	Wool, fine or coarse animal hair; horsehair yarn and woven fabric.	5	51	7	1
57	Carpets and other textile floor coverings.	5	16	26	24
61	Articles of apparel and clothing accessories, knitted or crocheted	3	12	21	28
71	Natural or cultured pearls, precious or semi-precious stones, precious metals, metals clad with precious metal, and articles thereof	11	35	22	10
74	Copper and articles thereof	12	36	5	1

Source: International Trade Center

in limited quantities. Thus, opportunities for Mongolia to increase exports to Russia are still weak.

In terms of export structure, both Russia and Mongolia have a similar pattern that is based on natural resources, including oil, coal, metal, iron, alumina, gold, diamonds and wood. These items constitute 60–70% of the total exports of the two countries. However, the main import items are machinery and equipment that mostly originated in China.

Mongolia mainly exports agricultural products to Japan and about 60% of total exports were camel wool, knitted goods and cashmere up to 2007. According to the State Customs Department, the main products exported to Japan were minerals of the HS25, HS26 and HS27 categories, knitted goods of categories HS51, HS61 and HS62, and other various items of categories HS74, HS84 and HS97.

In terms of exports to the ROK, the main items were copper, copper concentrate and unprocessed and half-processed gold, which comprised 80.8% of total exports over the past 15 years. However, these exports were not sustained over the entire period and none of these items were exported in some years leading to fluctuations in the value of exports.

Prior to the transition to a market economy, 80% of Mongolia's imports were from Russia and this share dropped to 30–40% afterwards. Furthermore, the share of Mongolia's imports from Russia dropped to 27.4% of the total in 2012, and 24.6% of the total in 2013, while imports from China became predominant.² Additionally, Mongolia's imports from Japan and the ROK include transportation

vehicles, and they make up 70% and 30% of the total, respectively.

4. Mongolia's Ability to Export Competitive Products to Northeast Asia

According to international trade theory, it is more efficient if a country produces a particular good with a comparative advantage, and trades it. The revealed comparative advantage or the revealed export advantage⁴ index introduced by the economist Bela Balassa (1965), can be used to identify which goods Mongolia holds a strong position in for exporting to NEA markets.

When exporting products to a foreign market, it is paramount to specify product demands in that particular market, and have an ability to meet those demands. Therefore, the comparative advantage indexes of the NEA countries imports⁵ were used to identify the NEA's demand for Mongolian imports, while the comparative advantage index of Mongolian exports was used to identify Mongolia's export capacity.⁶

Furthermore, in an attempt to define Mongolia's ability to export competitive products to the NEA market, the concurrence of comparative advantages of imports was identified as illustrated in Table 3.

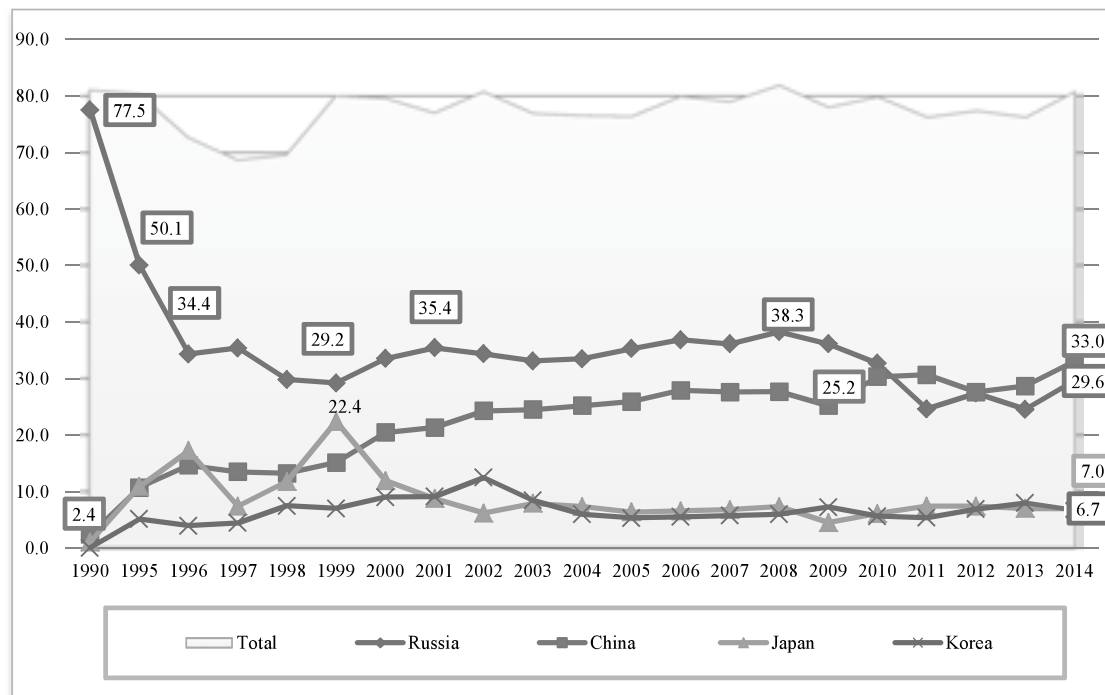
As shown in Table 3, it is possible to export products specified in the following categories:

- HS02 (Meat and edible meat offal) and HS25 (Salt; sulfur; earth and stone; plastering materials, lime and cement) to Russia;

⁵ $RMA_{ij} = (T_{ij}/M_{ij}) / (T_{wj}/M_{wj})$: Revealed import advantage

⁶ Using the Balassa technique we have identified comparatively advantaged goods or commodities that are able to be exported from Mongolia. Accordingly, the goods in the categories with HS codes 26, 05, 51, 71, 41, 02, and 25 are relatively advantaged, the goods in categories 57 and 61 are on a trend towards loss of comparative advantage, and the goods in category 27 are progressing towards gaining comparative advantage. The products in the categories of comparative advantage are beef, horsemeat, intestines, animal hooves and horns, feldspar, copper, tungsten, molybdenum ore and concentrate, cathode copper, coal, skins of camels, cattle, sheep, and goats, wool of camels, sheep, and goats, cattle molt, rugs and cashmere.

Figure 5: NEA Countries' Share of Mongolia's Total Imports



Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues.

Table 3: Concurrence of Comparative Advantages of Mongolian Exports and Imports of the NEA Countries

Comparative advantage of Mongolian export		NEA countries' import			
		Comparative advantage		Comparative disadvantage	
		RMA>2	2>RMA>1	1>RMA>0.5	RMA<0.5
HS code	Descriptions	Extremely High	High	High	Extremely High
2	Meat and edible meat offal	Russia (4.9) Japan (2.3)		ROK (0.9)	China (0.2)
5	Products of animal origin, not elsewhere specified or included	Japan (2.1)		ROK (0.8) Russia (0.8) China (0.6)	
25	Salt; sulfur; earth and stone; plastering materials, lime and cement.		Russia (1.2) China (1)	Japan (0.9) ROK (0.8)	
26	Ores, slag and ash	China (5) Japan (3.3) ROK (2.4)		Russia (0.9)	
27	Mineral fuels, mineral oils and products of their distillation; bituminous substances; mineral waxes		ROK (1.9) Japan (1.9)	China (0.8)	Russia (0.1)
41	Raw hides and skins (other than fur skins) and leather.	China (2.8)	ROK (1.3)		Japan (0.3) Russia (0.1)
51	Wool, fine or coarse animal hair; horsehair yarn and woven fabric.	China (2.7)	ROK (1.1)	Japan (0.9)	Russia (0.2)
57	Carpets and other textile floor coverings.			Russia (0.9) Japan (0.9)	ROK (0.2) China (0.1)
61	Articles of apparel and clothing accessories, knitted or crocheted		Japan (1.6)	Russia (0.2)	ROK (0.3) China (0.1)
71	Natural or cultured pearls, precious or semi-precious stones, precious metals, metals clad with precious metal, and articles thereof			Japan (0.8) ROK (0.6)	China (0.3) Russia (0.1)
74	Copper and articles thereof	China (2.8)	ROK (1.7)		Japan (0.4) Russia (0.2)

Note: Estimated by Balassa's method using International Trade Center data.

- HS02 (Meat and edible meat offal), HS05 (Products of animal origin, not elsewhere specified or included), HS26 (Ores, slag and ash), HS27 (Mineral fuels, mineral oils and products of their distillation; bituminous substances; mineral waxes), HS61 (Articles of apparel and clothing accessories, knitted or crocheted) to Japan;
- HS25 (Salt; sulfur; earth and stone; plastering materials, lime and cement), HS26 (Ores, slag and ash), HS41 (Raw hides and skins (other than fur skins) and leather), HS51 (Wool, fine or coarse animal hair; horsehair yarn and woven fabric), HS74 (Copper and articles thereof) to China; and
- HS26 (Ores, slag and ash), HS27 (Mineral fuels, mineral oils and products of their distillation; bituminous substances; mineral waxes), HS41 (Raw hides and skins (other than fur skins)), HS51 (Wool, fine or coarse animal hair; horsehair yarn and woven fabric), HS74 (Copper and articles thereof) to the ROK.

The current import positions of the countries mentioned above are shown in Table 4. As described in Table 4, it can be said that there is an opportunity to export meat and edible meat offal to the Japanese and Russian markets if health and sanitation prohibition issues are resolved. Therefore, it is necessary to collaborate with these countries to discuss matters concerning the SPS (Sanitary and Phytosanitary) and TBT (Technical Barriers to Trade) agreements of the WTO (World Trade Organization).

The current import positions of the NEA countries on the world market indicate that the ROK and China have relatively small markets for Mongolia's competitive products in manufacturing as these countries mainly import minerals and other raw materials. This is an indication of China's success in using imported raw materials to produce value-added finished products. The concurrence of raw materials being Mongolia's competitive product for export, and China's demanded product for import, encourages trade between these two countries that focuses mainly on raw materials. However, Russia and Japan have a relatively high number of import products for which there is a comparative advantage. More than 30 of 97 HS groups are such products and therefore there is massive opportunity for exporters.

5. Conclusion

According to Mongolia's international trade statistics, minerals and raw materials were the main export products in recent years. However, value-added or finished products are the country's main import products. This implies that manufacturing is not developed in Mongolia. Raw materials have been exported and bought back at higher prices as finished products. This inefficient trade pattern has continued for many years.

Therefore, in order to improve the foreign trade structure, it is important to create production clusters that encourage trade of value-added products with NEA countries. Introduction of new technologies from countries such as Japan and the ROK would increase the production of finished products in Mongolia.

China is home to the world's largest steel industry, followed by Japan and the ROK. Thus, there is a great opportunity for Mongolia's coal exports. Moreover, if the

SPS- and TBT-related issues are resolved, meat and edible meat offal products can be exported to the Russian and Japanese markets.

Mongolia is a landlocked country, which makes the transportation fees for Mongolia's export products some of the highest in the world and this affects the competitiveness of Mongolian products on international markets. Therefore, transit transport agreements for exporting products through countries such as China and Russia would be of great importance. For example, a mutually beneficial transit transport agreement can be made between Mongolia and China for transit cargoes from Mongolia to the ROK and Japan via China and from China to Russia and Europe via Mongolia.

It is also possible to trade with China in the energy sector. It would be especially beneficial to build power stations near Mongolia's large coal excavation areas and sell energy to the nearest Chinese cities. Additionally, according to mid- and long-term strategic agreements and mutual understandings between Mongolia and China, border-based trade between the two countries will be supported. Thus, areas such as Tsagaannuur and Altanbulag free trade zones and Zamyn-Uud special economic zone have great potential to create free trade regions.

References

1. Otgonsaikhan N., Doljin M., SHIM Ui Sup: Opportunity analysis of the FTA between Mongolia and the Republic of Korea, *Journal of International Trade and Insurance*, V.15(1), ROK, 2014, pp. 49–62
2. Otgonsaikhan N.: Current Situation of Mongolia–China Trade, *Mongolian Journal of International Affairs*, Mongolia, 2014, No. 1, pp. 45–55
3. Otgonsaikhan N., Sharbandi R.: Certain Issues to Be Considered in Establishing a Mongolia–Japan Economic Partnership Agreement, National Conference of Economics and Business, 2013, Mongolia, 2013, pp. 154–160
4. Otgonsaikhan N.: Trends in the Development of Mongolian–Russian Cross-Border Trade Cooperation, *Journal of BSUEL*, Russia, 2013, pp. 132–138
5. Otgonsaikhan N., Doljin M.: Current Situation of Mongolia–Korea Trade and Its Opportunities for Further Cooperation, The 2014 international conference of KATCI: Trade Insurance and Economic Cooperation in Northeast Asia, Mongolia, 2014, pp. 47–58
6. Otgonsaikhan N.: Foreign Trade Policy Issues in Mongolia, The 4th Conference of the Northeast Asian Professor's Association (NAPA) "Greater Tumen Initiative and Local Economic Cooperation in Northeast Asia", ROK, 2010, pp. 261–272
7. Otgonsaikhan N., Sharbandi R.: Mongolian Exports' Current Situation and Future Tendency, The 3rd Conference of the Northeast Asian Professor's Association (NAPA, Ulaanbaatar, 2009, pp. 148–159
8. Batnasan N., Otgonsaikhan N., Narandalai D.: Free Trade Agreements and Mongolia: Opportunities and Risks, Research Work, BS 12/15, Ulaanbaatar, 2012, p. 109
9. <http://www.trademap.org>

モンゴル対外貿易の現状と、北東アジア諸国との連携

モンゴル国立大学経営学部商業プログラム長 N. オトゴンサイハン

(要旨)

本稿では、モンゴルと北東アジア諸国との商業貿易と各国向けの製品の現状に焦点を当て、同時に連携の方向性について明らかにする。

制限されたモンゴルの域内交易・貿易は、観光や羊毛・カシミアから鉱物・天然資源へと近年変わってきている。モンゴルは地政学的に有利な位置にあり、比較的破壊されていない環境があり、環境的なバランスを保っている。そのため、貿易・経済、インフラ・エネルギーに対する地域協力と、モンゴル参画の役割は、慎重に研究される必要がある。

世界貿易における北東アジア地域の役割は大きくなっており、この傾向は今後も続くものと思われる。しかし、域内貿易はロジスティクス上の問題からまだ限定的で、そのために輸送その他の費用が高額である。従って、自由貿易に関する合意を増やし、直面する困難を共同で解決することを求める声が高まっている。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

Energy Cooperation Potential within the Framework of the Mongolia–Japan Economic Partnership Agreement (EPA)

G. Uranbaigali

Researcher, Center for China and East Asian Studies, Institute for Strategic Studies of Mongolia

1. Introduction

In the era of globalization, along with the simultaneous emergence of traditional and non-traditional factors that affect a country's security, not only military and political, but economic, social and energy issues began to impact relationships between countries. Due to the political and security situation in the Northeast Asian region, formation of multilateral mechanisms and economic integration processes in the region are slower than those in other regions, such as Southeast Asia. However, this region has big potential for cooperation, as it has an enormous amount of natural and energy resources on the one hand, and very powerful countries and economies to use those resources on the other. One example is energy cooperation between Mongolia and Japan. This paper investigates Mongolia–Japan energy cooperation, especially cooperation opportunities in the coal industry.

2. The Natural Resources and Coal Deposits of Mongolia

After passage of the Mineral Resources Law of Mongolia, which was approved in 1997 and revised in 2006, participation of the private sector in geological research and exploration for mineral resources has been intensified, resulting in the discovery of many large-scale deposits, such as the Oyu Tolgoi copper and gold deposit, the Zuunmod molybdenum deposit, the Mandal molybdenum and tungsten deposit and Ovoot Tolgoi coal deposit. Exploitation work has begun at many of these deposits, such as Tavan Tolgoi, Nariinsukhait, Oyu Tolgoi, Boroo, and Zaamar, and currently 400 mines are operating successfully.

Mongolia has an enormous amount of energy resources.

For example, there are 175 billion tonnes of inferred deposits of coal, 205 million tonnes of oil deposits, and 68,000 tonnes of uranium deposits. Additionally, it has been estimated that Mongolia has 56.2 billion kWh of hydropower resources, 1,200–1,400 kW/m of solar power resources, and 836.8 kWh of wind energy resources. There are about 847 billion tonnes of coal resources worldwide and the United States, Russia, and the People's Republic of China are the leading countries in the world for coal reserves, and Mongolia ranks tenth.¹

According to a report of the World Coal Association, about 42% of the world's total energy was generated from coal in 2010. Despite the world community trying to rely more on renewable energy sources and making considerable efforts for their deployment, the energy share based on coal and natural gas has yet to decrease.

The scale of coal production in Mongolia was relatively stable during the period 1990–2004, supplying only the domestic market. However, it started to dramatically increase from 2004 when the country began to export coal.²

Coal deposits are distributed relatively evenly over the territory of Mongolia. However, lignite predominates in the east and forest areas of the country, while lignite and coking coal are mainly located in the central areas, and anthracite and coking coal deposits extend over the west and Gobi desert areas.³ Currently, approximately 23 coal mines, located in the Western, Eastern, Central and Gobi areas, are supplying the domestic market. Domestic demand forecast up to 2025 is provided in Table 1.

3. Mongolian Coal Exports and Further Trends

As illustrated in Figure 1, Mongolia planned to export a total of 31.4 million tonnes of coal in 2014, and 10.6

Table 1: Domestic Coal Demand Assumptions to 2025 (1,000 tonnes/year)⁴

Year	Case 1	Case 1.5: 2.5%	Case 2	Reference		MRAM* Data
				2005–2011	Growth Rate: 4.9%	
2011	6,815	6,815	6,815			
2012	7,000	7,000	7,200			
2015	7,500	7,800	8,300	8,000	8,600	13,700
2020	8,600	9,100	10,900	9,300	11,600	15,700
2025	9,600	10,700	14,400	10,800	15,600	18,100

Note: *Mineral Resources Authority of Mongolia

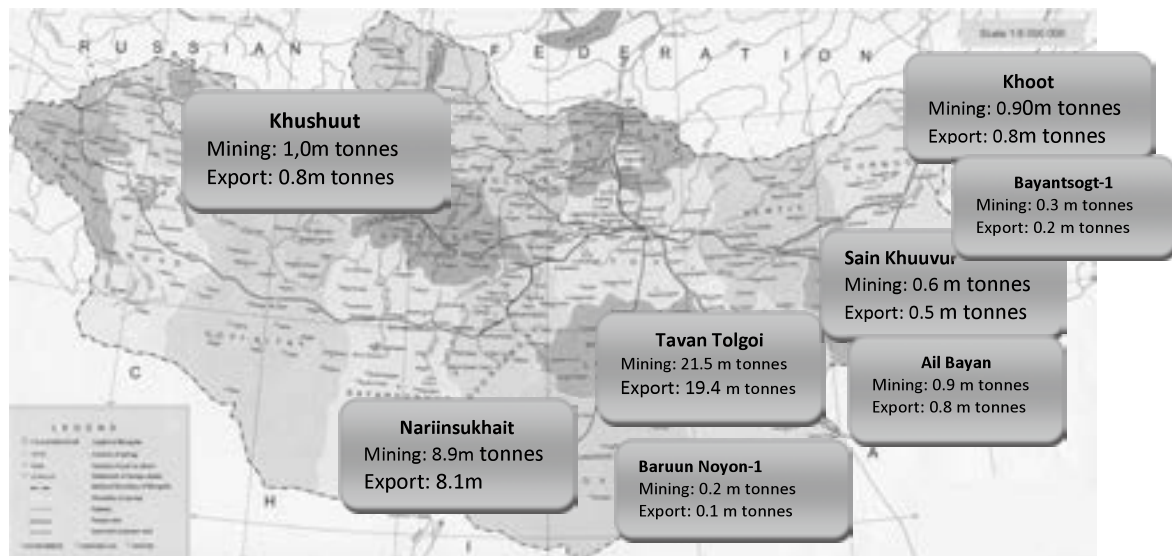
¹ A More Sustainable and Equitable Approach to Sharing Mongolian Wealth, 2013

<http://www.worldbank.org/mn/news/opinion/2013/10/10/more-sustainable-structural-equitable-approach-to-sharing-mongolia-wealth>.

² B. Batzaya, "The New Railway Infrastructure Project", Discover Mongolia.

³ "Current Situation of the Coal Industry in Mongolia", December 2012.

⁴ Mongolian Mining Journal, 2014.04.

Figure 1: Mongolian Coal Exports in 2014

million tonnes of coal were exported during the first seven months of 2014. Of the total coking coal exports, 59.75% and 36.28%, respectively, were transported via Gashuunsukhait and Shiveekhuren; thus the majority, or 96%, of the total coal exports were shipped via these two places.⁵

It has been estimated that China's coal imports would increase until 2015 due to the country's economic growth, and the total volume of concentrated and cleaned coal would not exceed 40–50 million tonnes per year. Thus, if more coal mines are to be put into operation in Mongolia, there will be an excess supply of Mongolian coal to the Chinese market. Therefore, it is necessary to cooperate with "Third Neighbor" countries to export and utilize this surplus coal.

As Mongolian coal resources are distributed over the country's entire territory, there is a need and potentiality for exporting coal to third countries, and not only to China, as Mongolia currently does. However, the price of Mongolia's coal is one of the issues encountered in the supply chain of energy commodities in the region, despite Mongolia having abundant resources for export and the importing countries having a huge demand for them. Mongolia's ex-factory price is estimated to be US\$25 per tonne of coking coal, while it costs US\$59–92⁶ a tonne to deliver it to Tianjin port. The cost of shipping coal to a port in Russia would be US\$125 per tonne.⁷

A test shipment of coal to Japan was carried out by Sumitomo Corporation and they indicated that it would be possible for Mongolia to export coal to third countries if the

prices ranged between US\$125 and US\$150 per tonne of thermal coal, and between US\$200 and US\$250 per tonne of coking coal on the international markets. To date, Mongolia has not exported any coal to Japan, except for this test shipment made by the Sumitomo Corporation.

As of the first half of 2014, the price of steam coal imported by Japan was US\$114.1, and the price of coking coal was US\$136.56,⁸ and Russia and Australia were the main exporters of coal to Japan. Thus it is not profitable for Mongolia to export coal to Japan at present. Currently, Mongolia exports coal only to the Chinese market, which makes Mongolia's coal exports extremely dependent on the demand fluctuations in China. Therefore, in anticipation of the coal price increasing on international markets, Mongolia needs to consider exporting coal to third markets, such as Japan, and expanding cooperative activities.

4. Prospects for Energy Sector Cooperation between Mongolia and Japan

It has been more than 40 years since Mongolia and Japan established diplomatic relations and the bilateral cooperation between the countries has developed to a strategic partnership level. At high-level summits between the two countries, discussions on intensifying Japan's participation in the Mongolian mining industry have been held a number of times. Amongst others, discussions were held during the summit between Yoshihiko Noda, Prime Minister of Japan, and the President of Mongolia, held on 25 September 2012, on concluding an Economic Partnership Agreement (EPA)⁹ between the two countries

⁵ "The Current Situation of Mongolian Coal Exports", Lkhamaasuren, August 2014.

⁶ Inclusive of tariffs and fees.

⁷ "Master Plan to Develop the Coal Industry 2014–2025", approved in 2013.

⁸ BP Statistical Review of World Energy 2015

<http://www.bp.com/en/global/corporate/about-bp/energy-economics/statistical-review-of-world-energy/review-by-energy-type/coal/coal-prices.html>.

⁹ Within the framework of a "strategic partnership" between Mongolia and Japan, the two parties agreed to conclude an Economic Partnership Agreement (EPA) between Mongolia and Japan in 2010. Thus they signed an agreement between Mongolia and Japan on 10 February 2015. According to Parliament the agreement entered into force in May 2015.

and the participation of Japanese enterprises in Mongolia’s mining industry.¹⁰ In 2010, Mongolia and Japan concluded a “Strategic Partnership Agreement” bringing the two countries’ cooperation to a new level. Thereafter, the political and economic relations between the two countries have improved further and high-level summits have come to be held frequently.

After seven negotiating rounds, Mongolia and Japan signed the EPA¹¹ in February 2015. For Mongolia it is important to increase trade and economic relations with Japan in order to diversify its export markets and reduce the risks associated with the over-dependency on one market for the country’s major export commodities. Within the framework of the “Third Neighbor” policy, Mongolia has been expressing its wish to support Japanese participation in the country’s mining industry.

Transportation Issues

It is a reality, however, that Japan’s participation in Mongolia’s mining sector is still very limited. One of the major hurdles for Japanese companies’ involvement in Mongolia’s mining sector is the transportation issue. About 90% of Mongolia’s exports are of mineral-origin products only, while only 4% of Japan’s total imports are minerals.

Mongolia exports coal by road and rail via a few major terminals. Currently Mongolia’s road and railway networks are underdeveloped, but the country is working to increase paved roads and to build improved regional road networks within the framework of its road development plan for the period 2011–2030. According to the Road Department, construction of major road networks within the country will be completed by 2020.

Aiming at increasing the capacity of coal transportation and reducing transport costs, Mongolia is planning to implement several measures, including:

- A decision was made at the Cabinet meeting on 21 March 2014, to establish the “Gashuunsukhait Railway” LLC in order to intensify work to construct a railway network, and the “Gashuunsukhait Railway Company”, a joint venture between the Mongolian Erdenes Tavan Tolgoi JSC, Energy Resources LLC, Tavan Tolgoi JSC, and China’s Shenhua Group, which was established in April 2014.
- A proposal to construct at the border point of Shiveekhuren a belt conveyer linking to the Chinese railway at the border¹² was discussed at the Cabinet

meeting on 18 January 2014 and a working group to study this proposal was established in February 2014.

According to a study by the World Bank on a comparison of the economic efficiency of Mongolian railways and highways, it is more efficient to transport coal by railway than by road, with the assumption that the annual amount of coal to be transported would be more than 2–4 million tonnes. The construction costs of railways and roads, however, were important factors in this result.

According to the Rail Plan approved by the State Great Khural (the Parliament of Mongolia) in June 2010, the Mongolian Railway Company will construct 1,800 km of railways in three phases. The highest priority routes were planned to be built during the first and second phases, and some urgently needed routes were planned to be completed by 2015. It was planned to construct railway routes identified in the first and second phases in a B.O.T. or a Build-Operate-and-Transfer arrangement, but this was canceled in November 2012, and it was decided to build them by conventional funding procedures.

Furthermore, it would be in compliance with Mongolia’s “Third Neighbor” policy if Mongolia were to diversify its export markets for coal and other natural resources, not only to China, but also to the ROK, Japan and Europe, within the rail network concept of the “Greater Tumen Initiative (GTI)”.¹³ Creation of new trans-border transportation networks is of vital importance to strengthen energy cooperation and trade between Mongolia and Japan. As indicated in a GTI study, projects that restore some parts of the old railways will encourage intensification of the local economy of Rason and intensify cooperation between the DPRK and Russia, along with expanding bilateral economic relations between the Northeastern area of China and the DPRK, and Mongolia and the DPRK.¹⁴

Opportunities for Technological Cooperation

Notwithstanding the current limited trade and various barriers to trade expansion, there is an opportunity to strengthen technological cooperation between Mongolia and Japan in the energy field. As illustrated in Figure 1, the major coal deposits are located in the Central and Gobi Desert areas of Mongolia. Coal beneficiation by the gravitation method¹⁵ needs a huge amount of water. Depending on the location, the possibility of using underground water resources for coal mines varies by mine.¹⁶

¹⁰ 1. “Japan–Mongolia Summit Meeting”, 25 September 2012

http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/mongolia/meeting1209_pm.html.

2. Mr. Katsuhito Asano, Senior Vice-Minister for Foreign Affairs, to Visit Mongolia http://www.mofa.go.jp/announce/event/2007/4/1173178_846.html.

¹¹ Economic Partnership Agreement.

¹² By introducing low cost transportation technologies, such as railways and belt conveyers, transport capacity will be increased, while reducing transportation cost; thus improving the competitiveness of Mongolia’s coal exports.

¹³ “How Expanding Trans-Border Transportation Networks Will Impact South Korean–Mongolian Energy Cooperation: Using the Greater Tumen Initiative to Realize the Eurasia Initiative”, Dr. Alicia Campi, January 2014.

¹⁴ Dr. Alicia Campi, January 2014, p. 5.

¹⁵ The main principle of this method is to clean and concentrate coal from rocks and mud by their density variance and by centrifugal or gravitational forces. The gravitation concentration method is the main technology for wet processing of coal and it is expected to be the predominant technology for the foreseeable future. However, this method requires a large amount of water, so in areas with scarce water a dry concentration method is used.

¹⁶ Mineral Resource Department, “Coal Concentrating Technology”

http://www.mram.gov.mn/index.php?option=com_content&view=article&id=30%3A2011-03-24-10-11-04&catid=18%3Anews&Itemid=37&lang=mn.

Based on its research on the deep processing of coal, Japan developed a project to introduce coal concentration technology by a “dry method” at Mongolia’s Tavan Tolgoi coal deposits. A Memorandum of Understanding (MOU) on implementation of this project was signed between Mongolia’s Erdenes Tavan Tolgoi LLC, the Japan Coal Energy Center, and Nagata Engineering Co., Ltd., of Japan.¹⁷ It is planned to process 50,000 tonnes of coal per annum at Tavan Tolgoi coal mine. Concentrating coal by the dry method is an appropriate technology to be used in areas with scarce water and protects the environment.

Moreover, Mongolia and Japan signed agreements on implementing a Joint Crediting Mechanism (JCM) and a Bilateral Offset Credit Mechanism (BOCM) between the two countries, aiming at reducing CO₂ emissions and trading CER (Certified Emission Reduction) credits. Usage of such mechanisms for introducing new technologies in Mongolia would be useful to control and reduce coal consumption in the country.

5. Conclusion

Mongolia can offer various cooperation opportunities to Northeast Asia such as: abundant natural resources; a

market-oriented free trade and economic environment; an open and democratic political regime; a stable legal environment; a geographically advantageous location; secure transport; and stable and competitive commodity prices. As the Northeast Asian region is home to major energy commodity importers, such as China, Japan and the ROK, there is huge opportunity to intensify exploitation of Mongolia’s natural resources and develop the energy industries further. Therefore, Mongolia needs to develop close cooperation with these countries.

Although Mongolia has an enormous amount of coal, natural gas, oil, copper, gold and uranium resources, Mongolia’s exports are particularly dependent on China, due to Mongolia’s weakly developed transportation and infrastructure along its Northeastern border. It would be in line with Mongolia’s foreign policy and national security concepts if Mongolia were to secure new consumers of its natural resources, such as Japan and the ROK, within the framework of its “Third Neighbor” policy. In addition, trade and technological cooperation in the energy sector is one spur to push forward implementation of the Mongolia–Japan EPA.

モ日経済連携協定（EPA）枠内における エネルギー協力の可能性

モンゴル戦略研究所中国・東アジア研究センター研究員 G. ウランバイガル

（要旨）

北東アジア地域の政策的・安全保障的状况により、経済の多国間メカニズムと北東アジアの統合過程は、東南アジアなどその他の地域に比べて遅れている。しかし、この地域には、膨大な天然・エネルギー資源がある一方で、それらの資源を利用する強大な国・地域を持つという点では、大きな協力の可能性を秘めている。その1つの例が、モンゴルと日本のエネルギー協力である。本稿では、モ日エネルギー協力について、特に石炭産業における景気循環の協力の機会について述べたい。

両国が外交関係を築いて40年余りとなり、その間に両国の関係と協力は、戦略的パートナーシップに発展した。モンゴルの鉱工業に対する日本の関与については、両国首脳会議で何度か話し合われている。「第三の隣国」政策の枠組みの中で、モンゴルは国内鉱工業に対する日本の参加を支援する意思を表明している。しかし、実際には、モンゴルの鉱工業に対する日本の参加と両国のエネルギー協力は、まだ極めて限定的である。

モンゴルは、経済成長の途上にあり、膨大な石炭、天然ガス、石油、銅、金、ウラン資源を所有してはいるものの、北東国境沿いの輸送・インフラ状態が未整備なために、とりわけ中国への依存が大きい。モンゴルの天然資源に対し、日本や韓国など「第三の隣国政策」の枠組みの中で新しい消費者が現れば、モ日EPAの実施は、さらに推し進められよう。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

¹⁷ Tavan Tolgoi LLC, “Introducing Environmentally Friendly Technology”
<http://www.tavantolgoi.mn/news/57#.Ve6Z5NKqpBc>.

The Potential for Methane Gas Development in Mongolia

Ch. Otgochuluu

Chief Economist, "Erdenes Mongol" LLC

R. Bold-Erdene

Specialist, Geology, Oil and Gas Sector Development, "Erdenes Mongol" LLC

1. Introduction

Coal is the most important primary energy source in Mongolia, due to insufficient oil reserves, the absence of natural gas and the presence of large coal reserves. Coal supplies approximately 86.3 % of Mongolia's total energy requirements. Diesel power stations and renewable energy sources (hydro, wind, and solar stations, etc.) respectively supply 7% and 6.7%, as of 2014 (as D. Zorigt, Minister of Energy, presented at the Coal Mongolia 2015 investment forum).

Mongolia has huge coal resources, contained within 15 large-scale coal bearing basins. There are around 320 coal deposits (of which 80 deposits have been surveyed), according to the Geological Information Center of Mongolia. Total geological coal resources are estimated at approximately 150 billion tonnes, including about 20 billion tonnes explored (Figure, J. Byamba, 2014).

