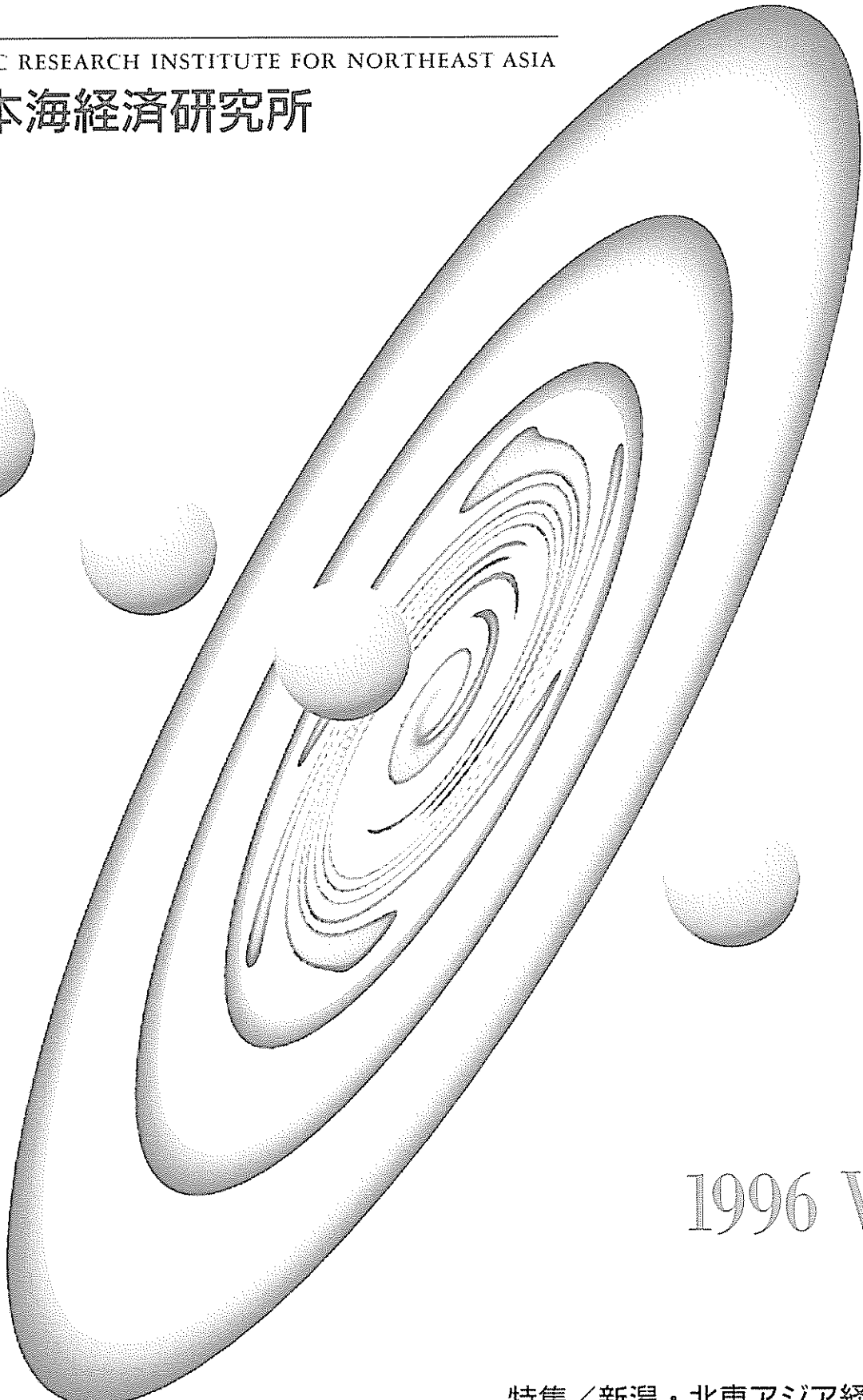




# ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

環日本海經濟研究所



1996 Vol.10

特集／新潟・北東アジア經濟會議'96



# 特集 新潟・北東アジア経済会議'96

去る2月7日から9日まで、「新潟・北東アジア経済会議'96」が、ERINA、新潟県、新潟市、国際連合、新潟県商工会議所連合会、新潟経済同友会の主催により、新潟市で開催されました。

この会議では、北東アジア6カ国の政府・民間企業、国際機関の代表者が集まり、「構想から実践にむけて」をテーマに、北東アジアの経済協力、経済交流について3日間にわたり、協議を行いました。

以下、会議の概要と、会議に寄せられた論文中、3編を紹介します。

なお、本特集においては、ロシア連邦をロシア、中華人民共和国を中国、大韓民国を韓国、朝鮮民主主義人民共和国を北朝鮮と表記したことをお断り申し上げます。

(文責 ERINA編集部)

## ❖❖❖❖ プログラム ❖❖❖❖

### 2月7日(水)

開会式挨拶	新潟県知事 新潟市長	平山 征夫 長谷川 義明
基調講演	国際連合事務次長(開発支援管理局担当) 「北東アジア諸国の開発促進—協力の枠組み」 丸紅(株)取締役会長 「環日本海経済発展への道筋」	冀 朝鏞 春名 和雄

### 第1セッション「図們江地域開発の現状と展望」

#### ☆議長

- ・UNDP図們江開発事務局ダイレクター

マイケル・アンダーダウン

#### ☆パネリスト

- ・中国吉林省副秘書長
- ・ロシア沿海地方知事
- ・北朝鮮対外経済協力推進委員会課長
- ・韓国特殊船舶(株)会長
- ・中国外運吉林集団公司総裁
- ・日商岩井(株)専務取締役 / ロシア 中国 北東アジア総支配人
- ・ERINA調査研究部長

丁 士晟  
エフゲニー・トナズドゥラチェンコ  
ファン・ジョンナム  
バク・ジョンギョ  
尹 智富  
吉田 進  
信國 眞載

### 2月8日(木)

### 第2セッション「経済特区の現状と課題」

#### ☆議長

- ・海外経済協力基金開発援助研究所長

篠塚 徹

#### ☆パネリスト

- ・中国延辺朝鮮族自治州委副書記/延辺州図們江地区開発領導小組副組長
- ・ナホトカ経済特区行政委員会議長
- ・北朝鮮対外経済協力推進委員会上級研究員
- ・韓国LG経済研究院代表理事
- ・大連工業団地投資(株)代表取締役専務
- ・中国國務院特区弁公室総合同司長

黄 鏞  
セルゲイ・A ドゥードニク  
リ・ギマン  
リ・ユンホ  
竹内 克之  
柳 孝華

### 第3セッション「北東アジアにおける企業投資成功の条件」

☆議長

- ・日商岩井㈱専務取締役 / ロシア 中国 北東アジア総支配人

吉田 進

☆パネリスト

- ・日本輸出入銀行海外投資研究所長
- ・オンヨネ㈱代表取締役社長
- ・韓国大宇経済研究所理事
- ・日中投資促進機構北京事務所首席代表
- ・中国国務院発展研究センター副局長
- ・(HD)日ロ貿易協会会長
- ・在日ロシア通商代表部副首席

木下 俊彦  
恩田 清  
キム・ヨンホ  
服部 健治  
張 雲方  
佐藤 哲雄  
イーゴリ・V・カザコフ

### 産業別セッション（分科会）「水産業における日ロ経済協力のあり方」

☆議長

- ・(H)北海道地域総合研究所専務理事

荒井 信雄

☆パネリスト

- ・ロシア沿海地方副知事
- ・ロシアソブライブフロート社極東支店輸出部副部長
- ・駐日ロシア大使館水産担当官
- ・新潟県農林水産部水産課長
- ・新潟冷蔵㈱取締役副社長
- ・(H)大伸水産 / (H)DDSジャパン代表取締役社長

フョードル・T・ノビコフ  
ビクトル・B・リャプコ  
アレクサンドル・A・クルマゾフ  
守屋 義秀  
田海 秀雄  
大森 溥明

2月9日（金）

### 総括セッション（パネルディスカッション）

☆議長

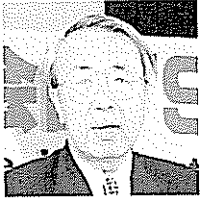
- ・国連開発支援マネジメントサービス部開発政策課長

頼 尚龍

☆パネリスト

- ・アジア開発銀行戦略政策室アシスタント・チーフ
- ・北朝鮮対外経済協力推進委員会副委員長
- ・中国北東アジア国際技術経済合作促進会会長
- ・ロシア対外経済関係省多国間経済協力局長
- ・モンゴル国家開発委員会副委員長
- ・韓国財政経済院対外経済局審議官
- ・通産省通商政策局北西アジア課長
- ・外務省欧亜局ロシア課ロシア極東担当企画官

ヤン・バン・ヒースウィック  
キム・ウンリョル  
楊 守正  
レムアルド・G・トンベルグ  
ラグバージン・デンベレル  
キム・クァンリム  
長谷川 栄一  
森泉 達士



## 基調講演

# 「北東アジア諸国の開発促進 —協力の枠組み」(抄訳)

冀 朝 鏘 (国際連合事務次長開発支援管理局担当)

北東アジア各国の政府は、昨年12月に第6回図們江開発計画管理委員会をニューヨークで開催し、各国の比較優位に基づき各国の経済を結びつけていく必要があることで合意した。各国代表がニューヨークで決定したことは、各国内および地域全体として開発を促進する枠組みをつくることであった。この討議は関係する国際機関の参加を得て、UNDP（国連開発計画）の主導の下に行われた。現在、北東アジア諸国間での貿易の流れは急速に拡大している。しかし、図們江地域の各国間で合意された内容が完全に実現した暁には、貿易・投資の交流がこれまでよりはるかに増大する。このことにより当地域全体の平和、安全保障、安定が更に促進されることになる。当地域における財・サービスの交流の急速な拡大は、現在明るい展望を有している。

北東アジア諸国の加速度的な開発を促すための経済協力に関連して、いくつかの基本的な課題に触れたい。

第1は、当地域における各国のマクロ経済の枠組みを研究することの重要性である。

第2は、国営の貿易事業と製造業を市場原則に基づいて改革し（その中には民営化も含まれる）、効率や競争力を高めていくということである。

第3は、貿易・投資に関するパートナーシップを築くという課題である。各国間の貿易・投資を促進するためには、適切な形でのパートナーシップを築いていくことが非常に重要である。同時に、北東アジアにおける貿易・投資のパートナーシップの形成は、競争を指向する経済圏或いは経済ブロックとして捉えてはならない。そうではなく、世界的な経済成長をもたらす補完的なイニシアティブとならなければならない。

第4は、北東アジア諸国間で、貿易・投資の体制、規制を調整していくということであり、更に、地域内の国々と他の地域との間で調和を図り、整合性を持たせていくということである。この点については、経済特区の役割が非常に重要である。この目的を実現するために、経済特区にお

ける様々な成功例、失敗例を十分に見直し、検討し、分析していくことが必要である。更に、外国からの直接投資を誘致する様々な方法を検討していかなければならない。ODAが縮小されている現状においては、民間の直接投資が重要であり、それに対する期待は大きい。このような検討・分析に基づいて、地域内の資源の補完性、比較優位性を包括的に調べてみることも重要であろう。

第5の課題としては、物理的公共インフラの整備がある。その中には、空路・陸路の輸送システムの整備、この域内の需要の増大に対応する発電・送電設備の整備が含まれる。公共インフラの整備には、BOT方式（建設→運営→移譲）、或いは、それに類似した仕組みを通じての民間部門の参加が期待される。

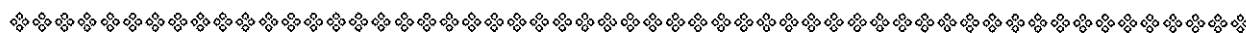
これらの課題に対応するため、特定の行動に関わる具体的な提案を2つさせていただきたい。

第1は、域内の資源補完性や、各国で生産される貿易の対象となる商品の相対的な価格を包括的或いは詳細に調べることである。

第2に、域内の経済・社会の開発を促進するための具体的な協力活動をモニターし、見直し、情報発信するための小規模な多国間システムの構築について、その可能性を検討することである。

最後に、国連憲章を引用してお話したい。国連憲章には「我々国連加盟国の人民は、全ての人民の経済的及び社会的発達を促進するために国際機構を用いる」とある。我々が新潟の会議に集うということは、正に国連憲章の目的を実現するためである。私は国連事務次長として、世界の経済的及び社会的発達を促すための技術協力活動を実行するという国連機関の責務の実現を誓う。また、私が責任者をしている国連開発支援管理局は、今後も引き続き、北東アジア地域における全ての国家間の経済協力に対する支援を行っていく。

KEYNOTE ADDRESS



*Accelerated Development of Northeast Asian Countries :  
A Framework for Partnership*

Ji Chaozhu

Under-Secretary-General

Department of Development Support and Management Services

United Nations



Asia is not only one of the earliest cradles of civilization, but is also a cradle of man itself. It was in Asia that many of the most fundamental inventions and institutions of the world first came about. Over the millennia, Asia made major contributions to the world in all aspects of human activity, science, the arts, literature, philosophy, religion, government, commerce and trade, architecture, industrial development, etc. etc.

But history, be it that of the world, a region or a particular country or ethnic group, never develops in a straight line. In the past two or three centuries, Europe and North America moved ahead very rapidly while Asia lagged behind. But here again the process was not uniform. Japan during the period of the Meiji Restoration forged ahead of many of its Asian neighbours and developed a powerful economic and military establishment. At the same time, a number of Asian countries became colonies or semi-colonies of the imperial powers and the entire area was racked by wars and civil conflict, followed by the Second World War which brought untold deaths and destruction to hundreds of millions of people. This was then followed by the Cold War, which sometimes became very hot wars and the emergence of very different and mutually hostile social and political systems.

But over the past decade or so, vast changes have taken place throughout the world, including Asia. We are now on the threshold of a new era. And Southeast Asia and Northeast Asia, the fastest developing regions of the world, are at the forefront of these changes.

Northeast Asia is an area of great diversity and immense promise. The establishment of a new partnership between the countries in this region will benefit not only the peoples of the region but also other peoples of the Pacific Rim countries.

The countries in this region have very different histories and backgrounds, and their levels of economic development are also very different. But they all have a common desire to cooperate for mutual prosperity. In this respect, the three major topics for this Northeast Asia Economic Conference are apt indeed. That is, the question of the Tumen River Area Development, the question of Special Economic Zones and the question of foreign direct investment.

The Governments of the Northeast Asian Countries completed their sixth meeting of their Programme Management Committee of the Tumen River Development Programme in New York last December where they all agreed on the need for linking their respective economies on the basis of their respective comparative advantages. What the Governments had decided in New York was to establish a framework for promoting development amongst their respective countries and also with the countries of the region as a whole. Their discussions which we were able to witness were conducted in full view of representatives of relevant international organizations under the auspices of the United Nations Development Programme. And such openness and transparency are important factors in ensuring the success of this important Development Programme.

Currently, the flow of trade among member countries of Northeast Asia is growing rapidly. But when the agreements signed between the Tumen River Development Area countries come fully to fruition, we will no doubt see a far more rapidly increased exchange of trade and investment, which will in turn further promote peace, security and stability in this entire area.

The prospects for such a rapid rise in the mutually profitable exchange of goods and services in this area are great indeed. At the same time, we should always keep in mind the great diversity and different histories and stages of economic development of these countries.

In view of the above, I would like, if I may, spend some minutes to review some basic issues on economic cooperation for the promotion of accelerated development in the Northeast Asian countries.

First in my priority list is the need to make a study of the macroeconomic framework of each of the countries in the region.

Second in my list is various kinds of market-oriented reform -- including various forms of privatization -- of state-owned trade and manufacturing enterprises to enhance their efficiency and competitiveness.

Third is the question of the establishment of a partnership for trade and investment. It is important to ensure that suitable types of partnership be established to promote trade and

investment between the respective countries. At the same time, the formation of a Northeast Asia trade and investment partnership should not be seen as a competitive economic block but rather as a complimentary initiative which will help to bring about world-wide economic growth.

Fourth is the need to harmonize trade and investment regimes and regulations among the countries in Northeast Asia, as well as between the Northeast Asian countries and the rest of the world. And, in this connection, the important role of the Special Economic Zones. In order to realize these prospects, a thorough examination and analysis of the successes and setbacks of the special economic zones and of ways of attracting foreign direct investment -- which under the present circumstances of cut backs of Official Development Assistance on the part of the donor community should be primarily private foreign direct investment -- are of over-riding importance.

On the basis of such research and analysis, it might be useful to conduct a comprehensive study of the resource complementarities and comparative advantages within the region. Such a study could point out directions for future exchange or trade and the results could be used to design proposals on the basis of which governments could concentrate their attention. Such a comprehensive study, which I consider to be essential, of course would take time and money. But we cannot wait. We have a saying in China: "Ten thousand years are too long, seize the day, seize the hour!" There are already literally mountains of material on the experiences, successes and setbacks of the Special Economic Zones in China over the past 15 years. There are also tons of material on other special economic zones in other countries, under whatever names, including the many and varied industrial parks or technological parks in the developed countries which all could have reference value in finding ways whereby some of their successful experience could be adapted with the necessary changes to the specific conditions of each individual country in this region. On the basis of such a study on the part of each individual country in accordance with its own specific conditions, which could of course be conducted also in consultations with other countries in this region, it would be of use for the countries of this region to try and harmonize their actions and design proposals on which governments could concentrate their attention, taking into account the resource complementarities and comparative advantages within the region.

The harmonization of actions includes the need to examine the relevant regulations of the concerned countries and, in accordance with the laws of each sovereign country, harmonize such regulations so as to facilitate the flow of trade and commerce between their borders. Such harmonizations could help remove or at least

alleviate distortions in the relative prices of goods and services produced within the region for the benefit of all member countries. Basically speaking, this type of harmonization is aimed at facilitating the movement of trade and investments on two fronts. The first concerns harmonization of trade and investment regulations pertaining to member countries of the region, while the second relates to the harmonization of the trade and investment regimes of the region vis a vis the rest of the world, particularly with regard to regimes relating to the flow of investment resources from third countries.

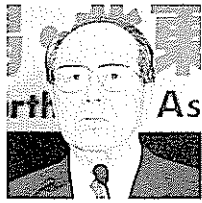
The Fifth issue which I would like to address is the promotion of physical public infrastructure development, including the further strengthening of the air and surface transportation systems, communication facilities, and power generation and delivery systems to serve the increasing needs of the countries in the region. Private sector participation in the public infrastructure development through the B.O.T. (Build, Operate, and Transfer) scheme or similar frameworks may also be considered.

I trust that these substantive issues will be extensively discussed during the upcoming sessions of the conference. I would, therefore, limit the rest of my speech to two concrete proposals for specific actions to meet the requirements of the above issues.

First, it seems to me that it might be useful to conduct a comprehensive and detailed study to analyze resource complementarities of the region, as well as relative prices of tradable goods produced in each country.

Second, the Conference might also consider the feasibility of establishing a small multilateral system to monitor, review and disseminate information on concrete cooperative activities for the promotion of economic and social development in the region.

In conclusion, I would like to quote a passage from the Preamble of the United Nations Charter, in which it is said that we the peoples of the United Nations are determined, inter alia, "to employ international machinery for the promotion of the economic and social advancement of all peoples." It is precisely for the realization of such a purpose in this extremely important part of the world that we are gathered here in Niigata at this Conference. As an Under-Secretary-General of the United Nations, I would like to reiterate the commitment of the United Nations system to the provision of technical cooperation activities for economic and social development the world over and that the United Nations Department for Development Support and Management Services, which I have the honour to lead, will continue its efforts in supporting economic cooperation among all the countries in the Northeast Asian region.