The Carboniferous and Permian coals are classed as bituminous to sub-bituminous or transitional (to lignite) coals. The Jurassic and Cretaceous coals are mostly lignite of high grade and partially transitional (to sub-bituminous) coals. About two thirds of all coal resources are lignite of a high grade. The main coal deposits in Mongolia by region are as follows:

Central Mongolia

- Tavan Tolgoi, 6.4 billion tonnes (bituminous, sub-bituminous and coking coal)
- Baruun Naran, 155 million tonnes (thermal and metallurgical coal)
- Nariin Sukhait, 250 million tonnes (bituminous and metallurgical coal)
- Ovoot Tolgoi, 150 million tonnes (bituminous and sub-bituminous coal)
- Baganuur, 812 million tonnes (brown coal)
- Shivee Ovoo, 2.8 billion tonnes (brown coal)
- Tugrugnuurand Tsaidamnur coal deposits, 2 billion tonnes (brown coal)
- Ulaan Ovoo, 209 million tonnes (bituminous)

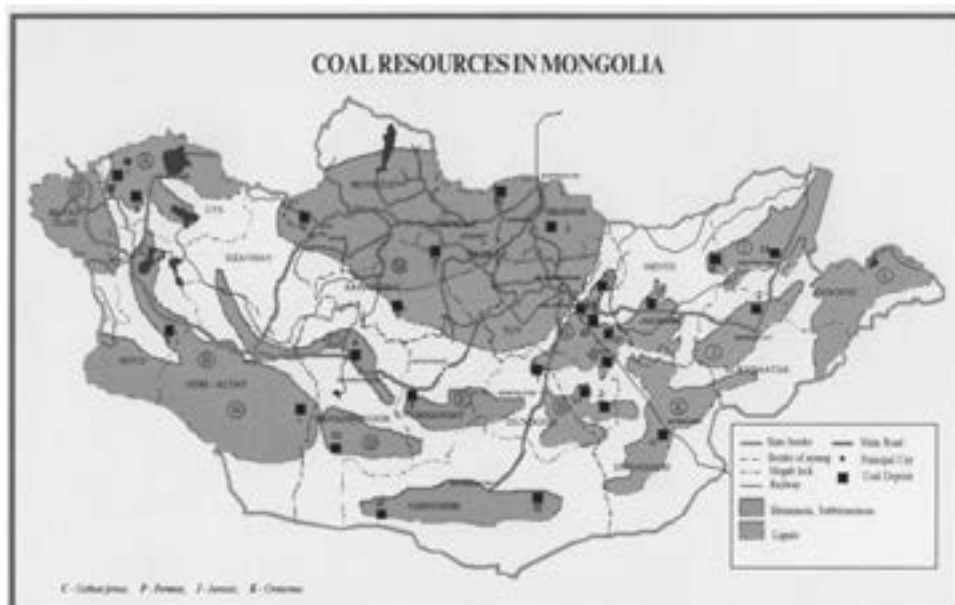
Eastern Mongolia

- Aduunchuluun, 423.8 million tonnes (brown coal)
- Tugalgatai, 3 billion tonnes (brown coal)

Western Mongolia

- Hushuut coal deposit (300 million tonnes of bituminous and metallurgical coal)
- (Source: Mongolian Mining Journal, October 2012)

Figure: Coal Resources in Mongolia



The current global initiative on using more carbon-free energy sources gives a message to Mongolia to rethink how to use its vast coal reserves, however.

2. Mongolia's Coal-Bed Methane Gas Resources

Coal-bed methane (CBM) gas is one possible source of energy and it can be used for clean and efficient energy development and other purposes in Mongolia. The methane gas resource is estimated to be 3.2 trillion cubic meters, which can be considered a world class resource.¹

CBM occurs in association with coal during the coalification process. Technologically the survey process can be simple, as described as follows. Methane is locked in coal by the water, and water must be pumped out, and also the water quality in coal seams needs to be investigated. Generally, the gas content of coal increases with depth and the rank of the coal seam. Gas composition (60–90% CH₄+Nox, Cox) is important. Unlike natural gas from conventional reservoirs, CBM contains a very small amount of heavier hydrocarbons (propane, butane) and no natural gas condensate.

The advantages of using CBM in Mongolia can be described as:

- Relatively large reserves and high calorific value (1,000 cubic meters CBM equals 1 tonne of oil products);
- Significant environmental benefits due to reducing green-house gas emissions and the comprehensive utilization of natural resources;
- Economic benefits, encouraged by the relatively low cost of exploration and extraction compared with oil and natural gas;
- The possibility of using CBM as raw material for production of chemicals, including liquid fuel, syngas, fertilizers, methanol, ammonia, polymers, and solvents, etc.;
- Support for safe underground mine operations (avoiding gas explosions in coal mines, etc.).

Challenges have been encountered, such as the need for a significant amount of capital for infrastructure development, including gas transportation pipelines, compressor stations, distribution facilities, road networks, and railways, etc. We observe the limited possibility of direct filling of CBM into gas containers or cylinders under pressure due to the lack of a CBM cooling or liquefaction plant.

3. Studies Undertaken so far in Mongolia

The first comprehensive research was done by Storm Cat Energy (SCE), which started to conduct CBM projects in Mongolia and entered into a 49,101 square kilometers Production Sharing Contract (PSC) with the Mineral Resources and Petroleum Authority of Mongolia (MRPAM) in February 2004. The contract granted SCE exclusive rights to explore and develop coal-bed methane (CBM) resources in parts of the Nemegt-VI and Borzon-

VII petroleum exploration blocks of Mongolia. The Nariin Sukhait coal mine is located in southwestern Mongolia, just 57 kilometers north of Ceke town (Mongolian–Chinese border), the mine's main distribution center for the coal it produces. The mine estimates that the coal production will be between seven to ten million tonnes per year for at least the next 15 years. The mine has resources of 220 million tonnes of high-volatile C bituminous coal, high in vitrinite reflectance, causing the coal deposit to be a significant source of methane with a high potential for storing gas. Gas desorption testing demonstrated that methane is present in the coal at depths as shallow as 150 meters and will be released into the atmosphere as surface mining takes place unless a methane drainage program is adopted by the mine operators.

The investigation area consisted of a 144 kilometers long and a 10 kilometers to 20 kilometers wide band of relatively steeply dipping, folded and faulted Upper Permian, Triassic and Jurassic strata to the surface. Six preliminary geological maps, covering a 900 square kilometers area, were compiled.

In addition to the geological mapping, Storm Cat drilled a series of 11 core holes to evaluate the location and quality of coals in the six mapped areas. In 2004 and 2005, the Company followed up by drilling five additional deep core holes to better determine the thickness and gas content of the coal. Four of the core holes, Noyon #1, #2, #3 and #4, were drilled and cored in the Central Nariin Sukhait area. The fifth core hole was drilled and cored in the Erdene Bulag (Khuree Del) area over 200 kilometers to the east. The results of the coring and desorption are as follows:

- Total coal thickness is 50 meters, locally up to 70 meters;
- Vitrinite reflectance Ro=0.62% to 0.87%;
- 15 coal seams are present in the Nariin Sukhait area coal measures;
- The main seam is 20 meters to 50 meters thick;
- The coal rank is high-volatile C bituminous to high volatile A bituminous;
- Ash content is low, 8–15%;
- Gas content ranges from 2.4 cubic meters /tonne to 11.9 cubic meters /tonne.

The potential CBM resources of the Nariin Sukhait area, calculated by SCE, range from 18.7 to 37.4 billion cubic meters. The best estimate is 21.1 billion cubic meters of gas. This estimate considers coal seams projected to a maximum depth of 1,500 meters. But no economic reserves have been identified. (Noyon Mongolia CBM project, December 2005, Storm Cat Energy Corporation).

SCE acquired a CBM exploration license for 22,407 square kilometers of land, namely Block Tsaidam-XXVI, in the form of a PSC with the Petroleum Authority of Mongolia in 2005. Under the terms of the contract SCE was to drill three exploration wells and included, but is not limited to, geological, geophysical and other technical studies. The three exploration wells are located in central Mongolia south of Ulaanbaatar with ten coal-bearing

¹ <http://www.mm.gov.mn/news/view/257>

Source in Mongolian. Reported in the Press Release by the Ministry of Mining.

basins. The results of this survey were not promising, namely the net coal thickness observed in the core hole equaled 125.4 meters, and the gas content for the above coals ranges from 0.03 to 0.06 cubic meters/tonne. (Tsaidam Mongolia CBM Project, 23 October 2005, Storm Cat Energy Corporation). SCE ended activity in Mongolia by late 2005, most probably because of the expected poor economic benefits.

The next research was done by Kogas. On 11 July 2010, the PAM and Korean Gas Corporation (Kogas) signed a “Joint Geological Survey of Coalbed Methane” contract for the Nalaikh coal mine, where the company drilled three wells, and prepared a total of 17 gas analysis samples. Each well depth was around 350 meters with unsatisfactory results. The estimated gas content of the coal seam in the Nalaikh coal mine was not economically viable for CBM development because it was below 5 cubic meters /tonne (Exploration Drilling & Gas Analysis of CBM in Mongolia Final Report, 5 April 2011, KIGAM).

Another noteworthy research study was implemented by the US Environmental Protection Agency, which has published a few reports on the coal mine methane (CMM) sector of Mongolia. The first report titled “Pre-feasibility Study for Coal Mine Methane Recovery and Utilization at Nariin Sukhait Mine, Mongolia” was released in March 2013. They evaluated the sparse data provided by the mine’s technical staff, as well as conducted an extensive internet search for additional pertinent geologic data and information in order to better understand the factors that controlled the distribution and size of CMM resources contained within the mine lease boundary. After constructing a relatively simplistic 3-D geologic model it was apparent that the geology was much more complex than originally anticipated; however the Raven Ridge team estimated there are 253.1 million tonnes of coal beneath the lowermost extent of mining which has the potential to produce 204.1 million cubic meters of gas by the proposed 12-well pilot drainage system. It is estimated that the proposed pilot project could produce enough gas to fuel 8.55 MW power generation facilities to be used by the mine. The capital costs are estimated to be US\$7.7 million with an internal rate of return (IRR) of 16.1 % and a payback period of 6.75 years. Carbon emissions would be reduced by 187,900 tonnes of CO₂e over the project’s 15-year life.

The second report titled “Pre-feasibility Study for Coal Mine Methane Recovery and Utilization at Baganuur Mine, Mongolia” was released in December 2013. The Baganuur coal mine is located 130 kilometers east of Ulaanbaatar. The mine has resources of 600 million tonnes of sub-bituminous coal, and produces approximately 3 million tonnes annually, with plans to increase to six million tonnes annually by 2020. Gas desorption testing demonstrated that methane is present in the coal at depths as shallow as 100 meters and will be released into the atmosphere as surface mining takes place, unless a methane drainage program is adopted by the mine operators. After constructing a relatively simplistic three-dimensional geologic model, it was estimated that the proposed project could produce enough gas to fuel a 5.0 MW power generation facility: the energy produced by this facility would be used by the mine.

The capital costs are estimated to be US\$5.4 million with an IRR of 22.7 % and a payback period of 4.32 years. Carbon emissions would be reduced by 104,500 tonnes of CO₂ equivalent over the project’s 10-year life by using the methane that would otherwise be released by mining.

Mongolian sources also became available. For example, in 2014 the Mineral Resource Authority (MRA), the implementing agency of the Mongolian Government, combined data on coal that were presented in the “The Mineral Resource Authority’s (MRA) Initiative on Coal Seam Methane Gas, Surrounding Difficulties”. According to the study, the Norwest Mine Services company’s study/survey on some areas of the Tavan Tolgoi deposit indicated resources of around 20–30 billion cubic meters in 2007; an Australian company carried out a study/survey on Nalaikh coal mine which showed around 40 billion cubic meters of methane gas discharge in 2010, Kharkhiraa coal basin contains 60–90 billion cubic meters and the Ongi River coal basin contains 40–60 billion cubic meters. In addition, in 2011 Dr. Sc. B. Bayarsaikhan, who was employed at the MRA’s Coal Research Department, calculated the grand total of all 22 coal mines’ methane gas resources to be 68 billion cubic meters (Table 1).

The latest and ongoing research study is being developed by Erdenes Tavan Tolgoi (a subsidiary of “Erdenes Mongol LLC) in cooperation with Kogaz. On 24 February 2014, the Mongolian state-owned company Erdenes Tavan Tolgoi signed a Memorandum of Understanding with Kogas on cooperation for conducting a coal-bed methane and enhanced coal-bed methane survey in the Borteeg block of Tavan Tolgoi coal deposit. The Tavan Tolgoi coal deposit is currently considered as the largest deposit with total resources of 6 billion tonnes of coal, of which, 4.6 billion tonnes is thermal coal and 1.4 billion tonnes is coking coal. The operation of this deposit started recently and currently the coal from this deposit is exported to China after being extracted by the open-pit mining method. Research work on methane has been performed at Borteeg, a mineral exploration licensed site located in the southern part of the deposit, in order to increase its efficiency and to use environmentally friendly pure fuel. In 2014, two boreholes with depths of 783.5 (M-05) and 933 (M-01) meters were drilled for the purpose of investigating coal-bed methane content (Table 2).

This year (2015) test activities were launched in these boreholes to estimate the methane reserves. A preliminary technical and economic feasibility study for CBM development in Tavan Tolgoi, Mongolia, has been performed. The coal resources are limited to 1,000 meters in depth from the surface and a minimum apparent seam thickness of 2.0 meters. The coal resource in the Tavan Tolgoi Coalfield is estimated to be 6,400 million tonnes (to 1,000 meters) and around 6,120 million tonnes are from the major coal seams numbers 7, 10, 14, 15, 16, and 17, at about 300–1,000 meters depth (Table 3).

Total CBM capacity is estimated at approximately 40 million tonnes and the starting CBM production capacity at the well head is estimated at approximately 1 million tonnes/year, and is expected to be available for 20 years. The scope of the process included for this study were:

- Exploration and production;

Table 1: CBM Resources of the Main Coal Deposits of Mongolia

Coal basins	Resource, Million tonnes	CH ₄ content, m ³ /tonnes	CH ₄ resource, million m ³
Nuurst Khotgor	143.3	4.53	715.7
Khar Tarvagatai	19.73	2.41	52.3
Khushuut	88	4.81	467
Zeegt	4.58	3.26	16.4
Mogoingol	4.1	2.55	11.5
Saikhan Ovoo	28.3	6.51	203.2
Uvurchuluut	3.8	1.42	5.9
Bayanteeg	29.7	2.83	92.7
Tevshiingovi	588	2.83	1835.4
Tavantolgoi	6,400	7.65	53,938.1
Shariingol	61.3	2.97	200.9
Nalaikh	58.85	2.97	192.9
Baganuur	511	2.92	1,642.9
Shivee Ovoo	563	2.97	1,845.2
Chandganatal	123	1.84	249.6
Talbulag	81.5	2.69	241.7
Aduunchuluun	241.26	1.42	376.5
Nariin Sukhait	21.84	3.4	81.8
Ulaan Ovoo	53.98	3.68	219
Khuut	87.5	1.84	177.5
Uvdughudag	159.2	1.84	323
Amangol	1,500	3.11	5,150.3
Total	10,771.94		68,039.5

Table 2: M-05 Well, Gas Analysis

Depth (m)	N ₂ (%)	CH ₄ (%)	CO ₂ (%)
363.0~363.4	9	88.8	2.2
570.0~571.0	11.6	84.8	3.5
623.0~623.3	23.2	73.3	3.5
626.5~626.7	68.7	30.4	1
630.0~631.5	3.9	92.1	4.1
635.5~635.7	49.5	48	2.5
654.5~655.6	0.8	93.3	5.8

Table 3: Estimated total CBM Gas Resources in Major Seams of Tavan Tolgoi Coalfield

Seam	Depth, m	Thickness, m	Coal Resource, tonnes	Averaged gas, Nm ³ /tonne	CBM Gas Resource (GIP)*	
					Nm ³	Million tonnes
#7	309.0-318.1	9.1	693,333,333	0.06	41,600,000	0.033
#10	462.1-497.8	35.7	2,720,000,000	11.69	31,796,800,000	24.929
#14	623.2-637.0	13.8	1,028,571,429	12.06	12,404,571,429	9.725
#15	654.1-656.8	2.7	205,714,286	3.06	629,485,714	0.494
#16	691.5-705.5	14	1,066,666,667	5.19	5,536,000,000	4.34
#17	708.1-714.0	5.9	411,428,571	1.63	670,628,571	0.526
Total		81.2	6,125,714,286		51,079,085,714	40.05

Note: * Gas In Place (GIP) is used to calculate CBM gas amount as GIP = Coal resource [tonnes] × Gas [Nm³/tonne].

- Gas processing for each coal seam gas well;
- Central gas processing plant;
- Pipelines and re-compressor stations to transport gas from Tavan Tolgoi to Ulaanbaatar (545 kilometers).

Being at a very early stage, water management and treatment, and the generation of power from the CBM were not included in the scope of the study, which might seem critical. But potential is there, and if the estimated reserve

is approved, there are several opportunities to use methane. One of them is to supply methane to thermal power stations in the capital city by pipelines from the deposit to Ulaanbaatar. This can be translated as 4 million tonnes of methane being supplied annually to meet the demand of power stations with a capacity of 1 GW. The total capacity of Mongolian power plants is 1.05 GW (as D. Zorigt, Minister of Energy, presented at the Coal Mongolia 2015 investment forum). If we use methane domestically, it may

result in significant reduction of air pollution along with introduction of eco-friendly technology. The majority of air pollution in the capital city originates from use of raw coal or oil products, which could be replaced by methane.

In addition, a preliminary economic valuation (developed by the RES Group of the United States at the request of KOGAS) shows that the construction of infrastructure to supply methane to power stations will cost US\$634 million. In this case, it only requires installing an additional gas generator in the existing power stations, allowing them to operate a normal regime. Also, the estimated annual production of gas is 1 million tonnes, with exploration and mining-related drilling costs of US\$52.5 million, costs of US\$53.6 million to construct facilities that will collect gas extracted from boreholes, gas sorting and purification plant costs of US\$20.9 million, gas pumping costs of US\$50.9 million and gas transmission pipeline costs of US\$280 million (Mongolia Tavan Tolgoi CBM Pre-Feasibility Study, Kogas, 2014).

4. Policy Development and Legal Reform

Mongolia is committed to creating an enabling environment for unconventional oil including CBM. Official state policy was approved by the Mongolian parliament in 2012 and 2014. In line with these state policies, the Mongolian parliament approved the new Law on Petroleum in 2014, which has created a convenient environment for conducting exploration, investigation and mining activities in the field of unconventional oil. Therefore, the new regulations on unconventional oil have been approved by the government, and have paved the way to support businesses operating in the shale oil, CBM and coal processing fields. The Petroleum Authority of Mongolia has received over 50 requests on prospecting agreements for unconventional oil over the last two years. There can be a clear sign of business interest in this new field. Also independent law firms have hailed the new law and recognized the step as "...it is another positive step in attracting more investors, foreign and domestic alike, into the petroleum sector."²

To attract more investments, Mongolian policymakers amended its taxation policy, including an exemption of import duty for the first five years.

5. Conclusion

Mongolian methane gas resources are estimated to be 3.2 trillion cubic meters. The new Petroleum Law in Mongolia provides the basis for reasonable regulation of the unconventional oil and gas sectors. In combination with the previous Tax Law, Foreign Investment Law and Company Law, the statutory framework will allow for protection of the economic, social, and environmental resources of Mongolia while encouraging foreign investment. For example, the PAM recently signed two Prospecting Agreements on Coalbed Methane and more contracts are being drawn up. Other alternatives include construction of gas distribution stations (currently there are 11 gas filling stations in Mongolia) providing gas-engine vehicles with fuel. As the reports indicate, the Mongolian CBM projects' presented CBM gas development potentialities in the country due to their reserves and quality. Introduction of world-class coal-bed methane practices in the country would provide customers with cleaner energy sources, while protecting the environment.

References

- "New Source of Energy – Chance of Energy", D. Zorigt, Minister of Energy, "Coal Mongolia 2015" investment forum.
- "Mongolian Geology and Minerals – Volume V, Fossil Fuel material", J. Byamba, Ulaanbaatar 2014
- Noyon Mongolia CBM project, December 2005, Storm Cat Energy Corporation
- Tsaidam Mongolia CBM Project, 23 October 2005, Storm Cat Energy Corporation
- Exploration Drilling & Gas Analysis of CBM in Mongolia Final Report, 5 April 2011, KIGAM
- Pre-feasibility study for coal mine methane recovery and utilization at Nariin Sukhait mine, Mongolia, March 2013
- Pre-feasibility study for coal mine methane recovery and utilization at Baganuur mine, Mongolia, December 2013
- The Mineral Resource Authority (MRA)'s initiative on coal seam methane gas, surrounding difficulties, 2014, Mineral Resource Authority, Coal Department
- Mongolia Tavan Tolgoi CBM Pre-Feasibility Study, 2014, Kogas, RES Group
- Mongolian Mining Journal, October, 2012
- Methane Recovery and Utilization Opportunities, Ulaanbaatar 2009, Mongolian Nature and Environment Consortium.

² http://www.hoganlovells.com/files/Uploads/Documents/Mongolia_revises_its_legal_framework_for_the_petroleum_sector_HKGLIB01_1158667.pdf

モンゴルのメタンガス開発の可能性

エルデネスモンゴル 主任エコノミスト Ch. オトゴチュルー

エルデネスモンゴル 地質・石油・ガス部門開発スペシャリスト R. ボルドエルデネ

(要旨)

1991年以降、モンゴルの天然資源探査は、国内中で活発化し、2005年に最初のコールベッドメタン(CBM)探査事業がストームキャットエネルギー社によって始められ、その後、2010年に韓国ガス社(KOGAS)、2013年にアメリカ環境保護庁などによって行われた。

今日、地質学的な石炭資源は約1500億トンとみられ、全体の3分の2は高品質の褐炭である。原炭の利用が市街地の大気汚染の主な原因となつてはいるものの、モンゴルのエネルギー需要の86.3%は石炭で供給されている。そのため、モンゴルは地球環境変動に取り組みながら、クリーンなエネルギー資源の1つであるCBMを国の主要エネルギー資源とすべく、いくつかの環境保護政策書を作成し導入している。モンゴルのメタンガス資源は3.2兆立方メートルと見積もられており、この規模は世界有数である。本稿で示すように、モンゴルのCBM事業は、埋蔵量と品質の高さから、国のCBMガス開発の可能性を現している。

モンゴルのCBM利用には、長所と短所がある。長所は、

- 比較的埋蔵量が多くカロリー価値が高い(CBM1000立方メートル=石油製品1トン)
- 温室効果ガス排出削減と、天然資源の総合的な利用による大幅な環境的恩恵
- 石油及び天然ガスに比して探査・抽出が経済的に低コストで優れている一方で、探査・生産技術が石油及び天然ガスとほぼ同様
- 液状燃料、合成ガス、肥料、メタノール、アンモニア、ポリマー、溶剤など、化学製品製造のための原材料としてのCBM利用の可能性
- 地下の採掘作業の安全化支援

ガス輸送パイプライン、圧縮ステーション、配水設備、道路網、鉄道など、インフラ整備に対する要求に応えるための資金需要の課題がある。国内への世界規模のCBM導入は、環境を保護しながら、利用者によりクリーンなエネルギー源を提供することにつながる。モンゴルは、新しくできた部門で投資を引き付け、その可能性を利用するための法改正に向けた重要な節目を迎えている。

[英語原稿をERINAにて翻訳]

特集2：「中国の地域政策としての『一帯一路』」にあたって

ERINA 調査研究部研究主任 穆堯芊

「一帯一路」をめぐる日本の研究は、中国の国際戦略として周辺国への影響や日本の対応策を考察する研究が多く、同戦略が打ち出された中国国内の背景に関する分析が少ない。本特集は、国内地域政策の側面から「一帯一路」の意義を検証し、国際戦略であると同時に国内の経済発展戦略の側面も持つことを指摘する。

2013年、習近平国家主席はカザフスタンとインドネシアを訪問し、「シルクロード経済帯」と「21世紀海上シルクロード」の構想を打ち出した。この2大構想は2013年11月の中国共産党第十八期三中全会で採択されたほか、2015年3月に国家発展改革委員会・外交部・商務部の共同署名で「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードを共同で建設することを推進するビジョンと行動」が公表された。この文書は「一帯一路」の時代背景、協力の原則、枠組み、重点、メカニズム、中国各地方の位置づけと中国政府の行動を明示するものであり、「一帯一路」のシンボリックな政策文書となった。

「一帯一路」の主旨は、「経済要素の秩序だった自由な移動、効率の高い資源配置と市場との高度な融合を促進し、関係各国の経済政策との協調の実現を推進し、さらに大きな範囲、高く深いレベルでの地域協力を展開し、共同で開放・包容・均衡・恵みをもたらす地域経済協力の枠組みを推進する」ことである。注目したいのは、「経済要素の自由な移動、効率の高い資源配置と市場との高度な融合」が国際間のみならず、中国国内の地域間においても重要な政策目標であり、この戦略には国内地域間の協調的発展を促す意味も含まれている。

中国の地域政策はこれまで、建国当初の基本建設投資の中西部への重点的配置、三線建設、沿海経済特区の実験、東部沿海地域開発、西部大開発（東北振興・中部崛起）、省レベルの発展戦略の順に展開してきた。いずれも一部の地域を対象とするものであり、全国すべての地域が含まれる総合的な発展戦略はこれまでなかった。「一帯一路」は全国すべての地域を含む初の地域政策であると言え、特定地域を重点に支援するこれまでの地域政策とは異なっている。

いままでの地域発展戦略は特定地域への「特別支援政策」

だったのに対し、「一帯一路」には「国内経済の一体化政策」という性格が強い。交通・エネルギー・通信等のインフラ整備を通じ、先進地域の沿海部と後進地域の内陸部を繋げ、生産要素の自由な移動と効率的な配置を目指している。これによって、沿海地域や大都市を中心にして規模の経済や競争の原理が働き、イノベーションによる成長が期待され、沿線地域への牽引力が強まると予想される。「一帯一路」は「一体化政策」によって国内経済の集中と分散を促す点において、既存の発展戦略と根本的に相違している。

また、効率と平等の観点からみれば、「一帯一路」は市場経済の力を生かし、生産要素の効率的な配置を通じ、沿海地域や大都市を拠点にして内陸地域への分散効果を促すことで、中国経済を力強く牽引していく戦略であると言える。中国の地域政策も効率と平等のどちらにも重点をおくか、そのときの国内外の政治経済状況によって変化してきた。「一帯一路」は集中地域と分散地域との経済的距離を短縮させ、アクセスの利便化を促し、生産要素の自由な移動と効率的な成長を目指しているため、市場の力を発揮しやすい環境整備に重点を置かれている。

以上をまとめると、中国国内から見る「一帯一路」は、全国すべての地域を対象としている国内地域経済の一体化政策で、生産要素の自由な移動と効率的な配置を主旨とし、市場の力を発揮しやすい環境整備に重点を置く経済発展戦略である側面も持つ。注意しておきたいのは、「一帯一路」の国際的意義と国内的意義は矛盾しているものではなく、相互補完的なものである。本特集では、「一帯一路」の中国国内の背景に着目し、地域政策・都市化・地方財政の側面から考察している。

「一帯一路」は、今後どのように実行され、どれぐらいの効果を発揮するかが課題であろう。沿海地域と内陸地域を繋ぐ交通インフラ整備、地域の中心都市と周辺地域との連結、労働力・資金・技術等の生産要素の自由な移動と効率的な配置など、具体的に推進しなければならない課題は多く残されている。「一帯一路」の実施とその効果を見守りたい。

On the Special Feature

Special Feature 2: The “One Belt, One Road” Initiative as a Regional Policy in China

MU, Yaoqian

Associate Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

Regarding Japanese research into the “One Belt, One Road” initiative, there have been many studies considering the impact on neighboring countries as a Chinese international strategy and Japan’s measures in response, but there has been little analysis concerning its background within China where the strategy was worked out. This special feature examines the significance of “One Belt, One Road” from the dimension of China’s domestic regional policy, and points out that at the same time as being an international strategy, it also has a dimension of a domestic economic development strategy.

When President Xi Jinping visited Kazakhstan and Indonesia in 2013, he set out the concepts of the “Silk Road Economic Belt” and “21st-Century Maritime Silk Road”. In addition to these two major concepts being adopted in November 2013 at the Third Plenary Session of the Eighteenth Central Committee of the Communist Party of China, in March 2015, with the joint authorization of the National Development and Reform Commission, the Ministry of Foreign Affairs, and the Ministry of Commerce, the “Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road” was announced. This document presented the historical backdrop of “One Belt, One Road”, the principles for cooperation, the framework, the key points, the mechanisms, the placing of emphasis on the regions of China, and the actions of the Chinese government, and became the symbolic policy document for “One Belt, One Road”.

The main intent of “One Belt, One Road” is: “To promote the orderly free flow of economic factors, the highly efficient allocation of resources and a high level of market integration, to promote the realization of economic policy coordination among the countries concerned, to carry out a large-scale, higher and deeper level of regional cooperation, and jointly to create an open, inclusive, balanced, generalized and preferential regional economic cooperation framework”. What I would like to draw attention to is that the “free flow of economic factors, the highly efficient allocation of resources and a high level of market integration” is not only international interaction, but is also an important policy objective for interregional interaction within China, and the meaning of promoting coordinated development among regions domestically is also included in this strategy.

China’s regional policies have evolved in the order of: the placement of emphasis on the center and west of China which received the basic construction investment at the founding of the People’s Republic; the Third Front Movement; the practical experience of the coastal special

economic zones; the eastern coastal region development; the Great Western Development (the Northeast revitalization and the Rise of the Central Region); and province-level development strategies. All of them take as their target a subset region, and until now there hadn’t been a comprehensive development strategy where all regions nationwide were included. “One Belt, One Road” can be called the first regional strategy to include all regions nationwide, and differs from the regional strategies to date which support specific regions as their focus.

In contrast to the regional development strategies to date which were “specially supported policies” for a specific region, it can be said that “One Belt, One Road” has a strong character of a “policy for integrating the domestic economy”. It aims for the free flow of productive factors and efficient allocation, connecting the coastal areas which are advanced regions to the underdeveloped regions of the interior, via putting in place infrastructure such as transportation, energy and communications. Thereby the economies of scale and the principle of competition centered in the coastal regions and large cities will come into play, growth via innovation is expected, and it is anticipated that the driving force toward the regions along the route will strengthen. “One Belt, One Road”, on the point of promoting the concentration and dispersion of the domestic economy through an “integration policy”, fundamentally differs from the existing development strategies.

Furthermore, viewed from the perspective of efficiency and equality, “One Belt, One Road” will probably be a strategy which will harness the power of the market economy, through the efficient allocation of productive factors will promote a dispersion effect to the interior regions with the coastal regions and large cities as the hubs, and go on powerfully driving China’s economy. China’s regional policy also has changed, whereby depending on the politico-economic situation at home and abroad at that time, emphasis was placed on either efficiency or equality. “One Belt, One Road” will shorten the economic distance between regions of concentration and dispersion, encourage the improving of the ease of access, and because it aims for the free flow of productive factors and efficient growth, emphasis has been placed on putting in place an environment to easily unleash the power of the market.

In summary, it can be said that the “One Belt, One Road” viewed from within China is an integration policy for the domestic regional economies which targets all the regions nationwide, has the intention of the free flow of productive factors and efficient allocation, and possesses the aspect of an economic development strategy that places

emphasis on the putting in place of an environment to easily unleash the power of the market. What I would like to caution is that the international significance and domestic significance of “One Belt, One Road” are not contradictory, but are mutually complementary. In this special feature we have put the background within China of “One Belt, One Road” in the spotlight, and considered it from the aspects of regional policy, urbanization, and local government finances.

At issue will be how “One Belt, One Road” will

subsequently be implemented, and to what extent it will exert its effects. A great many challenges remain which must be specifically pursued, such as: the putting in place of transportation infrastructure linking the coastal with the interior regions; the connecting of regional core cities with the surrounding areas; and the free flow of productive factors and efficient allocation, including labor, funding, and technology. I would like to keep an eye on the implementation of “One Belt, One Road” and its effects.