## 基調講演

# 「環日本海経済発展への道筋」

春 名 和 雄 (丸紅(株)取締役会長)

環日本海経済圏という括りで日本海を取り巻く6カ国の全てを集約すると、大変大きな規模になる。しかし、日本海に面している地域だけを取り上げると、その規模はかなり小さい。経済圏の人口が3億人、面積が900万平方キロ、GDPが4兆4千億ドルとしているが、日本海に面している地域だけを取り上げると、その半分以下となる。ロシア沿海州は人口が少なく、中国東北三省も全てが日本海に向いているわけではない。北朝鮮、韓国も日本海に面している地域には山脈があり、国としてはむしろ西側を向いている。また、日本も産業ベルト地帯が太平洋側を中心に形成されている。このように、日本海を取り巻く地域の現在の経済力は、まだまだ小さいと考えられる。それをどのように活性化させるかが今後の課題である。

地域経済圏には、EU（欧州共同体）、NAFTA（北米自由貿易協定）、AFTA（アセアン自由貿易地域）、MERCOSUR（南米南部共同市場）などがある。これらの経済圏は、それらが形成される以前から経済の相互依存関係が強かった地域である。中国の華南経済圏、渤海経済圏も、自然発生的に交流が多かったものを、経済圏という形で把握し、今後一体的に発展させていくというものである。この環日本海経済圏構想も、これら既存の経済圏に触発されて考え出されたものではあるが、既に活発な経済交流がある地域を経済圏として捉えるというよりも、新たにビジョンを描いて経済圏を形成していくという「ビジョン先行型」のものである。従って、この構想の実現のためには、関係諸国、国際機関の強力なリードが必要であり、その中で一つ一つ現実的なプロジェクトを積み上げることによって、民間を引き込むことが重要である。幸い、現在まで国連を始めとする国際機関がイニシアティブを發揮しているが、今後、多額の資金が必要となることから、ADB、世銀、IFCなどの国際金融機関を積極的に関与させることで開発を促進していくことが必要となってくる。今後、日本や韓国の資本・技術が加わり、この地域の有する資源の開発とうまく融合していくことによって、発展の可能性は無限に広がる。

この環日本海経済圏が今後発展していく要素として以下の3点があげられる。

第1点は、冷戦構造の終結と市場経済化の進展である。冷戦終結後、この市場経済化が各国の経済活性化に大いに貢献した。中国は社会主義国ではあるものの、そのシステムは「社会主義市場経済」であり、ベトナムも市場経済、ミャンマーも軍事政権ではあるが、経済は市場経済・対外開放である。市場経済化は、地域経済を活性化させる上で大変有意義である。

第2点は、具体的なプロジェクトが動き出したことである。この地域では「図們江開発」が最も具体的な動きである。しかし、この開発のためには、まだ相当の資金と時間が必要とされており、今後一步一步前進していくことを期待したい。

第3点は、これは最も強調したい点であるが、日本自身の変化である。最近の円高が国内産業の競争力低下を招き、国内産業の海外進出を促すことによって国内の産業空洞化が進んでいる。また、輸入が増大し、従来の輸出主導型から輸入依存型へと着実に切り替わって来ている。条件さえ整えば、日本企業のこの地域への進出が十分に可能であるが、そのためには企業が進出しやすい条件を作っていくことが必要である。いずれにしても、日本企業が海外に出やすい環境になりつつあるといえる。

その中で、すぐにも着手可能な具体的な重要課題として、物流システムの整備がある。物流ルートは、1本だけでなく、2本、3本と数が多い方が望ましい。物が流れれば、人も金も動き、情報も増える。このことにより更に交流が深化するとともに、経済発展の可能性も開けてくる。

朝鮮半島には羅津・先鋒地域に相当な港湾があり、ロシアのザルビノ港も今後整備されることになる。しかし、昔からのシベリア鉄道が既にあり、このシベリア鉄道を用いた物流ルートも軽視できない。そこで、黒龍江省の哈爾濱、牡丹江を通して綏芬河に抜け、ウラジオストク、ナホトカへ出るルートについて以下に紹介する。



このルートは、歴史的な経緯によってロシアと中国とで鉄道の軌道幅を異にしている。ロシア国内は広軌道、中国国内は標準軌道である。その結果、中ロ国境の綏芬河において貨物の積み替えを行う必要がある。この綏芬河ルートは以前から使用されており、現在も年間150万トン程度の貨物が動いている。しかし、現在のところこの綏芬河での積替設備が十分整っていない。その一方で、ウラジオストク、ポストチヌイといったロシア側の港湾は処理能力に余力がある。従って、綏芬河での積替能力が增強されれば、このルートの輸送能力は格段に向上するものと思われる。また、このルートを利用することで、哈爾濱－新蕩間が大連を経由するより1,500Km程度短縮可能である。また、綏芬河は、国境貿易の拠点として中国政府から「国境開放都市」に指定されており、中国鉄道部と黒龍江省政府がこの積替能力の增強に対して資金を投入している。しかし、それでも十分でなく、日本側に対して支援要請を申し出ているが、その額は多くない。ロシア側の港湾・鉄道当局との調整がスムーズに進めば、早期に

実現可能である。我々もこのルートについて研究を進めており、将来的に実現していきたいと考えている。

綏芬河を通して日本海へ出ていくルートが第1ルート、そして図們江地域を通して日本海へ出るのが第2ルートと考え、より多くの物流ルートを確保することが重要である。

日本で起きた注目すべき変化の一つが、来年発表される「第5次全国総合開発計画」の考え方の中に示されている。これまで日本の「産業ベルト地帯」は、東京から北九州に至る太平洋沿海部を中心とするものであったが、今回は北海道西部から九州北部に至る日本海沿岸も「ベルト地帯」に位置づけ、国土軸にしているという構想である。このように、国土軸の一つとなる日本海沿岸地域が日本海を隔てて向き合う対岸が、ロシア、中国、北朝鮮、韓国であり、これらの地域との具体的な経済交流計画の策定が望まれる。

環日本海経済圏が一日も早く、北東アジアに位置する一大経済圏に発展していくことを願って止まない。



## 第1セッション

# 「図們江地域開発の現状と展望」

### ■議長

○UNDP図們江開発事務局ディレクター

マイケル・アンダーダウン

### ■パネリスト

○中国吉林省副秘書長

丁 士晟

○ロシア沿海地方知事

エフゲニー・I ナズドゥラチェンコ

○北朝鮮対外経済協力推進委員会課長

ファン・ジョンナム

○韓国特殊船舶会長

パク・ジョンギョ

○中国外運吉林集団公司総裁

尹 智富

○日商岩井㈱専務取締役 / ロシア 中国 北東アジア総支配人

吉田 進

○ERINA調査研究部長

信國 真哉



丁 士晟 (中国吉林省副秘書長)

この4年の間、図們江地域は大きく変化した。

第1に、図們江地域は非常に早いスピードで開放してきている。

以前は、この地域は外国人が入ることができない地域だった。しかし、中国、ロシア、北朝鮮の各国は開放政策をとった。1991年11月、吉林省政府は、琿春市を対外開放地域として発表した。同年12月28日、北朝鮮は「羅津・先鋒自由経済貿易地帯」の設立を発表し、1992年1月、ロシアはウラジオストクを開放した。その後、中国中央政府は1992年3月に琿春市を経済開発区として開放した。これは、非常に大きな変化である。

第2に、ロシア、北朝鮮、中国の3カ国が、それぞれ図們江地域開発における自国の開発計画を策定した。ロシアは、旧ソ連時代に、UNIDOに委託し、「大ウラジオストク自由経済地域計画」を発表し、日本のある研究所が補足報告を提出している。北朝鮮は、1993年9月、羅津・先鋒自由経済貿易地帯内の面積をさらに746km<sup>2</sup>にまで拡大させ、さらに港の規模を1億トンの貨物取扱量にすると発表した。中国は1995年末に、「吉林省図們江地域1996-2010年発展計画」を発表した。これによると、総投資額は329億元であり、67のプロジェクトがある。比較的大きいプロジェクトで、徐々に推進している。なお、1996年から2020年までの3カ国の計画では、総投資額が1,000億ドルを越える見込みである。

第3に、各国の開発の進捗状況について。以前この地域は、軍事的な地域であり、3カ国はそれほど経済開発には

力を入れてなかった。しかし、現在は多くの資金を投入している。中国政府は、最初の5年間に、100億元を投資している。これは1945～1990年までの45年間の合計額の70億元より多いということになる。ロシアは、道路や鉄道、港の建設に力を入れ、北朝鮮も、毎年5,000万ドルを投入して建設を行っている。また、この地域の交通、輸送面でも大きな発展を遂げている。以前ロシアには、通関施設はなかったが、琿春ークラスキノ貨物税関を建設し、1995年9月、図河一元汀橋の通関施設を開設し、中国政府は、この税関までの道路も建設し、1996年内には鉄道・道路が完成予定である。

第4に、新航路の開設や都市建設である。海運や陸運の状況も大きく変化した。1995年7月、清津経由で舞鶴・新潟までの新航路が開設され、同年10月、羅津から釜山までのコンテナ船定期航路が開設された。また、琿春からザルビノ経由で日本まで航路も開設された。また、この地域の都市建設においても、非常に早いスピードで行われている。例えば、中国の琿春は、以前は非常に小さい農村であったが、現在は、20数階建ての高層ビルができ、電話、道路、上下水道なども整備されている。投資環境も非常に大きく改善され、約2億元の投資を行っている。



エフゲニー・I ナズドゥラチェンコ (ロシア沿海地方知事)

ロシア側は、隣国及び図們江開発プロジェクトのパートナーとの協力を今後ますます進めていく。これに関連し、図們江開

発プロジェクトへのロシアの参加に関する政府によるいくつかの公文書が作成された。例えば、沿海地方政府のイニシアチブにより、当プロジェクトへのロシア連邦の参加に関する政令、及びハサン商業港をベースにしたトランジット輸送センターにつながる、中口国境からの鉄道及び自動車道の開発に関する決定が発表された。沿海地方政府は、図們江開発プロジェクトにおける国際協力には非常に大きな関心を持っている。図們江開発地域に関して、我々ロシア側は、ハサン地区だけではなく、ウラジオストクのような人口集積都市やナホトカ自由経済特区などを含めるようこれまで提案してきており、これは、UNDPや関係国の理解、支持を得ている。このことは、図們江開発プロジェクト関係国との相互利益のある密接な経済協力により、沿海地方の生産力を高めることにつながる。地方政府では、図們江開発プロジェクト促進、調整委員会、地方政府上層部からなる作業グループが結成され、ロシア領内の当開発プロジェクト政策の認可とともに、ザルビノ港をベースにしたトランジット輸送センター及び中口国境から当センターへの交通網の設立に関するF/Sの作業が始まった。また、連邦政府に対し、税金、関税及び入国管理規制に関する提案を申請中であり、さらに、当開発プロジェクト地域の新しい施設の建設及び既存施設の改修に関するプロジェクトが検討されている。

ロシア及び沿海地方の図們江開発計画への参加において重要な位置を占めているのは、開発地域内の環境保護及び改善の問題である。沿海地方南部には、極東国家漁獲禁止区域、ウスリースク禁猟区、「ケドロバヤ・パージ」禁猟区、世界中の渡り鳥がやってくる図們江河口付近の泥沢地に囲まれた「バルソービー」自然保護区など、世界レベルの保護区や水域がある。これらの地域を都市化していく際には、環境破壊を起こさないために、非常に慎重な対応が必要である。そういった意味で、我々は、図們江開発地域内のこのような領域での新しい産業開発及び既存産業の開発に関しては、大変慎重に対応している。この問題の解決には近隣諸国との協力に期待をかけており、ニューヨークで調印された「図們江開発地域環境保護基本原則の相互理解に関する覚書」がこの問題の解決を促すことになろう。

我々は、図們江開発プロジェクトのロシア側の開発の実現に向けて努力している。吉林省の指導部との密接な相互協力により、琿春-カムショーバヤ間の鉄道路線敷設を決定した。この路線は中国の東北各省から日本海への貨客の新しい出口となる。この路線は建設が進んでおり、1996年中には定期運行される予定である。また、中口国境からクラスキノへ向かう自動車道の敷設や琿春-クラスキノ間の

国境横断道路の建設も進んでいる。

ザルビノ港をベースとした、トランジット輸送センターの設立や中口国境からザルビノまでの鉄道及び自動車道敷設に関するF/S、ビジネスプランの作成作業が進もうとしており、この作業に大きく関わっているのが、日本の経団連と今回の会議の主催者の1つである環日本海経済研究所である。我々はこのトランジット輸送センターをベースに、国際持株会社やザルビノ小規模自由経済区を創設する意向であり、また、中口国境からザルビノ港までの自由関税道路、鉄道を設置することを検討している。

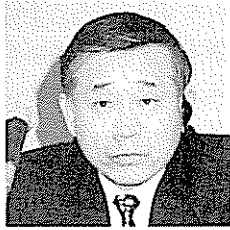
忘れてはならないのが、図們江開発プロジェクトを実現することによって、日本の港の取扱量が増大することであり、また、日本と中国東北部との貨物航路が短縮され、従って、輸送コストが下がるということである。

図們江開発プロジェクトで大きな役割を果たすのは、ウラジオストクやポストーチスイといった港であり、これらの港は黒龍江省から綏芬河-ウスリースク経由の貨物を十分受け入れる能力を既に持っている。図們江開発の枠内で、各港を貨物の種類や輸送先に応じて、目的別に役割を特化させることが妥当である。ザルビノ、ポシェット、北朝鮮の羅津-先鋒は、他では取り扱わない種類の貨物に特化できればと考える。そして、現在近代的な積み替えターミナルを持つウラジオストク、ナホトカ、ポストーチスイのそれぞれの港がシベリア横断鉄道経由だけではなく、黒龍江省経由の貨物を受け入れることができると考えている。図們江開発計画において、ロシア側で大きな役割を担っているのは、ナホトカ自由経済特区である。

図們江開発計画における国際間の経済協力を発展させていく上で、深刻な問題となるのは、関税規制、入国管理規制、国境規制の法律が不完全であることである。ロシア憲法に関わるこれらの問題を解決することができるのは、連邦議会、大統領、そして中央政府である。現在、多くの法律は、地方への外資の誘致、国際間協力の発展を助成しない仕組みになっている。しかし、我々地方政府は、減税や関税及び入国規制の自由化に対する具体的な解決策を講じる努力をしている。即ち、沿海地方政府、地方政府議会の権限の枠内で、以下のような問題の解決に努力している。連邦政府の自由経済特区に関する法律の採択が遅れている中で、沿海地方下院議会によって、ナホトカ自由経済特区の産業団地に関する地方レベルの法律が可決され、ナホトカの施設内にある免税倉庫や自由関税地域に対する関税規制の問題を解決することができた。この措置によって、国内向けの製品に対して関税の支払猶予ができ、自由関税地域で企業が生産した輸出向け製品に対しては輸出入関税が

免除される(但し、海外からの部品を80%以上使用しているという条件付)。

沿海地方政府は、経済大国であり、我々の最も近い隣国でもある日本との経済交流と善隣関係の発展拡大に、これまで常に努めており、今後もこの路線を踏襲していく。



ファン・ジョンナム (北朝鮮  
対外経済協力推進委員会課長)

豆満江地域開発に対するわが国の立場と原則、及び豆満江地域開発の実践的対策の2点について述べる。

まず、豆満江地域開発に対するわが国の立場は次の通りである。

豆満江地域開発は、次の新しい世紀に向けた世界経済の発展の趨勢とわが国の経済発展の方向性にも見合っており、地域的な経済協力を、より一層実現させることのできる共同プロジェクトであり、ある特定の国のみならず、全ての沿岸国と東北アジア地域の国々、ひいては世界の数多くの国々が経済的恩恵をもたらすプロジェクトである。従って、このプロジェクトは、実現過程において、様々な困難を伴うとしても、その困難より、可能性の方が大きい以上、緊密な協力とともに努力することが大事である。

また、豆満江地域開発は、関係国の経済的利益を増進させるばかりでなく、地域内の人々との理解と和解、親善と平和を増進させるプロジェクトである。東北アジアの国々の共同のプロジェクトである、豆満江地域開発のためにお互いに協力し努力する過程で、互いに異なる環境と制度の下で暮らす地域内の人々との理解がより深まり、平和と親善、進歩を目指す地域内の人々の念願は、プロジェクトを通じていち早く実現できるものと考えている。

豆満江地域は、豊富な資源と人材、広大な市場を持っており、また、資本と技術も豊富な東北アジアの中心に位置し、互いに補完しあい開発を進めることができる明るい展望と、より大きな潜在力をもつ地域であり、東北アジア地域の国々だけでも立派に開発を成し遂げることができるプロジェクトである。従って、関係国間のより緊密な協力を通じて、開発を進めなければならないものと考えている。

豆満江地域開発を進めるにあたっては、次の原則を貫いていかねばならないと考えている。

第1に、豆満江地域を占めている沿岸国および関係国の発展程度と経済システムがそれぞれ異なる条件のもとで、各沿岸国が緊密な調整と協力を通じて開発を進め、単純で容易な事業から始めて統一させていくという原則である。

この原則に従い、豆満江開発地域のわが国の領域である羅津・先鋒自由経済貿易地帯を、他の地域との緊密な連携の下で歩調を合わせ、積極的に開発しながら統一させていくと考えている。

第2に、これは一番重要であると考えているが、既存の施設を最大限に利用することである。豆満江地域は、既に一定のレベルの交通網を構築している。この交通網を効果的に活用して、人・物が自由に往来できる制度を作ることにより、需要も生まれ、市場が形成されてくると考えている。従って、既存の運送網システムを効果的に活用し、中継輸送業を本格化するとともに、豆満江地域における、観光事業を優先的に発展させる計画である。この地域内で人・物が自由に往来できるためには、ノービザ制度が必要であり、我々は、羅津・先鋒自由経済貿易地帯をノービザ地域に指定し、羅津港、先鋒港、清津港を自由貿易港とした。豆満江開発地域は、3ヶ国の領土で構成されている以上、お互いに歩調を合わせつつ、このような措置をとらねばならない。

次に、豆満江地域開発の実践的対策についてである。

第1に、3ヶ国の領土で構成されている豆満江開発地域は、経済的には相互に補完的な要素もあり、関係諸国は緊密に調整し、協力をし、統一的に開発することが重要である。UNDP主管の下で多々議論されてきたが、依然として統一的発展計画は作られていない。統一的な調整、計画において、特に輸送部門を発展させることが、最も大事であり、次に大事なことは、豆満江地域をヨーロッパにまでつなぐ中継拠点とすることである。現在、各国の企業が、個別に豆満江地域を中心とした中継輸送を行っている。しかし、各国の輸送体制や料金体系が異なるため、様々な困難に直面している。従って、豆満江地域を中継輸送の拠点につくりあげるため、豆満江地域の複合輸送を受け持つ「豆満江地区中継輸送連合企業体」が必要である。これは、3ヶ国の当局、政府とは全く関係のない、純粋な民間企業であり、自ら輸送計画を立て、インフラ関連施設の投資を行い、輸送事業発展に寄与できるものと考えている。「豆満江地区中継輸送連合企業体」に対して、各国は当地域の鉄道、道路を自由に使用させ、料金は競争的に定めず、同一比率を適用する。また、「豆満江地区中継輸送連合企業体」は、国際金融機関、金融市場を通じて資金調達できるように、国際的に認定された資格を有する企業体とする。わが国は、羅津と釜山の間で現在就航している企業を主体として、このような中継輸送連合企業体を創設することに関し、既に具体的に話し合いを進めている。

第2に、北東アジアフォーラムでも議論されたが、資金

調達についてもいち早く対策をたてる必要がある。それは、「東北アジア開発銀行」の創設の問題である。これは、非常に重要な問題であり、これが議論の段階から脱して、実行段階へ移行していくべきである。これが、豆満江開発の実行を促す大きな要因となるからである。



**パク・ジョンギユ (韓国特殊船(株)会長)**

1995年6月18日、先鋒で韓国と中国との合弁会社である東龍海運株式会社と北朝鮮の海洋貿易会社間において、羅津港中継輸送契約と羅津港荷役設備投資契約を締結した。南北両当局の承認を受け、1995年10月6日、朝鮮半島分断後最初の釜山-羅津間コンテナ直航定期航路サービスを開始した。同航路の実績、現状等について述べる。

まず、昨年12月末までの輸送実績については、中国船籍である延龍4号で、合計で8回運航し、総運送実績は約130TEUであるが、大部分が中国と韓国間の貨物であり、この3カ月間で25万ドルの赤字となった。しかし、今年1月には、北朝鮮に建設する原子力発電の機材と、韓国起重産業が北朝鮮に投資した自動車18台を輸送し、本航路の重要性が理解され始めた。1996年度予想物流量は、年間合計3,300TEU程度になると考えている。

次に、現状についてであるが、以下のような問題点があった。

第1に、韓国側荷主が、北朝鮮経由で中国へ貨物を輸送することに対して不安があり、貨物を任せようとしない傾向が見られた(しかし、今はない)。第2に、同航路の開航により、以前からある仁川・大連航路の運賃のダンピング行為が行われ、荷主のルートを変えようとする意欲にブレーキをかけてきた。第3に、中国内陸の輸送体制がまだ整備されていないので、集荷活動が、現在は延吉地域に限られている。第4に、羅津と琿春間の道路事情が悪く、冬期、雨期にはトラック輸送に問題がある。第5に、中国側の通関管轄の諸問題により、通関の遅れが指摘されていた。

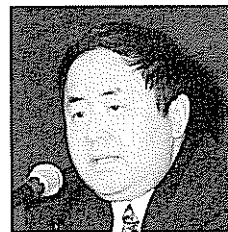
しかし、これらの問題点は、徐々に改善されている。

第1に、仁川・大連間の西コースは、延吉までの輸送時間が2~3週間かかるが、本航路の東コースは、5~7日であり、荷主のメリットを考えた場合、遅かれ早かれ、東コースの利用に変わっていくと確信している。第2に、集荷活動を吉林省と黒龍江省に拡大した。第3は、中国内陸輸送システムをトラックから鉄道に変えることに、吉林省鉄道当局と北朝鮮鉄道当局間で合意された。第4に、中国内

の通関問題も、関税関で通関されるように統一され、運行がスムーズになった。

現在、羅津港の2号埠頭、8号岸壁で使用しているクレーンは、110トン級モービルクレーンで、40フィートのコンテナも荷役ができ、敷地のうち約2万平方メートルが、コンテナヤードとなっている。埠頭まで鉄道の引込線があり、貨車への積み替えが簡単である。1997年中頃までに、本格的なコンテナクレーンを羅津港に設置する予定である。また、30TEUしか積めない現在の1,000グロストンの船を、今年の後半には150TEU程積める大きな船に変えることを考えている。

我々が一番注目したいのは、日本と中国東北三省との輸送がどれくらい盛んになるかという点であり、もし、新潟港と羅津港間の輸送需要の増加が期待できれば、現在の物流量が、毎航100TEU位になる時点で、今の航路を新潟経由とすることを検討している。



**伊 智富 (中国外運吉林集团公司総裁)**

環日本海地域の国際運輸について以下の4点をお話したい。

第1点は、清津-新潟-舞鶴航路の経営状況についてである。

1995年10月に開催された「95中国図們江地域国際投資貿易商談会」において、吉林省政府の依頼を受け、わが社が日本海への出口を確保するために、日本のミナミ・プロジェクト、北朝鮮の三海振興株式会社と合作して、清津-新潟-舞鶴の定期航路を開航したことを発表した。この航路はバラ積船で、3カ国の貨物を輸送している。統計によれば、1995年7月から正式にこの航路が開通したが、同年7月から12月末までに20回運航し、合計1万トン余りの貨物を輸送している。主要品目は、チップ、木材、木炭、木の葉などである。吉林省と日本との航路が、初めて開設されて、非常に有意義なものであり、北東アジアの経済開発に大きく貢献するものと考えている。しかし、現在経営面において、次のような困難に直面している。即ち、1995年の環日本海地域における各国の貿易は不活発であり、輸出入貨物の輸送量が少なく、吉林省では、輸出の主要品目のトウモロコシは例年数百万トンに達していたが、95年はほとんどない。また、日本、北朝鮮、中国の3カ国間の貿易が相対的に発達しておらず、輸出入量が比較的に少ない。中国東北地区と日本との貿易において、日本海側の港湾へ輸送される貨物は全体の1%にも満たず、中国、北朝鮮への帰り荷も少ない。さらに、同航路は開設されてまだ間がなく、

各国の輸出入企業に十分に知られていないため、航路と船舶の利用率も低く、輸送の利益が上がっていない、ということである。

しかし、この航路は、有利な条件と優位性を持っている。日本、北朝鮮、中国の3カ国が共通の利益を有しているため、各国地方政府及び企業の間での相互協力、困難の克服、経営協力がやりやすい。環日本海各国の経済、貿易、資源、産業は相互補完性を有している。環日本海地域の5カ国は、重要な貿易のパートナーであるため、この航路は中国・モンゴルと日本・韓国・ロシア・北朝鮮各国間の輸出入貨物輸送の直接ルートを開くことになり、時間効率、輸送コスト等の面で、これまでの航路よりも明確な優位性と競争力を有している（例えば、大連経由の輸送より、3～4日短縮できる）。図們江地域の今後の急速な発展、ひいては環日本海地域経済全体の発展と繁栄が、この航路の将来の発展に根本的な保証を与えるはずだ。