[Translated by ERINA]

グローバル化4.0、地域協調発展4.0とインダストリー4.0 — 「一带一路」戦略の背景、その本質と鍵となる動力¹ —

中国人民大学地域・都市経済研究所教授 張可雲²

中国人民大学地域・都市経済研究所博士課程 蔡之兵

1. はじめに

ここ数年、中国では地域発展への注目が高まり、2013年から現在に至るまで重要な意味をもつ多くの地域発展戦略³が相次いで提起された。2013年9月と10月、習近平国家主席はカザフスタンとインドネシア訪問期間中、シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードの2大構想をそれぞれ提起し、国際社会からの注目を浴びた。2013年11月12日、中国共産党第十八期三中全会で通過した「中共中央の改革を全面的に深化させる若干の重要な問題に関する決定」では、「シルクロード経済帯と海上シルクロード建設を推進し、全方位において開放の新局面を形成する」ことが提起された。2015年3月28日、國務院の委託により、国家發展改革委員会・外交部・商務部が共同で「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードを共同で建設することを推進するビジョンと行動」(以下、「ビジョンと行動」と省略)を公布した。これは「一带一路」という中国の国際的な影響力を明確に示す戦略構想がすでに実施の段階に入ったことを示している。最初の構想から、戦略の確定、さらに行動の枠組みの決定に至るまで、期間はわずかに2年足らずであり、このことから「一带一路」が中央の政策決定者にとって重要な位置づけにあることがわかる(張2015a)。「ビジョンと行動」は「一带一路」の建設の目的を次のように明確に示している。すなわち、「経済要素の秩序だった自由な移動、効率の高い資源配置と市場との高度な融合を促進し、関係各国の経済政策との協調の実現を推進し、さらに大きな範囲、深いレベルでの地域協力を展開し、共同で開放・包容・均衡・恵みをもたらす地域経済協力の枠組みを推進することを旨としている」。将来的に中国の「一带一路」の戦略が成功裏に実施されれば、ユーラシア大陸で内部の経済関係が密接で、65カ国と44億人に及ぶ巨大な経済帯を形成することになる(羅2014)。これは中国と関係国家の空間的な枠組みを変えるだけでなく、同時に世界経済・政治的な枠組全体に大きな影響をもたらすだろう。

本稿では、「一带一路」をその戦略がおかれている巨視的な空間的背景から考察し、戦略の時代背景・内在的な本質や鍵となる動力について検討する。本稿の構成は以下のとおりである。第2章では、「一带一路」戦略の時代背景を分析し、戦略が担う歴史的な責任について詳細な検討を加える。第3章では戦略の内在的な本質を重点的に検討すると同時に、地域政策の体系的な視点からいかに戦略の実施を確実なものにするのかという点について意見を提起する。第4章では、「一带一路」戦略のなかにある鍵となる動力について分析し、戦略の円滑な推進をいかに保証するのかということを検討し、最後に結論を述べる。

2. 「一带一路」の背景：グローバル化4.0

「一带一路」戦略の提起は決して偶然ではない。中国内部の発展の実際状況からいえば、「一带一路」構想の提起は、中国がさらに国際的な地位と影響力を向上させるつもりだという宣言であり、ひとつの歴史的な必然性がある。グローバル化全体の過程からいえば、中国の「一带一路」戦略の提起は中国それ自体の発展の必要性からだけでなく、さらに重要なのは過去のグローバル化3.0の過程のなかで、第三次グローバル化の波が形成したグローバル統治構造に先天的な欠陥があり、それにより大部分の国家が平等なグローバル経済の発展体系を改めて確立することを希望するようになったからである。そのような状況のなかで、経済規模が現在のグローバル経済システムの規則をつくったアメリカに次ぐ経済体として、中国が「一带一路」の戦略を提起することは同様に歴史的な必然性をもつのである。

(1) 過去三度のグローバル化の歴史と特徴

16世紀から現在に至るまで、全部で3回のグローバル化の波があり、それぞれの波にはそれぞれの特徴があり、それは表1のとおりである。

¹ 本稿の中国語版は鄭州大学学报(哲学社会科学版)、Vol.48、No. 3、2015年5月、pp.87-92にあるが、日本語版の出版について著者と鄭州大学学报の同意を得ている。日本語版掲載にあたり、筆者による若干の修正も加えられている。

² 国家規画専門家委員会委員、北京市行政区画・地域發展研究会会長。

³ 京津冀(北京・天津・河北省)の協同發展、一带一路、長江中下流都市圏、自由貿易区等の戦略がその代表的なものである。

表1 グローバル化1.0から3.0の基本的な状況

グローバル化の潮流	革命的な技術	代表的な国家	主な方法
第一次(グローバル化1.0)	航海技術	ポルトガル等	軍事略奪
第二次(グローバル化2.0)	蒸気機関車技術	イギリス等	軍事植民
第三次(グローバル化3.0)	電力・情報技術	アメリカ等	西方の先進国が主導する世界的な経済・貿易・金融組織等を通じて推進

出典：崔・張(2002)から筆者作成

15世紀以前、通信や交通技術等の後れに制約されて、世界各地は相対的に孤立した状態にあり、グローバル化の歩みは発生していなかった。16世紀にはいつてから、各種技術、とりわけ航海技術の発展につれて、ポルトガル・スペイン・オランダ等のヨーロッパ諸国が新航路の開拓⁴を重視するようになり、新航路が発見された後、ポルトガル・スペイン・オランダ・イギリス・フランス等のヨーロッパ諸国は戦争・略奪や植民地経済を通して、世界のその他の地域と直接経済的なつながりができた。新航路の開拓と初期の植民や略奪は経済グローバル化の萌芽を生み出し、それは初めて本当の意味でのグローバル化の歩みであった。このグローバル化の潮流はポルトガルモデルと呼ぶことができ、その特徴は軍事的な略奪である。第二次グローバル化の歩みはイギリス等の国における2回の産業革命に始まる。イギリス・フランス・アメリカ等の諸国は18～20世紀初期、産業革命を成し遂げた後、植民・拡張がこれらの国家の対外的な主要な手段となった。こうした過程のなかで、世界全体が資本主義列強に分割され、資本主義世界システムが確立、世界市場システムもついに形成された。これが第二次グローバル化の歩みで、グローバル化2.0と言うことができ、イギリスモデルとも呼ぶことができ、その特徴は軍事植民である。20世紀半ば以降、多くの植民地が独立し始め、強大な軍力によって打ち立てられたグローバル経済システムが不安定になり、アメリカを筆頭とする欧米先進諸国がグローバル型の経済・貿易・金融協力の組織を通じて第三次のグローバル化の歩みを推進した。三つの国際的な経済組織、すなわち、GATT⁵・世界銀行・IMFの誕生と発展は経済のグローバル化が無秩序からシステム化・制度化にむけて発展していくことを表し、こうしたグローバル化の潮流をアメリカモデルと呼ぶことができ、その特徴はグローバルなもとの経済・貿易の運営規則が主にアメリカを筆頭とする欧米先進諸国に主導されるというものである。

(2) グローバル化3.0のアプリオリな欠陥とグローバル化4.0への期待

3つのグローバル化の潮流はそれぞれ異なるが、最も大きな共通点は不平等であることである。こうした不平等は、地位の不平等・発展の不平等・利益の不平等等にあらわれている。地位の不平等とは、グローバル化経済活動に参加する過程のなかで、参加者がグローバル経済・貿易等の活動・運用規則を制定する際における権力的な地位の不平等を指しており、発展の不平等とは、発展の過程のなかで、大部分の後発国家が西方先進国によって制定された運用規則⁶に制限されて、発展にも深刻な制約を受けることを指しており、利益の不平等とは、グローバル化経済の活動過程のなかで、参加者が得る利益の差がかなり大きいことを指している。

ポルトガルの略奪モデルとイギリスの植民モデルのもとのグローバル化の過程のなかで、こうした不平等は主に軍事侵略や威嚇によるもので、植民地側はほとんど自主的に利益を持ってなかった。グローバル化のアメリカモデルのなかで、軍事力を発揮して主導する作用は次第に弱まったが、アメリカはこれ以上単純に武力による威嚇で世界の異なる地域間の経済的なつながりを進めることはせず、強大な資本と市場という有利な条件に依拠して、世界市場を運営する基本的な枠組みを設計したり、自国に有益な運営規則を制定することを通じて、グローバルな資源を統合して最大の利益を得るように転じている。しかし、アメリカモデルに代表されるグローバル化3.0も同様に不平等な特徴もっている。同時に、アメリカが現在世界で唯一の超大国であるために、こうした不平等がグローバル化3.0のなかにはっきりとあらわれている。アメリカモデルを支えるグローバル化の枠組みの重要な主体、すなわち米ドルシステムを例にとれば、米ドルが最も重要な世界の貨幣として、アメリカに世界貿易のなかでの優位、強大なコントロール能力をもたらし、グローバル化の歩みのなかで多くの利益を獲得させるだけでなく、アメリカ経済の変動や危機の全世

⁴ 一般的に、ポルトガルのバスコ・ダ・ガマ、スペインのコロンブスやマゼランが新航路開拓の先導者とみなされている。

⁵ GATTはWTOの前身である。

⁶ 後発国家は経済・貿易・金融等の活動に参加するなかで、西洋の先進国が制定した政治・環境・人権等の一連の条件をクリアしなければならない。

界に対する影響も拡大させているのである。こうした単一の利益主体がコントロールするグローバル化の歩みはすべての参加者の利益や要求を同時に満足させることはできず、主導者に対する監督や制約を欠くために、グローバル化全体の歩みが決して安定したものにならず、主導者の部分的な危機が世界全体の危機に変わってしまうことになる。2008年の世界金融危機が世界にもたらしたマイナスの影響が最もよく例証している。

したがって、こうした状況のもと、大多数の国家は新しく、平等とともに利益を得ることを特徴とするグローバル化の管理システムを新しく構築する必要に迫られている。世界経済におけるアメリカの地位が低下し、中国の世界への貢献が絶えず高まっており、それにより中国を含む多くの国家が新しいグローバルな管理システムを求めはじめている。

(3) グローバル化4.0を背景とする「一帯一路」戦略の歴史的な責任

今日、中国はすでに世界第二の経済体となっており、2013年の外貨準備は4万億ドルに近づき、世界の外貨貯蓄の約3分の1を占めるようになった(李2014)。こうした成果は第三次のグローバル化の歩みによるものであるが、欧米の先進諸国が主導する第三のグローバル化の歩みは深刻な不平等をもたらしたため、大多数の国家の地位・発展・利益平等等の面での要求を満足させることができず、同時に後発国家のなかでも実力ある国家、例えばBRICs等は防衛の態度をとり、世界経済全体のシステムが調和的なものではなかった。こうした背景のもとで、中国は「一帯一路」の戦略を提起し、その根本的な目的は平等で互惠、相互に利益がある地域協力の発展モデルで第四次のグローバル化の歩みを推進することとした。こうした考え方は多くの後発諸国の平等な地位への利益追求を満足させ、一部の先進国については同じようにひきつける力をもっている。したがって、「一帯一路」戦略は事実上グローバル化4.0の歩みにおける前線の兵士といえる。中国についていえば、グローバル化4.0の歩みのなかで機先を制し、ひいてはグローバル化4.0を主導したいならば、「一帯一路」戦略の実施を通じて、協力・平等・共同で利益を得るということを中心とする新しい国際関係を創造し、公平・自由・実証的な新型の世界組織をつくり、人民元の国際化への歩みを進めていかなければならない。

まず、協力・平等・共同で利益を得ることを中心とする新しい国際関係の構築は、「一帯一路」の出発点である。アメリカのマーシャル計画と異なり、中国の「一帯一路」戦略は、制度的な準備・規則の制定を通じて、その他の地域の事柄を主導したり、アメリカの覇権的な状況を求めたりするこ

とを目指したものではない(金2015)。「一帯一路」戦略が中国や国境を接する地域の経済発展の速度を速め、地域の一体化への歩みを推進する等の方面でマーシャル計画と似た役割を果たしたとしても、本質的に平等・包括・開放・互恵的なウィン・ウィン協力を中心とする新しい国際関係を構築することを旨としており、マーシャル計画が追求していたアメリカが主導する国際関係を形成したこととは全く異なる。こうした新しい関係は「一帯一路」戦略が順調に推進していくことを確実にし、グローバル化4.0の中心目的は決して揺らぐことなく長期間保たなければならない。

つぎに、公平・自由・実証的な新しい世界レベルの経済・貿易・金融組織の構築は「一帯一路」戦略の重要な担保となり、グローバル化4.0の到来のために基本的な運行原則を固めることができる。現在、世界には三つの世界的な経済組織、すなわちIMF・WTO・世界銀行があるが、それはほとんどアメリカを筆頭とする欧米先進国の集団により主導され、すでにある程度こうした先進諸国が利益を獲得するために、その他の国家をコントロールする主な手段にさえなっており、こうした組織の運営モデルは大多数の国家の利益に合わず、将来的に世界の発展の潮流にも合わない。したがって、「一帯一路」戦略が推進されるなかで、大多数の国家の利益に合わせ、中国がつくり主導している新しい国境・地域を超えた組織、例えばAIIB(アジアインフラ投資銀行)、BRICs銀行等が融資や投資活動に参加することが極めて重要である。これらの新しい組織は将来のグローバル化4.0の歩みに平等・自由・実行可能な経済活動の運営規則を固めていくことになるだろう。

最後に、人民元の国際化は「一帯一路」戦略の重要な目的であり、グローバル化4.0の歩みの主導権を競争する重要な担保でもある。アメリカが長期的に第三のグローバル化の歩みのなかで主導的な地位を維持することができた重要な原因の一つは、米ドルが最も重要な世界貨幣であることによる(程・夏2007)。貨幣のこうした優位にたのみ、アメリカは世界経済の競争のなかで主導権を握ることができただけでなく、国内貨幣政策の調整によって、世界の経済状況に影響を与えることになった。したがって、中国は「一帯一路」戦略を通じて、国境を接する関係国家との貿易や投資活動の基礎にもとづき、人民元による決算への歩みを推進し、人民元の国際的な地位と影響力を次第に向上させていくべきで、そうすることにより人民元の国際化の歩みを実現し、ついには世界経済の全体状況のなかで中国経済の影響力を高め、グローバル化4.0の歩みの主導権のために基礎を固めることになる。

3. 「一帯一路」戦略の内在本質—地域協調発展4.0

中国の歴史をふりかえると、長い農業文明の時代に、中国の強さがかつて全世界に影響を与えたことが容易にみつけられる。2000年余り前の漢代にはすでに、中国から東アジア・中央アジア・西アジア・ヨーロッパやアフリカに通じるルート、すなわちシルクロードができており、このルートは世界経済の交流や文化の伝播等多方面で積極的な役割を果たしてきた。海上シルクロードは、またの名を陶磁器の道とよび、陸上のシルクロードの延長線上にあり、まるで絹の帯のように、世界のそれぞれの海に近い国家と密接につながっていた。歴史のなかで「一帯一路」の盛衰は中国発展の変動を反映している。形式的に「一帯一路」戦略はシルクロードのバージョン2.0のようであるが、歴史が残した要素を引き継ぎつつ、歴史のなかのシルクロード・海上シルクロードに比べると、劇的な変化がある。現在の「一帯一路」は単純な陸上と海上の国際的な往来ルートというだけでなく、歴史の記号を借りて構築したグローバルネットワークである。また、現在は中国のシルクと磁器等の伝統的に有利な製品の輸出とその他の国家の製品や作物の輸入のルートというだけでなく、相互につながることを基礎とした経済・文化・技術・資本・資源等の面で融合した交流のプラットフォームなのである。事実上、「一帯一路」戦略の本質は中国の地域協調発展戦略のバージョン4.0であるが⁷、その地域空間の基準は国家と国家を越えた地域を含み、戦略が代表するのは単なる限られた地域の連絡ルートではなく、歴史的なシルクロードや海上シルクロードの範囲をはるかに越えて構築された、中国が全世界に包摂される地域戦略設計なのである。

(1) 地域協調発展戦略の変遷過程

中国の地域は広大で、地域によって自然資源・地理環境・文化習慣等の面で大きな違いがあり、経済発展の面でも同様に大きな差がある。地域の協調発展を実現することが、中国政府の長期間にわたる地域発展戦略の目標であった。中国の指導者は1950年代から早くも沿海地域と内陸地域の発展の関係をうまく処理する必要があると提起していた(嚴・白2007)。20世紀の半ば以降、中国の地域発展戦略は発展状況の変化によりたえず調整され、経済発展の時期の違いにより、地域戦略の重点も異なる部分があった。地域発展の背景から分析すると、今に至るまでの中国の地域発展戦略の変化は明らかに6つの段階に区分される。すなわち、内陸部建設戦略の段階(1949-1964年)、三線建設戦略の段階(1965-1972年)、

戦略調整の段階(1973-1978年)、沿海発展戦略の段階(1979-1991年)、地域経済協調発展の戦略段階(1992-2006年)、生態文明に配慮した地域経済協調発展戦略⁸の段階(2007年から現在)である(張等2014)。地域の協調発展戦略の目標が明確に提起されたのは1990年代初期である。地域の協調発展の方向性が実際に向かう対象の違いによって、中国の地域協調発展戦略は4つのバージョンに区分することができる。

地域協調発展1.0は、1990年代初めの提起から2004年の地域全体発展戦略の提起までである。すなわち、「第8次五カ年計画」(1991-1995年)時期、沿海発展の必要性を考慮しつづけると同時に、中西部地域に多くのプロジェクトが配置され、国家予算の投資は中西部地域が占める割合が東部沿海地域より明らかに高かった。中国の総合的な経済の実力が次第に向上し、社会主義市場経済の体制改革の目標のモデルが確立していくなかで、中央政府は地域の協調発展を重視しはじめた。1995年9月、「中共中央の国民経済と社会発展のための第9次五カ年計画を制定し、2010年の将来目標に関する意見」では「地域経済の協調的な発展を続け、段階的に地域の発展の格差を縮小する」という地域協調発展の目標が提起され、その目標では次からの五カ年計画にもたびたびとりあげられ、1999年に実施された西部大開発戦略と2002年に実施された東北地域等の旧工業基地振興戦略もすべて地域協調発展戦略である(張2007)。こうした地域協調発展戦略は、地域の突出した問題に向けてそれぞれの解決プランを提起するだけでなく、包括的な解決法を提起するわけではなく、戦略のなかで中国すべての地域に目をむけるものではなかった。過去の地域戦略を分析・総括したうえで、中央政府は2004年、中国の地域協調発展の全体戦略を明確に提起した。これは戦略がバージョン2.0の時代に入るメルクマールとなった。

地域協調発展2.0は、2004年の地域発展全体戦略の提起から、2007年の生態文明の提起までである。すなわち、西部大開発と東北地域等旧工業基地振興戦略措置が提起された後、中国政府は2004年に西部大開発・東北地域等の旧工業基地振興・中部地域勃興の促進・東部地域の率先した発展への支援などの地域発展全体戦略を提起すると同時に、2006年「中共中央・国务院の中部地域勃興を促進することに関する若干の意見」が出され、中国の地域協調発展戦略の主な内容が初歩的に明確にされた。2004年以前、中国の地域協調戦略は中部地域を軽視していたため、全国をカバーする国土計画ではなく、対症療法的な色彩が強かった。2004年、地域協調

⁷ これは西部地域の省だけが「一帯一路」戦略に参加できるということではなく、事実上、国を挙げた戦略として、すべての省が「一帯一路」戦略のなかに含まれる。

⁸ 詳細は張(2013)を参照されたい。

発展の全体戦略が16字でまとめることができるようになった。すなわち、西部開発・東北振興・中部勃興・東部率先、である。これにより、全国の異なる地域が発展の均衡を目指した戦略の枠組みのなかに初めて組み入れられたのである。すべての地域が地域戦略のなかに組み入れられて、この段階の地域協調発展戦略は改善著しかったが、当時の発展段階に制約されて、欠陥もなお明らかであった。つまり、経済発展を重視しすぎて、生態環境の保護を軽視した点である。

地域協調発展3.0は、2007年から2013年までの地域協調発展全体戦略と主体機能区戦略が融合した時期である。すなわち、2007年、中国共産党第十七回全国代表大会で初めて生態文明の建設が提起され、地域協調発展のなかで生態文明の前提を堅持することが求められ、エコロジーと経済的効果が同時に重視されるようになった。これは地域協調発展戦略の内容において重大な調整が生じたことを意味する。生態文明を実現するために、中央政府は地域発展の全体戦略に基づいて主体機能区の戦略を提起した。主体機能区はこれまでになかった新しい概念で、その初出は「中華人民共和国国民経済と社会発展第11次五カ年計画」であり、2007年に出された「国務院の全国主体機能区計画を制定することに関する意見」が主体機能区計画の概念段階から運用段階までを示しており、中国が地域協調発展を追求する歴史のなかで重要な転換点となった。それまでの地域協調発展が強調していたことは、経済発展レベルの均衡であるが、主体機能区計画が強調する点は人と自然が調和した地域協調発展で、過去の単純な経済発展レベルの均衡だけを重視して資源環境保護の欠陥を軽視する状況からの脱却である。地域発展の全体戦略と主体機能区戦略の結合は、エコ文明が必要とする具体的な手順を実現するもので、中国地域協調発展の理念においてさらに一段階質を向上させた。

地域協調発展4.0は、2013年に提起された「一帯一路」戦略を中心とする全方位に向けた開放的な地域経済協調発展戦略に始まる。すなわち、以前の地域協調発展戦略は国内における協調に注目していたが、2013年に「一帯一路」戦略が提起された後、地域協調発展戦略に国際的な視野が生まれた。一方で2008年の世界同時金融危機以降、世界経済・政治レベルで激しい変化がおり、中国周辺の地域、とりわけ東南沿海地域に不確定な要素が増加したこと、もう一方で国内経済・産業や社会発展の構造的な矛盾が突出し、それぞれの複雑な要素が経済発展に大きな圧力をもたらしたことがある。このような局面のもとで、習近平を中心とする新世代

の中央指導者が「一帯一路」戦略を提起し、地域協調発展戦略の対象エリアをユーラシア大陸の多くの国々や地域を含ませ、中国経済の活動空間や配置、範囲を大きく開拓して、中国経済の活動の余地を広げていき、中国経済の持続的な成長と発展のための新しい牽引力をみつけたのである。

上述からわかるように、「一帯一路」戦略は本質的に中国地域協調発展4.0に属する重要な任務であり、中国の地域戦略体系のなかにおける重要な構成部分で、「一帯一路」戦略が一定程度狭隘な国家行政地域の制約を超越したもので、外にむけて中国が周辺地域ないしはすべての国家と相互に利益を享受し、平等に協力する新しい地域協力発展モデルの共同構築を切望している真摯な願いを示すものなのである。

(2)「一帯一路」戦略の実施を保証する地域管理制度の基礎

「ビジョンと行動」は、将来の「一帯一路」の共同構築の原則・思想的枠組み・協力の重点・協力のメカニズム・中国各地の開放の状況等の重点的な問題を明確にしたが、綱領を掲げた指導的な文書にすぎず、このほかにはなお多くの重要な問題、例えばリスク管理の問題、異なる文化交流・交通の問題、協議・運用メカニズム問題などの検討が待たれている。学術界において上記の問題についての研究がかなり充分なされていることを考慮すれば、本稿でこれらの問題をさらに検討するつもりはないが⁹、「一帯一路」の地域戦略の本質から始めて、いかに「一帯一路」戦略の実施効果を保証するかの分析を試みる。地域政策に関連する理論に基づけば、「一帯一路」戦略は「ビジョンと行動」が提起する目標を完全に実現することを必要としており、4つの具体的な運用問題が明確にされる必要がある。第一に、どこが管理するのか、すなわち「一帯一路」の建設はどこが調整するのか？第二に、どこを管理するのか、すなわち「一帯一路」にはどの国家や地域が含まれるのか？第三に、どうやって管理するのか、すなわち、どのような手段で「一帯一路」の建設と発展を促進するのか？第四に、効果について管理するのか、すなわち、どのように「一帯一路」建設の影響と効果を検証するのか、ということである¹⁰。

どこが管理するのかという問題について：「ビジョンと行動」が出される前、中央ではすでに張高麗副総理をリーダーとする「一帯一路」建設工作指導グループが成立していた。しかし、これは国内の調整機構であり、将来的に国際・総合的な調整機構が成立する試みがなされる可能性があり、同時に中国は国際・総合的な調整機構の主導者となる

⁹ 以下の文献を参照されたい。盛・余・岳 (2015)、申・肖 (2014)、張 (2015)、王 (2015)、朱 (2015)。

¹⁰ 「四つの管理」の問題の具体的な内容は張 (2005) ですでに提起しており、正式な記述としては張 (2015b) を参照されたい。

べきである。

どこを管理するのかという問題について：「一帯一路」建設は中国の対外開放の具体的な措置であり、国家戦略である。したがって、どこの省が排除されるのかという問題は存在しない。しかし、「一帯一路」がどこの国家と通じるのかは現在まだ確定することができず、関係する国家の範囲は固定したものではない。建設を進めていくにつれて変化が生じるはずで、これはまさに、中国が公布したのが「ビジョンと行動」であり、「一帯一路」計画ではない要因である。中国の多くのメディアは「ビジョンと行動(vision and initiatives)」を「『一帯一路』計画(planning)」と理解しているが、これは正確ではない。学術的な立場からいえば、「ビジョンと行動」と「計画」は概念が異なる。

どうやって管理するのかという問題について：「ビジョンと行動」は、協力は「政策の意思疎通・設備の連結・順調な貿易・資金の融通・民心が相通すること」を主な内容とし、協力メカニズムと中国各地の対外開放の方向性を提起しているが、具体的な政策ツールはなお明確ではない。中国が主導して建設した「一基一行」(すなわち、シルクロード発展基金とアジアインフラ投資銀行)はまぎれもなく「一帯一路」建設のために金融的な支援を提供するものとなるはずだが、科学的に「一帯一路」建設を推進する政策ツールと確定したわけではなく、なお検討が待たれる重大な課題である。

効果を管理するのかという問題について：現在、「一帯一路」建設について事前評価しかできず、中期・事後の評価作業についてはまだその時期がきていない。こうした重要な行動について、評価メカニズムを確立することは必須だが、「ビジョンと行動」は評価メカニズムの問題について言及していない。「一帯一路」の科学的な評価メカニズムの確立は、将来の主要な任務の一つである。

4. 「一帯一路」戦略の鍵となる動力—中国産業のインダストリー4.0へのレベルアップ

「一帯一路」戦略を推進するには、政府の支援・協力メカニズム・交通インフラ等多方面の条件の調和が必要であるが、長期的にみれば、中国が順調に産業のレベルアップを実現できるかどうか、「一帯一路」戦略の鍵の一つである。これは、地域協力のなかで、産業協力が最も重要な内容であり、異なる国家や地域間で順調に合理的な産業の分業体系を形成することが、地域協力的ないしは地域一体化の歩みを速めるからである。一方では、「一帯一路」の建設は60余りの国家にかかわり、将来的にこれらの国家間の産業分業システムが順調に形成できるかどうか、「一帯一路」戦略の多くの参加者に満足できる利益を得られるかを決定し、同時にこれらの利益

分配は「一帯一路」戦略の順調な実施に影響する。もう一方では、中国が「一帯一路」戦略を実施する根本的な目的は過剰な生産能力を輸出することにあるのではなく、開放的で包括的な「一帯一路」戦略を推進することで発展した共同体、利益共同体、運命共同体を構築することを試みることにある。しかも、経済発展の基本的な枠組みとしての産業システムは異なる国家や地域の経済活動の直接的な交流ルートと作用の対象であると同時に、中国が最大の発展途上国として、その産業発展がそのほかの国家の産業発展に大きな影響をもたらすだろう。したがって、「一帯一路」に関わる国家間の産業のマッチング問題を検討しなければならない。

(1) 「一帯一路」戦略の中国産業構造の将来的な発展に対する条件

「一帯一路」に関わる国家は一部の先進国を含むだけでなく、発展レベルが中国より低い発展途上国も含まれている。中国は世界で最大で発展レベルが最高の発展途上国の一つで、その産業構造の特徴は「一帯一路」建設に参加する国家の産業発展にも大きな影響を与えるはずである。中国の産業構造が発展する第一の大きな特徴は構造が完結していることにある。中国は世界で数少ない完全な工業システムをもつ国家の一つである。このほか、中国の産業発展には低コスト・低技術・参入基準が低いという「三低」の特徴がある。中国は現在すでに大量生産で技術力が高い先端的な設備をもつ能力があるが、ハイテク産業は欧米と比べてまだ完備した生産システムを形成しておらず、多くは単体の製品が存在していて、全体的にみると中国の産業発展の「三低」の特徴がはっきりしていることは否定できない。

中国産業発展の構造の完結性と「三低」の特徴は、中国が「一帯一路」戦略の実施過程のなかで大きな困難やモデルチェンジの圧力にあうことは間違いない。すなわち、一方では、中国の産業構造の完結性ゆえに、そのほかの国家とりわけ未発展の国家がいずれかの産業を主導的なものとして選択しても中国の産業との競争にさらされることになり、もう一方で中国の多くの産業の敷居が低いために、これらの国家が中国の産業競争に入りやすいことになる。事実上、中国は現在の産業発展レベルでいかなる国家と競争することも恐れていない。しかし、中国が「一帯一路」戦略の提案者・主導者として、調和した運命共同体を建設するために産業分業システムである程度譲歩する責任がある一方、中国の産業発展の状況自体も速やかな産業のモデルチェンジとレベルアップを進めることが求められている。中国政府はすでにしっかりとこの点を意識しており、李克強首相は2014年ドイツを訪問したとき、ドイツと人工知能製造業を主要

な協力領域とするインダストリー4.0のレベルでの協力を展開し、中国の産業レベルアップの速度を速める必要があることを提起し、直後の2015年政府工作報告において、「中国製造2025」すなわち中国版のインダストリー4.0の計画を実施することを提起した。これは、中国の最高指導者層が産業のモデルチェンジとレベルアップの「一帯一路」戦略における位置づけと、インダストリー4.0を中国の産業モデルチェンジ・レベルアップの方向と動力として深く明確な認識をもっていることを充分にあらわしている。

(2) インダストリー4.0システムを中国の産業モデルチェンジ・レベルアップを目標とする意義

代表的な変革の技術の違いにそって、18世紀以降の産業発展の歴史と歩みを時系列に区分すると次の4つの段階となる(表2)。

中国は現在、産業全体の発展レベルがインダストリー2.0と3.0のレベルにあると考えられ、4.0にははるか遠いが、これは中国がインダストリー4.0システムを発展の目標にしてはならないという意味ではない。実際に、21世紀の初め、中国政府は早くもデジタル化と工業化の二つを融合させた戦略を提起しており、全体的な配置と戦略的な方向性から分析すると、その戦略はインダストリー4.0概念の雛型と認められるもので、この角度から中国は早くもインダストリー4.0システム建設の基礎的な任務をすでに展開していた。これにより、インダストリー4.0システムを産業のモデルチェンジとレベルアップの目標にすることは、中国の将来の産業発展の正しい方向を示すはずである。

インダストリー4.0システムは製造業等の工業内部の産業を含むだけでなく、実際にはある種の生産理念とモデル

のイノベーションとして、ほとんどすべての産業と関係があり、さらに重要なのは、インダストリー4.0が産業システム全体におけるイノベーションの役割を著しく強調しており、これは中国政府が提起するイノベーションの稼働による発展戦略と図らずも合致することである。インダストリー4.0は、産業システム全体のもので異なる産業間の連携条件や産業チェーン内部の異なる部分の連携のレベルアップを要求し、労働力の能力に対する要求や製品の質に対する要求があらゆる方面から現在の産業システムでレベルアップを進めている。具体的にいえば、インダストリー4.0システムで中国の産業構造のモデルチェンジとレベルアップを推進することを求めることは、次に述べる二つの方面から「一帯一路」戦略に動力を提供する。

第一に、インダストリー4.0システムを産業発展のモデルチェンジの目標とすることで、中国の産業が持続的に発展することを保つことができ、中国の総合的な実力を高めて、「一帯一路」戦略の実施の下支えをすることになる。中国は過去30年余り、発展のモデルが粗放で、低賃金の労働力資本に頼んで、技術的に敷居の低い産業を大いに発展させて、ある程度の市場シェアを得ていた。しかし、経済と社会の発展につれて、中国の人件費が高くなり続け、環境や資源も伝統的な産業発展のモデルが発展の継続を支えることができなくなり、中国は持続可能な発展の条件に合った発展モデルを生み出す必要に迫られている。インダストリー4.0システムは限界生産が理論的に逓減しない知識や人的資本の要素に依拠しており、実際の発展過程で集約型・知能型・高効率型の発展モデルとしてあらわれ、産業の持続可能な発展を保つことにより、国家全体の総合力の向上に確固とした基礎をつくることができ、総合国力の向上が「一帯一路」戦

表2 インダストリー1.0—インダストリー4.0の基本的な状況と特徴

産業システム	基本的な状況	主な特徴
インダストリー1.0	18世紀60年代から19世紀の半ば、水力と蒸気機械が実現した工場機械化はインダストリー1.0ということができ、工業革命の結果、機械生産が手工労働に替わり、経済社会は農業・手工業を基礎とするモデルから工業および機械製造が経済発展をもたらすモデルに転換した。	機械製造時代
インダストリー2.0	19世紀後半から20世紀初期、労働の分業を基礎とする電力製品の大规模生産化はインダストリー2.0ということができ、工業革命は部品生産と製品の組立の分離完成を通して、製品のロットで生産する新しいモデルを開拓した。	電気化・自動化時代
インダストリー3.0	1970年代に始まって現在にまで続く、デジタル・情報技術のアプリケーションによる製造過程のオートメーション化はインダストリー3.0ということができ、機械が次第に人間に替わって作業し、「肉体労働」のかなりの部分に適用可能となるだけでなく、一部の「頭脳労働」も引き受けることを可能にした。	デジタル情報化時代
インダストリー4.0	2010年に始まるインダストリー4.0とは、情報物理システムのインテリジェント化に基づき、人類に人工知能製造を主導とする第四次工業革命に踏み入れさせ、製品の寿命周期や全製造ラインのデータ化および情報通信技術に基づくモジュールの集積が、高度で活発な、個性化した、デジタル化製品とサービスの生産モデルを形成する。	人工知能クリエイティブ・製造時代

出典：丁・李(2014)を整理して筆者作成

略を順調に実施する最大の保証となるのである。

第二に、インダストリー4.0システムの発展は中国の産業と「一帯一路」に関わる国家の産業の相互補完性を高め、それによって「一帯一路」戦略の実施を阻む力を下げることができる。中国の産業は現在、世界産業の発展段階のなかで中の下位の位置にあり、「一帯一路」戦略に関わる大部分の国家も中国より下位の位置あるいはほぼ同じぐらゐの位置にあると考えられる。このような背景のもとで、「一帯一路」戦略を推進すると、中国とそのほかの国家の世界市場およびそれぞれの市場での競争が極めて激しくなると考えられ、中国が提唱する協力とウィン・ウィンの新しい関係をつくることはおそらく難しい。したがって、中国は自身の発展に対する需要や「一帯一路」戦略が構築する新しい国家関係への需要に基づき、インダストリー4.0システムの需要に基づいて自身の産業システムにモデルチェンジとレベルアップを行い、現在すでに多くの発展や進歩の空間がない産業階梯から離れて、産業階梯においてさらに高い位置を目指し、中国やその他の国家間の産業の相互補完度を高めることが、「一帯一路」戦略を進めるうえで立ちどころの障壁を少なくする鍵となる動力なのである。

上述をまとめると、「一帯一路」戦略は中国の現在の産業構造のモデルチェンジとレベルアップが必要であり、しかもインダストリー4.0システムは中国の人的資本が豊富という実際の状況に合うだけでなく、中国の「2化(情報化と工業化)融合」戦略やイノベーション稼働戦略とも緊密に連関しており、中国の将来的な産業のモデルチェンジとレベルアップが正しく選択されてこそ、中国の「一帯一路」戦略の動力となる。

5. 結語

グローバル化3.0の時代において、中国はすでに国際経済協力や競争に参与する有利な状況を形成した。こうした有利な状況と強大な経済への影響力が総合的に作用して、中国が将来グローバル化4.0の主導権のための競争に参与する重要な基礎を形成した。「一帯一路」戦略がこれらの競争の必然的な選択であるのは疑いない。また「一帯一路」建設の全面的な展開は、中国の地域構造、とりわけ西部地域が巨大な発展の活力を発している、中国と「一帯一路」に関わる国家の発展の様相は極めて大きな変化が起きると考えられる。同時に中国の産業構造も「一帯一路」戦略を推進する条件に基づき、徐々にインダストリー4.0の方にレベルアップするようになるだろう。「一帯一路」戦略が順調に実施された後、中国自体の発展が高いレベルに達するようになるだけでなく、チャイナドリームを実現するための基礎を固め、同時

に大多数の沿線国家に現代化した発展レールの上ののせるよう促し、ついには世界経済全体の構成を変えるだろう。

参考文献

- 程恩富・夏暉(2007)「美元覇権：美国掠奪他国財富的重要手段」、『馬克思主義研究』、2007年第12期、pp.28-34
- 崔兆玉・張曉忠(2002)「学术界關於“全球化”階段劃分的若干觀點」、『当代世界与社会主義』、2002年第3期、pp.68-72
- 丁純・李君揚(2014)「德国“工業4.0”：内容、動因与前景及其啓示」、『德国研究』、2014年第4期、pp.49-66
- 金玲(2015)「“一帯一路”：中国的馬歇爾計畫?」、『國際問題研究』、2015年第1期、pp.88-99
- 李楊(2014)「中国外匯儲備的現狀与对策」、『現代經濟信息』、2014年第2期、p.16
- 羅興武(2014)「涉及65国44億人口“一帯一路”帶動半個地球」、『世界博覽』、2014年第24期、pp.23-25
- 申現杰・肖金成(2014)「國際区域經濟合作新形勢与我国“一帯一路”合作戰略」、『宏觀經濟研究』、2014年第11期、pp.30-38
- 盛毅・余海燕・岳朝敏(2015)「關於“一帯一路”戰略內涵、特性及戰略重點綜述」、『經濟体制改革』、2015年第1期、pp.24-29
- 王義桅(2015)「綢繆一帯一路風險」、『中国投資』、2015年第2期、p.12、pp.51-54
- 嚴漢平・白永秀(2007)「我国区域協調發展的困境和路徑」、『經濟學家』、2007年第5期、pp.126-128
- 張可雲(2005)『区域經濟政策』、商務印書館、2005年
- 張可雲(2007)「区域協調發展戰略与泛北部湾区域合作的方向」、『創新』、2007年第2期、pp.26-32
- 張可雲(2013)「生態文明的な地域經濟協調發展戰略：その背景、内容及び政策動向」、『ERINA REPORT』、No.109、2013年1月、pp.5-14
- 張可雲等(2014)『生態文明的区域經濟協調發展戰略研究』、北京大学出版社、2014年
- 張可雲(2015a)「“一帯一路”的國際視野、重點問題与影響展望」、『中国發展觀察』、2015年第4期、pp.15-17
- 張可雲(2015b)「論中国区域經濟新常态」、『区域經濟評論』、2015年第2期、p.2、pp.5-9
- 張曉慧(2015)「解讀“一帯一路”新形勢下境外投資的法律風險管理」、『國際工程与勞務』、2015年第11期、pp.35-36
- 朱雄閔(2015)「“一帯一路”戰略契機中的国家能源安全問題」、『雲南社会科学』、2015年第2期、pp.23-26

[中国語原稿をERINAにて和訳]

Globalization 4.0, Regional Coordinated Development 4.0, and Industry 4.0: The background to the “One Belt, One Road” strategy and its intrinsic nature and critical power¹

ZHANG, Keyun²

Professor, Institute of Regional Economics and Urban Management, Renmin University of China

CAI, Zhibing

Ph.D. Student, Institute of Regional Economics and Urban Management, Renmin University of China

1. Introduction

In recent years in China attention has been rising toward regional development, and from 2013 to the present a great many regional development strategies³ having major significance have been proposed one after another. In September and October 2013, when President Xi Jinping was on visits to Kazakhstan and Indonesia, he proposed the two respective major concepts of the Silk Road economic belt and 21st century maritime Silk Road, and drew attention from international society. In the “Decision of the Central Committee of the Communist Party of China on some Major Issues concerning Comprehensively Deepening Reforms” passed at the Third Plenary Session of the Eighteenth Central Committee of the Communist Party of China on 12 November 2013, it was proposed that “We will ... work hard to build a Silk Road Economic Belt and a Maritime Silk Road, so as to form a new pattern of all-round opening”. On 28 March 2015, on the authorization of the State Council, the National Development and Reform Commission, the Ministry of Foreign Affairs, and the Ministry of Commerce jointly announced the “Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road” (hereinafter abbreviated to “Vision and Actions”). This has shown that the strategic concept which clearly demonstrates China’s international clout of “One Belt, One Road” has already entered the implementation stage. The time period from the initial concept to the defining of the strategy, and then the final decision on the framework for action, was merely a little under two years, and from this fact it can be understood that “One Belt, One Road” has a serious importance for central policymakers (Zhang, 2015a). “Vision and Actions” explicitly shows the goals of the construction of “One Belt, One Road” to be the following: “To promote the orderly free flow of economic factors, the highly efficient allocation of resources and a high level of market integration, to promote the realization of economic policy coordination among the countries concerned, to carry out a large-scale, higher and deeper level of regional cooperation, and jointly to create an open, inclusive, balanced, generalized and preferential regional economic

cooperation framework”. If in the future China’s “One Belt, One Road” strategy is successfully implemented, with the economic relations with the Eurasian interior growing close it will form a huge economic belt reaching 65 countries and 4.4 billion people (Luo, 2014). This will not only change the spatial configuration between China and the nations concerned, but at the same time will also engender an enormous, profound and far-reaching impact on the global economic and political landscape as a whole.

This paper begins with the broad-view spatial background in which the “One Belt, One Road” strategy is located, and the strategy’s temporal background, intrinsic nature, and key driving forces are discussed. This paper is structured as follows. In Section 2 the “One Belt, One Road” strategy’s temporal background is analyzed, and a detailed discussion on the strategy’s historical responsibilities is undertaken. In Section 3, at the same time as a discussion focused on the intrinsic nature of the strategy being made, opinions are offered on how to ensure the implementation of the strategy from a regional policy structural perspective. In Section 4 analysis is carried out on the key driving forces within the “One Belt, One Road” strategy, and discussion is made on how to ensure the smooth progression of the strategy. Lastly conclusions are given.

2. The Background to “One Belt, One Road”: Globalization 4.0

The proposing of the “One Belt, One Road” strategy was no coincidence whatsoever. In terms of the actual situation for the development of China’s interior, the proposing of the “One Belt, One Road” concept is a declaration of China’s intent to further raise its international position and influence, and is a historical inevitability. In terms of the course of globalization in its entirety, China’s proposing of the “One Belt, One Road” strategy is not only because it is a necessity for its own development, but even more importantly, because during the course of Globalization 3.0 in the past there were inherent flaws in the global governance structure which the wave of tertiary globalization had formed, resulting in most countries now

¹ The Chinese-language version of this paper appears in the *Journal of Zhengzhou University: Philosophy and Social Science Edition*, Vol. 48, No. 3, May 2015, pp. 87-92, and we obtained the agreement of the author and the *Journal of Zhengzhou University* regarding the publication of the English-language version. The English version has been updated.

² State Five-Year Guidelines Specialist Committee Member, and; Chairperson of the Beijing City Administrative District Regional Development Research Group.

³ Representative examples are such strategies as the Jingjinji (Beijing-Tianjin-Hebei Province) collaborative development, “One Belt, One Road”, the metropolitan area of the middle and lower reaches of the Yangtze, and free trade zones.

Table 1: The Basic Circumstances for Globalizations 1.0 to 3.0

Globalization Wave	Revolutionary Technology	Representative Countries	Principle Method
Primary (Globalization 1.0)	Navigation Technology	Portugal, etc.	Military Strategy
Secondary (Globalization 2.0)	Steam Engine Technology	Britain, etc.	Military Colonization
Tertiary (Globalization 3.0)	Electrical and Information Technology	United States, etc.	Advancement via Global Economic, Trade, and Financial Organizations, etc., Led by Western Advanced Nations

Source: Compiled by the author from Cui and Zhang (2002).

wanting anew to ensure an equal global economic development structure. In such circumstances, as an economic entity whose economic scale is second to the United States, which created the rules for the current global economic system, China’s proposing of the “One Belt, One Road” strategy has a similar historical inevitability.

1) The History and Characteristics of the Three Past Globalizations

The whole period from the sixteenth century down to the present saw three waves of globalization, and each had its own respective characteristics as shown in Table 1.

Before the fifteenth century communications and transportation technology was backward, each part of the world was relatively isolated, and the path to globalization had not yet emerged. From the beginning of the sixteenth century, with the development of all forms of technology, and navigation technology in particular, European countries such as Portugal, Spain and the Netherlands, focused on the opening⁴ of new seaways, and after the new seaways were discovered, European countries, including Portugal, Spain, the Netherlands, Britain and France, via war and plunder, and colonial economies, were able to achieve direct economic links with other regions of the world. The opening of new seaways and the initial colonies and plundering created the first shoots of economic globalization, and in a real sense this was the starting path for globalization. This wave of globalization can be called the Portuguese model, and its characteristic is military plunder. The secondary path of globalization began with two industrial revolutions in countries such as Britain. After achieving industrial revolutions from the eighteenth century to the early twentieth century, colonies and expansion became the main external method for such countries as Britain, France, and the United States. Amid such a process the whole world was partitioned by the power of capitalism, the capitalist world system was established, and the global market system was finally formed. This secondary globalization path can be called Globalization 2.0, and the British model, and its characteristic is military colonialization. From the middle of the twentieth century

on, many colonies started to become independent, the global economic system which had been created through powerful military force grew unstable, and Western countries, with the United States in the lead, promoted the tertiary path of globalization via global economic, trade and financial cooperation organizations. The birth and development of three international economic organizations, namely GATT,⁵ the World Bank, and the IMF represents the continuing development of economic globalization from disorder toward systemization and institutionalization, and this wave of globalization can be called the US model. As regards its characteristic feature, the global economic and trade management rules are principally led by developed Western countries with the United States in the lead.

2) The a Priori faults of Globalization 3.0 and the Expectations for Globalization 4.0

The three waves of globalization all differ, but their greatest point in common is that they are unequal. This inequality is expressed by inequality in status, inequality in development, and inequality in benefit. Inequality in status, amid the process of involvement in globalized economic activity, denotes an inequality in power status when the participants formulate global economic and trade activities and management rules. Regarding inequality in development, amid the process of development, the majority of late developing nations are restricted by the management rules⁶ formulated by the Western developed nations, and indicates that they suffer a serious constraint to their development. Inequality in benefit, amid the process of globalized economic activities, denotes large disparities in benefit among the participants.

In the process of globalization under the Portuguese plunder model and the British colonial model, such inequality resulted primarily from military invasion and intimidation, and the colonies mostly did not benefit alone. Under the US globalization model, the action of leading by exerting military force has gradually become weaker, and the United States has not promoted economic links among different regions of the world by simple threat of force of arms, but has relied on the favorable conditions of huge

⁴ Generally, Vasco da Gama for Portugal, and Columbus and Magellan for Spain, are considered to have been the leaders in opening new seaways.

⁵ GATT was the predecessor to the WTO.

⁶ Amid the late developing nations participating in economic, trade and financial activities, they have to clear a series of political, environmental and human rights’ conditions which advanced Western countries have formulated.

capital and the market, and via designing basic frameworks to manage the global market, and formulating management rules beneficial to their own country, turned the situation around to get the maximum benefit, consolidating global resources. However, Globalization 3.0 which the US model represents similarly also has an unequal characteristic. At the same time, because the United States is currently the sole superpower in the world, such inequality is clearly shown within Globalization 3.0. If one takes as an example the main agent for the framework of globalization supporting the US model, namely the US dollar system, as the US dollar is the most important currency in the world, it gives the United States the capability of powerful control, and an advantageous position within world trade, and not only allows it to acquire many benefits on the path of globalization, but also expands the impact of changes or crises in the US economy on the whole world. The path of globalization which such a single benefactor controls is not able to satisfy the benefit and demands of all participants at the same time, and because supervision and constraints for the leading actor are lacking, the path of globalization as a whole will never become stable, and a partial crisis for the leading actor will end up changing into a crisis for the whole world. The negative impact which the 2008 global financial crisis had on the world is the best example of that.

Consequently, under such circumstances, it is a necessity for a majority of nations to construct anew a management system for globalization with the characteristics of being new and equal, along with also bringing benefit. The position of the United States in the world economy is declining, China's contribution to the world is increasing unremittingly, and thereby many nations including China have begun demanding a new global management system.

3) The Historical Responsibility of the “One Belt, One Road” Strategy with Globalization 4.0 as a Backdrop

Today, China has already become the world's number two economy, its foreign currency reserves in 2013 were close to US\$4 trillion, and made up approximately one third of the world's foreign currency reserves (Li, 2014). Such results were ones from the tertiary path of globalization, but as the third path of globalization which the Western developed countries led brought about profound inequality, it was unable to satisfy the demands of a majority of nations in terms of equality in status, development and benefit, and at the same time the capable countries among the late developing nations, for example the BRICS, took a defensive stance, and the entire global economic system was not a harmonious one. Against such a backdrop China proposed the “One Belt, One Road” strategy, and its fundamental aim was to promote the path of quartary globalization with a development model for regional cooperation which is equal, mutually beneficial and mutually advantageous. Such thinking satisfies the pursuit of benefit toward the equal status of many late developing nations, and regarding some developed nations has a similar power of attraction. Consequently, the “One Belt, One Road” strategy can be called the de facto vanguard soldier on the path to Globalization 4.0. As for China, on the path to Globalization 4.0, if it preemptively leads Globalization

4.0, it would create new international relations centered on gaining benefit with cooperation, equality and collaboration via the implementation of the “One Belt, One Road” strategy, make a new-style global organization which is fair, free, and real, and China would have to pursue the path toward the internationalization of the renminbi.

First, for the construction of new international relations centered on gaining benefit with cooperation, equality, and collaboration, “One Belt, One Road” is the departure point. Differing from the United States' Marshall Plan, China's “One Belt, One Road” strategy is not one which aims at calling for the hegemonic conditions of the United States, via systematized preparation and formulation of rules, leading other regions' affairs (Jin, 2015). Despite the “One Belt, One Road” strategy speeding up the economic development of China and border regions and playing a role similar to the Marshall Plan in the direction of promoting a path to regional integration, it has a principle of constructing new international relations which are centered on win-win cooperation which is substantively equal, inclusive, open, and mutually beneficial, and differs completely from the formation of the international relations which the United States led with the pursuit of the Marshall Plan. Such new relations will ensure that the “One Belt, One Road” strategy will continue moving forward smoothly, and the central objective of Globalization 4.0 will never falter, and must be maintained over the long term.

Next, the construction of fair, free, and real new world-level economic, trade, and financial organizations will be important guarantees for the “One Belt, One Road” strategy, and will enable the consolidation of the fundamental operating principles for the advent of Globalization 4.0. Currently, there are three global economic organizations in the world, that is the IMF, the WTO, and the World Bank, and as these are mostly led by a group of Western developed nations headed by the United States, such developed countries have already obtained a fair degree of benefit, and they become the main method to control other countries; the management model of such organizations does not accord with the benefit of a majority of countries, and also does not accord with the global development wave of the future. Consequently, amid the “One Belt, One Road” strategy being promoted, and in accordance with the benefit of the majority of nations, it is extremely important that new organizations that cross borders and regions, which China has created and led, for example the AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) and the BRICs bank (New Development Bank), participate in finance and investment activities. These new organizations will come to consolidate the operating rules for the equal, free, and viable economic activity for the future path of Globalization 4.0.

Lastly, the internationalization of the renminbi is an important objective of the “One Belt, One Road” strategy, and is also an important guarantee to compete for the leadership on the path to Globalization 4.0. One of the key causes as to why the United States was able to maintain its leading position on the path of tertiary globalization over the long term was due to the US dollar being the most important global currency (Cheng and Xia, 2007). The

United States, relying on such an advantageous position for its currency, was not only able to keep a grip on the leadership amid global economic competition, but via adjustment of domestic monetary policy came to have influence on the global economic situation. Consequently, China, by means of the “One Belt, One Road” strategy, based on the foundation of trade and investment activities with the neighboring countries concerned, will promote the path to renminbi accounting, and should gradually raise the international status and influence of the renminbi; in so doing China will realize the path of internationalization of the renminbi, finally heighten the economic influence of China in all circumstances of the global economy, and will consolidate the foundations for leadership on the path of Globalization 4.0.

3. The Intrinsic Nature of the “One Belt, One Road” Strategy: Regional Coordinated Development 4.0

Reviewing Chinese history it is easy to find that, in the long era of agricultural civilization, China’s strength and prosperity had once influenced the entire world. As early as the Han Dynasty over two thousand years ago, China had already built a bridge, namely the Silk Road, passing through East Asia, Central Asia, Western Asia, Europe and Africa, and this international channel had multifaceted dynamic effects, including global economic interaction and cultural dissemination. The Maritime Silk Road, also named the China [Ceramic] Road, was an extension of the land Silk Road, and like a silk ribbon closely connected together the countries which were on the periphery of the world’s oceans. Historically, the ups and downs of the “One Belt, One Road” reflect those for China’s development. In terms of form the “One Belt, One Road” strategy resembles a Silk Road Version 2.0, and although the “One Belt, One Road” strategy carries on some elements left over from history, in comparison with the historical Silk Road and Maritime Silk Road there have been dramatic changes. Today’s “One Belt, One Road” is not just a simple land and sea international contact channel, but is a global network of contacts constructed borrowing historical symbols; today’s “One Belt, One Road” is not just a channel for the export of China’s traditionally superior manufactures, such as silk and porcelain, and for the import of other countries manufactures and crops, but is an integrated interactive platform taking interconnectivity as its foundation for such aspects as economics, culture, technology, capital, and resources. Actually, the nature of the “One Belt, One Road” strategy is China’s regional coordinated development strategy Version 4.0,⁷ but the standards for the regional space have included national and cross-border regions, and what the strategy represents is not just a localized regional contact channel, but a regional strategic design far exceeding the scale of the historical Silk Road and Maritime Silk Road, building up China’s amalgamation

with the entire world.

1) The Course of Changes in Regional Coordinated Development Strategy

China’s territory is vast, and by region there are great differences in terms of natural resources, geographic environment, and cultural practices, and in terms of economic development also there are similarly great disparities. The realizing of regional coordinated development was the Chinese government’s long-term regional development strategy objective. As early as the 1950s China’s leaders raised the necessity of skillfully handling the developmental relationship between the coastal and inland regions (Yan and Bai, 2007). Since the middle of the twentieth century, China’s regional development strategy has been constantly adjusted in line with the changes in the economic situation, and at different periods of economic development the focus of regional strategy has differed. Making analysis from the background of regional development, to date the changes in China’s regional development strategy can be clearly divided into six stages: the inland construction strategy stage (1949–1964); the Third Front Movement strategy stage (1965–1972); the strategy adjustment stage (1973–1978); the coastal development strategy stage (1979–1991); the regional economic coordinated development strategy stage (1992–2006); and the Ecological Civilization Regional Economic Coordinated Development Strategy⁸ stage (2007 to the present) (Zhang et al, 2014). Goals for the regional coordinated development strategy were clearly stated at the beginning of the 1990s. China’s regional coordinated development strategy can be divided into four versions, according to the differences in the target toward which the direction for regional coordinated development is actually aimed.

Regional coordinated development 1.0 runs from its proposal at the beginning of the 1990s to the proposal of the 2004 regional overall development strategy: At the time of the “Eighth Five-Year Plan” (1991–1995), at the same time as continuing to give consideration to the necessity of coastal development, many projects were arranged in the center and west, and the share of national budgetary investment which the center and west made up clearly increased compared to the eastern and coastal regions. The true power of China’s overall economy gradually rose, and with the model with the objective of the systemic reform of the socialist market economy continuing to be established, the central government began to lay emphasis on coordinated regional development. In September 1995, in “Some Opinions of the Central Committee of the Communist Party of China on the Ninth Five-Year Plan on the National Economy and Social Development and Long-Range Objectives to the Year 2010”, the objective of regional coordinated development of “continuing regional economic coordinated development and a phased reduction of disparities in development among the regions” was

⁷ This is not a case where only the western provinces are able to participate in the “One Belt, One Road” strategy, but in fact, as a strategy created by the nation, all provinces are included within the “One Belt, One Road” strategy.

⁸ For more details please see Zhang (2013).

raised, and that objective was repeatedly brought up in subsequent five-year plans, and there were the regional coordinated development strategies of the Western Region Development Strategy implemented in 1999, and the Strategy of Revitalizing the Old Industrial Bases Including Northeast China implemented in 2002 (Zhang, 2007). Such regional coordinated development strategies, in just raising respective plans for resolving the problems which are prominent in the regions, are not by reason of proposing comprehensive solution methods and do not pay attention to all of China's regions within the strategies. In analyzing and reviewing the past regional strategies, the central government clearly proposed a regional coordinated development strategy for the whole of China in 2004. This strategy marked the entry into the Version 2.0 period.

Regional coordinated development 2.0 ran from the 2004 raising of the overall regional development strategy to the 2007 raising of Ecological Civilization. That is, after the measures of the western development and the Strategy of Revitalizing the Old Industrial Bases Including Northeast China were raised, in 2004 the Chinese government simultaneously raised the overall regional development strategy, including the Great Western Development Strategy, the Revitalizing of the Old Industrial Bases Including Northeast China, the Promoting of the Rise of the Central Region, and support for development led by the eastern region, "Some Opinions of the Central Committee of the Communist Party of China and the State Council on Promoting the Rise of the Central Region" was issued in 2006, and the main content of China's regional coordinated development strategy was clarified in rudimentary form. Prior to 2004, as China's regional coordinated strategy disregarded the central region, and was not a plan covering the whole country, it was redolent of a stop-gap measure. In 2004 the overall strategy for regional coordinated development was able to be summarized with four phrases (16 Chinese characters in total): the western development, the Northeast revitalization, the rise of the center, and the eastern initiative. Through these, there was the first incorporation within a strategic framework that aimed at a balance of development among the different regions of the whole country. All regions have been incorporated within the regional strategy, and while for this phase of the regional coordinated development strategy the improvement was notable, the development stage at that time was constrained, and flaws were also obvious: that is, too much emphasis was placed on economic development, and protection of the ecological environment was neglected.

Regional coordinated development 3.0 is the period from 2007 to 2013, which integrated the regional coordinated development overall strategy and the Principle Functional Districts strategy. Namely, the construction of Ecological Civilization was first raised at the 17th National Congress of the Communist Party of China in 2007, and adherence to making Ecological Civilization a precondition within regional coordinated development was called for, and ecology and economic results came to be emphasized simultaneously. This signifies that a major adjustment occurred in the content of the regional coordinated development strategy. In order to realize Ecological Civilization, the central government raised the Principle

Functional Districts strategy based on the regional development overall strategy. The Principle Functional Districts are a new concept which hadn't existed before, and first appeared in the "11th Five-Year Program on National Economic and Social Development of the People's Republic of China". The "Opinions of the State Council on the Preparation of the National Principle Functional Districts Program" which was issued in 2007 showed the stages from the concept of the Principle Functional Districts Program to its operation, and became an important turning point in China's history of pursuing regional coordinated development. What the regional coordinated development had emphasized up to that point was a balance in the level of economic development, but the point which the Principle Functional Districts Program emphasizes is a regional coordinated development with people and nature in harmony, and is a departure from the past situation emphasizing a balance in the level of economic development only, and neglecting the flaws in the protection of resources and the environment. The coupling of the overall strategy for regional development and the Principle Functional Districts strategy is something for realizing the concrete means which are taken as necessary for Ecological Civilization, and raised a higher level of quality for the ideal of China's regional coordinated development.

Regional coordinated development 4.0 began with the all-round-opening regional economic coordinated development strategy, centered on the "One Belt, One Road" strategy which was raised in 2013. That is, while prior regional coordinated development strategy focused on domestic coordination, after the "One Belt, One Road" strategy was raised in 2013, an international perspective on regional coordinated development strategy became possible. On the one hand, after the world financial crisis of 2008 intense changes occurred at the global economic and political levels, with the uncertain factors increasing for China's peripheral regions, and the southeast coastal region in particular; on the other hand structural contradictions in the domestic economy and industry and social development became prominent, and the respective complex factors put great pressure on economic development. In such a situation, the new generation of the central leadership centered around Xi Jinping raised the "One Belt, One Road" strategy, included many Eurasian countries and regions as the target level for the regional coordinated development strategy, greatly opened up the space, placement and range for China's economic activity, continued to broaden the room for China's economic activity, and found a new driving force for the sustainable growth and development of China's economy.

As can be understood from the above, the "One Belt, One Road" strategy is an important task intrinsically belonging to China's regional coordinated development 4.0, and being an important constituent part within China's regional strategy system, the "One Belt, One Road" strategy is something which transcends the restrictions of the somewhat confined national administrative regions, and aiming outward China will enjoy reciprocal benefits with the peripheral regions or all the nations, and it demonstrates the sincere wish of desiring collaborative construction of a new regional cooperative development model with equal

cooperation.

2) The Foundations of a Regional Management System to Ensure the Implementation of the “One Belt, One Road” Strategy

The “Vision and Actions” made clear the future key issues for the “One Belt, One Road”, including the principles for collaborative construction, the philosophical framework, the key points for cooperation, the mechanisms for cooperation, and the situation of the opening-up of the various regions of China, but is no more than a guidance document carrying a mission statement, and other than that examination is still awaited of many key issues, including for example the risk management issue, the issue of differing cultural interchange and intercourse, and the issue of mechanisms for discussion and operations. Considering the fact that the research is quite sufficient on the above-mentioned issues in the academic world, we don’t intend to investigate these issues further in this paper,⁹ but beginning from the intrinsic nature of the “One Belt, One Road” regional strategy we will attempt an analysis as to how to ensure the implementation effects of the “One Belt, One Road” strategy. According to the related theory for regional policy, the “One Belt, One Road” strategy necessitates the complete realization of the objectives raised in the “Vision and Actions”, and it is necessary for the four concrete operational issues to be made explicit. First, who will administer it? That is, which branch will coordinate the “One Belt, One Road” construction? Second, whom will they administer? That is, which nations and regions will “One Belt, One Road” encompass? Third, how to administer it? That is, what methods to adopt for promoting the construction and development of the “One Belt, One Road”? Fourth, administer the effects? That is, how to evaluate the impact and effects of the construction of the “One Belt, One Road”?¹⁰

Regarding the issue of who will administer it: before the “Vision and Actions” was issued, the center had already established a “One Belt, One Road” construction work leading group, with Vice Premier Zhang Gaoli at its head. However, this is a domestic coordination institution, and in the future it will be possible to attempt to establish an international comprehensive coordination institution, and at the same time China should strive to lead the international comprehensive coordination institution.

Regarding the issue of whom they will administer: the “One Belt, One Road” construction is a specific measure for opening China up to the outside world, and a national strategy. Consequently there is no problem as to which provinces would be left out. However, it is currently not yet possible to determine which countries “One Belt, One Road” is to connect, and furthermore the range of countries involved is not fixed. Change is certain to occur as construction continues to progress, and the cause of this is the “Vision and Actions” which China announced, and not the “One Belt, One Road” planning. Many media in China

understand “Vision and Actions” as “One Belt, One Road” planning, but this is not correct. From an academic viewpoint, “Vision and Actions” and “planning” are two different concepts.

Regarding the issue of how to administer it: the “Vision and Actions” proposed that cooperation took “policy linking, facility connecting, trade flow, capital circulation, and interlinking of popular sentiment as its main content”, and has proposed cooperation mechanisms and the direction for opening to the outside world of all China’s regions, but the specific policy instruments are not yet fully clear. The “One Fund, One Bank” (namely, the Silk Road Development Fund and the Asian Infrastructure Investment Bank), which China led and established, undoubtedly will provide financial support for the construction of “One Belt, One Road”, but a policy instrument for the scientific determination of the promotion of the “One Belt, One Road” construction remains a major issue awaiting study.

Regarding the issue of administering the effects: currently they can only evaluate the “One Belt, One Road” construction in advance, and the time has not yet arrived concerning the mid-term and after-the-fact evaluation work. For such a major activity it is essential to establish evaluation mechanisms, but the “Vision and Actions” does not mention the issue of evaluation mechanisms. Establishing scientific evaluation mechanisms for the “One Belt, One Road” is one of the key work focuses for the future.

4. The Key Driving Forces within the “One Belt, One Road” Strategy: The Upgrading of Chinese Industry to Industry 4.0

In order to promote the “One Belt, One Road” strategy, the harmonization of many conditions is necessary, including government support, cooperation mechanisms, and transport infrastructure, but taking the long-term view, as to whether China will be able to realize smoothly the upgrading of its industry is one of the keys to the “One Belt, One Road” strategy. This is because industrial cooperation is the most important content within regional cooperation, and the smooth forming of relationships with a rational industrial division of labor among the differing nations and regions will accelerate the pace of regional cooperation or regional integration. On the one hand the construction of “One Belt, One Road” involves sixty-odd nations, and as to whether in the future the system of the industrial division of labor among these nations can be formed smoothly will determine whether the benefit can be obtained which will be able to satisfy the many participants in the “One Belt, One Road” strategy, and at the same time the sharing of these benefits will influence the smooth implementation of the “One Belt, One Road” strategy. On the other hand the fundamental objective of China implementing the “One Belt, One Road” strategy does not lie in the exporting of productive overcapacity, but lies in attempting the construction of a developed community, a

⁹ Please refer to the following papers: Sheng, Yu, and Yue (2015); Shen and Xiao (2014); Zhang (2015); Wang (2015); and Zhu (2015).

¹⁰ The specific content of the “four administration” issues has already been raised in Zhang (2005), and for an authoritative description please refer to Zhang (2015b).

community of interest and a common destiny through the promotion of an open, comprehensive “One Belt, One Road” strategy. In addition, at the same time as the industrial system, as the basic framework for economic development, being the target of the work on a route of direct interchange for economic activity among the different nations and regions, with China being the biggest developing country, its industrial development will have a huge influence on other nations’ industrial development. Consequently examination must be made of the problem of matching industries among the nations concerned with “One Belt, One Road”.

1) Conditions for the Future Development of China’s Industrial Structure with the “One Belt, One Road” Strategy

The countries which the “One Belt, One Road” involves not only include in part developed countries, but also include developing nations whose level of development is lower than China’s. China, being the largest and one of the world’s developing countries with the highest level of development, has a characteristic industrial structure which must have a great influence on the industrial development of the nations participating in the construction of “One Belt, One Road”. The largest characteristic feature which China’s industrial structure has developed is that the structure has been completed. China is one of the few countries in the world which has a complete industrial system. Moreover, China’s industrial development has the characteristic feature of the “three lows”: low cost, low-tech, and low threshold. For China there is currently already the capability of having high-technology advanced equipment in large-scale production, but in comparison with the West has not yet formed complete production systems for high-tech industries, many stand-alone products exist, and viewed overall it cannot be denied that the characteristics of the “three lows” of China’s industrial development are clear.

As regards the completeness of China’s industrial development structure and the characteristics of the “three lows”, there is no doubt that China is facing great difficulties and pressure for a model change in the implementation process for the “One Belt, One Road” strategy. That is, on the one hand, with the completeness of China’s industrial structure, whichever industry other countries, and in particular undeveloped countries, choose as their leading industry, it will be faced with competition with Chinese industry; on the other hand as the threshold of many of China’s industries is low, it is easy for these nations to enter China’s industrial competition. In fact, China is not afraid of competing with any nation at the current industrial development level. However, with China as the proponent and leader of the “One Belt, One Road” strategy, while there is a responsibility to make some concessions with an industrial division of labor system in order to build a harmonious common destiny, it is required that China’s industrial development situation itself advances a prompt industrial model change and upgrading. The Chinese government is already firmly aware of this point. When Premier Li Keqiang visited Germany in 2014, he developed cooperation with Germany at the level of Industry 4.0, taking artificial-intelligence manufacturing as the main area for cooperation, and raised the need to

increase the speed of the upgrading of the level of China’s industry. Immediately afterwards in the *2015 Report on the Work of the Government* he raised the “Made in China 2025” strategy, that is, the planned implementing of the Chinese version of Industry 4.0. With China’s highest stratum of leaders rating this as a change in industrial model and an upgrading of the “One Belt, One Road” strategy, they showed fully the profound and distinct recognition of the direction and driving force for a change and upgrading in China’s industrial model as Industry 4.0.

2) The Significance of Making an Industry 4.0 System an Objective for China’s Change and Upgrading of Industrial Model

In accordance with the differences in the representative transformation of technology, the path of the history of industrial development since the eighteenth century can be divided into a time series of the following four phases (Table 2).

China is currently at an overall industrial development level of Industry 2.0 and Industry 3.0, and Industry 4.0 is much farther off, but that doesn’t mean that China cannot have an objective of the development of an Industry 4.0 system. Actually, as early as the beginning of the twenty-first century the Chinese government proposed a strategy which fused both digitalization and industrialization, and making analysis from the overall arrangement and strategic direction, the strategy is one which recognizes the Industry 4.0 concept model, and from this perspective China had early on already developed the fundamental tasks for the construction of the Industry 4.0 system. Via this, making the Industry 4.0 system the objective of industrial model change and upgrading should show the correct direction for China’s future industrial development.

The Industry 4.0 system not only includes the industries within those such as manufacturing, but in fact, as a kind of production philosophy and model innovation, it relates to almost all industries, and what is more important, Industry 4.0 very strongly emphasizes the role of innovation in the industrial system as a whole, and this coincidentally matches the development strategy via the innovation operation which the Chinese government raises. Industry 4.0 has moved forward the upgrading to the current industrial system from the aspects of the conditions for links among industries which are different under the industrial system as a whole, the upgrading of part of the links which differ within the industrial chain, and the demand for workforce capacity and the quality of manufactured goods. More specifically, regarding the requirement of promoting a model change and upgrading of China’s industrial structure in the Industry 4.0 system we raise the driving forces toward “One Belt, One Road” from two directions, as mentioned below.

First, taking the Industry 4.0 system as an objective of a model change of industrial development, it is possible to maintain Chinese industry’s sustainable development, heightening China’s overall power, and underpinning the implementation of the “One Belt, One Road” strategy. Over the last 30-odd years China’s development model has been extensive, depending on low-wage labor capital, largely developing industry of a low technological threshold, and

Table 2: The Basic Circumstances and Characteristics from Industry 1.0 to Industry 4.0

Industry System	Basic Circumstances	Main Characteristics
Industry 1.0	From the 1760s to the middle of the nineteenth century, the factory mechanization which water- and steam-powered machines realized can be called Industry 1.0, and the result of this industrial revolution was that machine production replaced production by hand, and in economic and societal terms there was a transformation from a model taking agriculture and handicrafts as its basis, to a model with industry and machine manufacturing bringing about economic development	Machine Manufacturing Era
Industry 2.0	From the middle of the nineteenth century to the beginning of the twentieth century, the large-scale production of electrical goods which had the division of labor as its basis can be called Industry 2.0, and for the industrial revolution, via the completion of the separation of component production and assembly of manufactured goods, there was the cultivation of a new model of mass-producing goods	Electrification and Automation Era
Industry 3.0	Continuing from the 1970s to the present, the automation of manufacturing processes via the application of digital and information technologies can be called Industry 3.0, and with machines gradually replacing humans and doing the work, it has not only been applicable to a considerable proportion of “physical labor” but has also been able to take on a portion of “mental labor”	Digital and Information Era
Industry 4.0	Industry 4.0, beginning in 2010, and based on the making physical information systems intelligent, has taken people into the quartary industrial revolution led by manufacturing by artificial intelligence; the putting together of modules based on the lifespan of manufactured goods, the use of data on all manufacturing lines, and information and communication technology will form highly dynamic, individualized, digitalized manufactures and service industry models	Artificial-Intelligence Creativity and Manufacturing Era

Source: Compiled by the author, summarizing Ding and Li (2014).

has gained a certain market share. However, as the economy and society develop, China’s labor costs continue to rise, in terms of the environment and resources also it becomes impossible for the traditional industrial development model to support the continuation of development, and China is being pressed by the necessity of creating a development model that meets the conditions of sustainable development. The Industry 4.0 system relies on the factors of knowledge and human capital, which marginal production theoretically will not decrease; it appears as an intensive, wise, and highly efficient development model in the actual development process, and via maintaining the sustainable development of industry it is possible to create a robust foundation for the improvement of the comprehensive strength of the entire nation, and the improvement of comprehensive national strength becomes the greatest guarantee for smoothly implementing the “One Belt, One Road” strategy.