以上述べたように、この航路は環日本海地域の経済開発を推進するための必要条件であり、また理想的な航路でもある。北東アジアの開発に寄与するためにも、この航路の重要性を強調したい。

近い将来、わが社は、現在使用している小さな船を大きな船に変更することも可能であり、需要に応じて、自社所有船舶を、この航路向けに調達することも可能である。

第2点目は、中国―北朝鮮間における、道路、鉄道、税関の陸上輸送路の建設状況についてである。

道路建設については、1991年以降、延吉―図們―琿春道路を1級道路に、1994年には琿春―沙坨子2級道路を建設し、延吉―龍井道路の拡張工事を行い、2級道路の標準にした。さらに1995年、安図―白石山2級道路と延吉―安図の道路トンネル工事を完成するとともに、長春―琿春の高速道路の建設を開始、1997年には長春―吉林の高速道路建設を着工する予定である。

鉄道については、現在図們江地域は全て3級、4級鉄道である。朝陽川―延吉―図們は3級鉄道、朝陽川―開山屯、延吉―龍井、図們―琿春は4級鉄道、また、現在建設中の琿春―長嶺子も4級鉄道である。中国―北朝鮮間の図們―清津鉄道は接続されている。

税関建設については、現在、中朝間には、図們―南陽税関、三合一会寧税関、沙坨子―塞別爾(セッピール)税関、開山屯―三峰税関がある。このうち、図們―南陽税関だけが第三国人が通過可能な第1類税関である。中国は現在、圖河―圖汀里税関を第1類税関に昇格させることを検討中である。

第3点目は、港湾作業条件と航路貨物の現状であるが、

現在中国は、図們江地域に港湾を有していない。北朝鮮は清津港、羅津港、先鋒港の3つの港湾を有しており、1983年以來、中国は主に清津港を利用している。清津港は、西港と東港に分かれており、一年を通じて利用可能である。東西両港合計の年間取扱能力は500万トンである。西港は東港よりも水深条件が優れており、一度に3万トン級船舶が4艘接岸可能である。西港は、以前から中国のトウモロコシ輸出の中継貿易港として利用されている。北朝鮮は、これまでマグネシアクリンカの積み卸しに使われていた第1埠頭をトウモロコシのバラ積み埠頭に改造する予定である。東西両港での中国貨物の中継貿易は、ピーク時には年間13.7万トンに達した。

第4点目は、環日本海地域の立体交通の建設と展望についてであるが、1993年、吉林省政府は図們江地域開発の進捗に合わせ、「辺境を開発して海への通路を開き、発達した辺境近海省を建設する戦略」を制定し、1995年12月6日、2つの多国間国際組織の設置に関する協定に署名した。このことは、図們江地域開発が実行段階に入ったことを示すとともに、今後の図們江地域の経済開発及び北東アジアの多国間協力の推進に大きく寄与するものである。

今後5年間における吉林省の環日本海地域交通建設構想の主なプロジェクトは以下のとおりである。

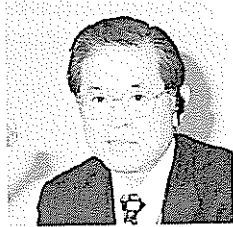
道路建設プロジェクトについては、長春―吉林―延吉―図們高速道路建設(605Km)が2000年までに、延吉―龍井1級道路(18Km)が1997年までに、琿春―防川2級道路(70Km)が2000年までに完成の予定である。なお、圖河税関は、それ以前に完成、開通の予定である。さらに龍井―三合一2級道路(50Km)は1997年までに、安図―天池2級道路(200Km)は1998年までに、琿春―吉星辺境大龍嶺3級道路(130Km)は2000年までに完成の予定である。また、この間に、琿春―羅津―清津、三合一―清津、琿春―スラビアンカの3路線の定期長距離バスの運行を開始する。

鉄道建設プロジェクトについては、甩湾子―調戎間(5Km)の中朝国境鉄道を1998年に接続し、営業開始。開山屯―三峰間(3Km)の中朝国境鉄道を1999年に接続、営業開始。琿春―カムショーバヤ間(40Km)の広軌と標準軌の混合中口鉄道を、1996年に接続、営業開始の予定である。

海運関係建設プロジェクトについては、図們江下流地域に、大型河川港である防川―圖河港湾区域システムを建設予定であり、第一期工事に2.5億元を投入し、2000年までに40万トン埠頭を建設する。北朝鮮の羅津港、ロシアのポシエツト港を利用することにより、琿春を陸路の起点として韓国の東草に至る貨客運輸航路を開設する。

税関建設プロジェクトについては、現在、図們江地域に

ある中国の対北朝鮮税関は4ヶ所あり、うち1類税関が1ヶ所である。また、対ロシア税関は1ヶ所である。今後5年間に、2.5億元を投入して、ロシア、北朝鮮への9ヶ所の税関を新設ないし拡張する予定である。



**吉田 進** (日商岩井株式会社 専務取締役/ロシア・中国・北東アジア総支配人)

日本の図們江開発に関していくつか触れたい。

第1に、日本の実業界の図們江開発計画に対する見方について述べる。

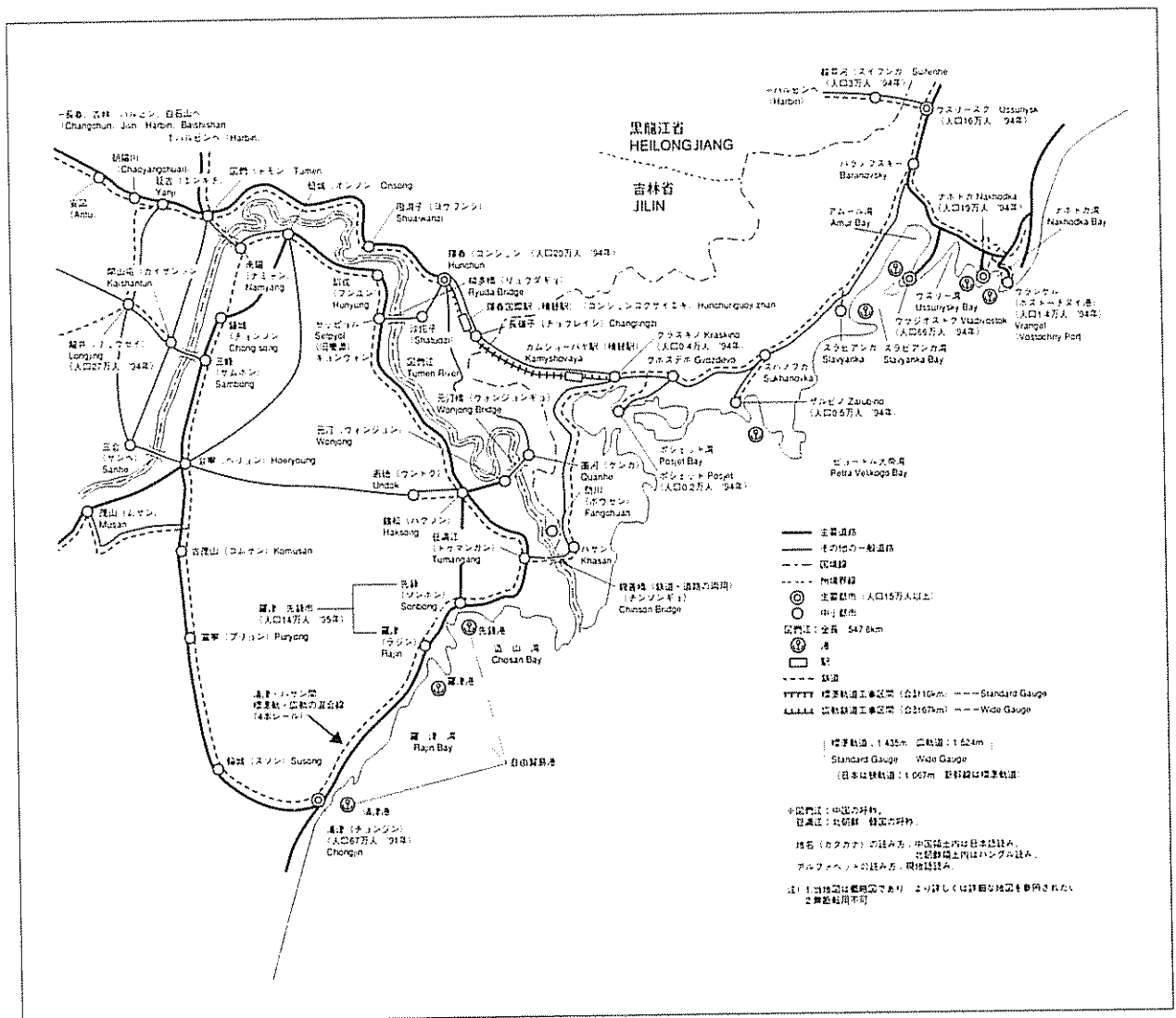
日本から見た場合、開発計画を進める上で、インフラ整備が大きな問題であり、交通手段、物流手段ができることが大切であると考えます。中国東北地方北部ーロシア（ある

いは北朝鮮）ー日本（あるいは韓国）という鉄道、海運の物流ルートを作り出すことが重要である。そして、アジア・太平洋諸国との物流中継地を出発点として、5ヶ国の近接地域の物流のハブセンター、その周辺に、農・畜・林・鉱産物の加工センターが作られていくだろう。また、人々の交流が進む中で、長白山、渤海王国等の観光事業も進む。しかし、当プロジェクトを進めていく上で、一方には慎重論もある。即ち、各国の本プロジェクトを現時点で進めるのはまだ時期尚早という議論がある。95年11月18日の中国の「国際商法」に出た王雲鳳氏の「図們江地区における国際的開発の過ちについての初歩的分析」という論文は、関係各国の慎重論について述べている。

第2は、日本経済界にとって北東アジア地域の開発のもつ意義に触れたい。

80年代の後半から、冷戦構造の崩壊は、この地域におけ

### ※ 図們江(豆満江)地域概略図



る経済協力の可能性を新しい段階へ押し上げた。この地域の特長として、各国の持つ優れた点、つまり、原料、労働力、市場、技術力、資本を有機的に結びつけ、相互に利用することによって、この地域のもつ巨大な潜在力を引き出すことができる。これは、大きな経済的的魅力である。第2次世界大戦以前は、日本海沿岸に主要貿易港があったことにより、この地域が発達し、全日本の貿易取引の40%を占めていた。大戦後の日本は、アメリカ占領下でアメリカ経済への依存度を高め、太平洋沿岸の産業が発展した。また、冷戦構造が定着したため、ロシア極東は軍事産業の発展に力を入れ、ヨーロッパ・ロシアへの依存度を高めた。中国の東北地方は、1950年-60年代には中国の工業力の中心となったが、現在では、国営企業の設備老朽化の問題、農産物の国外との取引拡大という問題を抱えている。さらに北朝鮮は、経済開放へ踏み出そうとしているとはいうものの、躊躇が感じられる。もし、これらの地域が共通の悩みから脱出するために力をあわせることができれば、経済発展は加速されるであろう。日本では、国土審議会が立案中の全国総合開発計画「21世紀の国土のグランド・デザイン」によると、日本海沿海地域は、日本海国土軸（第3国土軸）として取り上げられている。この地域の発展は北東アジアの協力がなければ、大きな発展が見られない。

第3に、日本の取り組み状況についてであるが、1984年の金沢における環日本海国際シンポジウム、1988年の新潟における日本海国際会議は、地方自治体がいニシアティブをとり、対岸諸国との経済・文化交流を促進しようとしたものであった。新潟とハバロフスク、およびソウルとの航空路が開設されたことは、韓国、中国、ロシア、日本を結びつけた。海路でもポスト・チヌイ、ナホトカ、清津、釜山とのルートが開設された。同様の対朝鮮、ロシア、中国のルートが北陸三県にもできあがっている。

しかし、現在では地方自治体は、中央と結合し、新しい段階に入ってきた。中央の団体としては、日中東北開発協会、東アジア貿易研究会、日ロ経済委員会、北東アジア経済委員会があり、それぞれの視点から、図們江開発に大きな関心を持っている。そのうち、日ロ経済委員会は、極東4大プロジェクトを取り上げているが、その中でもハサン港の開発に力を入れており、現在最終F/Sを作る段階である。また、シンク・タンクの役割をはたしているのは、環日本海経済研究所である。

最後に、今後解決すべき問題点として、3点ある。まず、多国間協力のあり方である。これは、三つの要素、つまり、UNDPを中心とした全体の計画の明確化、共同アクション・プログラムの具体化、各国自国内での先行投資・積極

的なインフラ整備等（例えば、中国の琿春地域の開発、ロシアのザルビノ港の整備・拡張、北朝鮮のフリー・ゾーン地域の開発等）と2国間のプロジェクト（例えば、琿春-ザルビノ鉄道の建設など）を有機的に結合させる必要がある。

2点目は、インフラへの投資方法であり、いくつか提案したい。ザルビノ港の整備には、日本輸出入銀行、世界銀行、欧州経済復興銀行等からの融資を考慮に入れる。中国の琿春-ザルビノ鉄道の建設や琿春地域の開発には、中国への円借款の一部を活用できるようにする。日朝国交回復時には北朝鮮のフリー・ゾーンの建設資金として、経済協力基金の一部を回す。モンゴルの場合は、このプロジェクトにつなぐためのモンゴルのタムサクブラクから中国のイルシ間200Km程の未開通の鉄道の部分がある。モンゴル政府の結論を出した後に、日本モンゴル経済委員会へ問題を提起し、援助計画の中に組み込む。

3点目は、国連で関連組織ができた段階で、日本がこれらの組織に対して、どう対応するかが課題として残る。

## 信國 眞載

(ERINA調査研究部長)



図們江開発計画においては、輸送インフラの整備がその重要な課題となっている。その中心が港湾の能力拡大とそのアクセス道路・鉄道の整備・新設である。

ここでは、近年急速に整備が進んでいる中国東北2省（黒龍江省と吉林省）からの物流に焦点を当ててその将来の姿を描くための手がかりを、数字に基づいて示すことにする。

1980年-94年において、中国全体の総輸送量の対GDP弾力性は0.63で1より格段に小さい。この原因は、78年の経済改革以後、それまでの全国一律物資配分主義を合理化して、物資の地域間流動を減らす努力を重ねたことと、輸送インフラ、中でも鉄道の整備が経済発展に遅れていることにある、と考えられる。しかし、貨物輸送のGDP弾力性は工業化中心の高度成長期には1.3ないし1.5程度になるのが普通である。即ち、これまでの中国の輸送量の伸びは、極めて異例であることがわかる。

輸送総量は、黒龍江・吉林2省からの物流は、総輸移出货量のGDP弾力性がこれまでの大きさ、即ち、黒龍江省の0.77、吉林省の0.93に固定されると想定する場合と、2010年までに現在の水準から1.0-1.5(0.10の刻み)に上昇する場合に分けて考える。また、GDP成長率はそれぞれのケースで4、5、6、8、10%の5つの値を、港湾取扱量につい



ては、輸移入が輸移出の60%、80%、100%、あるいは120%と想定する。

地域間流動パターンは、黒龍江・吉林2省から東北3省以外への物流（遠距離輸送と略称）に関しては、鉄道輸送の遠距離比率のデータはあるが、道路輸送のデータはない。そこで、道路輸送の遠距離輸送比率を鉄道における比率の2分の1、または4分の1と仮定する。

この地域間流動パターンが将来も変化せず、総物流に占める鉄道貨物と道路貨物の比率も94年値に留まると仮定し、3省以外への物流の増分の50%、または20%がザルビノと清津の間の港湾を通過すると想定した。従って、これ以外の3省以遠（以外）への輸送は、大連、綏芬河等を經由するものと想定していることになる。

この前提条件が意味する中国国内陸上輸送政策の問題は、遠距離輸送においても道路の比重が高く、石油依存度が高い構造となること、鉄道網への負荷も大幅に高まることの2点である。従って、大規模な資金を要する鉄道網を拡大するか、石油依存率の高い構造をひきずって、貴重な外貨を石油輸入の増加に費やすか、の選択を迫られる。即ち、例えば食糧安全保障の見地から外国ルートに依存しない輸送体系を構築するなら、他方でエネルギー安全保障が損なわれることになる。この食糧安保とエネルギー安保のトレードオフの関係を軽減するには、友好的な国際関係を築いて、南北物流における陸上輸送を海上輸送で代替せざるを得ない。更に、港湾能力と物流のバランスを見てみると、物流増分の50%がザルビノ-清津間の港湾を經由するという想定の下では、GDP成長率が6%に留まるとしても、ほぼ慢性的な能力不足となる。また、物流増分の20%しかこの地域を通過しないとすると、もし羅津の能力が1700万トンに留まるなら、2010年以前に能力不足の時期を迎える。

北東アジアにおける経済資源の有効活用のためには、国境を越えた多国間協力が必要である。中国の輸送条件が改善されれば、中国はもちろん、北東アジア諸国にも様々な好ましい副次的効果が期待され、さらに北東アジア経済の順調な発展が進めば、広く国際安全保障の強化にも貢献することにもなる。日本においては、図們江地域開発に関するこの面からの評価が成されていない。

（詳細については、本誌論文「図們江地域における将来物流の検討」をご参照下さい。）



マイケル・アンダーダウン  
(UNDP図們江開発事務局ダイレクター)

図們江開発プログラムにおけるUNDPの役割について簡単に説明する。

2つの合意書、及び環境問題に関する覚書が、昨年12月6日にニューヨークで調印された。これにより、メンバー国（中国、ロシア、韓国、北朝鮮、モンゴル）は、従来より大きな責任を持つことになる。但し、UNDPは、メンバー国から引き続き、2つの委員会の活動をサポートするようにとの依頼を受けている。

図們江開発プログラム及び事務局の現状は、以前とは全く違ったものになってきている。事務局は、政府間の組織、多国間の組織であり、国際法の原則に基づいて認められている。これは図們江開発プログラムの将来にとって非常に重要な意味を持っている。各国はそれぞれの計画事項を実行することを認めている。当プログラムの目的に関して強調しておきたいのは、マスタープランはまだないが、政府間で合意した活動に関するワークプランはある。開発戦略もあり、これに関しても合意がなされているということである。この戦略は、3カ国の政府が協力をし、また、2カ国間、多国間のレベルにおいても協力をし、社会的、ビジネス的な環境をこの地域全体で醸成していく。そして経済的、環境的にも持続可能な開発を促進していく。そのための手段として、貿易を促進していく。これが基本的な目的である。

具体的な活動計画は、優先順位をつけて合意されている。これは現実的なものであり、各国の経済資源をもって実行可能である。一方、北東アジア開発銀行の設立に関しては、メンバー国が公式には支持していないので、これは実現されないであろう。

次に、メンバー国が1995年12月に合意したプライオリティーについて簡単に説明する。このプライオリティーは資金の導入、投資の促進、インフラの整備、F/Sの実施、人・物の自由な移動の関する規則および規制を調和させる、そして環境保護である。

最後に、具体的な政策計画および実施に関わっている公共部門・民間部門の方々には、情報の共有が非常に重要であるということである。各委員会は事務局を通じて、様々な計画・政策に関しての情報を歓迎する。民間企業及び政府からの情報、これは国レベル、地方レベルどちらからの情報でも期待をしている。

## (主なディスカッション)

### 尹 智富

信國先生が貨物輸送量の問題について述べたが、これは非常に興味深い問題である。しかし、私も、かなり詳細な研究を行ったが、信國先生の予測は余りにも楽観的であり、このような比例で、図們江を通過することは不可能かと思うが。

### 信國 眞載

中国は、非常に陸路が長く、貨物を内陸で運ばなければならない。エネルギーコストがかなり多大なものになり、原油の輸入量も増える、外貨も消えていく。このような問題をいかに解決するかということを真剣に考えるならば、合理的な解決策は、水上航路を最大限に利用するということである。むしろ、貨物量予測というよりは、どこに問題があるかということに、実は分析の焦点がある。専門的な立場からは、このように解釈していただきたい。

## 【ERINAコメント】

図們江開発プロジェクトが策定されてから、4年が経過した。

当プロジェクトは、近年、2カ国間プロジェクトの寄せ集めに過ぎないか、あるいは、まとまりをもった形となって現れるか、注目されていたが、この1年の間で大きく変化した。即ち、これまで消極姿勢だったロシアが積極姿勢に転じ、このセッションにおいて、ナストゥラチェンコ知事が、図們江開発への参画について意欲的な発表を行った。また、当プロジェクトへの北朝鮮の参加もあり、羅津・先鋒自由貿易地帯開発に関する熱意が伝えられた。こうして、関係諸国が全て揃い、図們江開発構想が、再びまとまりを持つ可能性が出てきた。

当セッションにおいては、「より実践的に」のテーマのもとで、議論が交わされ、物流ルートの重要性が浮き彫りとなった。物流は、多国間をつなぐルート、例えば羅津―益山間の定期航路の開設、あるいはザルビノルートの開発のスピードアップ等により、弾みがつく。図們江開発プロジェクトは、交通インフラと物流から本格的に動き出して来た。

しかし、図們江開発プロジェクトを進めるにあたり、今後の課題もある。即ち、このセッションでは触れられていないが、資金調達の問題である（詳細は総括セッション参照）。資金調達難という現状の問題を解決するためには、将来、アジア開発銀行をはじめとする国際援助機関の支援が必要であり、民間の開発銀行の創設も望まれる。

民間の開発銀行の創設にあたって、重要なことは、図們江開発プロジェクトの実績を作り上げなければならないということであるが、資金調達難の中、以下のような実務的な改革が既に緒に就いている。

1点目は、ソフト面の整備、即ち、図們江地域内の国境間の税関手続きを簡素化する。各国が、国境までのインフラ整備や国境間の物流ルートを進展させていく一方で、規則、規制、手続き等が各国により異なるため、当地域内の人・物の自由な出入りを妨げているのが実状である。即ち、国境での出入国管理、検疫等に係わる問題である。地域内の経済活動を活発にするためには、国境の壁を低くし、手続きの合理化が必要である。この面では、昨年より、羅津・先鋒自由貿易地帯への入国手続きが簡素化され、外国人に対する「ノービザ制」が実施されている。