Second, the development of the Industry 4.0 system can heighten China’s industry and the mutual complementarity of the nation’s industries involved in the “One Belt, One Road” strategy, and through that can lessen the forces hindering the implementation of the “One Belt, One Road” strategy. China’s industry is currently positioned below the middle of the development stage for global industry, and the majority of the nations which the “One Belt, One Road” strategy will involve are positioned either below China or at almost the same position. Against such a backdrop, when promoting the “One Belt, One Road” strategy the competition for China and the other nations in the global market and each individual market will grow extremely

fierce, and the creation of a new win-win relationship of cooperation which China advocates will probably be difficult. Consequently, based on the demand for its own development and the demand for new national relations which the “One Belt, One Road” strategy will build, China should undertake a model change and upgrading of its own industrial system based on the demand for the Industry 4.0 system, move away from the current stage of industry which already has no room for a lot of development and progress, aim at a higher position for its grade of industry, and the heightening of the degree of mutual complementarity among the industries of China and other nations is a force that will be key for reducing the number of obstacles standing in the way of advancing the “One Belt, One Road” strategy.

Summarizing the above, for the “One Belt, One Road” strategy a model change and upgrading of China’s current industrial structure are necessary, in addition the Industry 4.0 system will not only be in line with the actual situation of China’s surge in labor costs and abundance of human capital, but is also closely related to China’s “Integration of Informatization and Industrialization” strategy and innovation-driven strategy, is the right choice of model change and upgrading for future Chinese industry, and will become a driving force for China’s “One Belt, One Road” strategy.

5. Conclusion

In the Globalization 3.0 era, China has already formed an advantageous situation for participating in international economic cooperation and competition. This advantageous situation and the impact of the strong economy have acted

comprehensively, and China has formed an important foundation for participation in the competition for the right to lead the future Globalization 4.0. There is no doubt that the “One Belt, One Road” strategy is the inevitable choice for that competition. In addition, regarding the overall “One Belt, One Road” construction, China’s regional structure, and particularly the western region, is giving rise to massive development activity, and extremely large changes must occur for the development of China and the nations involved in “One Belt, One Road”. At the same time, based on the conditions for promoting the “One Belt, One Road” strategy, China’s industrial structure will probably gradually upgrade toward Industry 4.0. After the “One Belt, One Road” strategy has been smoothly implemented, China’s own development will not only be able to attain a high level, but also consolidate the foundations for realizing the Chinese Dream, at the same time encourage many nations along the route to get on the track of modernized development, and eventually change the economic structure of the entire world.

References

- CHENG, Enfu, and XIA, Hui (2007), “Meiyuan baquan: Meiguo lüeduo taguo caifu de zhongyao shouduan” [US Dollar Hegemony: An important means for the US to plunder other countries’ wealth], *Makesizhuyi Yanjiu [Marxism Studies]*, 2007, Issue No. 12, pp. 28–34 [in Chinese]
- CUI, Zhaoyu, and ZHANG, Xiaozhong (2002), “Xueshujie guanyu ‘quanqihua’ jieduan huafen de ruogan guandian” [A Number of Academic Viewpoints relating to the Differentiation of “Globalization” Stages], *Dangdai shijie yu shehuizhuyi [The Contemporary World and Socialism]*, 2002, Issue No. 3, pp. 68–72 [in Chinese]
- DING, Chun, and LI, Junyang (2014), “Deguo ‘gongye 4.0’: neirong, dongyin yu qianjing jiqi qishi” [Germany’s “Industry 4.0”: The content, motives, prospects and its inspiration], *Deguo Yanjiu [German Studies]*, 2014, Issue No. 4, pp. 49–66 [in Chinese]
- JIN, Ling (2015), “‘Yidai yilu’: Zhongguo de Maxie’er jihua?” [“One Belt, One Road”: China’s Marshall Plan?], *Guoji Wenti Yanjiu [International Studies]*, 2015, Issue No.1, pp. 88–99 [in Chinese]
- LI, Yang (2014), “Zhongguo waihui chubei de xianzhuang yu duice” [The Current Situation and Measures for China’s Foreign Exchange Reserves], *Xiandai Jingji Xinxin [Modern Economic Information]*, 2014, Issue No. 2, p. 16 [in Chinese]
- LUO, Xingwu (2014), “Sheji 65 guo 44 yi renkou ‘yidai yilu’ daidong ban ge diqu” [“One Belt, One Road” which Reaches 65 Countries and 4.4 Billion People Spurs on Half the World], *Shijie Bolan [World Vision]*, 2014, Issue No. 24, pp. 23–25 [in Chinese]
- SHEN, Xianjie, and XIAO, Jincheng (2014), “Guoji quyu jingji hezuo xin xingshi yu woguo ‘yidai yilu’ hezuo zhanlüe” [The New International Regional Economic Cooperation Situation and China’s “One Belt, One Road” Cooperation Strategy], *Hongguan Jingji Yanjiu [Macro-economic Research]*, 2014, Issue No. 11, pp. 30–38 [in Chinese]
- SHENG, Yi, YU, Haiyan, and YUE, Chaomin (2015), “Guanyu ‘yidai yilu’ zhanlüe neihan, texing ji zhanlüe zhongdian zongshu” [A Summary of the “One Belt, One Road” Strategy’s Intent, Characteristic Features and Key Points], *Jingji Tizhi Gaige [Economic System Reform]*, 2015, Issue No. 1, pp. 24–29 [in Chinese]
- WANG, Yiwei (2015), “Choumou yidai yilu fengxian” [Fix the One Belt, One Road Risks], *Zhongguo Touzi [China Investment]*, 2015, Issue No. 2, pp. 12, 51–54 [in Chinese]
- YAN, Hanping, and BAI, Yongxiu (2007), “Woguo quyu xietiao fazhan de kunjing he lujing” [The Difficulties and Paths for China’s Regional Coordinated Development], *Jingjixuejia [Economist]*, 2007, Issue No. 5, pp. 126–128 [in Chinese]
- ZHANG, Keyun (2005), *Quyu jingji zhengce [Regional Economic Policy]*, Shangwu Yinshuguan [The Commercial Press], 2005 [in Chinese]
- ZHANG, Keyun (2007), “Quyu xietiao fazhan zhanlüe yu fan-Beibu Wan quyu hezuo de fangxiang” [The Regional Coordinated Development Strategy and the Direction for Pan-Beibu Gulf Cooperation], *Chuangxin [Innovation]*, 2007, Issue No. 2, pp. 26–32 [in Chinese]
- ZHANG, Keyun (2013), “The Ecological Civilization Regional Economic Coordinated Development Strategy: The background, content and policy direction thereof”, *ERINA Report*, No. 109, January 2013, pp. 5–14 [in Japanese; Summary in English]
- ZHANG, Keyun et al (2014), *Shengtai wenming de quyu jingji xietiao fazhan zhanlüe yanjiu [A Study on the Ecological Civilization Regional Economic Coordinated Development Strategy]*, Peking University Press, 2014 [in Chinese]
- ZHANG, Keyun (2015a), “‘Yidai yilu’ de guoji shiye, zhongdian wenti yu yingxiang zhanwang” [The International Perspective, Key Problems and Prospects for Influence of the “One Belt, One Road”], *Zhongguo Fazhan Guancha [China Development Survey]*, 2015, Issue No. 4, pp. 15–17 [in Chinese]
- ZHANG, Keyun (2015b), “Lun Zhongguo quyu jingji xin changtai” [On the New Norm of China’s Regional Economies], *Quyu Jingji Pinglun [Regional Economic Review]*, 2015, Issue No. 2, pp. 2, 5–9 [in Chinese]
- ZHANG, Xiaohui (2015), “Jiedu ‘yidai yilu’ xin xingshi xia jingwai touzi de falü fengxian guanli” [Deciphering the Legal Management of the Risks for Foreign Investment in the New “One Belt, One Road” Situation], *Guoji Gongcheng yu Laowu [International Engineering and Services]*, 2015, Issue No. 11, pp. 35–36 [in Chinese]
- ZHU, Xiongguan (2015), “‘Yidai yilu’ zhanlüe qiji zhong de guojia nengyuan anquan wenti” [The National Energy Security Issues at the Juncture of the “One Belt, One Road” Strategy], *Yunnan Shehuikexue [Yunnan Social Science]*, 2015, Issue No. 2, pp. 23–26 [in Chinese]

[Translated by ERINA]

「一帯一路」は内陸部を發展させられるか？ - 重慶を事例に -¹

大東文化大学国際関係学部教授 岡本信広

1. はじめに

周知のように、習近平は2013年9月カザフスタンで「シルクロード経済帯」、10月にはインドネシアで「21世紀の海のシルクロード」の建設を提案した。この二つの提案は合わせて「一帯一路」と呼ばれている。

「一帯一路」とは、①中国西部から中央アジアを経由してヨーロッパにつながる「シルクロード経済帯」(一帯)と、②中国沿岸部から東南アジア、インド、アラビア半島の沿岸部、アフリカ東岸を結ぶ「21世紀の海のシルクロード」(一路)の二つの地域で、交通インフラ整備、貿易促進、資金の往来を促進していこうという提案である。ある種非現実的な構想のようにみえるが、具体的な目標を高速鉄道の建設など対象地域の物流ルートの發展に置いている。

図1 「一帯一路」のイメージ図



(出所)筆者作成

図1にみられるように「一帯一路」は中国とその西側の国々との経済関係を強化しようとする構想であるため、一般に中国の対外開放戦略の一環として見られることが多い。一方で、この構想は国内の地域開発にも配慮がなされているが、この点について触れられている文献は少ない。

そこで、本稿では「一帯一路」の国内地域政策の一面をクローズアップし、内陸部の重慶を事例に、「一帯一路」戦略に

よって国内地域はどのような發展を目指すことが可能か、物流と産業集積の状況から述べてみようと思う。

2. 「一帯一路」戦略

2.1 「一帯一路」をどうとらえるか？

「一帯一路」戦略は中国の国際外交戦略として見られることが多いとあってよい。とくに最初は中国版マーシャルプラン²として取り上げられることもあった(金2015)。というのも中国国内でも林毅夫が2009年に金融危機後の世界經濟のために新しいマーシャルプランが必要との見解を示すとともに、同年、許善達(全国政治協商会議委員)も海外に向けた大投資行動を訴えている(金2015)。このような見方は政治的という側面が強く、諸外国から經濟大国化する中国の新たな安全保障戦略あるいは外交戦略として警戒されることとなる。中国国際問題研究所の金は、經濟發展のロジックからすれば両者に共通点があることは確かとしつつも、双方ともに利益のある国際協力のフレームワークであり、中国版マーシャルプランではない、ことを強調する(金2015)。

商務部研究院院長の霍建国(2014)は、次の2点を強調する。それは①二つのシルクロード經濟帯の建設は中国の世界經濟への影響力をさらに増強する、②「一帯一路」は中国經濟の新たな成長の極となり、アジア各国の歓迎と賛同を得る、というものである。世界經濟の中心が新興國經濟に移りつつあり、国際貿易では欧米を中心とする勢力がTPPなどを進めるなか、中国は新興國と經濟関係を深めることができる。そして世界金融危機のなかで欧米市場が縮小するなか、中国の輸出は一定の制約を受けつつあり、新たな成長のテコが必要である。その成長のテコは中央アジア、東南アジアとの協力にあり、各国とインフラ等を整備することによって、さらなる經濟波及効果を生むことが可能となる。

中国の自由貿易を強く強調してきた中国社会科学院国際研究部主任の張蘊嶺(2015)は、「一帯一路」は開放のプラットフォームであるとする。インフラ建設や長期プロジェクトの建設融資では現在の国際金融機関や民間金融機関では

¹ 本研究はJSPS科研費15K06261(研究代表者:石川良文)の助成を受けている。

² 第二次世界大戦後、戦場となって經濟が疲弊したヨーロッパに対し、アメリカが提案した經濟復興援助の提案である。対ソ、東欧に対する反共政策としてみられたり、アメリカの安定した市場確保のための經濟政策としてみられたりすることが多い。

限界があり、シルクロード地域での新たな金融機関を共同で設立することによって、さらなるインフラの発展が期待できると主張する。また中国は20以上の国家と隣接しており、周辺国家との利益共同体、運命共同体の建設は中国の開放にとって避けられない。すなわち「一帯一路」は国家を越えた開放性フレームワークを持ち、周辺国家を起点、重点としてさらに世界に空間を拡大していく戦略なのだ、とその壮大さを述べる。

一方で、国内経済、とくに内陸部への発展効果があるという評価も併存する。中国の経済発展が沿海部に偏ってきたなかで、中西部そして周辺地域(とくに国境地域)の発展が遅れた。中央アジア、東南アジアとの経済協力の緊密化は中国の内陸部を進展させるプラットフォームでありチャンスであるとする(張2015)。中国周辺国家との関係強化は、開放を通じた体制改革を実現させ、内陸部や国境地域の経済水準を全面的に高めることになるだろうとする(霍2014)。

中国社会科学院工業経済研究所で地域経済を専門とする陳耀(2015)は、中国の各地域がそれぞれ接する諸外国と関係をもつという分業を指摘する。すなわち、西北地域は中央・西アジアと、西南地域は東南・南アジアと、東南地域は香港・マカオ・台湾と協力し、東北華北地域はロシア、モンゴル、日韓との協力がそれぞれの分担任務となる。また、彼は、「一帯一路」では古いシルクロード復活の側面があり、西部大開発で大きく発展してきたものの、遅れている西北地域(陝西、甘肅、新疆など)の経済発展に寄与するとしている。具体的には西北地域は資源、例えば石油天然ガス、石炭、風力発電、太陽エネルギー等のエネルギー資源、金や鉄金属などの鉱物資源、生物や観光資源など、豊富な資源を組み合わせた経済発展が可能だろうと期待する。

このように中国国内の著名学者による文献でも、強調する点は「一帯一路」戦略の対外開放の側面であり、国内の開発については陳(2015)がやや詳しい程度である。

2.2 内容

「一帯一路」に関する政府文件が2015年3月28日に発表された。発展改革委員会、外交部、商務部連合の文件であり、地域開発ビジョンにもかかわらず国際的な政策ということで外交部が入っているのが特徴といえる。表はその発表された「シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードを共同で推進するビジョンと行動」文件の内容を要約したものである。

「一帯一路」ビジョンの特徴は以下の3点にまとめられる。1点目は積極的な開放政策の一環であるということである。中国は2001年にWTOに加盟して以来、ASEANをはじめとする自由貿易地域の設立を推進してきた。その開放

政策の対象が東南アジアから中央アジア、南アジア、西アジア、そしてヨーロッパに拡大してきた。2点目は、その開放政策の具体的施策として、産業団地や港湾を通じた共通の通関体制の構築を強調している点である。中国は国内の産業構造転換が必要になっているとはいえ、過剰な設備・在庫を抱えていることに変わりはなく、新たな輸出ルートの確保がまだまだ必要である。3点目は、既存の国際通商体制、例えばAPECやASEANなどを活用しつつ、その体制を強化するための資金融通機関として具体的にAIIBやシルクロード基金の設立を謳っている点である。世界最大の外貨準備をもつ中国にとって、「一帯一路」は新たな資金運用先としての魅力を持つ。

このように国際戦略としてみられる側面を持ちながらも、中国国内への配慮も忘れていない。これまで進められてきた東北-ロシアとの通商関係、西南地域(広西チワン族自治区)で行われていた対ASEAN博覧会など、各地域の開放政策を進めるための側面をも持つ。「一帯一路」対象国と中国各省の有機的な通商ルートの確保のために、中国国内の体制整備、それにとまなう地域開発が期待されているのである。

2.3 日本での評価

日本での「一帯一路」評価はどうなっているだろうか。ネット上での議論は盛んながらも、雑誌として特集を組んだのは『東亜』2015年9月号が最初である。そのなかで、朱(2015)は中国の対外投資の促進という意味で中国の新たな経済発展につながることを強調しつつも、中国の利益に反する投資プロジェクトも出てくるであろうこと、周辺国家が経済的に遅れていることから対外投資は難しいこと、企業は利益が中心のため政府主導でどこまでできるか、という懸念も指摘している。

しかし、「一帯一路」の評価をもっとも的確に表現しているのは伊藤(2015)であろう。彼はこう表現する。

「国内の経済政策と西部安定という意味で内政であり、なおかつ関係国へのインフラ支援を軸にした影響力の拡大という意味で外交である。また中国の国際的な影響力を高めるといって政治であり、また国内の『二つの過剰』(生産能力と外貨準備の過剰：筆者注)の解消と中国企業の国際展開を支援するという意味で経済である。目下の成長率低下に対応するという意味では短期的な政策でもあるが、外貨準備の他資産への転換という意味では長期的政策でもある。そして北京の政府・党中央が発信する構想が文章化されているという意味でグランドデザインであり、その具体的プロジェクトでは既存の先行事業が目立つという意味で『寄せ集め』である。」

表 一帯一路の概要

1. 時代背景	開放的な地域協力こそが、グローバルな自由貿易体系と開放的な世界経済に必要なとの認識を示す。
2. 共同原則	国連憲章、平等互惠の原則に基づくこと、市場ルール、国際通用ルールに従い、市場が資源配分において決定的作用を及ぼすことを確認している。
3. 構想のフレームワーク	シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードの重点地域を大まかに指定しつつ、陸上の国際ルートでは沿線の中心都市を柱として経済貿易産業団地を協力のプラットフォームとすること、海上ルートでは港湾を結節点として、安全で効率のいい輸送ルートを建設することを提起。
4. 協力の重点	1) 政策対話。 2) インフラの接続。通信や交通規格などの標準化。 3) スムーズな貿易。国境貿易、税関制度などの標準化と自由貿易化。 4) 資金融通。通貨兌換範囲の拡大、債権市場の整備、AIIBの発展、シルクロード基金など資金協力の多様化。 5) 民間交流。留学生、観光業、伝染病などの情報共有などの推進。
5. 協力のメカニズム	各国がメモランダム(備忘録)の形式などで協定を結びつつ、現在ある上海協力機構(SCO)、ASEAN+1、APEC、ASEMなど現有組織の活用。
6. 中国各地で開放態勢	西北、東北地域は西側の国に向けた窓口、西南地域は東南アジアと接するという地理的優位を活かす、沿海と香港マカオ地域は開放型経済の優位性を発揮する、内陸部は長江上中流域の都市群を発展させ、ヴォルガ河沿岸地域(ロシア)と協力していく、など。
7. 中国の積極的な行動	国家のトップレベルによる外交・通商対話、メモランダム(備忘録)レベルへのサイン、共通プロジェクトの推進が述べられ、中国は各種資源を総動員して政策強化に力を入れる。また、シルクロード基金を設立させ、中国-欧州アジア経済協力基金の投資機能の強化など。

(注)「8. 共にすばらしい未来を作り上げる」という章については、省略。

(出所)国家発展改革委員会、外交部、商務部「シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードを共同で推進するビジョンと行動」2015年3月28日より、筆者作成

さて、このような評価をもつ「一帯一路」であるが、このビジョンに対して中国各地域の反応はどのようなのであろうか。以下、重慶を事例に考えてみよう。

3. 「一帯一路」と内陸部・重慶の対応

3.1 物流中心地としての都市

市場経済の発展を都市国家の商人団体の存在にその萌芽を見いだしたのはヒックスである(ヒックス1995)。都市国家は法で財産権が守られており、また契約の遵守という制度的保護があるため、商業活動に従事しやすい。それに加えて、都市はどこと取引すればいいのか、どこに顧客がいるのか、何を欲しがっているのか、といった商業活動に必要な情報が集まるセンターである。都市という商業センターは情報収集において比較優位を持つ存在なのである。

「一帯一路」は都市を中心とした交易のハブ作り貢献する。「一帯一路」の対象地域は港湾、空港、鉄道、道路などを建設し、保税區や税関の設置によって、財・サービスの集散地域となる。財・サービスの集散地には人、情報、資本が集まってくるであろう。これによりさらなる交易のハブとして都市は発展することが考えられる。

交易の拠点づくりという側面から考えると、「一帯一路」の戦略は現在中国が行っている新型都市化政策と符合する。新型都市化によって農民が市民となり、財サービスの需要者になれば都市の財・サービスの集散地機能を増強させるだろう。都市内部のインフラ、地下鉄や道路建設などが進

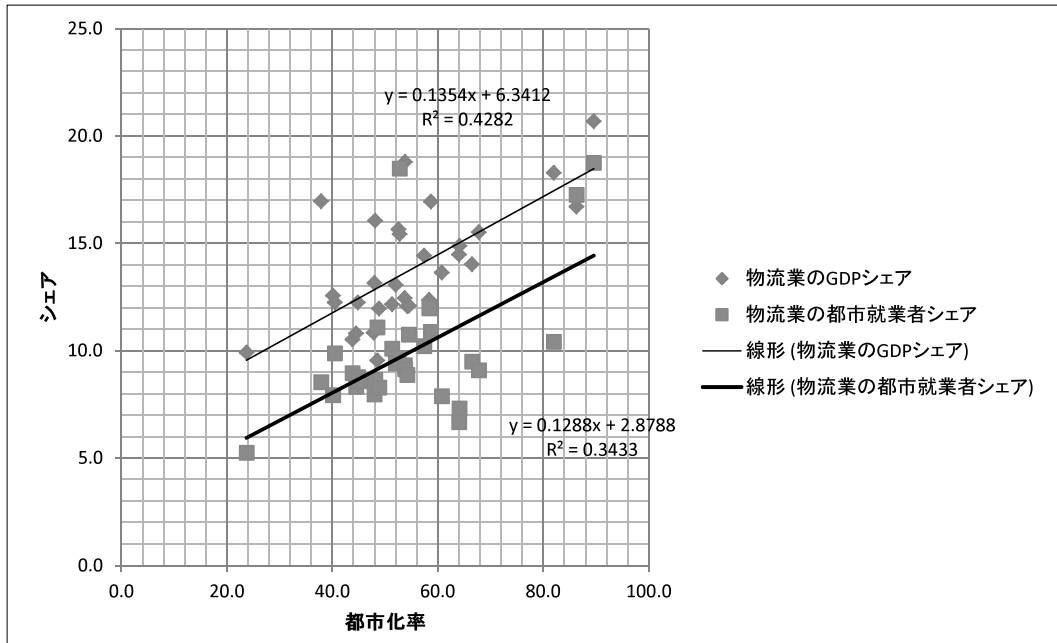
めば都市としての魅力も上昇し、財・サービスの生産や需要といった経済活動の中心地になることが期待される。

中国は長らく計画経済を採用し、重工業部門に重点を置き、財を配分するという考えから市場経済の重要な柱である商業部門、とくに財・サービスの「生産と消費をつなぐ」機能をもつ物流業が重要視されてこなかった。大きな変化が見られたのは、2001年の初の公式政策文書「我が国の近代物流の発展加速に関する若干の意見」である。2004年には「我が国の近代的物流業の発展を促進することに関する意見」が公表され、第11次五カ年計画(2006~2010年)に初めて「大いに力を入れて近代的物流業を発展させる」という節が設けられた。物流業は「生産サービス業」、「消費サービス業」として位置づけられ、その発展が期待されることとなったのである(大西2015a)。

都市化と物流業の発展は似通っている。都市化はこれまで「抑制」という位置づけであったし、物流については「軽視」あるいはその概念自体に注目が集まっていなかった。しかし、農民工の都市部への流入によって都市は拡張し、それによって財・サービスが都市に集まり、商業部門、すなわち物流業の発展をもたらした。

このような現実の流れを、政府は追認するようになった。第10次五カ年計画(2001~2005年)からは、都市化は独立した章として扱われ、上記で触れたように物流業も第11次五カ年計画(2006~2010年)で取り上げられ、徐々に重視されるようになったのである。

図2 物流業と都市化(2013年)



(出所)中国統計年鑑2014年版より筆者作成

都市化の進展と物流業の関係をみてみよう。図2は、物流業による財・サービス、人、情報の集散地として都市が機能することを示している。都市化と物流業の発展は確かに若干の相関関係が観察される³。物流業の付加価値シェア、都市就業者の物流業従事者のシェアは都市化の進展によって増えていく傾向がある。

この意味で、「一帯一路」の推進は交易拠点の形成をもたらし、物流業の発展が期待され、それとともに現在中国国内で推進されている「新型都市化」と相互補完の役割をもつといえよう。

3.2 重慶の事例

「一帯一路」の提案にいち早く反応した地域の一つが重慶である。2014年12月18日に市政府は「国家の『一帯一路』戦略の実施と長江経済帯建設」というプレスリリースを行った(重慶商報2014年12月19日)。

内容に入る前に、重慶の位置を確認しておこう。重慶は中国の中央部に位置し、上海から武漢を通して流れる中国の二大水系の一つ、長江の上流域にある。上海からの道路距離は約1700キロメートルである。北へは甘粛省の重工業都市、蘭州まで約1000キロメートル、ここからシルクロード経済帯へとつながる一方、南へはミャンマーに接する雲南省の省都、昆明まで約900キロメートル、ここからミャンマーを経て21世紀海のシルクロードへとつながる。物流という観

点からいえば、長江での大量の水上輸送が可能ではあるが上海まで非常に遠いし、「一帯一路」構想といっても陸上、海上へも近くない。まさに物流拠点としては不利な位置にある。

とはいえ、重慶はこのような地理的位置を「有利」ととらえている。重慶は「重慶はシルクロード経済帯の重要な戦略的支点であり、長江経済帯の西部の中心ハブであり、海のシルクロードの産業後背地である」としている。

重慶は3つの目標を掲げている。①西部開発の開放戦略を支える能力を大幅に上げる、②長江経済帯の西部における中心地として成長する、③長江上流域の重要な生態環境保護の障壁となる、の3つである。

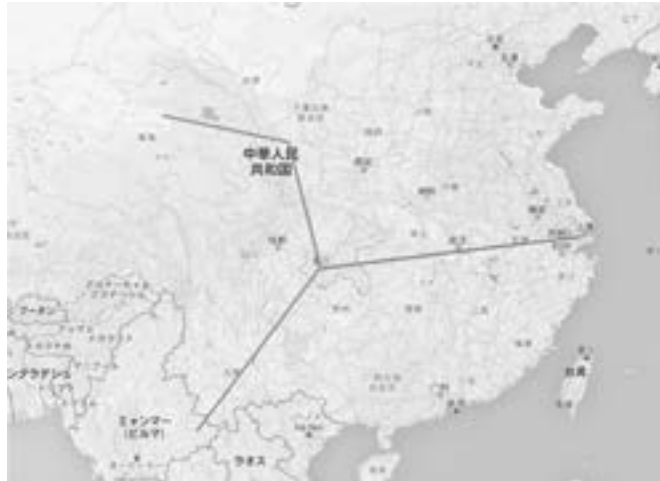
そして具体的に何をするのか。重慶は6つの任務を掲げる。①長江上流域の総合交通ハブ建設、②内陸部の開放高地となる、③開発戦略支点として周辺への波及効果を高める、④特色ある比較優位の産業集積をつくる、⑤都市群をつくる、⑥長江上流域の生態安全保障をつくる、の6つである(以上、重慶商報2014年12月19日)。

まさに物流拠点、生産拠点都市として重慶を位置づけている。

重慶は地理的位置が不利であるにもかかわらず、積極的な開発を進めるには理由がある。1997年に直轄市に昇格し、四川省という行政レベルでの監視役がなくなり、経済開発

³ ここは意見の分かれるところであろう。大西(2015b)は物流業と都市化率の関係はあまりないと指摘しているし、各省の鉄道距離数、物流業の生産効率によって生み出される付加価値や必要とする就業者は変化するからである。

図3 重慶の地理的位置



(出所) Google Mapより筆者作成

における行政関与が減少し自由度が増した。1999年から提唱されはじめた西部大開発の支援を受け、重工業基地の改造、国有土地の再利用を通じて経済発展を遂げるとともに、2007年の金融危機、そしてその対策としての4兆元の財政政策は、国有企業を抱える重慶が有利になり、沿海地域から多くの産業移転の受け入れ先として発展してきた。中国全体が2014年から新常态(ニューノーマル)という低成長の兆しを見せる中で、2015年前半の重慶の成長率は11%となり、重慶と貴州のみが二桁成長を達成している。

この発展の原因は、産業集積である。国家統計局経済景気観測中心の潘建成によれば、重慶は東部からの産業移転受け皿として機能しており、すでに重慶は自動車と電子産業の集積を形成している。昆山(江蘇省蘇州)のノートブック生産工場もすでに重慶で稼働しはじめ、重慶の自動車の生産量は全国で首位になるという(東方早報2015年8月31日)。また日系企業の重慶進出も続いており、日系企業では、スズキ、いすゞ、ヤマハ、NEC、東芝等、自動車・オートバイ関連企業及び部品メーカーのほか、IT、計測機器、環境技術関連の企業が140社進出している(在重慶日本総領事館のホームページ)。

ではなぜ、内陸部で地理的には不利な「重慶」に産業が集まるのか？これを解く鍵はまさに物流部門の充実にある。重慶市市長の黄奇帆の2015年8月29日の亜布力中国企業家論壇夏季サミットでの発言から、重慶と物流の発展の相関関係をみてみたい(以下、東方早報2015年8月31日を参考に記述する)。

まず、その背景として「渝新欧鉄道(Yuxinou Railway)」について触れる。渝新欧鉄道は中国内陸部の大都市、重慶とドイツ西部の工業都市デュイスブルクを結ぶ貨物鉄道であり、2011年に全線開通した。渝新欧鉄道は全長約1万1000キ

ロメートルの距離を持つ。中央アジア、ロシア、ベラルーシ、ポーランドを経由するため、まさに「一帯一路」が体现された物流経路である。ライン川とルール川の合流点に位置するデュイスブルクは、世界最大級の内陸港を有するドイツ有数の輸送中継拠点である。一方、重慶には、Apple製品を製造する台湾の大手電子機器メーカー、富士康集団(フォックスコン、Foxconn)や台湾パソコン大手エイサー(Acer)、自動車部品メーカーなどの工場が集積する。重慶—デュイスブルク間の輸送所要日数はわずか16日で、海上輸送よりも20日以上短縮できる。中国の主要海港から1500キロメートル離れている重慶にとって、この鉄道の役割は特に大きい(AFP BB News 2014年4月5日)。

この渝新欧鉄道の輸送量拡大の措置が国家(中国鉄路総公司)によってとられ、重慶にとって重要な輸出物流手段になりつつある。

しかし、問題はルートに存在する各国の通関である。各国の税関はそれぞれ違った基準で商品、食品検査などを行うために、通関制度の違いが非関税障壁となった。2010年に主要6カ国の税関担当者と協定を結び、どの国であっても通関したものは再度通関検査を行わない相互認証を行うようになったという。

次の問題は、鉄道の運行時間である。通過する各国の列車時刻と重なると当然スピードは遅くなる。渝新欧鉄道の専用列車を設けて、各国と協議しつつ現在では以前の20日間から12~13日でドイツに到着することができるようになったという。

最後の問題は価格である。主要6カ国の鉄道運行価格はバラバラであり、1コンテナあたり1ドル(1キロメートルあたり)から0.6ドルであった。最も影響力のあるロシアとの協議で0.55ドルまで下がることとなり、各国もそれに合

わせることになったという。とはいえ中国鉄道総公司も貨物量の少なさから下げることができないとされたが、昨年
は0.6ドル、今年から0.55ドルになった⁴。

このように、非関税障壁、時間短縮、輸送価格の低下により重慶が内陸部の輸出基地になれる可能性が出てきている。実際、重慶は国内でも電子電機産業の一大集積地になっている。2014年重慶のノートパソコンの生産量は6300万台であるが、全世界販売量2億台を考慮すると、重慶の電子電機産業の集積の大きさがわかる。沿海部の労働コスト高を考えると、このような物流ルートの確保によって重慶のさらなる発展が可能かも知れない。

4. おわりに

習近平が2013年に提案したシルクロード経済帯、21世紀海のシルクロードは、「一带一路」と呼ばれるようになり、2015年3月に「一带一路」ビジョンとして戦略としての具体化がなされた。

中国国内の学者がいうように、「一带一路」戦略は国際戦略、対外開放戦略の一つである。実際、政府によって提出された「シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードを共同で推進するビジョンと行動」をみると、自由貿易地域の拡大及び推進、産業団地や港湾を結節点とした貿易ルートの確立、そのために必要な資金融通が柱になっている。

一方で、中国国内地域の発展にもメリットが期待されている。産業団地（開発区や新区など）の設置による新しい産業の誘致、そして物流インフラ（鉄道、港湾など）の建設、改善は、貿易が不利だった内陸地域にも経済成長のチャンスをもたらす。

「一带一路」による物流業の発展は中国国内の都市化の推進、さらなる経済発展も期待できる。重慶はまさに「一带一路」を活用しつつ、産業集積と物流業の発展が期待できる都市である。シルクロード経済帯にある渝新欧鉄道は重慶の経済発展をもたらす可能性を持っている。通関制度の共通化、運行時刻の改善や便数の増加、そしてコストの低下が進めば、内陸部であるにもかかわらず重慶は中国のさらなる物流拠点、産業集積拠点として発展が見込めるかも知れない。

参考文献

日本語文献

- J.R.ヒックス(新保博、渡辺文夫訳)(1995)、『経済史の理論』、講談社学術文庫
- 朱炎(2015)「中国の対外投資と一带一路戦略」、『東亜』、No.579(2015年9月号)、pp.20-28
- 伊藤亜聖(2015)「中国「一带一路」の構想と実態-グランドデザインか寄せ集めか?」、『東亜』、No.579(2015年9月号)、pp.30-40
- 大西康雄(2015a)「国家発展改革委員会と産業政策-物流業政策をケースとして」、佐々木智弘編『変容する中国-国家発展改革委員会』研究双書、No.617、日本貿易振興機構アジア経済研究所
- 大西康雄(2015b)「都市化の中の物流業」、天児慧・任哲編『中国の都市化-拡張、不安定と管理メカニズム』研究双書、No.619、日本貿易振興機構アジア経済研究所

中国語文献

- 陳耀(2015)「“一带一路”戦略的核心内涵与推進思路」、『中国発展観察』、2015年第1期、pp.53-55
- 霍建国(2014)「“一路一带”戦略構想意義深遠」、『人民論壇』、2014年第15期、pp.33-35
- 金玲(2015)「“一带一路”：中国的馬歇爾計画?」、『国際問題研究』、2015年第1期、pp.88-99
- 張蘊嶺(2015)「如何認識“一带一路”の大戦略設計」、『世界知識』、2015年第2期、pp.28-31

インターネット

- 「中国とドイツを結ぶ渝新欧鉄道、将来性に期待高まる」、『AFPBB News』、2014年4月5日(<http://www.afpbb.com/articles/-/3011824>、2015年10月7日確認)
- 「“一带一路”戦略 重慶要唱好六大“重頭劇”」、『華龍網-重慶商報』、2014年12月19日(http://cq.cqnews.net/sz/2014-12/19/content_32948321.htm、2015年10月7日確認)
- 「重慶崛起密碼：銜接“一带一路”、渝新欧吞吐量冲刺百億級」、『東方早報(上海)』、2015年8月31日(<http://news.163.com/15/0831/10/B2BDPIDU00014AED.html>、2015年10月7日確認)

⁴ 1コンテナ1キロメートルあたり0.55ドルの意味は、1万1000キロの渝新欧鉄道において、重慶からドイツまでの1コンテナ輸送が6000ドルで行われることを意味する。海上輸送で香港や広州からは3000ドルであり、現状1カ月程度かかることを考えると貨物価値によっては時間コスト（貨物価値を1カ月運用すること）を考えると、渝新欧鉄道での輸送は海上輸送に対して競争力を持つという。

Can the “One Belt, One Road” Develop the Interior? The case example of Chongqing

OKAMOTO, Nobuhiro

Professor, Department of International Relations, Daito Bunka University

Summary

This paper reexamines, as a domestic policy, the “One Belt, One Road” concept which is generally viewed as part of a strategy for opening up to the outside world, and using the case example of the response of Chongqing in the interior explores the potential for the development of that region.

The Silk Road economic belt and 21st century maritime Silk Road, which Xi Jinping proposed in 2013, have come to be called “One Belt, One Road”, and was substantiated as a strategy in March 2015, becoming the “One Belt, One Road” vision.

As academics in China say, the “One Belt, One Road” strategy is an international strategy and one strategy for opening up to the outside world. Actually, taking a look at the “Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road” put forward by the government, the necessary funding flexibility for the expansion and promotion of free trade areas, and the establishment of trade routes having industrial parks and ports as their nodes, have become a central pillar.

Meanwhile benefits are hoped for in the development of China’s regions also. The attraction of new industry via the establishment of industrial parks (such as development areas and new areas), and then the construction and improvement of distribution infrastructure (such as railways and ports) bring opportunities for economic growth to inland areas also, where trade had been disadvantaged.

Regarding the development of the distribution industry via “One Belt, One Road” the promotion of China’s urbanization and further economic development can be hoped for. While continuing to be active on “One Belt, One Road”, Chongqing is certainly a city where the accumulation of industry and the development of the distribution industry can be expected. The Yuxin’ou [Chongqing–Xinjiang–Europe] Railway which lies on the Silk Road economic belt has the potential to deliver Chongqing’s economic development. If there is progress in the standardizing of customs clearance systems, the improvement of service timetables, an increase in the number of trains, and also a decline in costs, Chongqing, in spite of being in the interior, will likely develop as a further Chinese hub for the accumulation of industry and a distribution hub.

[Translated by ERINA]

「一帯一路」からみる中国国内における地域政策の変化と財政的課題 ーローカルハブの構築に向けてー

専修大学経済学部准教授 徐一睿

はじめに

2014年12月、2015年の中国の経済運営方針を決定する中央工作会議が北京で開催された。同会議では、中国経済が「新常态(ニューノーマル、以下同じ)」と表現される新しい成長段階に入ったことが強調され、「積極的な財政政策と穏健な金融政策」というこれまでのマクロ経済政策の堅持や、金融面をはじめとする一層の規制緩和・経済改革の推進を打ち出し、「一帯一路」という新しい経済発展戦略を正式に発表した。

「一帯一路」戦略は、「シルクロード経済ベルト(一帯)」および「21世紀海のシルクロード(一路)」によって構成されるもので、すぐさま国際的な注目を集めるようになった。中国が「一帯一路」を推進するにあたり、AIIB(アジアインフラ投資銀行)の構築や、400億ドル規模の「シルクロード基金」の設立など対外資金の確保が次々と打ち出されたため、戦後米国が実施した欧州復興計画になぞらえ、中国版マーシャル・プランと呼ぶ声もある。

確かに、「一帯一路」戦略は中国を始点、ヨーロッパを終点とするユーラシア大陸を横断する画期的な経済圏の構築につながり、既存の国際政治の力学を大きく動かし、国際的インパクトが極めて大きいものである。人々の視点がこうした国際戦略の領域に集中しやすいのは事実である。しかし、「一帯一路」が中国国内における新しい地域政策としての一面があることを見落としてはならない。

「一帯一路」の推進は国内外における都市拠点の構築、道路・鉄道・港湾といった社会インフラ需要の喚起を伴うため、中国国内における過剰な生産力を消化するだけでなく、新しい都市拠点の構築及びそれをつなぐ道路・鉄道・港湾・空港の建設によって、新しい社会資本への投資が生まれることが期待されている。

本稿は、「新常态」という外部経済環境の変化とともに、「一帯一路」からみる中国の地域政策がどのように変化を遂げようとしているか、ローカルハブとしての都市拠点構築はいかなるものかを明らかにし、その建設段階における財政的課題を検討したい。

1. 新常态における経済運営のギアチェンジ

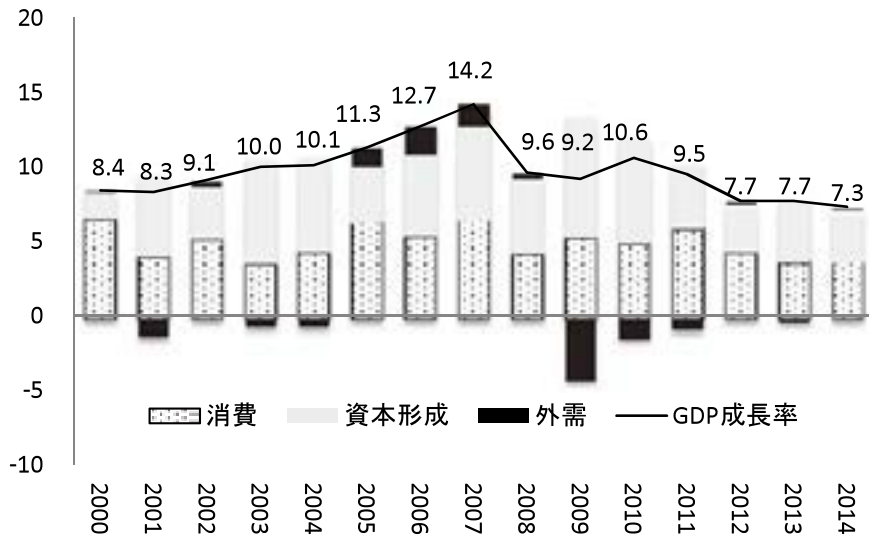
習近平総書記は、2014年5月に河南省を視察した際、「我が国は依然として重要な戦略的チャンス期にあり、自信を持ち、現在の経済発展段階の特徴を生かし、新常态に適応し、戦略的平常心を保つ必要がある」と語り、「新常态」という概念を打ち出した。そして、2014年11月に行われたAPEC商工サミットにおける「発展の持久を求め、アジア太平洋の夢をともに築こう」という演説の中で、「新常态は中国のさらなる発展のチャンスをもたらすもの」と発言し、新常态における6つの特徴を、①高速成長から中高速成長への転換、②経済構造の不断のレベルアップ、③経済の牽引力を投資駆動からイノベーション駆動へ転換、④中国経済の新常态の出現、⑤中国政治の新常态の出現、⑥中国社会建設の新常态の出現、とした。

2015年の3月5日に開かれた全国人民代表大会における李克強首相が行った政府活動報告では、中国の経済成長率の目標を7%前後に引き下げ、「中国の経済状況が新常态に入った」と位置づけ、政府の正式見解を示した。

その背景には、2008年のリーマンショック以後、中国が世界的な金融危機に対処するため、大規模な拡張財政政策を講じ、実質経済成長率が2010年に一度持ち直したものの、その後は減速の一途に辿っていることがある。主要需要項目のGDP成長率への寄与度を見ると、国内消費や外需が低迷している中で、資本形成に対する依存度(資本形成率)は2007年リーマンショック前の43.6%から2009年の87.1%に上昇し、その後少しずつ下がってきているものの、2014年は48.5%と高い水準が維持されている(図1)。

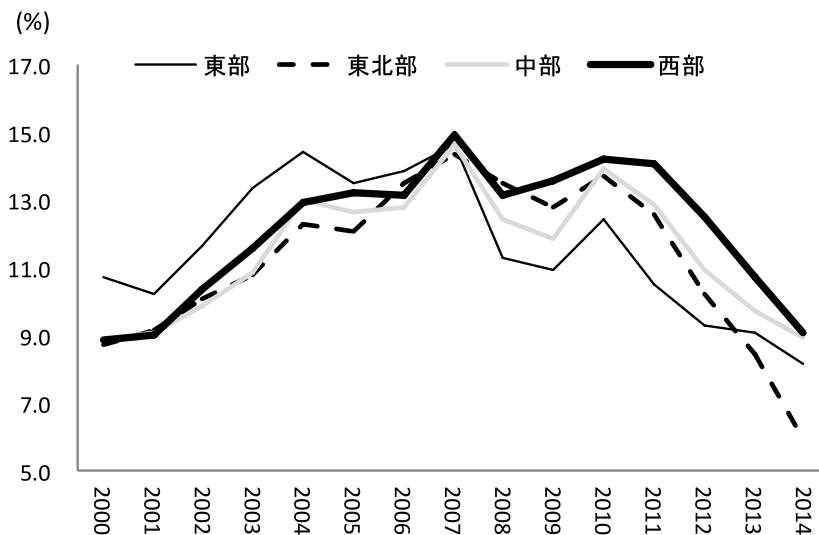
地域別のGDP成長率を見ると、2000年から2007年にかけて、東部・東北部・中部・西部地域の経済成長率は上がり続けていたが、2008年のリーマンショックの影響を受けて、4地域の経済成長率はともに下がった。2009年から2010年にかけては、金融危機対策としての中央政府主導の拡張的財政政策により回復傾向を見せたが効果は一時的で、2010年をピークに鈍化してきた。4地域のうち、東北部地域の経済の停滞は特に顕著である。2007年、東北部の経済成長率は14.3%あったものの、2014年には5.9%まで大きく減速した。2014年のそのほかの地域をみると、西部地域の9.07%が最

図1 主要需要項目のGDP成長率(実質)への寄与度の推移



出所：中国国家统计局(<http://www.stats.gov.cn/>)のデータにより筆者作成

図2 2000年以降4地域別経済成長率の推移



出所：図1に同じ

も高く、中部地域の8.94%がそれに続き、東部地域の8.15%は東北部地域より高いものの、2008年以前の二桁成長と比べてかなり低下した(図2)。

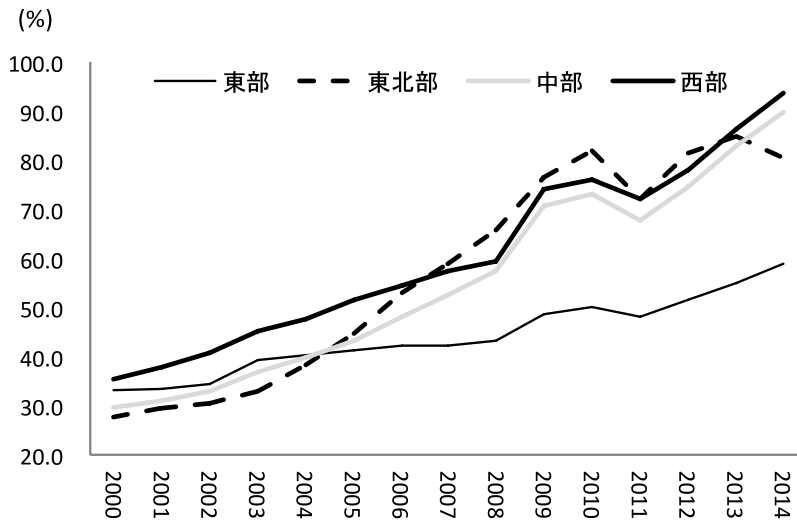
4地域の成長率は2008年以後急速な低下傾向が見られるが、固定資産投資¹の対GDP比及び財政支出の対GDP比はともに大幅な伸びをみせている(図3・図4)。2003年「和諧社会」論が提起されてから、「科学的発展観」による「調和のとれた地域発展」という政策目標のもとで、固定資産投資や財政支出の西部・東北部・中部地域への傾斜が著しく、特に

2008年のリーマンショック以後、東部地域に比べて、西部・東北部・中部地域の固定資産投資の対GDP比は著しく高くなった。西部地域のその傾向は特に顕著であった。

以上から確認できるように、2008年まで固定資産投資と財政支出の拡大は経済成長の加速にともなっており、リーマンショック後の大規模な拡張財政政策も一時的な効果を見せたが、2008年を分水嶺として、特に2010年以後は固定資産投資と財政支出が拡大されたにも関わらず、経済成長率が減速しており、このことから固定資産投資と財政支出は

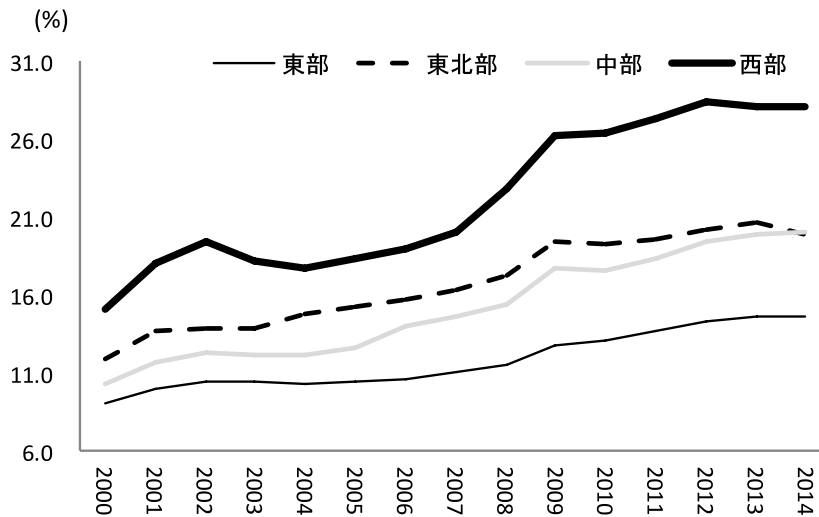
¹ 固定資産投資について、中国国家统计局は以下のように定義を行っている。固定資産投資とは、都市と農村における登記された各種の企業、事業単位、行政単位及び都市の個人事業主が実施する総投資額が500万元を超える建設プロジェクトと不動産開発投資のことである。

図3 4地域別固定資産投資の対GDP比



出所：図1に同じ

図4 4地域別財政支出の対GDP比



出所：図1に同じ

経済成長を促進する役割というよりも景気の下支えになっていることがわかる。東北地域において、こうした傾向は特に顕著である。2013年から2014年にかけて、東北地域の固定資産投資の対GDP比は85.1%から80.2%に下がり、財政支出の対GDP比は20.7%から19.9%に下がると、実質経済成長率は8.4%から5.9%に大きく下がってきた。

このように、2008年を境に中国経済を取り巻く外部環境が変化し、経済運営のギアチェンジが余儀なくされてきている。「新常态」はこうした時代的变化をうけ、中国の新しい政策的スローガンとなった。ただ、2008年以後、中央主導の大規模な拡張財政政策が次々に投入されても、その効果が一時的なものに止まり、経済の低迷を救い出すことができ

なかったとはいえ、固定資産投資と財政支出の規模を縮小させてしまえば、地域経済はさらに減速してしまう恐れがある。外需の拡大、国内消費の拡大が国際的にも、国内的にも見込めないなかで、固定資産投資及び財政支出を現状維持することは少なくとも中国経済の急速な衰退を防ぐという意味で重要である。「一带一路」の推進は国内外における都市拠点の構築、道路・鉄道・港湾といった社会インフラ需要の喚起を伴うため、中国国内における過剰な生産力を消化できるだけでなく、新しい都市拠点の構築及びそれにつなぐ道路・鉄道・港湾・空港の建設により、新しい社会的投資を喚起することが期待できる。

2. 変貌する中国の地域政策—ローカルハブ構築と「一帯一路」

前述のとおり、「一帯一路」戦略は往々にして、国際的なパワーゲームとして位置づけられて議論されている。しかし、「一帯一路」の内容のベースは中国国内における地域政策であることを忘れてはならない。「一帯一路」戦略が打ち出されたことで、中国国内における地域政策は従来ものから大きく変化した。

1978年の改革開放後、中国の地域政策は鄧小平の「先富論」に代表されるように、東部沿海地域を中心としたものであった。トリクルダウン理論に基づき、限られた資源を東部沿海地域に集中的に投入し、地域間格差が拡大してもやむを得ないという経済建設至上主義的な地域政策である。こうした傾斜的な地域政策のもとで、80・90年代にかけて、中国経済は東部沿海地域を中心に飛躍的な経済成長を達成したものの、急速な地域間格差の拡大は次第に問題視されるようになった。1994年の分税制改革によって、中央政府の予算内財源の集権化を図ることに成功したのを受け、2000年以降、中央政府は特定補助金を通じて地方財源への統制力を増強し、中央政府主導の傾斜的地域政策を講じるようになった²。地域間格差の是正をすべく、2000年の「西部大開発」、2002年の「東北振興」、2005年の「中部崛起」といった地域政策が次々と打ち出された³。

しかし、これらの地域政策も改革開放初期の東部沿海地域を中心とする地域政策と同様に、中央政府による局地的な展開であった。2003年、胡錦濤・温家宝体制になると、地域間格差の是正姿勢はさらに強められた。温家宝は2004年2月29日に新華社をとおして地域間格差の解消に向けた取り組みを打ち出した。「断固として科学的発展観を樹立し、真剣に定着させなければならない」と題された彼の論説によると、「地域格差の拡大傾向を転換させて地域間の協調発展を促進することは経済問題としてのみならず政治問題としても重大」というものであった。2006年10月11日の

中国共産党第16期六中全会では、「社会主義和諧社会の構築についてのいくつかの重大問題に関する決定(以下、「決定」)⁴」が提起された。「決定」の冒頭では、「和諧社会」の重要性と緊迫性について言及し、現行社会における対立と問題について「都市と農村、地域、経済・社会の発展が極めて不均衡である」と指摘し、「不均衡発展の問題解決と社会事業の強化」⁵に一層の重点が置かれるべきだと強調した。

胡錦濤・温家宝体制が推奨した「科学的発展観」と「和諧社会」論のもとで、中国における地域間格差は縮小してきたとはいえ、その政策の在り方は従来のブロック的地域政策という枠組みを脱することができなかった⁶。一方で、習近平体制になってから、第1節ですでに述べたように、中国を取り巻く外部環境が大きく変化している中、従来のブロック的地域政策はすでに限界が出始めている⁷。2014年の年末に開かれた中央経済工作会議において、中国経済が「新常态」と表現される安定的成長段階に入ったことを強調すると同時に、「一帯一路」、「京津冀協同発展(北京・天津・河北省エリアの一体化を通じた発展)」、「長江経済ベルト(沿海部から内陸部に至る長江流域の主要経済都市相互の連携を強める)」の3つの地域発展戦略が発表された。これをみても、「一帯一路」が対外的な国家外交戦略である前に、中国国内における地域発展戦略であることは明らかである。2015年3月28日に、国家発展改革委員会、外交部、商務部が連名で発表した『シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードの共同建設を推し進めるビジョンと行動』という政府文書の中で、「一帯一路」戦略における中国国内の地域戦略のあり方を確認することができる。表1から確認できるように、「一帯一路」は今までの地域政策と異なり、「一路」と「一帯」によって、西北地域、東北地域、南西地域、沿海地域と内陸地域に分けて、地域別に明確な戦略目標をたてていること、中国全域に分散するローカルハブとしての都市拠点戦略とインフラ投資戦略の融合、そして、国内と国外をリンク

² 1994分税制改革以後の特定補助金(専項補助)による政府間財政調整効果については、徐(2010)を参照されたい。

³ 「西部大開発」とは、東部沿海地区の経済発展から取り残された内陸西部地区を経済成長軌道に乗せるために、2000年3月から実施された政策である。「東北振興」は2002年10月の共産党第16期中央委員会第3回全体会議において提起されたものであり、その目的は、東北地域の旧工業基地の復興と再発展を目的とするもので、「西部大開発」とともに、経済発展の両輪として位置づけた。「中部崛起」は2005年3月の全人代で提起されたもので、「承東西進、聯南貫北」(東西南北を貫く)、すなわち、中国における全国の地域ネットワークを貫くというコンセプトで、地域間の格差是正をさらに進める政策方針として提唱された。

⁴ 2002年11月に開催された中国共産党第16回党大会において、江沢民が党を代表して最後の政治報告を行った際、「和諧」という2文字にはじめて言及した。2003年3月に開催された第10期全国人民代表大会第1回会議で、国家主席に就任した胡錦濤を中心に、同年10月に開催された党16期三中全会において、「経済体制改革を深化させる若干の問題に関する決定」を採択し、「科学的発展観」と「和諧社会」という2つの概念を作り出した。「和諧社会」の構築を初めて完全な形で提起したのは、2004年9月開催の党16期四中全会で採択された「党の執政能力建設を強化することに関する決定」である。この「決定」では、党として全面的に高めるべき5つの執政能力を挙げているが、「社会主義和諧社会を構築する能力」はその中の1つである。

⁵ 「不均衡発展の問題解決と社会事業の強化」は7つの重点を置いている。①「新農村建設と都市・農村間の調和的発展」、②「地域発展の総体的戦略と地域間の調和的発展」、③「就業政策の充実」、④「教育の優先的発展と公平な教育の促進」、⑤「医療衛生サービスの強化と人民の健康水準の向上」、⑥「文化事業・産業の発展と人民大衆の文化需要の充実」、⑦「環境保護の強化と人と自然の和諧的共生」。

⁶ 中国における地域間格差の実態について、徐(2014a)第3章を参考されたい。

⁷ 従来の中国経済を牽引してきた東部地域を含め、中国経済全体の減速が著しい。

させたことが大きな特徴である⁸。その中で、筆者は「一帯一路」における中国国内の地域政策の中心はローカルハブとしての都市拠点の構築にあると考える。高速鉄道・高速道路・港湾整備・空港の建設などの交通ネットワークを整備し、大規模なインフラ整備プロジェクトを推進することで、国土利用の偏在を是正し、過密過疎、地域格差の解消を目指して地域におけるバランスのとれた発展を実現し⁹、こうしたプロジェクトを推進しながら、中国国内で培ったノウハウを「中国モデル」として、アジアインフラ開発銀行(AIIB)による資金的提供を受けながら、周辺国に輸出することを

目指している。

3. ローカルハブ都市構築における財政的課題

「一帯一路」におけるローカルハブ都市構築戦略の源泉は2014年3月に公表された「国家新型城鎮化(都市化)規画」にあると思われる。新型都市化政策は、「一帯一路」のグランドデザインの中で最も重要な国内地域政策として位置づけられよう。中国の都市化は2000年代に入ってから、急ピッチに進められた。中国の都市人口比率を見てみると、1980年わずか19.4%が、2000年では36.2%に、2011年には初めて50%を

表1 「一帯一路」における地域別政策目標

地域	関係省	概要
西北地域	新疆	新疆の独特な地域の優位と西に向けて開放する重要な窓口とする作用を發揮し、中央アジア、南アジア、西アジアのなど国々との協力・交流を深化し、シルクロード経済ベルトにおける重要な交通センター、商業貿易・物流と文化科学教育センターを形成し、シルクロード経済帯中心区域を構築する。
	陝西省	西安の内陸型改革開放の新たな拠点群を築き上げ、蘭州、西寧の開発・開放を加速し、寧夏内陸地の開放型経済試験地域の建設を推し進め、中央アジア、南アジア、西アジア諸国への通路、商業貿易物流センター、重要産業と人文交流の基地を形成する。
	甘肅省	
	寧夏回族自治区	
	青海省	
東北地域	内モンゴル自治区	黒龍江省のロシアへの鉄道ルートと地域鉄道網および吉林、遼寧とロシア極東地域の陸海連絡輸送協力を整備し、北京-モスクワ・ユーラシア高速輸送回廊の構築を促進し、北へ開放する重要な窓口を建設する。
	黒龍江省	
	吉林省	
	遼寧省	
南西地域	広西チワン族自治区	ASEAN諸国家と隣接する独特の優位を發揮し、北部湾経済区と珠江-西江の経済を加速して、開放・発展し、ASEAN地域への国際ルートを築き上げ、西南、中南地区の開放・発展の新しい戦略的サポート拠点群を構築し、21世紀海上シルクロードとシルクロード経済帯が有機的につながる重要な門戸を形成する。
	雲南省	雲南の地域優位を發揮し、周辺国との国際輸送ルートの建設を推し進め、大メコンサブ地域の経済協力の新たな拠点群を構築し、南アジア、東南アジアに向ける波及センターとして築き上げる。
	チベット	ネパールなどの国家との国境貿易と観光文化協力を推し進める。
沿海地域	広東省	中国(上海)の自由貿易試験区の建設の推進を速め、福建の21世紀海上シルクロード中心地域の建設をサポートする。深圳前海、広州の南沙、珠海の横琴、福建の平潭などの開放協力地域の役割を發揮し、香港・マカオ・台湾との協力を深め、広東・香港・マカオの大湾地域を構築する。浙江の海洋経済発展モデル地域、福建海峡の海洋経済試験地域と舟山群島新区は建設し、海南国際観光島の開発・開放に力を入れる。上海、天津、寧波-舟山、広州、深圳、湛江、汕頭、青島、煙台、大連、福州、厦門、泉州、海口、三亜などの沿海都市港湾建設を強化し、上海、広州などの国際ハブ空港の機能を強化する。
	上海市	
	天津市	
	福建省	
	浙江省	
	山東省	
	遼寧省	
	海南省	
内陸地域	重慶市	長江中流域都市群、成渝(成都重慶)都市群、中原都市群、フフホト・包頭・オールドス・榆林都市群、ハルビン長春都市群など重点地域を依拠として、地域の相互協力促進と産業集積の発展を促進し、重慶西部の開発開放の重要なサポートとする。成都、鄭州、武漢、長沙、南昌、合肥などの内陸開放型経済拠点群を築き上げる。長江中流・上流地域とロシアボルガ川沿岸連邦管区との協力の推進を加速する。中国-欧州間の鉄道輸送、通関地の通関協調枠組みを構築し、中国と欧州を結ぶ国際貨物列車「中欧列車」のブランドを形成し、国内外を通り、東・中・西部につながる輸送通路を整備する。鄭州、西安などの内陸都市の空港、国際通関地、内陸港と沿海、国境地帯の通関港の通関協力を強化し、クロスボーダー電子商取引サービスモデルケースを行う。税関の特定監督管理地域の配置を合理化し、加工貿易モデルを革新し、沿線国と産業協力を深める。
	四川省	
	内モンゴル自治区	
	河南省	
	湖南省	
	湖北省	
	安徽省	
	山西省	
江西省		

出所：国家発展改革委員会、外交部、商務部が連名で発表した「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードの共同建設を推し進めるビジョンと行動」により筆者作成

⁸ ローカルハブについて、神尾(2015)では以下のように定義している。ローカルハブは地方(ローカル)にありながら世界中とつながる機能(ハブ)を有する都市(造語)である。具体的には、世界の中で勝負できる資源(比較優位)を生み出すことができ、それによって海外から(人材・資源)を安定的に稼ぎ、それを地域で受け止めることができる都市のことである。

⁹ こうした点は、日本の昭和44年(1969年)に佐藤内閣が提起した新全国総合開発計画と非常に似通っている。

表2 都市部公共サービスの提供状況

	道路の長さ (万km)	都市配水管の長さ (万km)	都市污水处理能力 (万㎡)	生活ゴミ運搬量 (万t)	鉄道交通の長さ (km)
2004	22.3	21.9	7387	15509	
2005	24.7	24.1	7990	15577	
2006	24.1	26.1	9734	14841	621
2007	24.6	29.2	10337	15215	763
2008	26.0	31.5	11173	15438	835
2009	26.9	34.4	12184	15734	999
2010	29.4	37.0	13393	15805	1471
2011	30.9	41.4	13304	16395	1699
2012	32.7	43.9	13693	17081	2058
2013	33.6	46.5	14653	17239	2408

出所：図1に同じ

超えたのちに、2013年では53.7%となっている¹⁰。都市人口の増加に伴い、都市部の公共サービスに対する住民のニーズも増え続けている。表2から確認できるように、政府による都市部の公共サービスの提供は近年増え続けており、鉄道交通では2006年にわずか621キロメートルだったものが、2013年には2408キロメートルにまで伸びている。

都市化の進展には莫大な資金が必要で、都市化関連事業費をいかに確保するかは地方政府にとって最大の課題である。1994年分税制改革以後、中央政府への財源の集中が実現される一方、義務教育・医療・社会保障といった人々の生存権に関わる支出責任は地方政府に残されたままであった。予算内(日本の一般会計に相当)に限って言えば、中央への財源の集中に伴い、中央政府の財源によるマクロコントロール能力が増強された。1994年の分税制改革と同時に、政府間財政移転制度が構築され、中央政府は補助金を通じた地方政府に対する統制を強化した。表3から確認できるように、中央と地方双方の財源の実質配分をみると、分税制改革以後、中央政府本級収入の国家財政収入に占める割合は1996年の49.4%から、2007年の54.1%に達している。その後は下がってきているものの、2014年は45.9%と依然として高い水準にある。しかし、これだけでは実態を反映していない。税込返還及び財政移転を差し引けば、つまり、中央政府から地方政府への財政移転が行われた後の、国家財政収入に占める地方政府の実質収入の割合は上昇し続けている。分税制改革直後の1996年は79.1%だったものが、2014年では90.8%まで上昇してきている。このように、中央政府は財政移転を通じて、地方政府の財源補填を行っていることが確認できる。ただ、中央政府が予算内の財政移転を増やして地方政府の財源への補填を行っているとはいえ、徐(2010)

で検証したように、1990年代以後、国有企業を中心とする従来のセーフティーネットの崩壊という新たな問題も出現した。2000年以後、社会統合の視点から、セーフティーネットの再構築は重要な政策課題となり、特に2003年からの胡錦濤・温家宝体制の「和諧社会論」と「科学的発展観」のもとでは、地域間格差の是正、義務教育の推進、社会保障制度の再構築といった施策が次々と打ち出された。中央政府は専項補助金(特定補助金)を駆使して、地方政府に対する財源統制を強化しながら、それぞれの施策を実施してきた。一方で、地方政府の都市化関連事業費は中央政府の財政移転をほとんど期待できなかった。

中央政府による財政移転はセーフティーネット再構築や地域間格差の是正に充てられたため、地方政府の都市化関連事業費の調達に地方政府による土地所有権の譲渡から得られる収益及び土地を担保としたLGFV方式(地方政府融資平台)によって賄われるようになった¹¹。「土地財政」と言われるように、地方政府の土地に依存した財政システムは2008年のリーマンショック以後の4兆元を越す大規模な財政拡張政策に伴って、その規模も拡大し、沿海地域にとどまらず、西部や中部でも都市建設が急ピッチで進められた。確かに、「以地養地(土地によって土地関連開発資金を捻出する)」という方式は地方政府の都市化関連事業費の確保に大きく貢献したが、持続可能性に欠ける方法である。2013年11月に開催された中国共産党第18期中央委員会第3回全体会議(以下、三中全会)では、脱土地依存の方針が固められた。三中全会で採択した「改革の全面的な深化に関する若干の重要問題に対する中共中央の決定」では、土地収用範囲の縮小や土地を収用された農民に対する補償の拡充などが明記され、中央政府が地方政府の強引な手段による土地収用に

¹⁰ 中国国家统计局『中国統計年鑑』2014年版より筆者作成。

¹¹ 土地に依存した財政システムの詳細について、徐(2014b)を参照されたい。

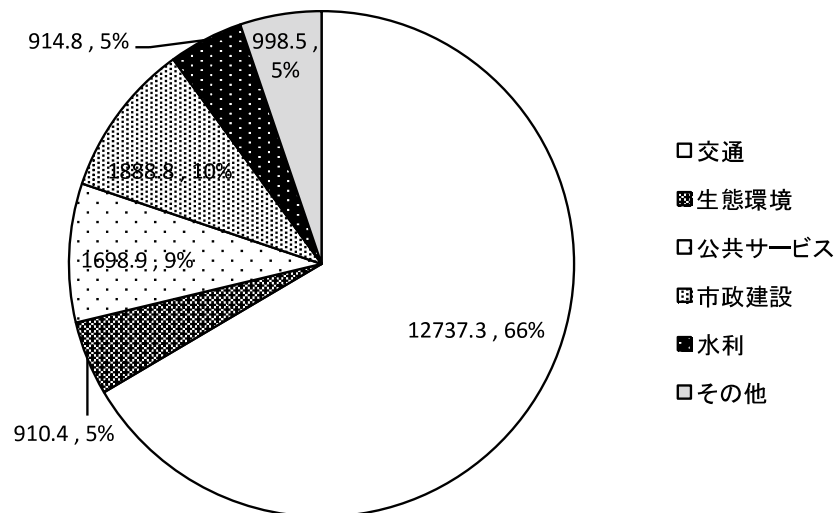
表3 中央と地方間における財源の実質配分

単位：億元、%

年度	国家財政収入	A 中央本級収入	B 地方本級収入	C 税収返還及び 財政移転	D=A-C 中央純計	E=B+C 地方純計
1996	7,408	3,661 (49.4)	3,747 (50.6)	2,113 (28.5)	1,548 (20.9)	5,860 (79.1)
2001	14,760	7,830 (53.0)	6,930 (47.0)	4,583 (31.0)	3,247 (22.0)	11,513 (78.0)
2007	51,322	27,749 (54.1)	23,573 (45.9)	18,138 (35.3)	9,611 (18.7)	41,711 (81.3)
2008	61,330	32,681 (53.3)	28,650 (46.7)	22,991 (37.5)	9,690 (15.8)	51,641 (84.2)
2009	68,518	35,916 (52.4)	32,603 (47.6)	28,564 (41.7)	7,352 (10.7)	61,166 (89.3)
2011	89,720	45,860 (51.1)	43,860 (48.9)	37,310 (41.6)	8,550 (9.5)	81,170 (90.5)
2013	129,209	60,199 (46.6)	69,011 (53.4)	48,020 (37.2)	12,179 (9.4)	117,031 (90.6)
2014	140,370	64,493.45 (45.9)	75,877 (54.1)	51,591 (36.8)	12,902 (9.2)	127,468 (90.8)