2点目は、既存の輸送網の設備を有効活用する。これは北朝鮮の黄氏の提案であるが、当地域内の輸送網は、一定のレベルに達していることから、効果的に活用し、図們江開発地域を中継輸送の拠点として築き上げる。

3点目は、観光事業を発展させる。人の往来により、当地域の経済活動を活発にする。

また、物流ルートの重要性のみならず、「人の移動」のためのルート作りという新しい構想もできつつある。例えば、琿春―羅津―清津、三合―清津、琿春―スラビアンカの3路線の定期長距離バスの運行開始が予定されており、また、琿春―東草（韓国）の貨客航路が開設される予定となっている。

これから当プロジェクトが本格的に軌道に乗るまで、どのように熟成していくか注目していきたい。 (H I)

## 第2セッション

# 「経済特区の現状と課題」

### ■議長

- 海外経済協力基金 開発援助研究所長

篠塚 徹

### ■パネリスト

- 中国延辺朝鮮族自治州委副書記 / 延辺州図們江地区開発領導小組副組長
- ナホトカ経済特区行政委員会議長
- 北朝鮮対外経済協力推進委員会上級研究員
- 韓国LG経済研究院代表理事
- 大連工業団地投資(株)代表取締役専務
- 中国國務院特区弁公室総合司長

黄 鏢

セルゲイ A. ドウードニク

リ・ギマン

リ・ユンホ

竹内 克之

柳 孝華



黄 鏢 (中国延辺朝鮮族自治州  
委副書記、延辺州図們江開発領導  
小組副組長)

1992年、中国政府は延辺朝鮮族自治州琿春市を最初の国境開放都市として批准し、国家級経済開発

区—琿春边境経済合作区を設置した。3年余りの間、延辺州と琿春市は、地理的・資源的優位性と中国各級政府から与えられた優遇政策をフルに活用し、良好な投資環境の整備を開発の重点とした。更に、インフラ整備のために資金と政策を誘導し、開発は大きな進展を遂げている。

中国の東北地方鉄道網につながる琿春—図們間65キロの鉄道は、既に正式開通しており、現在は琿春とロシアの港湾を結ぶ琿春—マハリノ間の鉄道のうち、中国側の建設を急いでいる。道路を利用することにより、琿春の圈河税関から羅津港を経由して韓国の釜山港に至るコンテナ貨物船の定期航路、及び琿春からウラジオストク、ナホトカ、ザルビノを経由して韓国に至る海上コンテナ貨物航路が既に開通している。

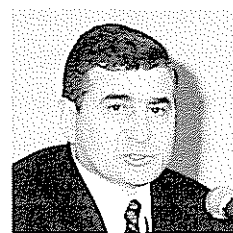
昨年の10月に我々が開催した「95中国図們江地域国際投資貿易フォーラム」には、世界の31の国と地域から400人、国内から2,000人が参加した。開催期間中に調印された投資案件は142件、投資総額で9億5,000万ドルに達した。

1993年3月の合作区の建設開始から現在に至るまでに、合作区内に登録された企業は249社、工業プロジェクトの導入は30件、投資総額は7億8,558万元である。そのうち外資利用額が7,759万ドル、国内資本の利用額は1億4,156万元(約1,724万ドル)である。主な投資対象業種は、紡績、服飾、皮革、食品、鉄鋼等である。現在既に23社の工業企

業が稼働、或いは試験的に稼働しており、年間生産額は2億2,523万元に達している。現在予定されている30件の工業プロジェクトが全て完成すると、年間生産額は13億元に達する見込みである。

国や地方政府は、琿春および図們江地域の開発について大きな関心を寄せ、注目している。今年から中国は第9次5カ年計画の実施に移るが、中央政府は琿春のような国境開放都市に対して、国際慣例に合致するように、これら特定地域に対する優遇政策を維持することとしている。例えば、边境合作区で新たに増えた財政収入を現地で留保し、毎年合作区のインフラ整備のための融資や、边境貿易の方面で一定の支援策を与えることなどである。

国内外の投資者をより一層引きつけるために、我々は引き続きインフラを整備し、投資環境を改善し、投資対象領域を拡大していく。計画や産業政策に沿ったインフラと外資の誘致を行うことにより、投資者により多くの選択の機会とビジネス・チャンスを提供する。同時に、経済体制の改革を深化させ、経済運営メカニズムを国際経済の標準に合致させ、生産要素を効率的に活用する。人材育成に力を入れ、サービスレベルと都市文化レベルを高める。事務処理能率を高め、近代的な社会サービス・システムと市場経済システムを構築する。投資家に対してより質の高い、より迅速なサービスを提供することに努める。



セルゲイ・A・ドウードニク  
(ナホトカ経済特区行政委員会  
議長)

ナホトカ経済特区は日本海に面し、ウラジオストクの南東165km、

面積は4,579km<sup>2</sup>、人口は22万3,000人である。ロシアで初めて1990年10月、政府の決定によって経済特区の指定を得た。当時としては前例のない外国投資家への優遇措置であり、対外経済分野での市場経済への移行の大きなステップになった。政府を動かしたのは、世界の国々で経済特区のシステムが成功しているという事実であった。特に中国である。

我々はロシア・トランジット・プロジェクトを提唱している。ロシアの入り口という地理的条件を利用して、西ヨーロッパ向けのアジア太平洋地域の貨物輸送サービスを提供するというものである。西ヨーロッパ向けだけでなく、CIS諸国、中央アジア向け貨物の輸送が安く、しかも速いというメリットを持っており、この点でナホトカは非常に有利な地点となっている。

また、ナホトカ経済特区はゴア＝チュルノムイルジン委員会にも積極的に関与しており、税関業務の迅速化や極東の港の税関業務のコンピュータ化のプロジェクトなどを提案しているところである。

労働力の比較では、ナホトカでは非熟練労働者の賃金が1時間当たり1ドルだが、韓国、香港、台湾では4ドル、日本は15ドルであり、ナホトカ経済特区で一定品目の仕上げ作業を行うということも日本企業にとって魅力となるはずである。

発展戦略の策定に当たり、ナホトカは2つの特色を重視している。1つは輸送サービス拠点としての役割である。ロシアで最大の能力を有するポストーチスイ港を擁していること、シベリア横断鉄道へのアクセスを持っていることに加えて、現在軍用のゾロタヤ・ドリナ飛行場を、民間貨物飛行場に作り変えることによって新しい輸送手段の選択肢が増えることになる。

2つ目は、行政委員会の分析の結果、外国企業はこの地域でロシアの国内市場向け、及び輸出のための生産を考えていることがわかったことである。

当初の構想とは違い、ナホトカはいろいろな性格を併せ持つ経済特区へと発展している。それは関税優遇地域として、輸出向け商品の生産の場所として、また貨物引き渡し港として、保税工場を利用した加工の場としてである。

ナホトカ経済特区の弱点は、法基盤が未整備という点である。現在経済特区法をロシア連邦下院に提出中であるが、法案採択を待たず次のような方法をとっている。

まず第1に、現行の法律の枠内で特別関税規則が作られた。保税工場での生産について、行政委員会が国家税関委員会と協定を結ぶ形で決めたものである。保税工場になれば、機械設備を非関税で輸入し、製品を非関税で輸出することができる。

さらに問題解決の2つ目の道として、沿海地方議会はナホトカにおける工業団地法という地方レベルの法律を採択した。これは税金のうち地方税を免除する形で税の大幅削減を図るものである。輸出向けが50%以上になる企業に対しては15年間の優遇税制を予定している。この法律は、工業団地のディベロッパーの役割を果たす企業と入居企業に適用される。

さらに第3の解決法として、現在ロシアと韓国による工業団地の建設計画が進められている。これは政府間協定という2国間関係の枠組みでロシア政府が優遇措置と特恵関税を提供し、工業団地への企業誘致は韓国側が行うというものである。工業団地は政府レベルのプロジェクトであり、ロシアは外部インフラを提供、韓国側は内部インフラを提供する。120～130の企業が入居を予定しているがその企業の国籍は問わない。条件は生産の50%以上が輸出向けであることである。

また、図們江プロジェクトに注目し、将来はナホトカ経済特区、羅津、先鋒自由経済貿易地帯、琿春、延辺経済特区相互の協力について協議し、3つの地域がこの地域の成長点として協力し、機能していくことを提案する。そして、3つの経済特区間でワーキング・グループを作り、相互の利害調整を図り、協力の基本方向を決定していくことを提案する。さらに中国東北3省への提案として、ナホトカ港を日本海への出口に使うこと、特にコンテナ貨物、一般貨物の輸送に使うことを提案する。



リ・ギマン（北朝鮮対外経済協力推進委員会上級研究員）

羅津・先鋒自由経済貿易地帯は、全ての外国人に開放し、任意の国、任意の企業が自由に出入りし、活動することを可能としている。基本としては中継輸送を行うことが我々の狙いであり、各国と歩調を合わせて統一的に政策を推し進めていく考えである。

ここで強調したいのは、この地帯は豆溝江という地理的に非常に有利な地域に位置しているということである。405kmの鉄道が既に引かれており、ロシアのウラジオストク、ハサン地域と道路、鉄道網が結ばれている。また、この地帯は現在、非常に優秀な労働力がある。そして自然環境も破壊されていない。今後は中継輸送を主にして、同時に輸出と観光業などにも力を入れていきたい。

開発ステップは次のとおりである。第1段階では2000年までに既存の鉄道、道路、港などのインフラ網を整備・近

代化し、国際中継輸送基地としての役割を果たしながら観光業を発展させ、投資環境を整える。第2段階としては2010年までに世界の経済発展に相応した総合的かつ近代的な国際交流拠点を築く予定である。そして羅津港を利用して北東アジアの主要港と結び、国際コンテナ中継輸送を開始し、順次拡大する。現在の羅津の取扱量は300万トンであるが、これを第1段階の終わる頃には1,700万トンに、第2段階で1億トンの水準に拡張する予定である。

我々はこの地理的に非常に有利な港を利用して、この地域に「豆満江地区中継輸送連合企業体」を組織し、共通の利益を図りながら、各国がそのメリットを共有できるようにしていきたい。既に運行されている羅津-釜山間のコンテナ定期航路をいっそう拡大させ、同時にこれを日本の新潟、舞鶴と結ぶことができれば、この地域の発展に大きく寄与することができる。

地帯内では10カ所の工業地区において工業団地の開発を予定している。主にここでは軽工業が中心になる。また、この地域の開発・発展のために財政・金融サービスにも力を入れる。地帯内には国内銀行の支店が開設され、ING社（オランダ）及びペレグリン社（香港）との合併銀行も既に設立認可を受け、登録されている。

我々はこのような事業計画を、日本を含む外国企業体や国際経済機関との緊密な協力を通じて実現していこうと思っている。そして以上の事業計画の実行に投資または参入する企業については、優先権を付与する考えである。

現在まで29の法と規定を制定し、羅津、先鋒自由経済貿易地帯の地位と投資関連事項を法的に定め、地帯に対する全般調査と国土開発総計画の作成を完了した。

地帯の開発状況としては、中継輸送の円滑化を図るためのプロジェクトとして、羅津-元汀間の道路拡張、羅津-鶴松-南陽-会寧間の鉄道電化が完了した。また、羅津港1号埠頭の拡張と、2号埠頭の40フィートコンテナ取扱いのための施設拡充、ヘリポートの建設を完了した。

サービス関連施設として羅津ホテルが90%完成しており、観光地区の観光ホテル増築、その他税関、琵琶地区の観光道路拡張などが進んでいる。

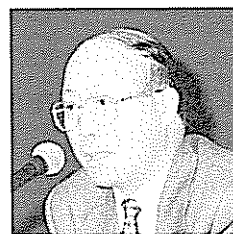
また、通信問題を解決するために、この地帯にファイバー通信なども敷設する予定である。

地帯への外国投資状況については、これまで23カ国、400にのぼるミッションと投資商談および地帯協力問題について協議し、また当方も70回余にわたり諸外国に出向き、投資と開発協力について協議を行ってきた。その結果、120件の覚え書きや合意書が結ばれ、約40件の契約が締結された。契約総額は3億1,200万ドルで、主要な相手先は

在日、在米などの在外同胞、イギリス、オランダ、中国、香港、タイ、南朝鮮（韓国）の企業となっている。

次に、優遇措置と投資手続きについて話したい。単独、合併、合作など様々な形態で行われる外国投資を、法的に徹底して保証する。主な優遇措置としては、奨励部門に対する投資については、所得税をはじめとする各種税の減免、土地利用の条件を保証すると同時に銀行貸し付けにおいても優先的提供を受けることができる。

地帯内に設置された外国投資企業は、輸出入物資の関税、3年間の企業所得税免税措置と以後2年間の50%減免などの特別措置がとられる。そして土地の利用料についても1㎡当たり30ドル以下となっている。土地利用の優遇措置としては、土地利用期間を50年とし、必要に応じて延長できるようにしている。



リ・ユンホ（韓国LG経済研究院代表理事）

この豆満江地域と近隣の3カ国は、克服すべき大きな課題を抱えている。世界の至る所で理念の争いから経済優先主義へのシフトが行われていることによって外資に対する需要が発生しており、どこの外資を取り付けるかということは、今や競争時代に突入しているからである。

私はこの投資環境を大きく3つに分けて考えている。

まず一般環境という面から見て、豆満江地域は国境を接する3カ国の政治、社会、経済条件の分析に加えて、協力体制という面も重要な意味を持つ。現在既に高度成長の軌道に乗った中国を除けば、北朝鮮とロシアは政治、経済的な転換期にある。ただし、この豆満江地域内の各国の経済特区は、各国とも国内の他の地域から分離されているため、その各国の持つ経済状況がそのままストレートに影響を及ぼすわけではない。しかし、中央政府の政策の一貫性、あるいはこの一貫性を支える政治的安定が問題となる。

ロシアの場合、ザルビノ港の建設など、この豆満江プロジェクトに対して非常に積極的な姿勢を示しているが、法律あるいは制度の頻繁な変更によって、投資家の投資心理は大きく萎縮している。特にロシア連邦政府は1993年、外国資本に対する優遇措置を廃止した。このような状況では、外資の活発な投資は期待薄であろう。

次に北朝鮮の場合は、各種の条約の締結など、いわゆる政府の対外関係という面で、海外投資を活性化するには不利な面も抱えている。現在アメリカは、「敵国との貿易に関する条例」などによって北朝鮮との貿易を禁止して

いる。また、世界最大のマーケットと言えるアメリカ市場への接近もできずにいる。更に北朝鮮はWTOの加盟国ではない。従って北朝鮮産の製品は、最恵国待遇などの、つまり開発途上国に与えられる恩恵も享受できずにいる。また、韓国とは二重課税防止協定、あるいは投資保障協定が締結されていないため、韓国の企業も様々な制約を受けている。

アメリカで開かれた第6回PMCの結果、豆満江開発のための多国間協力体制が公式にスタートしたが、資金調達面での問題、また新しく構成された諮問委員会と調整委員会の運営上の問題、インフラ建設をめぐる各国の利害の対立、協力事業の優先順位などの問題で対立の可能性は残っている。

2点目に豆満江開発地域の市場環境を見る。この地域が持つ潜在的な輸出需要というのは非常に大きな魅力となっている。しかし、全体にインフラが不備であり、そして北朝鮮が持っている対外関係の特殊性などにより、当分の間は輸出を目的とする外国からの投資は期待薄なのではないか。また、内需の面からも、北朝鮮とロシアの経済状況から見てこれらの地域が内需のマーケットとして成長するにはまだ時間がかかると思われる。従って豆満江地域の市場環境は、海外の経済環境が好転し、物流システムが整い、輸出市場の開拓が可能となったとき初めて高い評価ができることになる。

3点目として生産環境について触れる。インフラ不足ということがこの豆満江地域の最大の足かせにはなっている。しかし、これからいかにこのインフラを整えていくかということが、我々が注目すべき点である。問題は世界銀行やアジア開発銀行などの国際金融機構がこうした政府間の組織に借款を提供することが不可能であるということ、そしてまた諮問委員会や調整委員会による資金調達にも限界があるということ、またUNDPが自らの力で膨大な資金を調達することにも現実性がないということである。従って実際に資金を供給できる韓国と日本に目を向けなければならないが、韓国と日本の参加・支援は、政治的、外交的レベルでの北朝鮮側の変化を求めている。従って豆満江地域のインフラ改善は純粋な経済的な論議だけでは解決できないという問題を抱えている。

インフラの次に重要な生産環境である労働力は、豆満江地域が最も比較優位を持っている部分である。韓国と北朝鮮の間で行われている委託加工貿易を通じて北朝鮮の労働力がいかに優秀かということは既に確認済みである。中国もやはり豊富な労働力を持ち、ロシアには高級レベルの技術者がいるという面で非常に魅力がある。

最後にこの地域の投資環境についていくつかの提案をしたい。まず第1に豆満江地域近接3カ国の政策面での努力が必要である。この地域の開発が成功するためには、隣接している3カ国の中央政府レベルでの努力が必要であり、現在の地方政府レベルでの努力を中央政府レベルにまで引き上げていかなければならない。

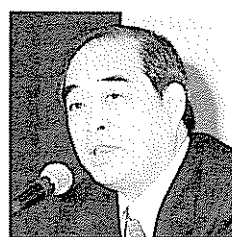
また、北朝鮮の対外関係面での進展があまりにも遅すぎる。こうした問題をいち早く解決するための最大の近道は、民族間の取引、つまり韓国との取引を活発化させることである。

中国の場合も、豆満江地域の開発により積極的になる必要がある。なぜならば豆満江地域の開発が捗らなかつた最大の理由は、最小の投資によって最大のメリットを得たいという中国のエゴイズムにあったと思われるからである。中国が牽引車の役割を担うことが、このプロジェクトの成功には不可欠である。

2番目に、会員国の政策的な協力が必要である。特に物流の面で開発資金の確保、あるいは物流体系の連結、インフラの重複投資の防止などが必要である。

次に、他を凌ぐ投資条件を整えなければならない。投資政策が非常に繊細でかつ詳細に与えられたものでなければならない。この地域の持つ最も大きなメリットである労働力を、安定的にかつ廉価で、そして持続的に供給できるのだということを、世界及び関係諸国に対し広報することが必要である。

最後に、行政サービスをいかに迅速に、そして利便を伴った形で提供できるかということである。また、この地域の経済開発に対する、あるいは政策に関する情報をいかに体系的に外に対して発信できるかということ、これも重要な問題になると思われる。



竹内 克之(大連工業団地投資株式会社代表取締役専務)

大連工業団地プロジェクトの特色は、まず日中両国政府支援のナショナルプロジェクト(国交正常化20周年記念事業)という位置づけであること。

2番目に第3セクター方式による工業団地建設という日中両国にとって初のプロジェクトであるとともに、おそらく開発途上国において初めての協力方式であると思われること。中国ではこれを大連方式と呼んでおり、工業団地建設のみならず、他の業種においても大連方式によってプロジェクトを遂行できないかという話があるほどである。

3番目に日本の主要民間企業の出資と支援を受けていること。4番目にインフラが完備されているということ。これは空路、海路を問わず至便である。5番目に現地に日本人4人、さらに日本語の分かる中国人5人が常駐し、企業進出に関する諸手続支援、従業員の研修支援等、各種助言・サービス提供を行っている点があげられる。

本プロジェクトの現状については、95年末現在、分譲予定総面積184haの内約50%が分譲済みであり、26社が入居し、内15社が稼働している。特徴としては、合弁方式を認めているにもかかわらず、今までのところ全て100%外資企業であることが挙げられる。企業の規模は大企業から中小企業まで広範囲に亘る。また、従来は主として輸出指向型であったが、最近では中国国内市場販売指向型の企業も増加傾向にある。大連市では経済技術開発区が24km開発されたが、さらに21世紀に向けて新区開発計画がある（2020年までに約220km開発）。

大連に対する企業の投資動向としては、日系企業の比率が高く、かつ製造業中心であり輸出指向型が多い。今までは第3次産業は少なかったということが言える。

日系企業が大連を選ぶ理由としては、アンケート調査によると、大連市政府が誘致に積極的かつ熱心である点が挙げられる。これは本プロジェクトの参加企業だけでなく、大連市に進出している企業との間で、年2回市長による進出企業との懇談会を開き、入居企業から大連に対する問題点を提起し、かつその場で解決を図るというものである。その他、日本語が普及しているという点や、日系企業が多く相互利用が可能という点等がある。

他地域の経済特区への参考意見としては、海外の投資家、特に日本企業は慎重であるので、いろいろな面で安心感を与える必要がある。そして政策の頻繁な変更、各種費用負担等の増加、特に急速な増加を招かないよう、開発の規模、速度も自分の経済力に合わせて行うべきである。また、行政等中国側幹部職員の養成、国際的な法律・経済・慣習、特に語学は重要である。更に外資誘致政策の一貫性、不遑及性、透明性、インフラ整備、合理的な料金水準も重要である。

最後に、特に重要な点は、入居後の苦情処理対策である。アフターサービスを十分に行うことによって、企業は安心して操業することができる。企業が安心して操業している姿を見れば、新しく来る企業もそれを見て安心して投資できるのである。



柳 孝華(中国国务院特区弁公室総司長)

第9次5カ年計画期間中の中国政府の基本方針は、対外開放を拡大し、積極的に世界経済協力に参加していくことであり、中国は以下の6項目の具体的な行動をとることとしている。

第1に、96年には4,000種類余りの輸入商品を対象に30%を越える関税引き下げを行う。更に97年には、中国の輸入関税の総平均水準は、発展途上国の平均水準に達することとなる。

第2に、96年には170品目余りの輸入割当許可証と規制措置を撤廃する。これは、現在の輸入割当、許可品目の30%以上に当たる。

第3に、上海及び経済特区において、外国企業との合資経営による貿易企業のモデル試験を実施する。

第4に、外国銀行の営業店舗設立の拡大と保険業のモデル都市の開放を継続する。

第5に、外国企業との合資小売企業の試行の拡大を継続する。

第6に、外国企業の外貨売買を、統一的に銀行決済システムの中に入れる。

同時に、96年に中国は輸入関税政策での調整を実施する。大幅な輸入関税の引き下げ実施を前提に、輸入関税免除を原則的に撤廃するというものである。このことにより、輸入関税の規範化、統一化、透明化を図っていく。