出所：全国財政決算各年版のデータにより筆者作成

図5 PPPによる資金調達全体像



注：大連・深圳・新疆建設兵団を除く。

出所：国家発展改革委員会ホームページ(<http://www.sdpc.gov.cn/>)より筆者作成

対して制約をかけて、脱土地依存の政策シグナルが出されている。また、2014年8月31日に開催された第12期全国人民代表大会常務委員会で提出された「予算法」修正案では、従来禁止されてきた地方政府による地方債の起債を解禁し、「法律で新たな規定が発生した場合を除いて、地方政府及びその所属部門は、全ての単位や個人の債務にあらゆる方式での債務保証を提供してはならない」とした。つまり、地方政府の土地の使用権譲渡による収益を獲得する行為は依然として認められているものの、土地担保でLGFVを媒体とする資金の調達は原則禁止する方針が確定した。中国の脱土地依存への模索が進められているといえよう¹²。

地方政府による地方債の起債緩和は土地に依存した財政

システムの代替財源として注目されているが、一方で、2014年3月に公表された「国家新型城鎮化(都市化)規画」及び「一帯一路」におけるローカルハブ構築としての都市化戦略が実施段階に入り、土地からの収益を代替する財源をいかに確保するかが焦眉の課題である。換言すれば、財源確保ができなければ、都市化戦略は絵に描いた餅といえよう。

そこで地方債以外に急速に浮上してきたのは、PPPによる資金調達である¹³。2015年7月29日に開かれた「全国財政工作ビデオ会議」、8月27日の全人代常務委員会における財政部長・楼繼偉による2015年以降の予算執行状況報告、9月8日に財政部総司が発表した「安定成長を財政が支援する政策措置」等の政府文書や部長発言において、再三提起

¹² 一方で、地方債にも多くの課題がある。都市化事業費の調達と地方債の起債における問題点について、徐(2014c)を参照されたい。

¹³ PPP (Public Private Partnership) は官と民がパートナーを組んで事業を行うという官民協力の形態である。たとえば水道やガス、交通など、民間事業者が事業の計画段階から参加して、設備は官が保有したまま、設備投資や運営を民間事業者者に任せる民間委託などを含む手法を指している。

されたのは、PPPモデルの普及に全力を挙げることである。

以上の動向に先立ち、2015年5月にはすでに、国家発展改革委員会固定資産投資司の公式ホームページで、全国31の省のうち25の省の公共サービス、交通・水利・市政建設・生態環境及びその他の6つの項目でPPPプロジェクト案が提案され、民間資本の参加が呼びかけられ、官民協力による社会インフラ資金の確保がはかられている。図5から確認できるように、国家発展改革委員会が公表したプロジェクト総数は1,018件、求める資金総額は1兆7235億元にも及ぶ。そのうち、高速道路・都市鉄道などの交通関連の資金ニーズは1兆2737億元に達し、PPPによる資金調達総額の66%を占める。地域別では、西部地域のプロジェクト数488件、東部280件、中部188件で、東部の62件を大きく上回っている。しかし、資金ニーズを地域別で見ると、東部地域は6746.1億元で最も高く、西部5849億元、中部3156.9億元、東北部1483.5億元がそれに続く。

立案数が最も多い省は中部の安徽省(127件)、東部の江蘇省(107件)、そして西部の貴州省(85件)となる。中部地域の立案総数は188件であるのに対して、安徽省の127件となっ

ているから、安徽省の社会的実験の重要性が浮き彫りになる¹⁴。安徽省のPPPプロジェクト案の詳細を確認していくと、公募資金は2384.5億元のうち、交通整備関連資金ニーズは1949.3億元となり、資金ニーズ総額の83%と全国平均の66%を大きく上回っていることが確認できる。中部地域の交通インフラ整備の資金的ニーズの高さを反映するものとなった(表4)。

また、2015年9月25日、財政部は「第2回政府と社会資本協力模範プロジェクトの公表に関する通知(関於公布第二批政府和社会資本合作示範項目通知)」(財金[2015]109号)を発表し、各地に206のプロジェクト総額6589億元のPPP項目を公表し、社会的資本の公募を始めている¹⁵。

以上のように、地方政府は脱土地依存という流れによって財政的な制約がより厳しくなるなかで、中央政府による「一帯一路」政策支持のアナウンスメント効果によりPPPといった「民間活力」を導入しながら、都市化関連事業資金を確保しようとしている。

ところで、PPPによる社会資本整備の議論はボーモルらによって主張されたコンテストブル市場の原理がベースに

表4 安徽省PPPプロジェクト案(一部抜粋)

単位(億元)

プロジェクト名	所在地	業種	内容、規模	投資金額	政府参加方式	PPP方式
黄山市月潭ダム	安徽省屯溪区、休寧県	水利	ダム容量1.91億m ³	18.7	特別許可経営	BOT
合肥-安慶-九江鉄道	安徽省合肥市、安慶市	交通	旅客輸送専用線路、複線、総長297km	376	合資	株式、特別許可経営権移転
蘆江-銅陵鉄道	安徽省合肥市、銅陵市	交通	国鉄I級、単線、総長95.5km	53.4	合資	株式、特別許可経営権移転
亳州-宿州鉄道	安徽省亳州市、宿州市	交通	国鉄I級、単線、総長98.86km	37.7	合資	株式、特別許可経営権移転
済南-祁門高速道路池州・祁門段	安徽省祁門県	交通	高速道路94km	101.4	財政補助	BOT
蕪湖-黄山高速道路宣城段	安徽省宣城市	交通	高速道路90km	100	特別許可経営、株式	BOT
馬鞍山市都市鉄道1、2号線	安徽省馬鞍山市	交通	全長40.55km	219.5	特別許可経営	PPP
蚌埠市生活ゴミ処分発電所	安徽省蚌埠市	市政	生活ゴミ処理量1500t(一日あたり)	6	特別許可経営	BOT
宿州市都市地下パイプ整備	安徽省宿州市、宿州区	市政	都市地下パイプ50km整備、電力、通信、水道	15	特別許可経営	BOT
銅陵市污水処理工場及びパイプ整備	安徽省銅陵市	市政	污水処理工場の整備及び490kmのパイプの整備	15	特別許可経営	BOT
阜陽市万潔養老ホーム	安徽省阜陽市	公共サービス	建設面積28000m ² 、床数450	2	財政補助	BOO
六安市人民医院河西分院	安徽省六安市	公共サービス	総合病棟新築、建設面積12.85万m ²	5.8	その他	その他

注：安徽省のPPPプロジェクト総数は127項目(2384.5億元)、そのうち水利4項目(33.5億元)、交通27項目(1949.3億元)(そのうち2項目の資金ニーズは未定)、生態環境13項目(61.7億元)、公共サービス19項目(78.0億元)、市政60項目(209.7億元)、その他4項目(52.3億元)となる。鉄道、道路などの交通プロジェクトは資金ニーズ総額の81.7%を占める。

出所：国家発展改革委員会ホームページ(<http://www.sdpc.gov.cn/>)より筆者作成

¹⁴ そもそも中国の今までの改革において、安徽省は常に社会的実験のサンプル地域に指定されてきた経緯がある。

¹⁵ 財政部ホームページより。(http://jrs.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefabu/201509/t20150929_1481655.html、2015年10月15日確認)

ある。1980年代以降、経済学の重要な課題の「政府の失敗」という理論のもとで、プライバタイゼーションが進められた。しかし、「民間活力」を導入するという新自由主義的政策は副作用もある。例えば、日本の1980年代、「民活」が導入され、関西国際空港や東京湾横断道路などのビッグ・プロジェクトが市場原理によって推進されたが、神野(2002)が主張するように、「その最大の副作用は、四全総が掲げた『多極分散型国土』の形成を掘り崩してしまうことである」つまり、PPPなどの民間資本への依存は地域間格差を拡大させる恐れがある。

胡錦濤・温家宝体制以降、中国の地域政策の眼目は地域間格差の是正であり、習近平体制になってからの「一帯一路」における地域政策も、本来の目的の一つとして地域格差の是正があると考えられる。PPPによる社会資本整備に依存しなければならない財政的事情から考えると、地域間格差の是正という本来の政策目標を実現できるのかについても大きな疑問が残る。

まとめ

本稿で確認したように、中国のマクロ経済は高度成長から中成長への移行という大転換期に入った。経済成長の減速に伴い、固定資産投資と財政支出はかつてのように経済成長率を上げるというよりは、安定した経済成長を実現させる下支えとしての意味をもつようになっている。「一帯一路」戦略の提起により、中国国内の高速鉄道・高速道路・港湾整備・空港建設などの交通ネットワークの整備、ローカルハブとしての都市拠点の構築が進められ、地域政策も従来の地域ブロック型から、全域に分散する都市拠点型へと変貌を遂げようとしている。一方で、こうしたローカルハブとしての都市拠点の建設段階で財政的に大きな課題が残されている。

2008年以降、土地に依存した財政システムの持続可能性が問われはじめ、「脱土地依存」がすでに政策方針になりつつある。一方で、都市化関連事業費をいかに確保するのかということは「一帯一路」のローカルハブとしての都市拠点戦

略を推進していく上で最も重要な政策課題である。こうした矛盾を解決するためには、地方政府が中央政府の「一帯一路」政策支持というアナウンスメント効果により、PPPといった「民間活力」を導入することで、都市化関連事業資金を確保するという方法が考えられる。この方法は政府の都市開発に必要な財源的保障責任を減らすことができる。ただ問題も少なくない。国土利用の偏在を是正し、過密過疎、地域格差を解消するといった従来の地域政策の眼目と相反する恐れもある。

「一帯一路」戦略は中国を始点、ヨーロッパを終点とした、ユーラシア大陸を横断する画期的な経済圏の構築として大きく注目されているなか、その始点である中国国内におけるローカルハブとしての都市拠点がいかに構築されるか、そしてその開発財源はいかに確保されるかは「一帯一路」を推進するうえで越えなければならない最も重要な政策課題である。

参考文献

- 徐一睿(2010)『中国の財政調整制度の新展開－「調和の取れた社会」に向けて－』、日本橋報社、2010年5月
- 徐一睿(2014a)『中国の経済成長と土地・債務問題－政府間財政システムにおける「競争」と「調整」』、慶應義塾大学出版会、2014年7月
- 徐一睿(2014b)「中国の地方債務問題の再考－『地方政府融資プラットフォーム』(LGFV)を中心に」、ERINA REPORT、No.115、pp.13-21
- 徐一睿(2014c)「中国における都市化事業費の調達－地方債の起債について－」、ERINA REPORT、No.121、pp.12-20
- 神野直彦(2002)『地域再生の経済学－豊かさを問い直す』、中公新書
- 神尾文彦(2015)「都市と地方の自立共生モデルとローカルハブ構築」、野村総合研究所

The Changes in Regional Policy and Public Finance Challenges in China Domestically as Seen from the Viewpoint of One Belt, One Road: Toward the construction of local hubs

XU, Yirui

Associate Professor, Faculty of Economics, Senshu University

Summary

As the promotion of “One Belt, One Road” accompanies the arousing of demand for social infrastructure such as the construction of urban hubs within and without China, and roads, railways and ports, there are not only hopes for the assimilating of surplus productive forces in China domestically through the promotion of One Belt, One Road, but with the construction of new urban hubs and the building of the railways, roads, ports and airports linked to it, the arising of new social capital investment is hoped for. This paper, along with the changes of the “New Normal [Xin Changtai]” external economic environment, clarifies how the “One Belt, One Road” regional policy has changed, and what form the urban hub construction will take as local hubs. Then I would like to examine the public finance challenges for the urban construction stage for local hubs in the promotion of One Belt, One Road.

[Translated by ERINA]

中国辺境地域における日本との経済交流の現状と可能性 — 広西チワン族自治区の事例を中心に —

北京航空航天大学北海学院副教授・ERINA 共同研究員 何為民

福島大学経済経営学類准教授・ERINA 共同研究員 朱永浩

1. はじめに

本稿の分析対象の地域は、中国の南西部に位置する広西チワン族自治区(以下、広西)である。地理的に中国辺境地域にある広西は、陸続きでベトナムに隣接し、中国の対東南アジア経済交流の玄関口として、近年その存在感が増している。一方で、広西の対ASEAN貿易が増加しているのに対し、日本との貿易額はまだ少ない。

広西経済およびその対外経済関係に関するこれまでの先行研究としては、ジェトロ海外調査部北アジア課(2010)、関・池部編(2011)、池部(2013)などがある。ジェトロ海外調査部北アジア課(2010)では、2008年に制定された「広西北部湾経済区発展計画」をはじめ、北部湾地域におけるASEANとの経済連携の進展を分析し、中国・ASEAN経済交流の主役として、広西の可能性に言及した。

関・池部編(2011)では、フィールドワークを通じて広西と日本の経済関係の現状や今後の展望について、北部湾地域の4都市(南寧市、北海市、欽州市、防城港市)を中心に分析を行った。その上で、日本企業による広西進出の要因は「原材料指向型」と「低賃金指向型」に分かれ、日本企業の珠江デルタからの二次的展開は、広西現地企業にとって新たなビジネスを生み出す可能性がある」と指摘した。

それ以外の論点として、池部(2013)は、広西とベトナムと

の国境貿易等の事例を取り上げながら、中国とASEANの現在の経済関係における現状を分析し、中国広東省とベトナム北部を連結する広西が東アジアにおいて新たな国際分業地域になる可能性がある」と論じている。

本稿では、上記の先行研究を踏まえて、中国辺境地域である広西の視点から、まず、その経済概況と特徴をまとめ、対外開放の現状を分析する。次いで、熊本県の事例を取り上げながら近年の広西と日本の経済関係を考察する。最後に、広西の対日経済交流の拡大に向けた重点的に取り組むべき課題を示す。

2. 広西チワン族自治区経済の動向と特徴

2.1. 広西の経済概要

広西の南部は北部湾(Bac Bo Gulf)に面し、西南部はベトナムと国境を接している。亜熱帯気候に恵まれた広西には、中華人民共和国が成立した翌年の1950年、広西省人民政府が設立された。その後、チワン族住民の割合が比較的多いことから、1958年に広西省の名称が「広西チワン族自治区」に変わり、現在に至っている。

表1に示すように、広西の面積は23.67万平方キロメートル(中国国土の2.5%)、日本国土面積の62.6%に相当する。2014年末現在、広西の人口は5475万人、中国総人口(13億

表1 広西チワン族自治区の経済概要(2014年)

面積	23.67万平方キロメートル
人口	5475万人
地域総生産(GRP)	1兆5673億元(2013年より8.5%増[実質])
産業構成比	第一次産業15.4% 第二次産業46.8% 第三次産業37.8%
固定資産投資額	1兆3288億元(2013年より16.7%増[実質])
社会的消費財小売総額	5717億元(2013年より10.9%増[実質])
一人当たりGRP(名目)	3万3090元
住民消費価格指数	2.1%
都市部失業率	3.15%
対外貿易額	輸出額243.3億ドル 輸入額162.2億ドル

(出所) 広西チワン族自治区統計局「2014年広西国民経済和社会発展統計公報」(2015年4月9日)より作成。

表2 広西チワン族自治区の行政区分

地区級市	英文表記	管轄下の県級市	英文表記
南寧市(省都)	Nanning		
防城港市	Fangchenggang	東興市	Dongxing
柳州市	Liuzhou		
桂林市	Guilin		
梧州市	Wuzhou	岑溪市	Cenxi
賀州市	Hezhou		
玉林市	Yulin	北流市	Beiliu
貴港市	Guigang	桂平市	Guiping
百色市	Baise		
欽州市	Qinzhou		
河池市	Hechi	宜州市	Yizhou
北海市	Beihai		
崇左市	Chongzuo	凭祥市	Pingxiang
来賓市	Laibin	合山市	Heshan

(出所)中国行政区劃網(<http://www.xzqh.org/html/>、2015年9月30日アクセス)より作成

6782万人)の4.2%を占める。その行政区分は、省都の南寧市を含む14地級市からなる(表2)。

2014年における広西の地域内総生産(GRP)は1兆5673億ドルに達し、中国の名目GDP(63兆6139億元)の2.46%を占めた。また、その年の実質経済成長率は8.5%となり、全国平均成長率の7.3%を上回った。ただし、一人当たり名目GRPをみると、広西は3万3090元で全国平均(4万6629元)を大きく下回っており、中国经济における後発地域に属しているといえる(表1)。

経済構造については、広西の第一、二、三次産業の比率がそれぞれ15.4%、46.8%、37.8%となっている。第一次産業が比較的大きな比重を持つことが重要な特徴である。とりわけ、中国最大のサトウキビの栽培地域として、2014年における広西の生産量は7953万トンに上っている。一方、工業を中心とする第二次産業の比率も、広西経済の中で大きな比重を持つことがもう一つの特徴として挙げられる。具体的には、冶金、機械、自動車、石油化学、食品加工、製薬などが広西の主な基幹産業である。たとえば、玉林市にある「玉柴機器集团有限公司」は、中国最大のディーゼルオイルエンジンメーカーとなっている。

2011年1月、「広西チワン族自治区第12次5カ年規画」が公表され、その中で表3に示すように、2011~2015年における4分野(経済発展、科学技術・教育、資源・環境、国民生活)の主要指標の目標値が提示された。また規画の中では、農業発展のほか、産業構造の高度化、産業集積の形成、環境問題等が取り上げられている。さらに、対外経済開放については、東南アジアとの経済関係の強化が重視され、ASEANとの貿易・投資、交通インフラ整備、観光、物流、メコン川流域

開発での協力を重視する方針が規画に盛り込まれた。

2.2. 広西の対外経済開放の展開

中国が改革・開放路線にかじを切って以降、広西の経済的な対外開放において重要な出来事が三つある。一つ目は、外資導入等に対して自主権をもつ14沿海開放都市の一つとして、1984年に広西・北海市の対外開放が決定されたことである。二つ目は、2004年に「中国-ASEAN博覧会」(CAEXPO)が省都の南寧市で初めて開催されたことである。三つ目は、中国政府が2008年に「広西北部湾経済区発展規画」を正式に批准したことである。

北海市が1984年に沿海開放都市に指定された当時、その地理的優位性を生かし多くの外資導入が期待されていた。しかし、実際はインフラ整備が遅れ、外資誘致の実績も少なく、東部沿海地域に比べて経済的な対外開放では出遅れる結果となった(廖、2007)。

ところが21世紀に入り、広西の経済開発をめぐる状況は大きく変化した。中国の市場経済化が進むなか、広西は経済発展のサイクルを作り出せていないため、中国政府は広西の経済開発に本腰を入れ始めたのである。その契機となったのは、2000年に始動した国家プロジェクト「西部大開発戦略」である。この戦略の基本的考え方は、東部沿海地域に比べて経済開発が著しく遅れている(広西を含む)中国西部地域の交通インフラ整備を進め、エネルギー開発と経済的な対外開放を図ることにある。

また、中国とASEANとの協力関係が政治的・経済的に深まり、とりわけ中国とベトナムの間(以下、中越)における経済関係の緊密化を背景に、2004年に第1回CAEXPOが南寧市で開催され、これは中国政府が広西を中国の対東南ア

表3 広西チワン族自治区第12次5カ年規画の主要目標

分類	指標	単位	2010年	2015年	年平均増加率(%)	5年累計	属性
経済発展	GRP	億元	9,502	15,500	10	-	予測性
	一人当たりGRP	元	19,471	30,390	9	-	予測性
	財政収入	億元	1,228	2,460	15	-	予測性
	うち一般予算収入	億元	772	1,600	17	-	予測性
	全社会固定資産投資額	億元	7,859	19,000	20	60,000	予測性
	社会消費財小売総額	億元	3,272	6,580	15	-	予測性
	輸出入総額	億米ドル	177	460	21	-	予測性
	うち輸出総額	億米ドル	96	240	20	-	予測性
	工業付加価値増加額比重	%	40.6	45.6	-	5	予測性
	サービス業付加価値増加額の対GRP比	%	35	37	-	2	予測性
都市化率	%	40.6	50	-	9.4	予測性	
科学技術・教育	9年制義務教育達成率	%	85	93	-	8	予測性
	高校入学率	%	69	87	-	18	予測性
	R&D経費の対GRP比	%	0.9	2.2	-	1.3	予測性
	1万人当たり特許権保有数	件	0.64	3	-	2.36	予測性
資源・環境	耕地保有量	万ムー	6,320	6,316	-	-4	拘束性
	単位工業付加価値増加額当たり用水減少率	%	193 ^ト /万元	135 ^ト /万元	-	30	拘束性
	農業灌漑用水有効利用系数		0.415	0.45	-	0.035	予測性
	非化石エネルギーの対一次エネルギー消費比重	%	17.8	20	-	2.2	拘束性
	単位GRP当たりエネルギー消費削減	%	-	-	-	-	拘束性
	単位GRP当たりCO ₂ 排出量削減率	%	-	-	-	-	拘束性
	化学酸素要求量排出減少	%	-	-	-	-	拘束性
	二酸化硫黄排出減少	%	-	-	-	-	拘束性
	アンモニア窒素排出減少	%	-	-	-	-	拘束性
	窒素酸化物排出減少	%	-	-	-	-	拘束性
	森林被覆率	%	58	60	-	2	拘束性
森林蓄積量	%	6.04	6.5	-	0.46	拘束性	
国民生活	全区総人口	万人	5,152	5,400以下	-	-	拘束性
	都市登記失業率	%	3.7	5以下	-	-	予測性
	都市新規雇用者増加数	万人	-	-	-	190	予測性
	都市基本養老保険加入者数	万人	450	540	-	90	拘束性
	都市・農村三項医療保険加入率	%	80	95	-	15	拘束性
	都市保障性安居プロジェクト建設	万戸	-	-	-	50	拘束性
	都市住民一人当たり可処分所得	元	17,064	27,480	10	-	予測性
	農村住民一人当たり純収入	元	4,543	7,655	11	-	予測性

(出所)『広西国民経済和社会発展“十二五”規画綱要』(2011年1月21日策定)より作成

アジア経済交流の最前線に位置づける重要な出来事である。近年、多くの東南アジアの首脳、閣僚が南寧市を訪れるようになり、同市はASEANと中国を繋ぐ結節点として地域的な国際都市の地位を確立しつつある(朱・三村2012)。

2008年には、中長期経済発展目標を盛り込んだ「広西北部湾经济区發展規画(2006~2020年)」が中国政府によって発表された。その中で、南寧市、北海市、欽州市、防城港市を重点4都市とした。この規画では、東南アジアとの経済交流拠点として広西の開発を加速させることが、中央政府の方針として決定された。合わせて、ASEANに最も距離が近い

「欽州保税港区」を新設するなど、具体的な振興策も推進されている。

さらに、北部湾地域の経済発展に伴い、高速道路や高速鉄道などの新規インフラ整備および既存交通網の拡張が進められている。鉄道整備の例をみると、「衡陽(湖南省)~柳州」、「柳州~南寧」、「南寧~欽州」、「欽州~防城港」、「欽州~北海」などの区間において高速鉄道が2013年12月に開通した。既存の高速道路網¹⁾に加え、驚異的なペースで進んでいる鉄道整備により、広西の港湾および中越国境に向かう国際貨物輸送力の増強が期待されている。

¹⁾『中国交通年鑑』2014年版によれば、2013年末時点で広西の高速道路総延長は3,305kmである。

3. 広西チワン族自治区と日本との経済交流の可能性

3.1. 広西の対外貿易・外資導入および日本との経済交流

近年、広西の対外貿易は上昇傾向が続いている。2014年の対外貿易総額は405.5億ドルに達し、このうち輸出が対2000年比で16.3倍に相当する243.3億ドル、輸入が同29.8倍に相当する162.2億ドルで、いずれも最高値を記録した。一方、広西の輸出、輸入の全国シェアはそれぞれ1.04%、0.83%であった。これは広西の中国GDPシェア2.46%と比べても半分に満たない程度であり、経済規模に比較してかなり少ないことがわかる²。

表4は、広西の2000年、2005年、2010年、2012年、2014年の輸出入相手上位国・地域の構成比を示している。2014年における国・地域別に輸出先をみると、ベトナムが最も多く21.16%を占めた。ベトナムに次ぐのが香港(20.58%)、アメリカ(11.54%)、シンガポール(5.62%)、インドネシア(3.41%)で、全体として東南アジア諸国およびアメリカにかなり集中している。一方、同年の輸入先のシェアをみると、オーストラリアからの輸入が最も多く11.86%を占めた。オーストラリアに次ぐのがブラジル(10.11%)、アンゴラ(7.34%)、アメリカ(5.87%)、台湾(4.66%)の順である。このように広西の輸入は、オーストラリアや、ブラジル、アンゴラなどの天然資源産出国に偏重する構造である。

一方、日本との経済関係を見てみると、図に示すように、2000年以降における広西の対日貿易額は、2008年まで伸び続けたものの、2011年を除くとここ数年は伸び悩んでいる。広西の対外貿易額に占める日本のシェアは、輸出において

2000年の8.93%から2005年の11.18%、2010年の6.94%、2012年の4.84%、2014年の3.41%へと低下傾向が続いている。輸入においても、2000年の7.94%から2005年の8.33%、2010年の2.91%、2012年の1.07%、2014年の0.93%へと減少し、シェア低下が顕著である。そして、2000年時点で日本は広西にとって第4番目の輸出相手国、第3番目の輸入相手国であったが、2014年になると、その順位はそれぞれ第6番、第23番に下がり、広西の対外貿易における日本のプレゼンスは低下していることがわかる(表4)。

他方、日本との経済協力を積極的に進めようとする広西の新たな動きが一部で見られている。たとえば、2011年2月、王子製紙、シチズンなどの日系企業12社を中心とした「広西日本商工会」が創設された。また同年3月に南寧市には、日本の商品、サービス、文化の発信地と位置づけられる「日本園」が建設され、これまで熊本県、秋田県等の企業・団体が入居している。2013年11月に筆者(何)が実施した広西日本商工会へのヒアリングによると、南寧市内は日本料理店が70件以上存在している。広西ではもともと生魚を食べる習慣があり、比較的日本の味覚になじみやすいことが理由である。この数は北京市、広州市を上回って、上海市、深圳市に次いで中国において3番目に多いという。しかし、これらの日本料理店の経営者のほとんどは、台湾や香港、地元出身者であり、日本人経営の店はわずかである。

在広州日本国総領事館の資料によれば、2014年10月現在、日本企業の広西への進出はわずか11社、在留邦人数も205人(届出ベース)にとどまっている。広西に隣接する広東省の

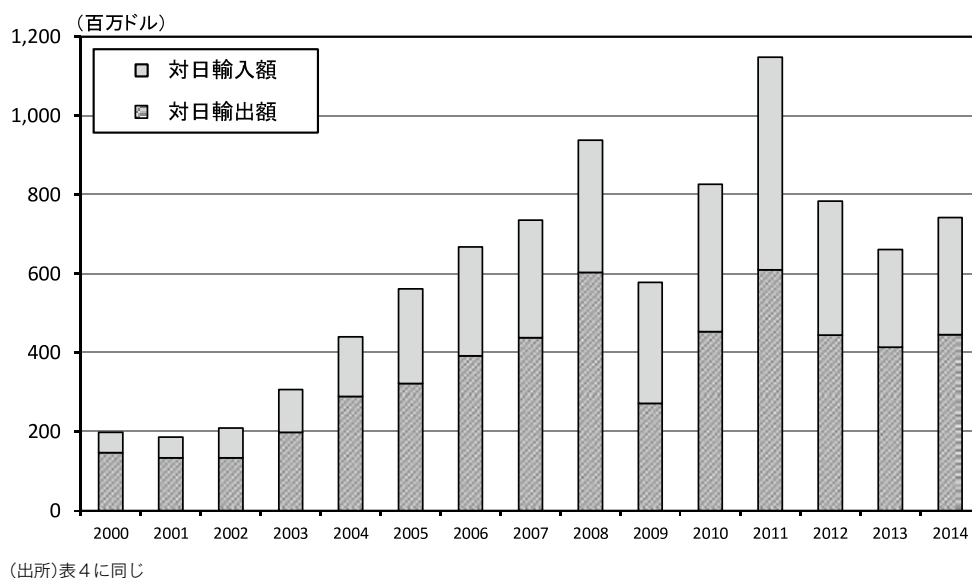
表4 広西チワン族自治区の主要貿易相手国・地域

	2000年			2005年			2010年			2012年			2014年		
	順位	国・地域	シェア(%)	順位	国・地域	シェア(%)	順位	国・地域	シェア(%)	順位	国・地域	シェア(%)	順位	国・地域	シェア(%)
輸出	1	アメリカ	18.29	1	アメリカ	13.54	1	香港	15.66	1	香港	17.66	1	ベトナム	21.16
	2	香港	15.15	2	香港	12.12	2	アメリカ	12.04	2	アメリカ	14.55	2	香港	20.58
	3	オランダ	10.01	3	日本	11.18	3	ベトナム	12.02	3	ベトナム	11.56	3	アメリカ	11.54
	4	日本	8.93	4	ベトナム	7.68	4	日本	6.94	4	インドネシア	5.43	4	シンガポール	5.62
	5	ベトナム	7.49	5	台湾	3.46	5	インド	4.27	5	日本	4.82	5	インドネシア	4.37
	6	台湾	3.65	6	スペイン	2.72	6	韓国	3.51	6	オーストラリア	3.23	6	日本	3.41
	総額	16億ドル	100.00	総額	29億ドル	100.00	総額	65億ドル	100.00	総額	92億ドル	100.00	総額	131億ドル	100.00
輸入	1	台湾	9.88	1	ブラジル	14.15	1	オーストラリア	12.76	1	オーストラリア	11.15	1	オーストラリア	11.86
	2	フィンランド	8.00	2	ベトナム	12.39	2	アメリカ	9.04	2	ブラジル	10.19	2	ブラジル	10.11
	3	日本	7.94	3	オーストラリア	9.99	3	ブラジル	8.90	3	アンゴラ	9.85	3	アンゴラ	7.34
	4	韓国	7.87	4	アメリカ	8.89	4	ベトナム	8.65	4	アルジェリア	5.70	4	アメリカ	5.87
	5	ベトナム	7.02	5	日本	8.33	5	スーダン	6.91	5	アメリカ	5.24	5	台湾	4.66
	6	アメリカ	6.37	6	インド	6.62	11	日本	2.91	20	日本	1.07	23	日本	0.93
	総額	6億ドル	100.00	総額	29億ドル	100.00	総額	128億ドル	100.00	総額	316億ドル	100.00	総額	319億ドル	100.00

(出所)韓国貿易協会(KITA)のデータベースより作成

² 広西チワン族自治区統計局『広西統計年鑑』2012年版、『2014年広西国民経済和社会発展統計公報』(2015年4月9日)より引用・算出。

図 広西チワン族自治区の対日貿易額の推移



場合、同省の珠江デルタを中心に投資活動を行う日本企業数は約2000社、在留邦人数は1万8805人に達し、広西との差は歴然としている。一方、広西チワン族自治区商務庁の資料によると、2013年末時点で、広西に進出している日系企業の登録社数は182社で、そのうち登録更新手続きを終えたのは106社、ほかの76社の状況は把握していないという。現段階では、広西に日本企業がその力を生かせるようなビジネス環境整備はまだ不十分であり、投資が十分に行われるほどの投資環境を築くには至っていないのが実情である。

3.2. 広西と熊本県との交流

前述したとおり、広西と日本の経済交流は比較的少ない。日本から見れば、地理的に遠い中国華南地域(広東省、海南省、広西チワン族自治区の3省区)との交流といえば「広東省」であり、広西は広東省に隣接する辺境地域に過ぎないという認識であろう。そんな中、1982年5月、日本の都道府県の中でいち早く広西との姉妹関係を締結したのが熊本県である。以下では、熊本県における広西との交流活動を考察することにしたい。

熊本県と広西の交流実績をみると、表5に示すように、両県・区における人的な交流が主たるものであり、それに比べて経済交流活動は比較的少ないことがわかる。両県・区の経済交流拡大に向けて、熊本県は2012年8月に南寧市に「熊本広西館」を開設し、熊本県事務所として嘱託と現地採

用の職員2人が常駐することで、県内企業の広西進出や県産品の販売促進などを支援することを目的とした³。

2013年11月に筆者(何)は同事務所職員へのヒアリングを実施したが、それによれば熊本県は広西への県内企業進出を積極的にサポートし、現地視察ツアーも企画されたという。一例をあげると、百色市の果物(マンゴー等)を日本に輸入することが検討されたことがある。しかし結局は、交通インフラ整備の遅れ、物流サービスなどの制約により断念することになった。

一方、地方経済総合研究所が2015年に実施した「熊本県内企業の経営者意識調査」によれば、日中関係の改善が進まないなど政治面での摩擦も懸念されるなか、中国への進出意欲そのものは2014年度より2位に低下したが、依然として全体の37.8%を占めることから、中長期的には広西への日本進出は期待できるという⁴。

4. むすびにかえて

本稿では、近年の広西経済および対外貿易の現状について分析し、日本との経済交流の最近の動きについて考察した。広西の経済的な対外関係および対日経済連携の可能性をまとめれば、次のようになろう。

近年、中国とASEAN諸国との経済関係が深化する中、広西はベトナムと637kmにわたる陸上国境線を有し、また海上

³ 詳しくは、地方経済総合研究所「年間経済日誌」(http://www.dik.or.jp/?action=cabinet_action_main_download&block_id=180&room_id=1&cabinet_id=3&file_id=64&upload_id=366、2015年9月30日にアクセス)を参照されたい。

⁴ http://www.dik.or.jp/?action=cabinet3_action_main_download&block_id=57&room_id=1&cabinet3_id=1&file_id=103&upload_id=620、2015年2月1日アクセス。

表5 広西チワン族自治区と熊本友好関係締結以来30年の交流実績

	交流実績	時期	広西側の派遣	熊本側の派遣
政府間交流	友好訪問団	1982～2011年	28回約300人	35回約750人
	県費留学生	1984～2006年	30人	－
	技能研修員	1983年～	55人	－
	農業研修生	1982年～	15回	－
	県職員の研修	1987年～	－	7人
	議会交流	1984～2011年	4回30人	18回333人
文化交流	高校生の体育交流	1984～2001年	6回95人	13回213人
	青少年の国際理解交流	2004～2011年	3回40人	4回28人
	教育友好訪問団	1982～1996年	4回32人	4回213人
	姉妹高校などの友好交流	1987～2007年	7件	－
	姉妹テレビ局の友好交流	1994年	1件	－
	国際交流員	1994年～	16人	－
経済交流	産業展覧会、宣伝会議	1983～1999年	2回	2回
	経済考察団	1987～2000年	5回	3回
	経済交流員	2000～2011年	10回41人	－
	CAEXPOの視察、出展	2004～2011年	－	7回203人

(出所) 広西チワン族自治区政府外事弁公室の資料により作成

交通の利便性という地理的特性および良好な交通・港湾インフラを活かし、中国の対ASEAN経済交流の中核になろうとしている。一方、これまで日本はASEAN諸国との経済交流をダイレクトに行っていたが、東アジア地域における経済活動の広がりや各国間の相互依存関係の深化を考慮すると、バイの関係からマルチの関係への移行も勘案しながら、日本からASEANへの中継拠点となりうる広西と積極的に経済連携を図っていく必要がある。この地域における経済環境、経済連携の動きが大きく進展することが予想されるが、日本としては、国境地帯のインフラ整備や、物流・通関サービスの改善状況など、広西とASEAN諸国との関係がどのように変化していくかを常に注視することが肝要である。

また、広西と日本との経済協力関係には、主に日本企業が広西に進出して「原材料」または「安価で豊富な労働力」を求めるといった二つの類型があると指摘されている(関2011)。近年、インドネシア、タイ、ベトナムなどのASEAN諸国においても、中国と同様に賃金上昇の傾向が続いている。したがって、低賃金労働者活用のメリットがASEANでも失われつつあり、日本企業の投資類型が転換期にさしかかっていると見える。今後、広東省等からの産業移転受入地としての広西の可能性を広げるためには、投資環境の改善が急務である。

辺境地域に属する広西は、日本企業にとって「手つかずのマーケット」のような存在であり、中国辺境地域市場進出には新たな可能性がある。特に、交通インフラ整備が急速に進

むなか、拠点都市である南寧市を中心にしたその周辺都市への供給網拡大および販売ルートの開拓は、日本の内需型産業における企業が広西市場に進出する際に重要である。

なお、朱・三村(2012)で指摘したように、中国と北東アジアおよび東南アジアの地域経済交流を見た場合、北東アジアと東南アジアにおける国際環境や社会経済情勢は大きく異なる。しかし、いずれも中国と周辺国のお互いの立場、違いを前提として、中国辺境地域における経済交流の実態を細部まで掘り下げ、その共通点および相違点を分析し、日本との交流の可能性も視野に入れながら、互いに参考となる部分を抽出する必要がある。その具体化については今後の課題としたい。

参考文献

日本語文献

- 池部亮(2013)『東アジアの国際分業と「華越経済圏」－広東省とベトナムの生産ネットワーク』、新評論
- ジェトロ海外調査部北アジア課(2010)『中国「新興」地域の事業環境と日系企業のビジネスチャンスとリスク』、日本貿易振興機構(ジェトロ)
- 朱永浩・三村光弘(2012)「広西チワン族自治区から見る中越国境地域経済交流－北海、東興、南寧、憑祥視察報告」、『ERINA REPORT』、No.103、環日本海経済研究所、pp.52-57
- 関満博・池部亮編(2011)『「交流の時」を迎える中越国境地域－中国広西チワン族自治区の北部湾開発』、新評論

西澤正樹(2009)「中国『辺境』の地域経済と企業(3)－広西壮族自治区崇左市、欽州市、防城港市、南寧市」、『アジア研究所紀要』、第36号、亜細亜大学アジア研究所、pp.251-336

細川大輔(2010)「汎北部湾経済協力のゆくえ－広西チワン族自治区の挑戦」、『大阪経大論集』、第61巻第2号、大阪経大学会、pp.75-97

中国語文献

程建華(1994)「北海現象透析」、『中国国情国力』、1994年第10期、中国信息報社、pp.41-42

廖廷弼(2007)「広西経済発展緩慢の原因分析」、『創新』、2007年第1期、南寧市社会科学院、pp.77-82

The Current Situation of and Potential for Economic Exchange in China's Border Regions with Japan: With a focus on the case example of the Guangxi Zhuang Autonomous Region

HE, Weimin

Associate Professor, Beihai College of Beihang University, and ERINA Collaborative Researcher

ZHU, Yonghao

Associate Professor, Faculty of Economics and Business Administration, Fukushima University, and ERINA Collaborative Researcher

Summary

The subject of the analysis in this paper is the Guangxi Zhuang Autonomous Region (hereinafter “Guangxi”), geographically belonging to the border region which adjoins Vietnam on land, and faces south onto the Gulf of Tonkin. Guangxi’s economic development was delayed for a long period after reform and opening-up, but in recent years with the strengthening of economic relations between China and ASEAN, it has exploited its geographic advantage and increased its presence as an economic exchange hub with Vietnam. The “Guangxi Beibu [North] Gulf Economic Zone Development Plan (2006–2020)” was approved as a Chinese national strategy in January 2008, and a further acceleration of economic exchange between Guangxi and ASEAN is expected.

Meanwhile, regarding economic relations with Japan, there are few Japanese firms which have expanded into Guangxi, and the value of trade with Japan has remained stagnant. In this paper, in addition to undertaking analysis of the economic characteristics of Guangxi and the current situation for economic cooperation with Japan, we examine which points Japan should note when promoting economic exchange with Guangxi as a Chinese border region.

[Translated by ERINA]

北東アジア動向分析

中国

全体的に安定した経済成長を達成

10月19日、国家統計局は中国のマクロ経済指標を公表した。それによると、2015年1～9月期の国内総生産(GDP)は、前年同期比6.9%増の48兆7774億元である。第1四半期には前年同期比で7.0%増、第2四半期も7.0%増、第3四半期は6.9%増という内訳である。産業別の生産増加額は第1次産業で3兆9195億元(前年同期比3.8%)増、第2次産業で19兆7799億元(同6.0%)、第3次産業で25兆779億元(同8.4%)増である。

一定規模以上(年間売り上げ高2000万元以上)の工業企業における1～9月期の付加価値増加率は前年同期比で6.2%増、伸び率が1～6月期より0.1ポイント下落した。企業形態別にみると、国有企業・国有持株企業は、同1.3%増、集団企業は同1.7%増、株式会社は同7.5%増、外資系企業は同3.5%増であり、株式会社と外資系企業が工業生産を牽引している状態であることを示している。

1～9月期の固定資産投資額(農家を除く)は前年同期比10.3%増の39兆4531億元となり、1～6月期の値から1.1ポイント下落した。産業別にみると、第1次産業の投資は、前年同期比27.4%増の1兆1007億元、第2次産業の投資は同8.0%増の16兆2189億元、第3次産業の投資は同11.2%増の22兆1335億元と経済成長と比較して高い成長を示している。全国のおける不動産開発投資額は前年同期比2.6%(価格要因控除の実質値4.2%)増の7兆535億元となり、1～6月期より2.0ポイント下落している。このうち住宅投資は1.7%増加している。

個人消費を表す指標である社会消費品小売総額の1～9月期の値は前年同期比10.5%増の21兆6080億元で、1～6月期と比べて0.1ポイント上昇している。そのうち一定規模以上の企業(年間売上高2000万元以上の卸売企業、500万元以上の小売企業及び200万元以上の宿泊・飲食関連企業)の消費品小売総額は同7.5%増の10兆1089億元であった。また、都市部の消費は同10.3%増の18兆5843億元、農村部は同11.7%増の3兆237億元であった。消費品のうち、飲食業が前年同期比11.7%増の2兆3071億元、商品小売業が同10.4%増の19兆3009億元である。インターネットによる小売額は前年同期比36.2%増の2兆5914億元に上り、そのうち、実物商品の消費が同34.7%増の2兆1510億元、非実物商品の消費が43.6%増の4404億元と高い伸び率を示している。

前年同期比で表される消費者物価指数(CPI)は、1～9月期は1.4%上昇しており、1～6月期と比べると0.1ポイント上昇している。内訳は都市部で、前年同期比1.5%上昇、農村部では1.3%の上昇を示している。項目別でみると、食品価格が前年同期比2.3%の上昇、タバコ・酒類が同1.6%上昇、衣類が同2.9%上昇で、家庭設備用品・メンテナンスサービスが同1.1%上昇、医療保険・個人用品が同1.8%上昇、交通・通信が同1.8%下落、娯楽教育文化用品およびサービスが同1.5%上昇、住居関連が0.7%上昇と全体的には安定的な上昇傾向にある。

1～9月期の対外貿易総額は前年同期比で8.1%下落の2兆9041億ドルと減少しており、内訳は、輸出が同1.9%下落の1兆6641億ドル、輸入が15.3%下落の1兆2400億ドルである。輸入の落ち込みから貿易収支が同82.3%増と4241億ドル増加している。外資導入については1～9月の新規認可件数(銀行・証券除く)は前年同期比10.1%増の1万8980件で、対中直接投資額(実行ベース、以下同じ)は同9%増の949.0億ドルとなった。今期の投資の状況は件数、投資額ともに堅調な伸びを示している。対中投資の資金拠出国上位10カ国・地域は、それぞれ香港、シンガポール、台湾、韓国、日本、アメリカ、ドイツ、フランス、イギリス、マカオで、10カ国・地域からの投資総額は894.4億ドルで、全対中投資額の94.2%を占めている。

複数の経済指標が中国経済の転換を示唆

今期の中国における経済指標で、実質経済成長率(前年同期比)が7%を割り込んだことは注目に値する。また関連指標は、中国経済が直面する総需要に関する二つの転換が起こっていることを示唆している。国内経済関連指標からは工業生産や、投資の伸び率が落ち込み、内需の成長率が減退している状況を、また対外経済関連指標からは、貿易黒字の増加が輸入の大幅な減少によるものであり、輸出自体が減少している現状を示している。さらに、これまで一貫して増加を続けてきた外貨準備高が減少に転じるなど、輸出や投資による外貨流入の勢いが減速していることを示唆している。現在中国で打ち出されている「一帯一路」政策に伴い拡大すると考えられる国内投資が、内需を喚起しました、もう一つの柱である対外進出が外需を確保することで、こうした国内の内需、外需における転換に対応していくことが期待される。

(ERINA調査研究部研究員 南川高範)

	単位	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015年1-9月
実質GDP成長率	%	12.7	14.2	9.6	9.2	10.4	9.3	7.7	7.4	7.3	6.9
工業総生産伸び率(付加価値額)	%	16.6	18.5	12.9	11.0	15.7	13.9	10.0	9.7	8.3	6.2
固定資産投資伸び率	%	23.9	24.8	25.9	30.1	23.8	23.8	20.3	19.6	15.7	10.3
社会消費品小売総額伸び率	%	13.7	16.8	21.6	15.5	18.3	17.7	14.3	13.1	12.0	10.5
消費価格上昇率	%	1.5	4.8	5.9	▲0.7	3.3	5.4	2.6	2.6	2.0	1.4
輸出入収支	億ドル	1775	2618	2981	1,961	1,831	1,551	2,311	2,592	3,825	4,241
輸出伸び率	%	27.2	25.7	17.5	▲16.0	31.3	20.3	7.9	7.9	6.1	▲1.9
輸入伸び率	%	19.9	20.8	18.5	▲11.2	38.7	24.9	4.3	7.3	0.4	▲15.3
直接投資伸び率(実行ベース)	%	4.5	18.6	23.6	▲2.6	17.4	9.7	▲3.7	5.3	1.7	9.0
外貨準備高	億ドル	10,663	15,282	19,460	23,992	28,473	31,811	33,116	38,213	38,430	35,141

(注)

・前年比、前年同期比。

・工業製品伸び率は国有企業及び年間売上高500万元以上の非国有企業の合計のみ。2011年からは年間売上高2000万元以上の企業の合計である。

・2011年から、固定資産投資額の統計対象は計画投資額が50万元以上から500万元以上に引き上げた。また、都市部と農村部を統合し、「固定資産投資(農家除く)」として統計している農家の固定資産投資については別途集計している。

・外貨準備高は各年末、月末の数値。

・2006年以降の直接投資には、銀行・証券業を除く。

・2009年の実質GDP成長率は、中国国家統計局が2011年1月10日に発表した数値。2010年の実質GDP成長率は、中国国家統計局が2011年9月7日に発表した数値。2011年の実質GDP成長率は、中国国家統計局が2013年1月7日に発表した数値。2012年の実質GDP成長率は、中国国家統計局が2014年1月8日に発表した数値。2014年の実質GDP成長率は2015年9月7日に発表した数値。

(出所) 中国国家統計局、中国商務部、中国外貨管理局

ロシア(極東)

景気後退が明らかなロシア経済

ロシアの実質GDP成長率は2015年第1四半期が前年同期比2.2%のマイナス成長、第2四半期が同4.6%のマイナス成長で、2期連続でマイナスとなり、しかもそのマイナス幅が拡大している。2014年は何とかプラス成長を維持していたものが、2015年になって大きく崩れてきている。

景気後退の最大の原因と考えられているのが、原油など天然資源の国際価格の下落である。ロシアの代表的な原油指標価格である「Urals」は、2014年1～9月の平均価格が1バレル105.1ドルであったのに対し、2015年同期の平均価格は54.4ドルにまで低下した。足下では、8月45.6ドル、9月46.7ドルと、一層低い水準に下がっている。こうした状況の下、1～8月の原油輸出は、量(トンベース)では7.2%増加したものの、金額(ドルベース)では42.6%も減少した。最大の輸出品目がこれだけ大きく減少したことが影響して、同期間の輸出総額は、対前年同期比31.7%減の2345億ドルとなった。これに対して、輸入額は同38.9%減の1181億ドルであった。差し引き1164億ドルの黒字であり、前年同期より334億ドル減少しているものの、相当に大きな貿易黒字を維持しているといえる。しかも、2014年前半は1ドル30ルーブル台だった為替レートが、2015年前半は1ドル50～60ルーブル台の水準で推移しており、自国通貨建てでの貿易黒字は一層大きなものとなる。

このように見ると、景気後退の主要因は国内にあることになる。そこで注目すべきなのは、家計消費である。2015年1～9月の小売売上高は対前年同期比8.5%の減少となった。今年に入り、すべての月で対前年同月比マイナスを記録している上、第3四半期にはマイナス幅が拡大している。第3四半期の消費者信頼感指数は、マイナス24%と、非常に低い水準にある。国内最大の消費都市であり、消費文化をリードするモスクワ市で1～9月の小売売上高が11.5%減少(対前年同月比)であることから、消費マインドが沈滞していることが示唆される。同時期の全国の実質可処分所得は同3.3%減少し

ており、消費行動が活発化に転じる材料は見当たらない。

これに加えて、固定資本投資の減少傾向はすでに2013年半ばから続いており、深刻さを増している。ルーブル安を契機とした輸入代替の進行が期待されているものの、投資が低調である状況では、輸入代替の進展もおぼつかないだろう。

中期経済見通し

経済発展省は、毎年9月に3年間の中期経済見通しを発表している。これは、年末にかけて国会で審議される次年度から3か年の中期予算の議論の前提材料となるものである。しかし、2015年は中期経済見通しの公表の時期が10月下旬に遅れたことに加え、予算案も中期ではなく、2016年単年度のものとして議会に提出された。不透明な先行きゆえの苦渋の判断だったものと理解される。今回発表された見通しでは、「基本シナリオ」に加えて、「保守的シナリオ」(低めの数値)および「目標シナリオ」(高めの数値)が示されている。

基本シナリオによれば、2016年から3年間のGDP成長率予測は、それぞれ0.7%、1.9%、2.4%となっている。一年前に発表された見通しでは2016年は2.3%成長としていたもので、3分の1以下に引き下げたことになる。ちなみに、保守的シナリオでは、2016年はマイナス成長(1.0%)が続き、2017年にプラス成長に復帰すると見通している。

輸出額にもっとも大きな影響を及ぼす原油価格(Urals)は、基本シナリオと目標シナリオでは、1バレルあたり50ドル、52ドル、55ドルと少しずつ上昇することを前提としている。これに対して、保守的シナリオでは3年間にわたり40ドルにとどまるとの想定である。時に投機の対象ともなる原油市場価格の動向を正確に予測することは、事実上不可能である。ロシア政府としては保守的シナリオにおいて最悪のケースを想定したということだろう。当然のことながら、各シナリオで輸出入額の予測値は異なるが、いずれのケースでも単年度の貿易黒字額は1000億ドル以上を確保するとの見通しである。

この貿易黒字を上手に活用して、輸入代替を進めることができれば、景気回復の道は明るくなるだろう。

(ERINA調査研究部長・主任研究員 新井洋史)

(対前年同期比)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014			2015					
							1Q	2Q	3Q	1Q	2Q	3Q	7月	8月	9月
実質GDP	▲7.8	4.5	4.3	3.4	1.3	0.6	0.6	0.7	0.9	▲2.2	▲4.6	—	—	—	—
固定資本投資	▲135	6.3	10.8	6.8	▲0.2	▲2.7	▲5.3	▲1.9	▲1.5	▲3.6	▲6.7	▲6.8	▲8.5	▲6.8	▲5.6
鉱工業生産高	▲9.3	7.3	5.0	3.4	0.4	1.7	1.1	1.8	1.5	▲0.4	▲4.9	▲4.2	▲4.7	▲4.3	▲3.7
小売売上高	▲5.1	6.5	7.1	6.3	3.9	2.7	3.9	2.1	1.6	▲6.4	▲9.2	▲9.5	▲9.1	▲9.1	▲10.4
実質貨幣可処分所得	3.0	5.9	0.5	4.6	4.0	▲0.7	▲3.2	0.8	2.3	▲1.3	▲4.4	▲3.9	▲2.0	▲5.3	▲4.3
消費者物価*	8.8	8.8	6.1	6.6	6.5	11.4	2.3	4.8	6.3	7.4	8.5	10.4	9.4	9.8	10.4
工業生産者物価*	13.9	16.7	12.0	5.1	3.7	5.9	2.3	4.3	5.2	9.2	11.5	12.0	13.1	13.2	12.0
輸出額(十億ドル)**	301.7	397.1	516.7	524.7	527.3	497.8	122.7	132.9	126.0	90.3	91.5	—	27.4	25.3	—
輸入額(十億ドル)**	167.3	228.9	305.8	317.3	315.0	286.7	66.9	75.5	75.0	42.1	44.8	—	15.8	15.4	—

*前年12月比。

**税関統計ベース。

***斜体は暫定(推計)値。

出所:「ロシアの社会経済情勢(2015年9月号)」ほか、ロシア連邦国家統計庁発行統計資料

モンゴル

「経済透明性支持法」の制定に伴う課税免除

2015年8月7日、国会は課税ベースの拡大、地下経済の縮小、国内への投資の拡大を目的とした「経済透明性支持法」を可決した。期待される成果を達成するために、法の施行にあたって一回限りの課税免除措置が取られることとなった。2008年にも同様の趣旨で課税免除措置が実施されている。

(法律の目的)

法律の目的は手続きを改善し、経済の透明性を高め、法人及び個人の非公開の資産と収入が合法的な経済部門に移ることを促すことによって、経済成長をはかることである。政府は、法律制定の結果として現在の地下経済が縮小し、課税ベースが拡大することを期待している。

(範囲)

下記の6種類の税がこの法律の対象となる。全ての法人と個人は2015年12月31日までに、2015年4月1日までの過去の課税対象収入を自主的に開示するように求められている。この期間内に自主的な開示が行われた場合、課税は免除される。

- ・法人所得税
- ・個人所得税
- ・付加価値税
- ・支出税
- ・関税

これに加えて社会健康保険法も部分的に適用されることとなった。雇用者が被雇用者の社会健康保険料負担分を過少に申告し、納入していた場合でも、過少申告や納入の遅れに対するペナルティーを免除し、基本保険料負担分だけを納入すれば良いこととなった。

また、2015年4月1日までに下記の法律に違反したことに対するペナルティー措置も、2015年12月31日までに自主的に申告すれば免除されることとなった。

- ・付加価値税法
- ・一般課税法
- ・社会健康保険法
- ・法人登録法
- ・会計法
- ・関税法
- ・行政処分法

自主申告は新しい租税申告、会計報告、社会健康保険申告(それぞれ、透明性租税申告、透明性会計報告、透明性社会健康保険申告と呼ばれる)によってなされる。これらの新しい申告及び報告は、透明性申告を行った法人及び個人にとっての最初の申告として取り扱われる。

(秘密の保持と評価)

締め切りまでに資産、収入の自主申告を行った法人及び個人の名称、資産額、収入額、賃金、それらの出所は、それぞれ非公開とされる。

(制裁の免除)

免除されたペナルティー措置に関連する刑事訴追、行政処分、犯罪捜査は禁止される。

したがって、国内の納税主体(法人及び個人)が自らの過去の不申告分を締め切りまでに自主申告することは、この法律から大きな利益得る機会と言える。詳細な実施内容については2015年8月31日の政令348号によって定められており、その実施のためのワーキンググループが創設されている。期待される成果に向けて活発な指導活動が開始されている。しかし、この一回限りの免除措置により期待される成果を、金額単位で詳細に評価することは困難であろう。

(寄稿：BFAS LLC エコノミスト S. バトオユン)

韓国

マクロ経済動向

韓国銀行(中央銀行)が10月23日に公表した2015年第2四半期の成長率(速報値)は、季節調整値で前期比1.2%(年率換算4.8%)で、前期の同0.3%を上回った。需要項目別に見ると内需では、最終消費支出は同1.3%で前期の同0.0%から上昇した。固定資本形成は同2.9%で前期の同0.8%から上昇した。その内訳では建設投資は同4.5%で前期の同1.6%から大きく上昇した。一方、設備投資は同2.0%で前期の同0.5%から上昇している。外需である財・サービスの輸出は同▲0.2%で前期の同0.3%からマイナスに転じている。

2015年第3四半期の鉱工業生産指数の伸び率は季節調整値で前期比1.5%となり、前期の同▲1.0%からプラスに転じた。月次では季節調整値で、8月に前月比0.3%、9月に同1.9%となっている。

2014年第3四半期の失業率は季節調整値で3.6%であった。月次では、8月は3.6%、9月は3.5%となっている。

2015年第3四半期の貿易収支(IMF方式)は310億ドルの黒字であった。月次では、8月は89億ドル、9月は121億ドルの黒字である。

2015年第3四半期の対ドル為替レートは1ドル=1169ウォンで、前期の同1097ウォンからほぼ横ばいであった。月次では9月に同1185ウォン、9月に同1145ウォンと推移している。

2015年第3四半期の消費者物価上昇率は前年同期比0.7%であった。月次では8月に前年同月比0.7%、9月に同0.6%、8月に同0.9%と推移している。2015年第2四半期の生産者物価上昇率は▲4.4%で前期の同▲3.6%からマイナス幅が拡大している。月次では8月に前年同月比▲4.5%、9月に同▲4.5%とマイナスで推移している。

2015年及び2016年の経済展望

韓国銀行は10月15日に経済見通しを発表し、2015年の成長率を、前回(7月)予測を0.1ポイント下方修正し2.7%とした。前年の実績の3.3%を下回る予想である。また2016年の成長率は、やはり前回予測を0.1ポイント下回る3.2%としている。2015年の成長率については、年前半が前年同期比2.3%、年後半が同3.0%としている。

これまで韓国において労働、資本ストックを完全に使用した状態の経済成長率である潜在成長率は、4%程度と見られてきたが、2012年以降は実際の成長率がこれを明らかに下回る状況が続いている。今回の韓国銀行の見通しにおいても、2015~16年において、この水準には復帰できないと予測している。最近の動きから、今後エコノミストの間でも、潜在成長率の3%台への低下がコンセンサスとなっていく可能性が高い。

2015年の成長率を需要項目別に見ると、内需は民間消費が1.8%で2014年実績と同じ。設備投資は5.7%で2014年実績の5.8%をやや下回る。建設投資は4.6%で2014年実績の1.0%を上回る。外需である輸出は0.2%で2014年実績の2.3%を下回る。

2016年の成長率を需要項目別に見ると、内需は民間消費が2.2%で2015年予測を上回る。設備投資は4.8%で2015年予測を下回る。建設投資は3.3%で2015年予測を下回る。外需である輸出は2.3%で2015年予測を上回るとしている。

2015年の失業率については3.7%で、2014年の3.5%から悪化する。雇用者数の増加は前年の53万人から33万人に縮小すると見込んでいる。2016年については失業率は3.5%、雇用者数の増加は34万人としている。

一方、2015年の消費者物価上昇率は0.7%で、2014年の1.3%から低下すると予測している。2016年については1.7%としている。

(ERINA調査研究部主任研究員 中島朋義)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	14年10-12月	15年1-3月	4-6月	7-9月	8月	9月	10月
実質国内総生産(%)	6.3	3.7	2.3	3.0	3.3	0.3	0.8	0.3	1.2	-	-	-
最終消費支出(%)	4.1	2.3	2.2	2.2	2.0	0.4	0.5	0.0	1.3	-	-	-
固定資本形成(%)	5.8	▲1.0	▲0.5	4.2	3.3	▲2.9	4.0	0.8	2.9	-	-	-
鉱工業生産指数(%)	16.3	6.0	1.3	0.7	0.0	0.9	0.2	▲1.0	1.5	0.3	1.9	-
失業率(%)	3.7	3.4	3.2	3.1	3.5	3.5	3.7	3.8	3.6	3.6	3.5	-
貿易収支(百万USドル)	47,915	29,090	49,406	82,781	92,688	26,838	25,258	34,859	30,990	8,887	12,058	-
輸出(百万USドル)	463,770	587,100	603,509	618,157	621,299	155,743	135,481	143,437	135,720	43,073	45,267	-
輸入(百万USドル)	415,854	558,010	554,103	535,376	528,611	128,904	110,222	108,579	104,730	34,186	33,210	-
為替レート(ウォン/USドル)	1,156	1,108	1,127	1,095	1,053	1,087	1,100	1,097	1,169	1,180	1,185	1,145
生産者物価(%)	3.8	6.7	0.7	▲1.6	▲0.5	▲1.3	▲3.6	▲3.6	▲4.4	▲4.5	▲4.5	-
消費者物価(%)	3.0	4.0	2.2	1.3	1.3	1.0	0.6	0.5	0.7	0.7	0.6	0.9
株価指数(1980.1.4:100)	2,051	1,826	1,997	2,011	1,916	1,916	2,041	2,074	1,963	1,941	1,963	2,029

(注) 国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、株価指数は期末値
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数、失業率は季節調整値
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、生産者物価、消費者物価は2010年基準
貿易収支、輸出入はIMF方式、輸出入はf o b価格
(出所) 韓国銀行、統計庁他

朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)

「青峰楽団」が結成

2015年7月28日付『朝鮮新報』によれば、金正恩第1書記の直接的な発起によって「青峰楽団」が結成された。同楽団は「独特な声色融合のアンサンブルと金管楽器中心の軽音楽が調和した新しくて特色のある朝鮮式の軽音楽団であり、旺載山芸術団の実力ある演奏家と牡丹峰重唱組で中核的な役割を果たしていた歌手らが網羅されている」とのことだ。

標準時の変更、平壤時間(UTC+8.5時間)制定

2015年8月7日発『朝鮮中央通信』によれば、同5日、最高人民会議常任委員会は、「東経127度30分を基準とする時間(現在の時間より30分遅れ)を朝鮮民主主義人民共和国の標準時間と定め、平壤時間と命名する」内容の政令を發布した。同時間は同年8月15日から適用され、ERINAによる現地調査で実際に旧時間の8月15日午前0時30分に新時間の午前0時とする調整が行われたことを確認した。

第5回羅先国際商品展示会開催

2015年8月20～23日、羅先市の羅先展示館において、第5回羅先国際商品展示会が開催された。同展示会には、北朝鮮の他、中国、ロシア、ドイツ、ドミニカ、イタリア、カナダ等の国から90強の団体が参加した。

羅先市で洪水被害

2015年8月26日発『朝鮮中央通信』によれば、同月22日4時～23日22時の間に羅先では250ミリを超える降雨を観測した。特に、22日16～19時までの雨量は155ミリに達した。これにより、羅先市では、40名以上の人命被害が出たほか、1070棟、5240世帯の住宅に被害があった。

同月28日発『朝鮮中央通信』によれば、これに関連して金正恩第1書記は、同月27日朝鮮労働党中央軍事委員会拡大会議において、「人民軍隊が羅先市被害復旧作業を全面的に担当し、党創建記念日(10月10日)以前に完全に終えることに対する最高司令官命令を下達し、羅先市被害復旧戦闘指揮司令部を組織した。

南北関係が緊張、その後一転して対話による解決に

2015年8月4日、軍事境界線の南側で韓国軍兵士2名が巡視中に地雷とみられる爆発で負傷した。これに対して韓国軍は朝鮮人民軍に対する「報復」として、同8月10日に軍

事境界線沿いに設置されているスピーカーを通じた政治宣伝放送を始めた。これが北を刺激し、同8月20日には北が軍事境界線の南側に砲撃をしたと韓国軍は主張し、これに対抗して南も軍事境界線の北側に砲撃を行った。

これに対して北の朝鮮人民軍総参謀部は同日17時に緊急報道を發表し、「心理戦放送」を中止しなければ「48時間以内に対北心理戦放送を中止し、全ての心理戦手段を全面撤去しなければ強力な軍事的行動に移る」とした。同日18時には朴槿恵大統領が国家安全保障会議常任委員会を招集し「北の挑発には断固たる対応を取れ」と指示した。同日夜、金正恩第1書記は朝鮮労働党中央軍事委員会非常拡大会議を緊急招集し、翌8月21日17時から前線地帯に準戦時状態を宣布する人民軍最高司令官命令を下した。

期限の迫る同22日午後、朝鮮中央通信は「現事態に関連して大韓民国青瓦台国家安保室の金寛鎮室長、洪容杓統一部長官と板門店で緊急接触を行う」と異例の「大韓民国」「青瓦台」という表現を用いて南北会談の開始を報じた。ソウル時間の18時30分(平壤時間の18時)北から黄炳瑞軍総政治局長、金養建党統一戦線部長、南から金寛鎮国家安保室長、洪容杓統一部長官の陣容で、南北会談は板門店の韓国側施設の「平和の家」で開始した。翌23日早朝まで10時間に及ぶ会談が続いたが、結論は出ず、同日のソウル時間15時30分(平壤時間の15時)から25日の0時55分まで断続的に続いた。2時過ぎに青瓦台は記者会見を行い、6項目からなる「共同報道文」を發表した。

金正恩第1書記が羅先市視察

2015年9月18日発『朝鮮中央通信』によれば、金正恩第1書記が洪水被害の復旧を行っている羅先市先鋒地区を視察した。

羅先市復旧作業完了

2015年10月14日付『朝鮮新報』によれば、羅先市被害地域の住民たちが新居への引っ越しを行った。市内の先鋒地区白鶴洞に1,300余世帯の平屋住宅と託児所、幼稚園、総合サービス施設が整えられた住宅地区が形成されたほか、清溪洞、踰峴洞、寛谷洞をはじめとする各所に500余世帯の住宅が新たに建てられた。

現地関係者によれば、被害を受けた地区をそのまま復旧するのが無理な地区もあり、住宅建設を急ぐ関係上、新たな住宅地を建設する方向で復旧が進んだ地区もあるということであった。

(ERINA調査研究部主任研究員 三村光弘)

研究所だより

■イベントの開催

- ▽第8回日露エネルギー・環境対話イン新潟
平成27年11月4日(水)
会場：朱鷺メッセ4階マリンホール
主催：新潟県、新潟市、ERINA
参加者：150名

■セミナーの開催

- ▽韓国ビジネスセミナー：再び日韓ビジネスに注目する
平成27年11月24日(火)
会場：朱鷺メッセ中会議室301
主催：ERINA、駐新潟大韓民国総領事館
後援：新潟県、新潟市、ジェトロ新潟

【基調講演】

早稲田大学国際教養学部教授 パク・サンジュン氏

【パネル発表】

韓国輸出入銀行東京事務所副所長 パク・ウンス氏
(株)第四銀行コンサルティング推進部海外ビジネス支援
ライン副部長 土田直樹氏
(株)ネットシスジャパン代表取締役 パク・ジェトク氏

編 集 後 記

本稿では、モンゴルと中国の経済をめぐる2つのテーマを取り上げた。

モンゴル経済は、世界有数の石炭・銅鉱床において生産が始められた2011年以降、世界的に見ても早いペースで成長し、今や世界の上位10位に入る輸出国となっている。しかし、鉱工業への過剰な依存と、主要輸出品目の単一市場への依存によって、国は外部要因の影響を極端に強く受けるようになった。そこで、経済構造と輸出市場の多様化に力を注いでいるが、そこには、当然ながら様々なチャンスとチャレンジがある。本号に掲載された論文では、最近の経済的課題についてモンゴルの専門家たちの視点を紹介した。

また、中国の特集では、地域政策・都市化・地方財政の側面から「一帯一路」を検討した。「一帯一路」は国際面のみならず、中国国内における地域政策としても大きな意味を持つ。中国と日本では、異なる着目点や論点があることも垣間見えて、興味深い特集となった。(E) (M)

発行人 西村可明

編集委員長 新井洋史

編集委員 三村光弘 中島朋義 Sh. エンクバヤル
穆克芊

発行 公益財団法人環日本海経済研究所©
The Economic Research Institute for
Northeast Asia (ERINA)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号
万代島ビル13階

13F Bandaijima Bldg.,
5-1 Bandaijima, Chuo-ku, Niigata City,
950-0078, JAPAN

Tel : 025-290-5545 (代表)

Fax : 025-249-7550

E-mail : webmaster@erina.or.jp

URL : <http://www.erina.or.jp/>

発行日 2015年12月15日

禁無断転載

お願い

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、お知らせください。