ただし、いくつかの過渡的な措置を採り、外国企業に対しては資本財貨物の輸入関税免除政策を継続し、一定の猶予期間を与える。95年末までに設立が批准された外国企業は引き続き優遇政策を受けることになっている。

また、中国政府は経済特区における輸入自家用建築物資の関税免除政策を見直し、5年後には撤廃することになっている。これらの政策は、中国の開放政策が変わったということではなく、経済特区開発を更に促進し、産業のレベルアップ、全体的な成熟化を図ることが目的である。これらの調整作業は順調に進められており、特区の経済発展に影響を与えることはないと思われる。

中国の経験に基づいて、この地域の協力について2点の提案を行いたい。

まず、この地域の協力のスピードを速める必要がある。アジア太平洋地域は世界経済の中心になっており、特に東アジアは最も活力のある地域となっているが、東南アジアと比較すると北東アジアは依然として遅れている。原因は様々であるが、各国経済の相互補完性という有利な条件を

活かし、協調し、利益を共有できる共通点を探し求めながら、統一した歩調のもとに開発を進めていきたいと考えている。

2点目は、鉄道や道路、港湾などインフラ関係を協調して企画し建設すること、この地域内の交通の円滑化を図ることが最も重要であるということである。物流や人員の交流を促すことが、この地域の経済と貿易を活発化させる基本的な条件である。

#### 竹内 克之

優遇政策の変更の問題というのは、今中国へ進出しようという企業にとっては重大な関心がある部分である。免税であったものに課税するというのは、ある意味で中国経済のより一層の開放を反映したものであり、経済の発展とともに色々な矛盾した経済制度を統一化、体系化していくことはやむを得ない措置である。しかし、中国の国営企業との平等を図るのであれば、中国の国営企業と同じように中国国内への販売を容易に進めていけるような環境を整備していただきたい。そしてより多くの、より広い範囲での業種を認可していただきたい。そうすることによって、関税がかかっても、それをどこかで吸収できるようにすることが大事なのではないか。現在の方針では、外資系企業がこれからは不利になり、投資意欲を減退させる可能性があるのではないか。

また、東北3省、特に吉林省、黒龍江省でどういう産業を展開していくのか、どういう産業が立地上有利なのか、イメージが湧いてこない。どういう外資産業に進出してもらいたいのか、あるいは吉林省、黒龍江省のセールスポイントは何か、という点を明確にする必要があるのではないか。日本の投資はNIEs→ASEAN→中国と重点がシフトしたが、中国への投資は大連まで、遼寧省止まりであり、東北2省までは北上していない。それを如何に北に持って行くかを考える必要がある。インフラの整備、流通網の整備は大事であるが、どういうセールスポイントがあるかということも大事である。

#### リ・ギマン

この地域は他の地域に比べて開発が少し遅れていた。それから豆満江を中心とした3つの国、中国、ロシア、それから我が国が他の国より経済的に遅れていた。こうした状況の中で、この地域を他の地域に負けないくらいに速く発展させるための方法を模索することが我々の課題である。

日本と韓国は経済的にも優れており、資本力もある。我々はこの2カ国に投資をして欲しいと思っているし、この

2カ国が投資をするような環境を整えたい。現在は政治的にも問題があり、投資にリスクが伴うと考えるであろう。日本の場合は投資をする場合に本当に慎重であり、大変に用心深く検討を重ねてからでなければ投資を行わない。そのためにも、我々は可能な限り投資環境を整えるために法的な面で努力していくつもりである。

羅津・先鋒には他の地域に比べて独特な地勢学的な利点がある。羅津、清津、先鋒の3つの港を拡張し、ロシアの鉄道と連結し、中国等の世界の国々とも交流していきたい。我が国はそのアクセスが有利な点であることから、その面で努力していきたい。今持っている可能性を利用し、少しずつ投資することによって開発を進めていきたい。

日本及びここにいる方々に、近くて遠い国ではなく、近くて近い国になりたいということを特に私は申し上げ、平等互惠の原則に基づいて開発を進めていきたい。この地域への投資のリスクに関しては、心配する必要はないということ強調したい。

#### セルゲイ・A・ドワードニコ

社会主義の時代にはナホトカだけで310の企業が国営企業であったが、既に3,400の株式会社ができている。しかし、まだできたばかりのため、試行錯誤やたくさん間違いがある。

例えばドイツの場合は、法制を作るのに100年かかっており、アメリカでも日本でも法律の体制を整えるのには長い時間がかかっているが、我々はまだわずかの時間しかこれに費やしていない。昨年までに400以上の法律を採択し、対外経済に関する法律、投資に関する法律も徐々にできつつある。例えば、下院においては生産物分与法が採択された。また、カリニングラード、ナホトカなどは、経済特区法の採択を待っているが、非常に長い期間が採択のために必要になっている。

図們江での協力関係については、ナホトカ、羅津・先鋒、琿春という3つの経済特区が三角形で結ばれるという方向に進んでいくことを歓迎している。これによって中継輸送に関しても輸送能力を1億5,000万トンに増やしていくことを考えており、関税などについても色々な特権を考えている。また、今後羅津・先鋒などから穀物を受け入れる穀物パースを充実していくことによって、この地域の輸送能力、日本やアジア太平洋向けの輸送能力を非常に大きくしていくことができると考えている。

更にナホトカ経済特区においては、現在韓国と協力し、またアメリカと協力し、2つの工業団地の建設を進めている。この点では中国などの方向と重複しないように計画し



ていきたい。羅津、琿春などは軽工業を進めることができると思うし、日常消費物資の生産をしていくことができると思う。ナホトカとしても独自の方向を探っていくことによって、この3つの経済特区が競争するのではなく、効率的な方向で協力することができると考えている。

#### リ・ユンホ

3つ質問がある。1点目は、琿春は独自に経済計画を推進しているが、ロシアと北朝鮮の開発が遅れば、東海(日本海)への出口の開発が遅れると思われる。この豆満江地域が開発されなければ琿春の開発も壁に突き当たると思うが、その点はどうか。中国が望んでいる借款希望リストの中には豆満江開発に関する借款はなかったと思うが、それは即ち豆満江地域を開発する優先順位が琿春市にとってあまり高くないということではないのか。

2点目は、韓国の企業が羅津・先鋒に入る場合、最も大切なのは投資保障が可能かということである。投資保障協定などを結ぶ考えを北朝鮮は持っているのか。そういう協定が結ばれば、活発な投資が可能になると思うのだが。

3つ目の質問としては、日本は豆満江開発について非常に消極的だと思うが、このような日本の姿勢をどうとらえたらよいのか。

#### 黄 鏞

確かに、琿春地域の開発は図們江地域の開発に大きな影響を与え、また逆に、琿春の開発も図們江開発の影響を受け、お互いに影響し合う。ここで重要なのは周辺国家の協力である。既に協力関係は航路開設の面で大きな成果を上げた。延辺にとってみると、釜山までの航路等が進んでいる。しかし物流の面では、日本からの帰り荷が芳しくない。従って今後課題になるのは周辺との貿易関係である。これも我々の開発に大きな影響を与えることになるであろう。

このような前提のもとで、各国の開発もちろん非常に重要であり、我々は今後も積極的にこの地域の開発を進めていくつもりである。

#### リ・ギマン

羅津・先鋒地域に誰よりも関心を持っており、投資の意欲も持っているのが韓国の大企業である。中には北朝鮮が故郷の方もいると聞いている。私共としては、こういった傾向について同胞愛の視点から諸手をあげて歓迎したい。法的にも担保、保証する用意がある。

我々は、羅津・先鋒自由経済貿易地帯の開発、また豆満江地域を通じた経済交流等が、この地域の民族的な和解及

び団結を図る上で、1つのテコになると考えている。そのような流れの中で、韓国企業が実際に北側に入ってきて契約が行われたこともあるが、政治問題も絡み、実態はその後また少し後退したかのように思われる。

しかし、こういった現実には長続きしないのだということ力を説きたい。こういった政治的な問題は解決されうであろうし、解決されなければならない。投資保障協定は必要であるが、私の答えることのできる範囲を越えるため確答はできない。しかし、希望的であるということは断言できる。



#### 篠塚 徹 (OECD (海外経済協力基金) 開発援助研究所長)

私は政府機関を代表する立場ではないので個人的な感触で申し上げます。確かに日本においては「民」が先行していることは事実である

が、日本政府並びに日本の政府機関が図們江地域の開発に非常に関心を持っていることは間違いない。ただ、貴重な税金、財政資金を使うという立場になると、やはり様々な問題点があり、その辺を見極める必要がある。

更に現在日本の置かれた状況からすると、3カ国が直接的に関連している中で、現在借款を供与できるのは中国に留まっているという事情がある。今後の受け皿作りも含めて中長期的に見ていく必要があるのではないかと。

#### <フロアーから>

#### ファン・ジョンナム(北朝鮮対外経済協力推進委員会課長)

北朝鮮は、羅津・先鋒地域を経済特区として指定した後、一貫した政策を採ってきており、韓国企業に対しても自由な企業活動を保証している。ただ残念なことは、民間レベルの事業であるにもかかわらず、一部の当局者にこれを後押しすることはおろか、逆に妨げているかのような傾向が見られるということである。既に韓国企業とは、少なからぬ交渉が行われ、契約が締結されたこともあった。しかし、韓国の当局がこれを許可していないために、未だにこれが実現していないというのが現状である。韓国企業が羅津・先鋒地域に投資意欲を示した場合、これを制度的に許可するといった政府の姿勢転換が必要だと思うが、その点はどうか。

#### リ・ユンホ

韓国の民間企業が羅津・先鋒地域に多大なる関心を持っているということは事実であるが、LGグループの場合、

政府が許可しないから進出しないのではなく、まだ時期尚早であるという判断からである。もう少し状況が整ってから行くべきである。今は待った方が良いという企業判断に

よって、現在進出していないということを念頭に置いていただきたい。

### 【ERINAコメント】

今回の会議では、北東アジア開発に対する日本の消極的態度が一貫して指摘されたが、このセッションでは中国側の姿勢に対しても疑問が投げかけられた。即ち、吉林省主導で進められてきた図們江地域開発の限界が、韓国のリ・ユンホ氏によって指摘された。中国は、日本からの円借款が可能な国であるが、この地域の開発に対してそのメリットを活かすためには、今後、中国国内での図們江開発に対する優先度を高め、この地域の開発の牽引車としての役割を果たす必要がある。

これに対して、北朝鮮は冷静に自国の置かれた状況を分析していた。日韓両国と国交のない現状においては、公的援助を受けることは当然不可能であり、投資も進まない。北朝鮮の主張は、羅津・先鋒自由経済貿易地帯の開発に当たっては、当面、中継輸送業の発展が基本であり、続いて観光を重視するということであった。つまり、一般に経済特区に期待されている輸出加工業への投資は期待薄のため、この地帯を国際中継輸送基地とすることを第1の開発目標として掲げたわけであり、これは北朝鮮が現有の設備を使って行いうる唯一の方法であるとともに、当面の開発資金獲得のための実践的な方法であろう。にもかかわらず、各国からこれを支持するための具体的な発言がなかったことは残念であった。既に始まっている羅津・釜山のコンテナ輸送では、羅津経由のコンテナについては非課税扱いとし、内容検査も行っていない。今後は、このようなメリットを活かした中日、中韓貿易の振興策が大いに検討されるべきである。しかし北朝鮮も、将来的に日韓両国からの投資を期待するのであれば、今回指摘された投資保障に対する具体策を提示する必要がある。

ロシアについては、長年続いた計画経済から市場経済への移行がスムーズに進んでいない。競争に勝つための条件を整えなければならないという認識が欠けていることによる頻繁な制度変更と法基盤の未熟さが、投資対象としてのナホトカ経済特区の魅力を失わせる結果となってきた。今回ロシア側がこの弱点を自ら認めたこと、あるいは生産物分与法採択等の具体的な動きについて、ある程度の評価はできるものの、ロシアにとって最大のメリットとなる本格的な資源開発には未だ不十分と言わざるを得ない。今後も法整備を進めることが、外国貿易促進による港湾物流活発化というトランジット・プロジェクト成功のためにも必要と思われる。

更にロシアについて言及すれば、北朝鮮の経済衰退とソ連崩壊が密接に関係していることから考えると、今後は北朝鮮との旧来の経済関係を再構築すべく、羅津・先鋒地域において消費財を生産し、輸入するといった可能性を探るべきである。

このセッションの目的の1つは、中国经济成長の原動力となった経済特区のデザインと経験をもとに、図們江地域の経済特区開発担当者にその知見を広く理解し活用してもらうということであった。今後は今回明らかになった課題を各特区がどのように克服していくのか、その推移を見守っていききたい。

(T N)



## 第3セッション

# 「北東アジアにおける企業投資成功の条件」

### ■議長

○日商岩井㈱専務取締役 / ロシア・中国・北東アジア総支配人

吉田 進

### ■パネリスト

○日本輸出入銀行海外投資研究所長

木下 俊彦

○オンヨネ㈱代表取締役社長

恩田 清

○韓国大宇経済研究所理事

キム・ヨンホ

○日中投資促進機構北京事務所首席代表

服部 健治

○中国国务院発展研究センター副局長

張 雲方

○(株)日ロ貿易協会会長

佐藤 哲雄

○在日ロシア通商代表部副首席

イーゴリ V・カザコフ



吉田 進 (日商岩井㈱)専務取締役 / ロシア・中国・北東アジア総支配人

ディスカッションの要点は3つある。第1に、中国東北3省、ロシア極東における日本、韓国を中

心とした企業投資の成功例、今後の方向。第2に、法律、金融、税制などソフトインフラの問題点と改善の方向。第3に、進出企業を側面からサポートする公的支援のあり方とその問題点である。

被投資国のプル要因と対内FDIの型との関係

FDIへのインパクトプル要因	輸出志向FDI	国内市場向けFDI	天然資源開発FDI
(1)規模のある国内(地域)市場の存在およびその成長	...	○	...
(2)廉価な生産要素(資源を含む)	○	△	○
(3)投資国からの距離(近い方が一般的に有利)	○	△	○ (必ずしも絶対条件とならない)
(4)外資取り入れ規制の少なさ、投資誘致のインセンティブの存在	○	○	○



木下 俊彦 (日本輸出入銀行海外投資研究所長)

対外直接投資の成立・成功の条件には、国や地域による差はない。成功に必要な条件は、アメリカ、ベトナム、北東アジアであっても基本的に差はない。まず、一般論として投資に必要な条件、どこに投資するかを決める条件について述べる。

投資者(国)には、プッシュ・ファクター(海外投資をする必要性、理由、それができる能力)が必要である。日本の円高や貿易摩擦がそれにあたる。一方、投資される側(被投資国)にもプル・ファクター(投資家を引きつける条

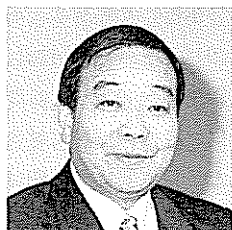
投資環境の良否に関する中国、ロシアの現状

一般的に良好とされる(外資にとっての)投資環境	中 国	ロシア(極東)
(1)安定した政治体制(マクロ経済・産業・外資政策の一貫性を維持しうる能力等)	○	▲
(2)良好なマクロ経済管理	△	×
(3)整備されたインフラストラクチャー	△	▲
(4)外資に対する一貫したフェアかつオープンな政策	△	×
(5)その他(法律の整備状況、フェアな税制など)	▲	×

件)が必要である。市場としての魅力、豊富な資源、低廉な要素コスト(賃金、土地コスト等)、外資導入に対するインセンティブがそれである。このことから、直接投資は、輸出志向型、国内市場志向型、天然資源開発型の3つのタイプに分けられるが、北東アジア、特に閩江地域周辺では、輸出志向の直接投資が重要である。

投資環境の良否を規定するものとして、第1に、政治体制の安定(一貫したマクロ経済を維持し、妥当な産業政策、外資政策を安定して実施する能力)、第2に、妥当なマクロ経済管理(極端なインフレは起こさせない)、第3に、整ったインフラ(道路、通信設備、港湾など)、第4に、外資に対する一貫したフェアでオープンな政策、第5に、ソフトインフラ(法律の整備状況、フェアな税制など)がある。企業家がこれらの点を判断する際には、主観が入らざるを得ないという前提で考えて欲しいが、この観点から中国、ロシア極東の現状を見ると、中国については、第1の点については一応良好な状況と言えるが、その他の点については十分とは言えず、一層の改善が望まれる。ロシア極東については、緒に就いたばかりであり、今後の改善が望まれる。

北東アジアの企業投資を考える場合、合弁、独資だけでなく委託生産が効果的だと考える。政治関係が整理されない中で、リスクをあまり負担せず生産、販売が可能なこの方式が現実的である。



恩田 清 (オンヨネ(株)代表取締役社長)

当社はスキーウエアを主力とするスポーツウエアのメーカーである。典型的な労働集約型産業であり、国内外を問わず、良い製品をよりリーズナブルな価格で生産することが企業の発展に不可欠である。

1970年ソウルに事務所を開設し、18年間委託加工を行ったが、ソウルオリンピックの2-3年前から人件費の高騰、労働力確保が難しくなり、中国進出を考えるきっかけとなった。

日本の商社の仲介により、中国の国営企業(上海市服装進出口公司)を窓口に、7年ほど委託生産を行ったが、ある程度の品質レベルに達した工場、信頼のおける工場長との出会いから、1992年上海市郊外80kmのところと、1994年江蘇省昆山市に、商社を日本側パートナーとして、合弁企業を設立した。

企業投資成功の要因について、当社の経験と現場からの

意見を述べたい。第1に、経営者自らが海外進出(投資)をするという強い決意が必要である。強い決意があれば、70%は成功したと考える。第2に、現地の事情把握が重要である。中国は広大であり、その町、その村の事情に合わせた対策が必要である。第3に、経営権の確立が必要である。企業経営において、重要事項の案件にはスピード決断が要求される。当社の場合、上海の合弁では、日本側が55%、昆山では75%の出資比率で主導権を握っている。董事長、總經理は当社が出している。第4に、パートナーの選定である。文化の違いを理解し、パートナーに何を求めるか目的を明確にした上で、相手を探す必要がある。運営にあたっては、第1に、安い労働力と思わないこと。養老保険、住宅基金、医療保険、農業振興基金などの名目の経費がかかる。当社では、給料総額に対して72%のこれらの経費を負担している。第2は、外国であることの認識が必要である。中国側幹部からの相談に対しては、「イエス」か「ノー」の返事を即座にすると同時に、「ノー」の場合には理由をはっきり伝える必要がある。第3は、労働問題である。避けられない問題であるが、中国の人々の生活習慣を理解し、施設を含め快適な労働環境を整備する必要がある。その際、中国側パートナーに人望のある幹部がいれば大変助かる。

要望事項を1点だけ述べたい。この1、2年だけでも、増徴税、金融引き締めなど合弁企業には重大な問題があったが、これらの情報が外国企業にうまく伝わって来ない。広報活動の一層の努力をお願いしたい。



キム・ヨンホ (韓国大宇経済研究所理事)

韓国企業の中国進出は、92年8月の両国間の国交樹立に始まる。94年末現在、韓国の対中投資は、海外投資全体の、件数で35.5%、金額で14.4%を占め、最大の投資対象地域となった。

中国進出の動機を見ると、第1にコスト削減があげられる。繊維、衣料、皮革製品等労働集約業種が積極的に進出した。第2に、現地市場の確保である。2000年までの予想で大きな市場となる見込の中国に対し、産業用化学、電子産業が進出した。第3に、木材、非鉄金属など豊富な資源の活用である。

中国進出の特徴を見ると、第1に、投資地域が偏っている点である。東北3省に対する投資が、件数で中国全体の39%、環渤海湾地域が45.9%である。第2に、進出業種にも偏りが見られる点である。大部分が繊維、衣類、履き物、革製品の軽工業及び電子製品の組立など製造業に集中して

いる。第3に、高い持ち株比率である。比率100%の企業が41.5%、50%以上の企業が全体の26.3%を占める。

これら投資の問題点を述べる。第1に、法的な制度がよく変わる点である。他の国と比較すると、情報も公開されない。第2に、電力、通信などインフラが十分でない。物流コストが大きく、原材料、完成品の正確な納品を妨げる点である。市場経済化の過程にあり、安定性が足りないと思われる。第3に、法的な規制よりも人間関係が重視される傾向である。第4に、労務管理問題である。中国の労働者は仕事に対する考え方が甘いと韓国側は見るし、言語の壁もあり、すぐ会社を辞めてしまうという問題がある。第5に、安定した品質管理が可能な業者が少ない点である。納期遅れも頻繁に発生する。第6に、内需市場への進出が制度的に保証されず、独特な商業慣習、情報の不足などが問題となる。以上を踏まえて成功の要因を考えると、第1に、初期段階から、投資目的にふさわしい地域、生産製品、生産規模、原材料の調達及び販売方法を検討すべきこと、第2に、合作企業は、資金の調達能力、基本的な技術レベル、マーケティング能力、経営管理者（パートナー）の信頼度を十分確認し、確保する必要がある。韓国側も中国の労働者を理解し、労使相互の信頼関係を築くよう努力しなければならない。

中国政府に対する要望である。第1に、外国投資に対する政策、制度をもっとオープンにすること。「内部文件」と呼ばれる非公認資料がたくさんある。第2に、流通面での外資進出可能範囲の拡大。第3に、内需を制限する制度的問題点の改善。第4に、輸出義務比率、為替収支の均衡義務などの改善。第5に、労働力の自由な移動の保証。第6に、電力、輸送などのインフラ整備の推進。第7に、許認可手続きの簡略化を進めていただきたい。



服部 健治（日中投資促進機構  
北京事務所首席代表）

日本の対中投資の現状から述べたい。ここ数年、全世界の対中投資が減少気味にある中、日本のそれは高値安定し、契約件数、投資額で前年比50%以上の伸びを示している。日本の対中投資は、80年代後半から中国の改革開放に合わせて始まった。その段階の特色は、大連、上海の地域に偏っていたことである。一種の知名度、ブランド志向的な発想が裏にあり、具体的に自分の業種、進出地域、投資環境を調査することなく、まず場所ありきの発想であった。92年の鄧小平の南巡講話以降、市場経済化が本格化する中で、自分の業種、

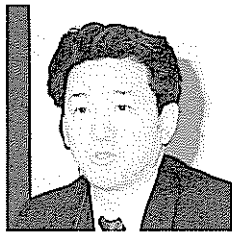
どの地域と関係があるか、投資環境を調べた上で進出場所を選定する本来の姿になった。投資の動機を見ると、80年代後半から90年代はじめは、安いコスト、低廉な土地価格を利用して海外輸出をはかるものであった。90年代半ばからは、国内市場が目的であり、投資地域も拡散した。対中投資は、サービス産業、機械・電子、繊維・衣料の御三家から、最近では開放、外資誘致政策と連動し、流通、金融など第3次産業への進出も見られ、投資の形態、業種の多様化が特徴である。

日本の対中投資の問題点を述べる。80年代後半の進出企業は、電気、道路などハードインフラが問題であったが、最近では、特に沿海地域では、ハード面よりもソフト面が問題となっている。様々な手続き、制度、人間関係の問題である。国内市場を目指せば、中国経済と密接にリンクする、インフレ、土地の問題で悩むことになる。問題点を「人」、「物」、「金」の問題に分けて考えると、「人」は、人件費の問題がある。沿海地域、華南経済圏では、人件費は徐々に上昇しており、また、基本給に付随する訳の分からない諸経費もある。日本の進出企業は、基本給だけを見て安いと思っているが、実際は違う。また、市場経済化の中で、労働力市場の発想が定着し、労使関係の概念で労働問題を捉えるようになった。「物」では、中国側企業の現物出資としての土地、建物、設備、工具の評価の問題がある。果たしてそれが国際的に妥当な、合理的な評価であるかが大きな問題となっている。「金」では、93年後半からの金融引き締めにより、進出企業は従業員への給料、光熱費などの人民元調達が非常に困難な点である。94年から新しく投資、或いは金融・財政を含めた全般の法制改革が始まった。昨年12月28日に発表された総投資額枠内の設備、機械に対する税は、無税から課税に見直しされた。日本側にも問題はある。何を獲得するか、戦略が不明確なまま進出するケースも少なくない点である。

成功の要因を見ると、共通した点がいくつかある。第1に、パートナーの選定が重要である。市場経済がまだ確立されない段階で、人間関係は非常に大切である。企業家、起業家精神を持つ人物を探すこと、従業員の中に、自分を信頼してくれる、これはという中国側の部下を持つことが重要である。第2に、日本側の要因として、本社は現地にあまり口を出さないことが大切である。中国側と日本側との板挟みで悩む現地社員のプレッシャーは大きい。

東北3省について1つだけ述べたい。3省を1つの地域と考えるのは止めた方がよい。中国に「上に政策があれば、下に対策がある」と言われるように、各省はそれぞれの経済発展を考えている。それぞれ個別の問題として考える中

で、東北3省を見るべきである。



**張 雲方 (中国国务院發展研究センター副局長)**

中国の三資企業(合弁、合作、独資)について述べる。その理由は、第1に、三資企業は、中国の対外経済協力の最前線に位置し、国際的な経済協力を発展させる重要なつなぎ役であること。第2に、三資企業は中国经济においても重要な役割を占め、現在、生産額では既に全工業生産の3分の1を占めること。第3に、中国は、計画経済から市場経済への移行期にあり、新しい発展段階にあり、国営企業の改革も新しい局面を迎え、それに伴い三資企業も新たな段階を迎えていること。以上から、三資企業の紹介は、北東アジアの経済協力の参考と問題提起になると考えるからである。

まず、三資企業に影響を与える総合的な要因を述べる。調査により、その要因を、産業政策、企業戦略、企業イメージ、企業規模、進出時期、進出地域の選択、パートナーの選択、政策に対する認識、社会への貢献、文化に対する理解、技術水準、市場状況、協力形式、経営手法、労働力の資質、労使関係、企業効率、情報交換、製品の品質、経営リスク意識、環境保護、企業の将来性の22項目に分解した。

この22項目による総合評価を見ると、非常に高い水準にある企業が、三資企業全体の42.4%、比較的高い水準にあるのが51.9%を占め、良好な状況にある。成功した企業の共通点で、22項目のうち上位5位は、第1に、中国の産業政策に適応し、補完性が高い点。第2に、企業の戦略意識が高く、チャンスを逃さない点。第3に、理想的パートナーと良好な協力関係を持っている点。第4に、文化上の相違性を尊重し、相互理解と交流を重視する点。第5に、技術集約的であり、市場開発を重視する点である。

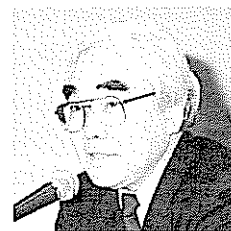
内陸地域で成功した三資企業の割合は低くない点も述べておきたい。従来重視されてきた進出地域の選択は、総合要因のランキングでは、上位には入っていない。現在、三資企業は依然として沿海地域に集中しているが、内陸地域で成功した三資企業の割合は、既に沿海地域のそれを上回る。その理由は、第1に、地方政府が三資企業を重視している点。第2に、経済発展とともに、内陸地域のインフラ整備も進み、投資環境が改善されてきている点。第3に、投資受入条件が有利であり、優遇策が多い点。第4に、資源が豊富な点。第5に、生産コストが低廉な点。第6に、工業的基盤が非常に強い点である。このような進出地域の

選択の変化は、改革・開放の進展により、内陸地域も沿海地域と同じような優遇政策の恩恵を受けられるようになったこと、中国の今後15年間の中長期経済計画の実施につれ、内陸地域が新たな発展段階を迎えるという見通しによる。今後中国に投資する場合、次の15年を見る必要がある。

三資企業の発展趨勢について述べる。三資企業は7つの良好な傾向を示している。第1に、初期の沿海地域の高度集中から、内陸地域、特に、中部・北部地域へと展開しつつある点。第2に、その分野も、食品加工、原材料加工、繊維産業から、電子産業、金融、流通、不動産など第三次産業へと展開している点。第3に、小規模の企業から、大型・中型企業も積極的に参加している点。第4に、合弁・合作中心から、外資100%の企業が併存する局面へと変化している点。第5に、労働集約型から技術集約型へ、企業の高度化が進んでいる点。第6に、企業の規模が、外国企業による国有企業買収や持ち株会社設立により、小規模から大規模へと発展している点。最後に、従業員の資質も向上している点である。

三資企業の成功と問題点は、中国が今後さらに国際協力を推進するための経験と実証を提供している。北東アジアの経済協力のヒントにもなる。そのポイントは、第1に、経済合作は、進出先の国の産業政策を重視する必要があること。第2に、戦略意識を持ち、変化の中で巧みにチャンスを捉えること。第3に、文化の相違点を尊重すること。第4に、社会的貢献を重視することである。

強調したいことは、今後の中国は、地域的観点から内陸地域に発展する趨勢であり、そこにチャンスがある。産業分野では、農業にチャンスがある。企業の協力から考えると、国有企業はパートナーとしての1選択に値するものである。国有企業の改革で、株をかうとか、合弁をするという形には、必ずそこにチャンスがある。



**佐藤 哲雄**

(㈱日口貿易協会会長)

ロシアと日本は引越のできない隣人同士であると言われる。極東沿岸線6,230kmのうち、朝鮮半島が1,040km、日本は36.3%の2,260kmを占めており、この中で地域経済協力を進めることは、北東アジアの国々にとって大変意義深い。

資本の原理は、1銭でも儲ければ移動する。資本が移動するための条件をいかに作るかが最大の課題である。日ロの場合、日中と比較し遅れた面として、紛争処理の問題がある。サハリンのホテル、ハバロフスクの空港ターミナル

建設に関わる紛争問題がある。当協会では、ややもすれば泣き寝入りで日本側が損をする状況でも、完全な裁判の場に引き出して、徹底的に解明し、紛争解決のひとつのメカニズムを作ろうと取り組んでいる。相手に処罰を加える目的ではなく、今後正しい両国の経済発展のために必要なことだからである。また、ロシアは法律は作るが、それが実施されない、或いはすぐに変更されるという問題がある。下院と上院の議決を経て制定された法律は簡単には改正されないの、厳密には大統領令、政令をさす。極東優遇政策に関する大統領令810号と350号は、良い内容のものであったが、実施されていない。極東の人々は、それが実施されないことにあまり矛盾を感じない。ロシア人の法律に対する概念規定、認識は日本人には理解しづらい面がある。法治国家を任じる以上は、法律に基づいた、法律を遵守する習慣、認識を持って欲しい。

ロシアは、民族が100以上あり、気質、気候条件も違う広大な地域である。特に極東の場合は、ロシア政府として、地方自治体の経済主権確立を進めて欲しい。例えば、中央政府の保証でなくても、極東の各州の保証が有効になれば、日本企業は進出し易い条件を得る。公的支援を考えれば、日本の地方自治体と極東の各州がそのような保証制度をお互いに確立する地域協力は、ぜひ必要と考える。国同士の関係もあるが、今後の課題として、地方自治体同士の協力関係を発展させるためには、北東アジア全体の地域に適用される法律があっても良い。



イーゴリ・V・カザコフ (在日ロシア通商代表部副首席)

市場経済移行期間を短縮させるために、ロシアは海外直接投資の誘致を進めている。1996年をはじめまでに、外資企業数は15,000件を数え、資本金は1兆ルーブル、雇用者数は約50万人となっている。全体の90%は中小企業である。ロシア極東では、1995年をはじめまでに、2,436件の外資企業が設立された。沿海地方には1,200件の外資企業があり、そのうち660件が中国資本、110件が米国資本、90件が日本資本、50件は韓国資本である。極東ロシアの外資企業数は、中国資本が一番多く、1,088件であるが、日本資本は280件だが、資本金

への外資投入額では、日ロ企業がトップの1億5千万ドルである。外資企業の発展によって、極東地域が今後の外国貿易の戦略的拠点となっている。

1995年は、金融安定政策、インフレの減速、対ドルレート安定によりロシアの金融為替市場に変化が見られ、ロシア経済への投資の傾向が変化した。この年の海外投資額は、20億ドルと7千億ルーブルで、前年実績の2倍である。政府の海外投資家に対する優遇条件を作る措置にも関わらず、ロシアには少ない額である。また、1995年12月から「生産分与法」が施行された。これはロシアで初めて鉱物資源分野で民間の権利を保証するものであり、投資家に法的な安定と優遇税制を保証するものである。

生産分与法の採択で、1975年から始まっている「サハリン-1」プロジェクトが再開された。40年間の当プロジェクトにより、288百万トンの石油、4,230億 $m^3$ のガス、32百万トンの液体ガスが産出される予定である。総投資額は150億ドルとなる。「サハリン-2」プロジェクトでは、国際企業連合（三井物産、三菱商事、マラソン、マクダーモット、シェル）は、ピルトン・アストフ油田とルンスクガス田の鉱床開発における生産分与の協定に調印した。投資額は120億ドル、採掘される石油埋蔵量は1億トン、液体ガス40百万トン、天然ガス5千億 $m^3$ と評価される。

ロシア極東には4つの優先プロジェクトの投資対象がある。第1に、ハバロフスク地方のワニノとソヴェツカヤ・ガワニ商業港の拡充、第2に、沿海地方は、ハサン商業港をベースとした輸送センターの建設及びアレクセイ・ニコリスキー炭田開発、第3に、サハリン州では、ソルンテフスキー露天掘り鉱工事、ソルンテフスキー発電所とシャフチョルスク港の建設、シャフチョルスクーソルンテフスキー露天掘り鉄道支線の敷設がある。このように、現在、相互に利益のある日ロ投資プロジェクトが数多く提案されており、北東アジア諸国に関するものであり、協力のポテンシャルは高い。

1996年は経済成長の年になると見られる。ロシア政府の中間目標は、総投資額における外資の割合を10%に増加させることである。この目標の達成は、日ロ投資協力、特にアジア・太平洋地域の国際分業に積極的に参加するロシア極東の協力を強い刺激を与える。

## 【ERINAコメント】

中国は、沿海地域と内陸地域の経済格差の是正、大量の従業員を抱える国有企業の改革が重要課題である。94年から始まった金融・財政を含めた全般の法制改革の中で、外資に対する見方も変わってきた。政府代表者張氏の報告では、内陸地域への投資、国有企業との合弁等にはチャンスがあると力説されていたが、具体的な対中投資を考える際、これらに対する取組動向に注目していく必要がある。

ロシア極東の企業投資の現状は厳しい。カザコフ氏の発言では、ロシアの外資に対する優遇条件は既に整備されているとのことだが、中国との格差は、外資流入額を見れば歴然としている。ロシア極東への企業投資を促進させるためにも、注目したいのは、地方自治体の経済主権確立の動きである。いくつかの地方政府は、モスクワ政府との権限シェアリングに関する準備作業を行っている。それぞれの地方政府が、その実状にあった外資導入政策を進める権限を獲得できれば、外国企業に対するインセンティブは大きく高まると考える。これを補完する意味で、佐藤氏が提起したような、日ロの地方自治体が企業活動を保証する制度は、ぜひ検討すべきである。

投資成功の条件として、信頼のおけるパートナーの選択、経営権の確立、文化の相違に対する認識、進出に対する投資側経営者の強い決意、また、要望事項として、安定したマクロ経済管理、ソフト面ハード面におけるインフラ整備、外資に対する一貫したフェアかつオープンな政策など多くの共通点が指摘された。その意味では、北東アジアにおける投資成功の条件を浮き彫りにできた。しかしながら、時間の問題もあり、投資受入側政府代表者の要望事項と日本側企業の関心の持ち方との差をどう埋めるかの議論の展開が見られなかったのが残念である。

企業側の関心と受入側政府の政策対応をどのように調整していくかが、今後の課題である。

(K. II)





## 産業別セッション(分科会)

# 「水産業における日ロ経済協力のあり方」

### ■議長

○(株)北海道地域総合研究所専務理事

荒井 信雄

### ■パネリスト

○ロシア沿海地方副知事

フョードル・T・ノビコフ

○ロシアソブライプフロート社極東支店輸出部副部長

ビクトル・B・リャブコ

○駐日ロシア大使館水産担当官

アレクサンドル A. クルマゾフ

○新潟県農林水産部水産課長

守屋 義秀

○新潟冷蔵(株)副社長

田海 秀雄

○(株)大伸水産、(株)DDSジャパン社長

大森 博明



荒井 信雄 (株)北海道地域総合研究所専務理事)

日ロ間の漁業分野の協力は、これまでの日本とロシアの関係を振り返ると、最も安定した発展を遂げた分野であろう。その理由を4

点挙げると、

第1点は、日ロ両国ともに水産大国であって、大きな操業能力を持っており、国内に大きな水産物の市場を持っているという共通性を持っていることである。

第2点は、特に経済水域制度の導入後は、お互いに、相手国に自国の水域の資源利用を許可するという互恵的な関係が維持されてきたことである。

第3点は、オホーツク海と日本海の資源は、両国の共有財産であって、その資源の合理的かつ持続的な利用を目的として、資源の調査・保護・再生産の分野でも協力が行われてきたことである。

第4点は、両国の漁業関係者の間には、どんなに困難な問題が起きた場合でも、共同の努力で解決しようという友好的な相互理解が存在してきたことである。

こうした漁業の分野においても、最近のロシア国内の大きな変革によって、漁業協力の形態の変化、あるいは漁業協力に対するそれぞれの考え方の変化が生じている。今日は、日本・ロシア双方の漁業の企業・行政の関係者に、日ロ間の漁業・水産加工の協力あるいは水産品の貿易などの分野で、どのような変化が生じているのかを話し、そうした変化が何をもち、今後どんな形態の協力が必要になるのかについて探っていきたい。

北海道の一番東に根室という町がある。今から5年前に

は、根室という町の名前は、北方領土問題と結びつき、日本とロシアの関係の悪さを象徴していた。しかし、ゴルバチョフ元大統領が日本を訪問した1991年4月に、根室の港はロシアの船に対して開放された。1991年の9ヶ月間には、165トンの蟹が輸入された(価格は2億8千万円)。それが1995年には蟹の輸入だけで2,005トン(価格は15億円)に達した。北方4島の人々と北海道の間に、これだけ大きな経済協力が生まれているということは、日本とロシアの間の政治的問題の解決の将来にも大きな影響を与えている。そういう非常に重要な役割を果たしているのが漁業分野の関係であるということをもまず申し上げたい。



フョードル・T・ノビコフ (ロシア沿海地方副知事)

沿海地方には、現在約180の様々な形態の水産企業がある。そのうち90%は民間企業、残りは国営であり、10万人以上が漁業に従事している。

行政の役割は、漁業・水産関係の良好な環境を作り、高品質の水産物を他国に供給することである。また、仕事を保証し生活を安定させることによって、沿海漁業を発展させることも行政の役割である。

日本と沿海地方の関係は深まっており、海洋資源の利用・研究も共同で行われている。更に日本からの投資も行われており、日本の技術を利用して、日本市場に受け入れられる加工品の種類を増加させている。ロシアから日本への輸出は、1995年の1トン当たりの値段が前年比30%上昇し、金額は10億円を超えた。ロシアへは漁業設備が輸入さ

れている。

漁業設備の刷新・インフラ整備は重要課題であり、そのための投資を増やすために様々な計画が立てられている。連邦計画に基づく2000年までの「リーバ」という計画では、加工品を生産する施設が建設される予定である。それによって2万9千トンの生産力を増加させることができる。この計画には日本の企業にも参加して頂きたい。

現在、アメリカ、カナダ、スカンジナビア諸国が沿海地方の水産業の発展に携わっている。しかし、伝統的に今まで築かれてきたアジア太平洋諸国との関係を考えると、また、地理的に日本と近いことを考えると、まず日本そして韓国・中国に、沿海地方の水産の発展に積極的に参加して頂きたい。また隣国との長期的な展望に立った協力、例えば、海産物の分布調査や養殖漁業についての協力や研修を行っていききたい。



ビクトル・B・リャブコ（ロシアソブライブフロート社極東支店輸出部副部長）

ロシアの水産漁獲量は、1989年には490万トンに達したが、1994年には220万トンに減少した。ロシア極東で最も漁獲の多いスケソウダラに関しては、無秩序な乱獲による漁獲量の減少、さらに品質の低下という問題も生じている。

ロシア極東地域では、最近5年間において大企業の株式化・民営化が行われ、大部分は中小企業に分割された。操業は、高級魚であるカニ、エビ、需要の多いサケ・マス、スケソウダラなどが中心で、激しい漁獲競争が行われている。

ロシアの水産物の輸出量は近年増加している。公式な統計によれば1995年は65万トン、金額で8億ドルに達した。しかし非公式な数字によると100万トンに上っている。輸出量の増加は、ロシア極東地域がロシアの中央から地理的に離れていること、ロシア国内における鉄道運賃の上昇などが理由であろう。ロシアの水産物輸出は日本が最大の消費国である。しかし全ての輸出量を把握することは、通関統計が整備されてないため難しい。最近では韓国への輸出も増加している。日本の通関業務の煩雑さや韓国の港湾手数料の安さにより、韓国市場へのロシアの参入が増加している。また、水産加工品を韓国から中国あるいは日本へ再輸出するという3国貿易も行われている。最近のロシアからの輸出品の品質に関するクレームに関しては、私たちが素直に認めねばならない。これは、ロシアの経済水域から外

国の港に水揚げする際の、経験不足などによるものであるが、最近では輸出業者協会ができて、品質管理などの問題の解決に当たっている。

ソブライブフロート社は、30年以上の水産物の輸出の実績を持っており、現在もロシア国内や外国のパートナーの間で高く評価されている。極東支部の主な活動は、水産物の輸出、漁業関連施設の設備の輸入、船舶の修理・改造、外国の港における用船、合弁会社の設立と協力、外国企業との水産物加工業の協力の構築などである。最近では、新しい総合マーケティング・マネージメントの操業安定化、カニ加工に関する協力、また、生鮮魚や冷凍魚の加工の分野で幅広く活動を行っている。特にこれらのプロジェクトの実現に向けて、日本・韓国・中国・ヨーロッパ諸国の協力を仰いでいる。



アレクサンドル・A・クルマゾフ（駐日ロシア大使館水産担当官）

日本海の水産資源は、繁殖によって年間350万トン増加する。しかし、それぞれの国の領海、あるいは2国間協定による相手国の水域における漁獲量は、3,400-3,600万トンに達しており、各国の養殖漁業の生産量を差し引いても、水産資源の純減分は2,000万トンを越えている。しかし、残念ながら今のところ、この水域における資源保護に関する多国間の条約は締結されていない。

北東アジア諸国では、世界の3分の1の水産物の漁獲を行っている。また、輸入も世界の3分の1がこの地域向けである。日本だけで年間300万トンを入力しており、1993年では世界の数量で28%であり、金額では34%に達している。1993年の韓国の需要は17%が輸入で賄われている。また、中国も輸入が輸出をかなり上回っている。1995年の統計をみると、中国から日本への輸出が非常に伸びたことが特徴であるが、中国から日本への水産物の輸出は今後増えないであろう。北朝鮮もこの地域の漁業国家であるが、同国の食料事情の悪化の中で、高級水産物、例えばカニ、エビの輸出に力を注いでいる。北朝鮮の水産物の輸出はこの国の外貨収入の増加に貢献をしており、最大の輸出市場はやはり日本である。ロシア極東の人口は550万人だが、水産の漁獲量はロシア全体の3分の2を占めている。しかし、ロシア極東での需要はわずか11万トンであり、鉄道運賃が高いこと、また外国へ輸出する場合は自己の船団を使用するため運賃が節約できること、などから輸出量は増大している。

北東アジア地域の漁業における日ロ関係は、近い将来変わると思われる。それは日本・中国・韓国が新たに200海里の経済水域の設定について話し合っているからである。これまでの日ロ両国間の漁業関係は安定しており、3つの政府間協定が締結されている。日ロ双方はお互いに10万トンという割当量が定めているが、十分には機能していない。現在日ロ双方の政府あるいは漁業関係者は、それぞれ新しい分野での協力の形態を探っている。例えば、ロシアの割当量の未消化分を日本が漁獲する代わりに、日本が学術調査船をロシアへ派遣すること、漁業研修員の相互派遣などが積極的に行われている。

国際的な漁業環境の変化、世界の水産物の需要の増加に伴い、漁業の営利化が引き起こされている。このため合理的な操業のシステムが崩れ、資源の管理が無秩序になり、偏った魚種の乱獲が行われるという恐れがある。将来は、合同調査を含む研究調査の必要性が高まるだろう。こうした研究には、定期的観測、生態系バランスの維持、未開発資源の活用、世界の許容漁獲量の設定、合理的な資源の利用などが含まれる。

日本とロシアの貿易関係は今後も拡大が予想されるが、ロシアの輸出業者には、ロシアの付加価値の高い水産物を日本で正しく評価されるための品質努力をしてほしい。ロシア政府も努力をしており、昨年12月には輸出品の品質鑑定義務化を定めた。

新しいロシアの漁業者は、現在では資本家であり、利益の高い高級な魚種に目が行きがちである。しかし水産物の取引は自由貿易の範疇であり、漁種を調整または規制することは容易なことではない。また、ロシアの市場では、大衆魚が非常に少なくなっているが、これもロシアにおける漁業企業の株式化、市場経済化のひとつの現象であると考えられる。ロシア政府の検討課題としては、国家が管理する船団を組織することを考えている。その船団は、国家の管理の下に活動を行い、他のロシアの漁業者が商業的に興味を持たない低価格の魚種の操業を行う。それによってロシア国内の需要を賄うことが期待される。



守屋 義秀 (新潟県農林水産部水産課長)

新潟県では、1992年から日本海の海洋資源の有効利用と漁業の安定的継続を図るための調査研究等を目的とした国際機関「日本海海洋資源等開発機構(仮称)」の設立誘致を国内外に働きかけるとともに、県内沿岸・沖合漁業など水産業の新興を

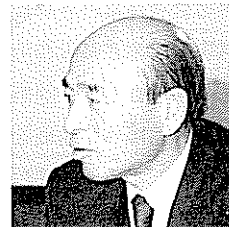
図ることを目的として国際交流を推進している。

ロシア極東地域との交流に関しては、新潟県水産試験場とロシア太平洋漁業海洋学研究所(TINRO)との間で「科学技術協力に関する協定」を締結(1994年)し、それに基づいて水産技術交流や共同調査を行っている。新潟県内漁業者のロシア200海里水域内の操業は少なく、1995年は2隻だけである。数年前より一部漁業協同組合がロシア・ウラジオストクの水産関係企業と提携し、水産物(カニ、カレイ類等)の輸入を試みている。しかし、ロシアからの供給が一定しない(質・量)などの問題があり、1995年の実績はない。

新潟県の水産分野の国際交流は、行政レベルの技術交流が主体であり、実質的に県内水産業の振興(経済交流)に結びついていない。しかし、県内の水産業においても今まで以上に国際的な関わりが強くなるものと思われる。県としても、このような状況を踏まえ、水産分野の国際交流を推進していかなければならない。

今後の国際交流を通じた水産業の振興策として次のような可能性が考えられる。

- ①外国水域への入漁による漁場・操業機会の確保、拡大。
- ②輸入により鮮魚、原料魚などの安定供給を図り、水産基地・加工基地としての優位性を高める。
- ③複数の国が共有する資源を関係国が共同して管理することにより乱獲を防止し、漁業の安定・持続を図る。
- ④水産物(鮮魚、加工品、観賞魚など)の輸出による市場の拡大。
- ⑤海面及び内水面において優良種苗や新規養殖対象種の導入による養殖漁業の振興。
- ⑥漁労、加工などの技術協力により、県内漁業と協調の取れた対岸諸国の水産業の振興を図る。
- ⑦国内の漁業従事者の後継者不足、高齢化に対処するために、外国人労働者の雇用(研修生として受け入れ)による労働力の確保。



田海 秀雄 (新潟冷蔵(株)副社長)

3つの項目について話したい。

1番目は、新潟冷蔵のロシア極東企業との取引状況である。旧ソ連邦の時代は商社を通じて、現在は国内外の総合商社を通じて、ロシア極東企業から水産物の輸入を行っている。買い付け対象品目はその年によって大きく異なっている。規模は、かつての旧ソ連邦時代は、中央政府機関による一元的な販売であったことから、一回の買い付け数量が数千トンに及ぶこ

ともあったが、現在では、ロシアの地方企業が個々に販売するようになったことや、同一品目でも生産する船によって品質格差が大きいこともあって、一回当たりの買い付け数量は数十トンから百トン程度で、金額も一回当たり数十万ドルから百万ドル程度となっている。現在の問題点は、ロシア政府の各企業に対する資金援助が激減していることから、買い手側からの商品代金の前渡しや、商品の長期売買契約に基づく設備の無償貸与または売掛けといった形の、資金援助が取引条件になってきていることである。こうした条件は、買い手側から相手に対する信用供与であり、貸借対象表や損益計算書、決算報告書といった、財務状態確認書類の提出ができない企業に対し、信用供与を行うことは難しい。今後ロシア側企業が、我々の評価に耐えうる西側式の経営センスとノウハウを身につける努力をしない限り、こうした資金援助を前提とした取引に踏み込むことは不可能であると考える。

2番目の項目として、シベリア・ランドブリッジ（SLB）について触れたい。1987年12月に初めてノルウェー産の冷凍サバ100トンを試験輸送したが、現在では従来通りのコンテナ定期船による輸送に戻っている。その問題点は、1番目は、出発スケジュールが予告もなく変更されることが多く、また出発までに予想外の時間がかかり、集荷から新潟到着までの時間が期待したとおりに短縮できなかったこと。2番目に、運賃が海上運賃に比較して割高であること。3番目に、通信網の不備もあって荷物の所在確認が難しいこと。こうした問題は、我々が運輸サービス業に求めるごく当たり前の定時性、安全性、迅速性、経済性といった認識を、当時のソ連社会に求めることが不可能であったためだが、社会制度が変わったロシアにおいても同様ではないかと考える。

3番目の項目として、ロシア水産業の将来像について触れたい。今後水産業のみならず、企業が成長するために求められるものは、資本主義的経営センスを身につけることであり、従来の共産主義的観念からいかに解放されるかにかかっていると考える。こうした企業が西側の信頼性を確立し、信用供与を受け、その資金力を背景に安定的な資源の確保も可能になるものと思われる。従って弊社としても、わが国の一般的な信用基準に合致する企業があれば、何らかの形で資金援助を行うことは可能であると考え。但しこの場合も、経営に深く立ち入るような合弁形態は避け、資金の貸与や設備の貸与といった方法がよいと考える。



大森 溥明 (株)大伸水産、(株)D S ジャパン社長)

1989年にロシアに行き、漁業の合弁を申し込んだ。そこで紹介されたのがダリモレプロダクト社であった。その当時はまだソ連邦で

あり、日本側の体制とソ連側の体制の違いがあったが、お互いの違いを認めてできるところからやる、というやり方で今日に至っている。さらに大切なことは、計数に明るく仕事に熱心な人を送り、相手を信頼をするということである。合弁で一番苦勞をしたのは、日本からの漁船の貸与あるいは輸出に関する規制である。ソ連邦と日本政府が承認した合弁会社でさえも、ロシア・北朝鮮・韓国に対しては、漁船の貸与ができないという規制である。その解決に3・4年かかったが、幸いにして今日では軌道に乗せることができた。今後の日本とロシアの水産協力は、日本が最大の水産物の消費国であり、ロシアが世界一の資源国であるということを考えれば、必然的にニーズは合致せざるをえない。

ダリモレプロダクト社の総裁が、この会議に寄せたペーパーに、合弁の活動に関して「境港を経由して鳥取県との友好関係を発展させる云々」と書いている。更に、「鳥取県の行政が相互関係の発展を抑制しようとした。その結果、当社の船は、休息のために韓国の釜山に行くことになった。現在、釜山で、大部分のロシアへの輸入品及び船用の燃料・水・食料品の積み込み、そしてロシアからの魚のセリが行われている。これは韓国にとっては有益である。1995年の当社（ダリモレプロダクト社）の釜山での取引額は4千万ドルである。（日本は）この問題に対する立場を変え、将来に相互利益を生む協力の可能性を検討することを望む。」と書いている。確かにその通りである。

私たちには対岸との文化交流が昔からあり、現在は素晴らしい日本海時代が来たと思う。ロシアとの関係も今後益々深くなっていかざるをえないし、好むと好まざるにと拘わらずこれは流れであると思う。その流れにロシア側も寛容と友愛の精神によって乗ってほしい。また、ロシアの体制はだんだん良くなっていくと思うが、問題はむしろ日本に多いのではないか。その意味では、根室が、北方領土問題があるにもかかわらず、180度友好的に変わったということは、現時点の体制を認めて、仲良くなってから問題を解決すべきであるという好例であり、現実であると思う。一つの目的を達するには様々な苦勞もあるが、まず友好的にやり、ひとつずつクリアしていくことが大切であると思う。

## 荒井 信雄

今日出席するはずであった二人の発言要旨からポイントを紹介する。

ダリモレプロダクト社のティテンコ総裁からの要旨は以下の通りである。当社は大変歴史の古い企業であり、1992年の民営化の過程で、ホールディング・カンパニーという形での民営化を果たした。そして非常に大きな生産能力を持っており、ロシア全体の工業生産が落ち込んでいる中で、当社は逆に民営化の過程で生産を伸ばすことに成功し、その中でも輸出のシェアが大きい。さらに、日本の企業も含めて、現在外国の企業11社が当社の株主として、資本上の関係を持っており、総資本における外国企業の持ち株比率が36%を占めている。この中には大仲水産との合弁企業も含まれる。問題点として、日本側からの規制あるいは円高という影響から、日本よりも韓国との関係の方が伸びている。最後に、アメリカのコロンビア・ファイナンシャルグループと協力して開発プランを作成しており、関心のある企業があれば協力を求めたい。ダリモレプロダクト社は市場経済の環境下で、非常に大型の企業として成功を取めている典型的な例だということができる。

メディア・クラフト社の河原社長は、ハバロフスクでレストラン・サッポロやホテル・サッポロなどを経営している、アムール・トレーディングという合弁企業の日本側の出資会社の社長である。基本的に1992年までは合弁企業は成功を取めたが、それ以降はうまくいっていない。この要旨の中で2つの点に着目したい。1番目は、今ロシア側も合弁企業という形態にはあまりメリットがないという認識で、合弁以外の協力を望む場合が多いのではないかとということである。2番目は、日本の業界とは全く異なる商習慣で動いてきたロシアの水産業も、直接海外と取引できるようになって、その生産技術を取り入れ、急激にうまくはいかないだろうが、進展すると考えている点である。しかもロシア極東は、国内の大消費地から離れているために、今後販売先を海外に求めざるをえない。その意味では、魚の大きな消費国の日本と大きな資源を持つロシア極東の水産業の協力なしには、ロシア極東の水産業の発展はありえないだろうということである。

## (ディスカッション)

### 荒井 信雄

パネリストからの発言では2つのキー・ワードがあったと思う。

まず第1に、ロシアの沿岸漁業の発展あるいは養殖漁業の発展、そしてそれを支える中小企業の育成に注目すべき

であるということ。2番目は合弁企業の持っている可能性と限界についてである。

合弁企業という問題について、日本の2人の方から消極論と積極論の発言があったが、現在のロシアの水産・漁業企業にとって、外国特に日本との合弁企業という協力形態は、どれだけ魅力的であるのか、あるいは環境が変わったことによって、合弁企業が必要でなくなったという認識があるのか、逆に外国資本の参加する企業の必要性は今後より強調されるだろうか、もっと別な形態が注目されるのだろうか。

### ビクトル・B・リャブコ

ロシアの既存の合弁企業は現在の形を続けていくだろう。しかし、協力の形態を変えるということはあると思う。例えば、長期信用に関すること、あるいは何かのプロジェクトに融資すること、そういう形での水産分野での協力活動も既に始まっている。

### 荒井 信雄

最近までロシアの企業は外国パートナーに対して、国際的基準に合った財務資料を提出できない企業が多かった。ロシアの漁業あるいは水産加工の分野の企業は、企業の監査というものを、義務づけられているのか、そして外国のパートナーは国際的基準に合った企業の財務に関する資料を提供される可能性があるのかという点について、ロシア国内の法律について教えて頂きたい。

### フョールド・T・ノビコフ

沿海地方では、漁獲割当のある企業においてはきちんとした会計報告は行われている。行政府にも漁獲高や販売高などを提出している。財務状態が確認できないというのは、多分割当を持っていない企業についてだったのではない。そういう企業と契約した場合は正式なデータはない。まず企業が自分たちの漁業割当を持っているか、漁船を持っているかということに注意を向けた方がいいと思う。

### 荒井 信雄

つまり、沿海地方の企業と水産品の取引をしたいと思う日本の企業は、沿海地方行政のノビコフさんをお願いをすると、どういう企業がどういう資源の割当量を持って、輸出能力を持っているかということが、正確に教えて頂けると理解してよいか。

## フョールド・T・ノビコフ

結構である。行政府には、各企業の納税リストがあるので、納税の方法・税金の支払い能力によって、その企業の経済状況が的確に掴める。私たちは、沿海地方から輸出される品目は全ての確に把握することができる。

## 守屋 義秀

クalmazovさんへ質問したい。大衆魚の漁獲が少なくなってきたことへの対応として、政府が船団を組織して、主に大衆魚の漁獲を目標とした操業を行う計画があると聞いたが、値段が安いことについて国がどういった関わりを持つのか。値段の安い大衆魚だけを目的として操業するということになれば、コスト的に難しいと思うがいかがか。

## アレクサンドル・A・クalmazov

それは今後の重要な課題である。この構想は検討中であり、現段階で質問に答えるのは難しい。漁業の調査・販売に関しては国家保証で行うこととしている。今漁業関係者は、国家からなんらの補助も受けてはおらず、そのため高級魚の取引が増えている。一方ロシアの消費者には購買力に限度がある。従って安い魚を供給する費用を国家が負担しなければならない。

## 荒井 信雄

ロシアにおいても、漁業が商業的な原則に基づいて行われ、それに伴って生み出された問題の解決が必要であろう。しかし、この数年間も国による魚の買い付けなどが行われてきたがうまくいっていない。その中でその新しいシステムがうまくいくだろうか。ただ重要なのは、ロシアにおいて、漁業が経済的原則に則って行われるようになったということである。それが資源に対して大きな影響を与えるという問題を伴っていても、この傾向には歯止めはかからないだろう。

次のキーワードは養殖を含む沿岸漁業である。日本の沿岸漁業は、家族の労働によって支えられる、極めて小さなしかし多数の経営体によって維持されている。この点について、沿海地方では沿岸・養殖漁業をこれから力を入れていくという指摘があったが、どんな沿岸漁業の企業体が生まれるのか具体的に示唆して頂きたい。

## フョールド・T・ノビコフ

小さな漁業企業は、ザルビノ、スラビアンカ、ウラジオストク、ナホトカに集中している。主に5・6人乗りの漁船

を1隻だけ持った会社である。私たちは2000年に向けた計画に基づき、約100社の中小企業を作り沿岸漁業を行っていきたく考えている。日本の家族漁業のような小さな形態は、ロシアには、集団で働くことが好きだという国民性もあるので今まではなかったが、最近では小さな企業も出てきている。今後は新しい中小企業に合った技術も取得しなければならない。

国家の助成がない現状では、企業が自ら資金を調達していかねばならない。今後の形態は合弁会社だけではなく、外国の企業が投資しやすい環境を作り、日本や韓国の企業が持ち株を持ち、経営者としても参画するという方法もある。この経験・ノウハウを中小企業にも導入して、漁業コルホーズ（集団経営組織）は徐々に分割させ、新たな中小企業を育成していきたく。中小企業がコルホーズと違う点は、インフラを自分で整備しなければならないことである。言い換えると、早く利益をあげるには、自分でインフラを整備する必要があるということである。現在ロシア極東の水産業は非常に採算性のいい業種になりつつある。例えば投資の回収期間が短く、カニ工場は半年で費用が回収でき、中小企業でも10年程度で採算のとれる企業になることができる。

沿海地方では、魚を冷凍ではなく、日本の市場が要求する生鮮品として輸出するために、網の中で2・3日生きたままで運べるような方法を、日本の漁業者との協力で開発している。従来の船上で加工する伝統的な方法ではなく、将来は生きたままを出していくことを考えている。

## 荒井 信雄

沿岸漁業を行う中小企業を育て、新たに開発される魚種や活魚を、早い運搬手段で日本の市場に供給するというのが課題になっていると思われる。この小規模な企業が育っていくということが、新しい環境に適合し、経営センスを持った経営者を育成することにも、大きな役割を果たすのではないかと。古い国営企業が看板だけ取り替えるのではなく、新しい資源を新しい小さな企業が開発していくことによって、新しい意識変化につながっていくのではないかと。

今日は、沿岸資源の開発について、今までの日ロ間の漁業協力の枠組みにはなかった分野として共通の認識に立てた。今後は、沿岸資源の開発とそれを支える技術と人の問題が、日本とロシアの関係の中で、非常に大きなテーマになっていくであろう。

## 【ERINAコメント】

産業別セッションは、北東アジアの経済協力に関する議論を、総論から各論へと進めるために今回初めて設けたものであり、水産業における日ロ経済協力のあり方についての議論が行われた。

現在日本は、国連海洋法条約の批准と、それに伴う排他的経済水域設定を実施し、日中・日韓間の交渉を開始しようとしている。今回の会議でも指摘されたように、世界の水産取引の3分の1がこの北東アジア地域で行われていることを考えれば、日ロ2国に留まらず広く北東アジア諸国との協力が必要になるとと思われる。

この分科会の討論を通じて、次のような問題点が明らかになった。

- ①ロシアとの取引の際、設備の無償貸与などの資金援助が条件となる場合がある。
- ②ロシア企業の財務資料が確認できない。
- ③ロシアの通関統計が整備されていない。
- ④ロシアからの輸出品の品質が一定でない。
- ⑤日本の通関手続きの煩雑さや規制の多さ。

これらの問題は、それぞれの国に働きかけねばならない大きな問題も含まれている。しかし、一企業や地方人民政府にとっても、一つ一つ確認しながら経験を積むという地道な努力と、関係機関への働きかけを行うという行動は必要であろう。

また、各パネリストが、水産資源の乱獲防止・資源保護を進めながら経済協力を推進すべきであるという認識で一致した。日本海の水産資源管理については、新潟県から、調査研究等を目的とした国際機関を誘致したいとの発言があった。今後は新潟県がイニシアティブを取って、北東アジアの漁業資源管理について、国の内外への働きかけを行うことが期待される。

最後に、日本の水産業にとっては、高齢者対策などで保護することが適切なのか、人件費の安い海外で漁獲し、それを輸入することで生き延びるべきかという構造的な問題が、今後は大きくクローズアップされることであろう。(H T)



## 総括セッション

# パネルディスカッション

### ■議長

○国連開発支援マネージメントサービス部開発政策課長

### ■パネリスト

○アジア開発銀行 戦略政策室アシスタント・チーフ

○北朝鮮対外経済協力推進委員会副委員長

○中国北東アジア国際技術経済合作促進会会長

○ロシア対外経済関係省多国間経済協力局長

○モンゴル国家開発委員会副委員長

○韓国財政経済院対外経済局審議官

○通産省通商政策局北西アジア課長

○外務省欧亜局ロシア課ロシア極東担当企画官

頼 尚龍

ヤン・バン・ヒースウィック

キム・ウンリョル

楊 守正

レムアルド・G・トンベルグ

ラグバージン・デンベレル

キム・クァンリム

長谷川 栄一

森泉 達士



頼 尚龍（国連開発支援マネージメントサービス部開発政策課長）

この会議は昨年にニューヨークで調印された図們江地域開発に関する合意をさらに前進させていく上で大きな役割を果たすものであろう。昨日までの2日間で我々は多くのことを学ぶことができた。特に、「経済特区」と「海外直接投資」という2つの側面が強調された。これらについては、プラスの面だけではなくマイナスの経験などからも互いに学んでいくこと、協力していくことが必要であると思う。直接投資については問題が何であるか、実際どのような阻害要因があるかということ認識させられた。問題の認識により、はじめて前進が可能なのだと思う。各国政府の代表からは非常に率直な意見をいただき、またそれが先見の明に富んだものであることに感銘を受けた。



ヤン・バン・ヒースウィック（アジア開発銀行戦略政策室アシスタントチーフ）

現在アジア開発銀行（以下ADB）には56カ国が加盟し、うち、37カ国が発展途上国、19カ国が先進工業国である。2大株主は日本とアメリカ合衆国である。30年間、開発金融を行っており、その間500億ドル以上の融資、技術援助を発展途上の加盟国に提供してきた。本年は50億ドル以上を供与する予定である。ADBは長期融資と低利融資という2種類の融資を供与している。融資の他

にも毎年約1億4千万ドルをプロジェクトの計画策定、能力の増強、制度や政策の改革を支援するために無償で供与している。

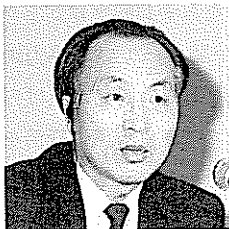
潜在的な投資利益を伴う大プロジェクトはあるが独自の資金調達をサポートを得られない北東アジアのような地域に対して、よりよい成果を得ていく方法がある。それは地域協力として、金当事国に利益をもたらす共同プロジェクトを進めていく方法である。ADBが関わっている協力の有効な例として6カ国を含むメコン川流域の開発があげられる。この地域の協力の考え方としてはまず規模の経済を実現することである。そうすることでインフラやその他の設備のコストが下がるのである。例えば道路や鉄道は単一国のプロジェクトとしては正当化されないが、近隣諸国間で効率的なリンクが形成されると大きな経済利益が生まれる。ADBは投資を誘致することで経済発展を促進し、まだ壊れやすい状態にあるこの地域の平和を強化する役割を果たすことができるのである。基本的に私達は誠実な仲介者であり、あるプロジェクト案に対して関係国がその重要性をはっきりと示せば、自らの資金源から、あるいは国際的な資金提供者のコミュニティ、または民間の共同出資者から資金を調達することが可能である。

最近のADBの北東アジアへの支援は中国とモンゴルに限定されている。韓国はもはや実質的な借り手ではなくなった。中国およびモンゴルへの支援は主に輸送、エネルギーの分野に集中している。1991年以来、モンゴルに対しては10件のプロジェクトに計2億5千万ドルを融資している。中国に関しては1987年以来、53億ドルを融資している。こ



のうち8億6千万ドルは東北3省(遼寧省、吉林省、黒龍江省)の10件のプロジェクトに向けられている。また、これら3省に対して計950万ドルの技術援助を承認している。ADBが融資した図們江にもっとも近いプロジェクトとしては、中国東北部を通る開発ベルトを作るための4つのハイウェイプロジェクトがある。

現在ADBが北東アジア地域協力に対して援助できる範囲はADBの設立協定と財源面から制限されている。ADBはメンバー国に対してのみ無償資金や融資を提供することができる。さらにADBは加盟国政府の公式な要請に対してのみ援助を実施できる。したがってADBは加盟国政府の高い優先順位付け無しには独自に援助計画を作成することができないのである。つまりADBが図們江流域開発でより大きな役割を果たすためには中国政府の声が重要な要素となるのである。また、北朝鮮、ロシアは現在ADBのメンバー国ではないが、それはADBがこれらの地域に関わるプロジェクトに参加できないということではない。大規模な協力プロジェクトにおいてADBはメンバー国の部分について融資を行うことができる。その他にもこのような会議の開催を支援し、地域協力の恩恵や機会、この地域の国々のニーズや可能性に対する認識と理解を深めていくことができる。その理解に基づき、ADBは協調、融資などの活動においてよりよい役割を果たしていけるであろう。



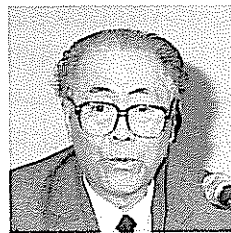
キム・ウンリョル (北朝鮮対外経済協力推進委員会副委員長)

東北アジア地域における経済協力が、わが国の対外経済関係の一環をなす以上、東北アジアの経済協力に対するわが国の立場も朝鮮民主主義人民共和国政府の対外経済政策に基づいている。わが国の対外経済政策は、次の通りである。

- 一 自立的民族経済の建設に基づいて対外経済関係を拡大発展させる。
- 一 自主、平和、親善の理念に基づき、完全な互惠と平等の原則に従い、他国との経済・技術交流と協力関係を発展させる。
- 一 外国の投資家が共和国の領域内で投資することを奨励する。

東北アジア地域の経済協力は、豆満江地域開発という共同プロジェクトを実現するための投資や資金調達等の積極的な協力方式(直接単独投資、合弁投資、2国間及び多国間の合作、資本提供、技術提供等)を取り入れながら、相互理解を増進し、拡大発展させていくべきである。積極的な協力方式を実現するためには、民間レベルおよび企業間

の協力と交流をすべての基本とすべきである。そして、共同対策として「豆満江地区中継輸送連合企業」、民間銀行、企業間の連合会社などを組織し、その活動を政府当局が積極的に後押しすることが必要であると考えられる。条件が成熟するに従って政府間レベルでの協力も実現させていかなければならない。私達は、豆満江地域開発の一部分をなす羅津一先鋒自由経済貿易地帯の開発に対する協力関係を通じて、東北アジア諸国との経済協力を実現しようと考えている。また、東北アジア地域での経済協力の実現に大きく寄与しうる東北アジア開発銀行の創設を支持し、その実現に向け、実務的対策を早急に協議すべきであると主張する。東北アジア地域の経済協力は、既存の施設を利用し現実的に可能なものから順次拡大させていくべきであり、また実際のプロジェクトに対する投資を通じて実現されるべきであると考えられる。さらにUNDPとの協調のもとで豆満江開発のための諮問委員会および調整委員会が創設された以上、これらの委員会を通じた実質的な協力が実現されるべきであると考えられる。



楊 守正 (中国北東アジア国際技術経済合作促進会会長)

1995年9月に開かれた第14期5中全会で、1996年から2000年にかけての第9次五カ年計画と2010年の目標に関する提言が採択された。これは改革、開放、近代化を構築するすばらしい計画であり、これを順調に実現することで北東アジア地域には大規模な市場と経済協力の好機がもたらされることになるだろう。

中国は北東アジア地域の経済協力の発展を積極的に支援している。北東アジア経済協力を全般的に促進するための状況はまだ十分に熟しておらず、地域的な経済協力の突破口を作るために具体的な条件整備から進めていくことが必要不可欠である。

北東アジア経済協力を考える場合、まず小地域の経済協力を考えることが適当である。それはひいては地域全体の経済協力を結びつくことになる。また非政府団体が主導権をとって行うことも効果的である。UNDPが主導権をとって進めてきた図們江地域開発も1996年には国連による精神的な支援と促進を受けて進められるであろう。また第9次五カ年計画の期間中、ロシアおよび北朝鮮側の開発と協調するために、図們江地域のいくつかの建設プロジェクトの進展が加速されるであろう。黒河(中国)ーブラゴベシエンスク(ロシア)間の国境を越えた経済協力開発地区は、ヨーロッパ経済とアジア経済の合流地点であり、小地域で

の経済協力や開発のための条件を整えている。

長期的視点からすると、北東アジア経済協力は発展の展望を有しており、小地域単位における経済協力の条件は満たされてきている。UNDPと国連開発支援マネージメントサービス部の支援を得ることができれば難しいことではないだろう。



レムアルド・G・トンベルグ  
(ロシア対外経済関係省多国間経済協力局長)

我が国は北東アジア、さらにアジア全体における協力関係の発展に大きな重点を置いている。この地域での協力がロシアの極東地方、ザバイカル地方、シベリアなどの発展に大きな貢献をするものと確信している。

現在、ロシアは2国間関係においては、かなりの成果をあげており、今後はさらに多国間関係を取り入れていくつもりである。北東アジアへの関心が高まっているということはロシア大統領の大統領令にも表れている。この大統領令には極東に関する大規模な目的別のプログラムが盛り込まれている。経済においては構造改革を進めていくこと、この地域を国際的な経済、貿易、投資関係に参入させていくことを目指している。また、連邦の構成主体である各地方自治体がさらに自分の権限を利用し、長期的プログラムの中でも大きな役割を果たしていけるようにと願っている。政府としては投資を促進し、国際協力を進めていくために努力し、課税あるいは関税に関する法律整備およびその他のインフラ整備にも力を注いでいく。現在、外国投資は非常に少ないので、多くの国々および国際金融機関と協力し、直接投資、証券投資がさらに増えるように努力をしていくとともに、国内投資も奨励する。また国際協力の実現に向け、各地方自治体の行政府と協力していく。さらに銀行制度および輸送システムを整え、現在の要求にあったサービスを提供できるインフラを整備し、この地方の発展に寄与していく方針である。今後は各プログラムを実施の段階に進めていきたい。図們江プロジェクト以外にも、いろいろな方向へのプロジェクトが用意され、地域協力がなされている。地方においては、政府のレベルで結ばれている協定あるいは法律が実際の施行部分ではあまり反映されていないという指摘もある。具体的なビジネス関係を進めていくということは重要であるが、この実業関係がさらに広まるためには中央政府および地方自治体の支援が必要である。それぞれの国が持っている2国間関係あるいは多国間関係を進めるための組織を結びつけ、団結させていく協力機構が必要であろう。さらに、銀行、金融分野での協力

も非常に重要である。図們江プロジェクトにおいてはロシア政府としても協力、支援をしており、調整委員会および諮問委員会などにも参加している。図們江プロジェクトのロシアの部分については積極的に進めていく方針である。私どもは地域間協力協会を設立し、地方レベルの組織やビジネス界を通じてこの地域の協力の進展のために努力をしていく。この地域での協力の将来にわたるコンセプトを作成し、長期にわたってこの地域の協力が発展していくよう努力していく方針である。

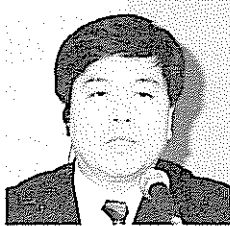


ラグバージン・デンベレル(モンゴル国家開発委員会副委員長)

ここ数年、モンゴルは域内の国々と協力し、UNDP、オブザーバー国と共に、図們江地域開発や北東アジア開発という共通の目標に向かって活動している。昨年12月、図們江地域開発計画(TRADP)についての歴史的な合意書、環境原則に関する覚え書きが関係5カ国の政府によって調印され、今年1月にはモンゴル議会がこの国際的な協定を承認した。

この新しい国際的協定と覚え書きによって、モンゴルは数多くの重要な機会を得ることになるであろう。道路や鉄道ネットワークを延長することにより、モンゴル東部と北東アジアの国々を接続し、海へのアクセスも可能となるだろう。さらに、ロシアで産出される天然ガスや石油をモンゴルを通して中国や韓国に送るパイプラインの建設といった大型プロジェクトの実現の可能性もあるだろう。TRADPに対するモンゴルの戦略に関しては、文書がすでに承認されている。これによると、モンゴルの経済活動の重点は輸出資源を拡大し、経済インフラの開発および整備、輸入代替を行うことである。モンゴルが果たすべき主たる課題は、第1に軽工業における最終製品および資源の開発、第2に港湾へのアクセスを確保するための通信およびその他の経済インフラの整備、第3に北東アジアの輸送網、情報、電気通信網を整備し、例えば中国の鉄道網との接続などを実現すること、第4に国際的な観光産業の開発、第5に豊富な資源を持つモンゴル東部でも関係各国の協力を進めていくことである。

モンゴルは、図們江地域開発における国際協定と環境原則に関する覚え書きの実現のために積極的な役割を果たし、またそのためにモンゴルが有する潜在力や自然資源を活用していく方針である。



**キム・クワンリム (韓国財政  
経済院対外経済局審議官)**

北東アジア経済協力を推進させるためには何よりも人と物の移動を活性化させるメカニズムを作るべきである。そのためには、資本と技術を持つ国はより積極的な姿勢に転じ、開発潜在力のある国々との協力の機会を模索すべきである。また、開発潜在力のある国も、より多くの資本と技術が誘致できるように国内の各種制度や慣行の改善に努めるべきだと思う。域内の国々が多国間あるいは2国間の共同プロジェクトを開発し、経済、社会、文化など多方面にわたる交流を促進させることが重要である。

昨年12月、豆満江開発計画はこれまでの議論の段階から事業の実践の段階に入った。事業の成功のためには関連諸国が次の3つの措置をとるべきであると思う。第1に、昨年12月に第6次計画管理委員会で定められた事業の優先順位(まず財源の調達、そして投資の促進と保証、次にインフラの統合と調整、妥当性調査)にしたがって具体的なアクションプログラム作りに積極的に参加することである。第2に、このアクションプログラムの効率的な推進のために、国内の金融、価格および通関制度などが国際規範に合うように努めることである。第3に、アクションプログラムを推進する過程に現れるさまざまな問題点を互いに議論し、調整できるように域内諸国間でしばしば話し合いの機会を持つことである。すでに備わっている通信やインフラ環境など各分野別にワーキンググループの集まりをもっと頻繁に持つことも必要だと思う。

経済協力は1カ国の努力だけでは成功しない。域内の国々がともに長期的な展望に立ち、持続的に国内制度を改善するための政策作りに励むべきである。韓国は30数年にわたる経済開発の経験とノウハウを蓄積している。これをいつでも必要ときに域内の諸国どこにでも提供する用意がある。それが北東アジア地域の資本や、労働力、資源と結びつけば域内諸国の経済を発展させ、住民の生活を豊かにすることができると思う。



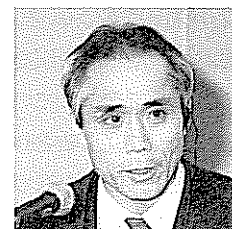
**長谷川 栄一 (通産省通商政策  
局北西アジア課長)**

日本と北東アジアとの貿易総額は375億ドル(93年)で、対世界貿易に占める割合は6.2%と少額に留まっている。この大部分は韓国との貿易であり、対韓国貿易を除くと僅か1%を割る水準になる。投資については、インフラが整備されていない、

制度が必ずしも明らかでない等投資環境が整っていないこともあり、民間投資はまだ限られたものである。また各国ごとのばらつきがある。経済関係を築く上では経済協力が大変重要な位置を占めるが、残念ながら北朝鮮とは国交がないので経済協力を行っていない。それ以外の国へは経済協力を実施している。特に、モンゴルとの関係では世銀と共に日本国政府が支援国議長を務めており、全援助の1/3を占める最大ドナーの役割を果たしている。

貿易や投資を拡大する上で有利な要素、求められる要素は輸送経費の縮小、輸送経路の短縮、そして労働力である。困難な要素は投資にかけたコストの回収およびインフラ問題である。投資先で市場があるのか、投資事業にリスクはないのかも具体的に気になる点である。インフラの整備のためには各国政府およびADBが重要な役割を果たしている。その資金としては政府の経済協力資金や、ADB、世銀等国際機関の資金といった公的資金がある。日本の経済協力の場合、協力先の中央政府がプロジェクトを選定し、特定の地域にプロジェクトを持ってくるためには中央政府とその地域との意見の調整が必要となる。また、公的資金以外にもBOT、BOOという民間の事業主体を設けてインフラを整備しようという事業がある。これは民間企業ベースであり、政府は参加を強制できないので、ますます市場性、事業性が問題となる。民間資金ないしは政府の資金が不十分でインフラが整備されないと投資がされないという悪循環は厄介な問題である。また、この地域の可能性の一つとして資源が議論されているが、資源は国際的に価格が安く、開発にかけられる費用に限界がある。現在の経済現状は開発サイドにとっては厳しいと思う。

ここ数年、北東アジアに限らずアジア全体は急速な成長を遂げている。この急成長の主な要因としては政治環境の安定があげられる。また政府が国内経済を開放しようという姿勢をはっきりと示していることもある。通商産業省は政治問題には直接関与していないが、政治環境の安定および経済の開放の重要性を強調したい。



**森泉 達士 (外務省欧亜局ロシア課ロシア極東担当企画官)**

ロシア極東地域の日本との貿易額は、94年は対外貿易額の49%にあたる11億ドルに達し、第1位であった。またこの地域ではサハリン大陸棚の石油・天然ガスプロジェクト(日本企業も参加)、極東森林資源開発プロジェクトといった大規模なプロジェクトの実現に向けて当事者間で準備が進められている。さらに21世紀を見据えて、我が国の経団連は図們江地

域にあるザルピノ港の改修等、極東地域の4つのプロジェクト実現に向けて協力の可能性を探っている。ウラジオストクおよびハバロフスクには総領事館が開設（93年11月）されており、日本企業も多数進出している。外務省では、94年よりロシア極東担当企画官（課長級相当）を設置し、極東地域に定期的な出張を実施している。

他方、我が国のこの地域に対する新規投資は近年減少し、輸出も低迷している。その原因としては、11億ドルに上る日露間の民間貿易債務問題の未解決、ロシアにおける外国企業関連の法制・税制の未整備といったロシア全体に共通する問題の他、極東地域に特有の問題として、インフラの未整備や輸送・エネルギー価格の高騰、近接するアジア太平洋諸国と競合関係にあること等が指摘される。こうした問題を解決するためには、ロシアの中央および地方政府が協力して、外国企業の活動の活性化のために、税制・法制の整備等投資環境の改善を図ることが重要である。ロシア政府が現在策定中といわれる極東の長期発展プログラムにおいて、極東地域とアジア太平洋地域との経済関係の発展のための施策が示されることが期待される。

我が国はロシアにおける改革の実施を支援していくにあたり、可能な限り極東地域への優先的振り分けを行う方針を決め、5億ドルの輸銀融資を極東地域の案件に優先して用いることを表明した。また、94年11月ハバロフスクにおいて日本センターを開設し、人材の育成を行っている（本年ウラジオストクにも開設予定）。さらに、EBRDと協力して極東・東シベリアの中小企業の民営化を支援する地域企業基金（RVF）（5千万ドル）を設置した。技術支援についても、沿海・ハバロフスクの両地方行政の行財政制度改革のサポートを行うべく、日本人専門家の派遣を行う等、極東地域との間の専門家派遣・招聘を強化していく予定である。人的・文化的交流に付言すれば、極東地域と日本の日本海沿岸との交流は航空路の開設等年々拡大している。また政府の支援にもより、93年より日露極東知事会議（日本16都道府県、ロシア5地方が参加）が開催される等、地域間交流も拡大している。

### （ディスカッション）

#### ヤン・バン・ヒースウィック

北東アジア地域自体の成長の為には民間が投資できるような環境を整えていく必要がある。物理的なインフラと適切な政策が重要である。また地方政府の民間部門に対する手続きは開かれた透明なかつ迅速なものでなければならない。さらに人的資源の開発も非常に重要である。過去数年、ADBは中央、地方の政府を支援することに焦点を当ててきており、政策と人材育成の分野に多くの援助を提供して

いる。ただ単にローンの監督というばかりでなく、また有償だけではなく無償に関しても同様にやっていきたいと思う。  
オレグ・イワノフ（ロシア大使館公使）

昨年、ニューヨークで図們江プロジェクトについて会議が開催され、関係国の中で熱意が高まってきている。しかし、その熱意の段階、レベルが参加者によって異なっているようだ。このプロジェクトにおいて熱意の低い人々という部分にあたるのは日本政府であると言わなければならないと思う。そこで、日本の外務省、通産省のお二方に日本政府の図們江に対する立場についてお話をいただきたい。

#### 森泉 達士

オフィシャル部分としては、「我が国も図們江開発地域には関心を有しており、UNDPおよびPMCメンバー国からの招請を受け、91年10月の平壤会合よりオブザーバーとして参加している。他方、図們江開発の詳細は今のところ固まっていないため、当面は計画の進捗を注意深く見守っていく方針をとっている。」ということである。また、専門家による多国間経済開発の研究会に出席し、図們江開発に対する日本の立場について知恵を求めたところ、まだ日本の政府はオブザーバーのポジション以上は踏み出せないだろうという、極めて慎重な意見のみであった。まず地域の各トップリーダーの緊密なるコンタクトと政治意志の統一、それから時間をかけた各レベル（トップレベル、専門家レベル、中堅レベル）の間のプランのすり合わせによる、誰もが満足できるマスタープランの設定といういくつかの前提条件が揃うまでは日本としてはなかなか難しい、という指摘であった。

#### 長谷川 栄一

図們江地域開発以外にも日本の政府あるいは民間の関心を向けてほしいという要請はたくさんあり、図們江開発について何をぼんやりしているのだという見方だけでは必ずしも十分ではないと思う。世界には有望な可能性を秘めたプロジェクトが数多くあるだろう。その中で通産省は民間の声、民間の役割を十分踏まえた上でいかなる支援ができるかを決定する。民間の方の意見を聞いてみると、他のライバル地域開発への関心の方が具体的でかつ熟しているということである。

#### キム・クァンリム

図們江プロジェクトに対し、日本側は基本的には民間が決断すべきこととしており、今後慎重に計画を見守るという立場である。しかし、そういった立場からある時期に突然、積極的立場に転じる例もある。この会議の、この会場の、この熱気と雰囲気を一歩を前進させるための何らかの措置、努力について日本の政府レベルでももう少し真

剣に悩んでほしい。

#### 森泉 達士

個人的には（北東アジア開発に対して）非常にやる気になっている。私が預かってきた模範解答では「図們江地域開発の詳細は今のところ固まっていないため」とあるがこれはほとんどない。図們江地域開発の詳細は相当なところまで固まってきている。少なくとも各地域の行政および企業の責任者、中央政府部門においてはそれぞれの参加者が大変な真剣さで詳細な説明を行った。それぞれの地域および国の情勢は異なるという厳然たる事実はあるものの、この図們江地域開発において共通の良い雰囲気は盛り上がっている。この熱気を持ち帰り、報告するつもりである。しかし、その一方で、成功しつつある他地域のマルチのプログラムに比べると成熟していない部分も相当ある。

#### 信國 眞載（ERINA調査研究部長）

日本政府から見えているお二方に2点質問させていただく。第1点、北東アジア経済開発と日本の安全保障との関係について日本の政府の中に正確な認識ができていないのではないかという懸念を持っているが、いかがだろうか。第2点、図們江開発はまだ他の地域の開発プロジェクトと比べると未熟である、ないしは競争力がないという発言があったが、公的な機関の役割というのは完成すれば競争力があるところに、未完の状態をいくらかなりとも近づけていくことにあるのではないだろうか。したがって、民間の動きを待つ、十分な競争力が出てくるまで待つというのは公的な機関の本来のあり方とは私には思えない。

#### 森泉 達士

私は日本国際問題研究所のロシア研究センター（民間の研究所）で、北東アジアにおける安全保障フォーラムの開催に関わった経験がある。このフォーラムの特徴は、現役の軍部の責任者、参謀本部、国防省、あるいはそのOB、リサーチャーなどを含め、非常に真剣なレベルで北東アジア安全保障問題の意見交換を行ったことである。いかに日本政府の責任者が本件について真剣に対処しているかを感じてきた。また、最近、サンクトペテルブルグにおいて、軍民転換プロジェクトの一環として我々のロシアへの経済支援2億ドルの融資の一部をさき、かつての軍需企業で電子レンジを作るプラントが設立された。このように安全保障の実体面の認識および実施面でも懸命の努力を払っているのである。

#### 長谷川 栄一

民間だけではリスクが大きすぎるようなケースあるいは熱意が十分集まらないようなケースを政府がむしろ補ってその役割を果たすべきだということについては、一般論と

しては全くその通りであり、何の反対もない。だからこそ政府が存在するのだと思う。しかし、この地域について考えると、現在、北朝鮮と日本との間に国交はなく、国交のない国とは経済協力ができない。図們江地域には北朝鮮だけではなく中国やロシアも含まれるが、そこにはそれぞれの協力先の国の政府の考え方を基本的には尊重するという要請主義の原則がある。中央政府が図們江地域プロジェクトの優先度を高めるべきだとすれば協力が可能である。中国との関係では、昨年末に合意された第4次円借款の計画に沿って支援をしている。地域がそれぞれの特色を活かして開発を進めることは大変望ましいことだが、中央政府と地域との政策あるいは進め方についての意見が必ずしも一致しないというジレンマがある。結局ある意味では、限られた量の資金、人材、広くはリソースを特定地域と他地域の間で奪い合うということが起こる。その場合に協力先の国内のことであるから日本がこのプロジェクトより他のプロジェクトの方を優先するということは言い難い。

また、91年にソ連邦が新しい体制に変わりロシア連邦ができたときに、当時の日本政府はいろいろと政治的制約がある中で軍民転換を少しでも促すために基金を作る等の協力をしたと思う。そしてロシア政府はもちろん、アメリカおよびヨーロッパの政府と相談した上でその使い方について合意をしたというふうに承知している。軍民転換に熱意がなかったというよりは、できる範囲でやったというのがむしろフェアな評価であると思う。

#### 竹内 克之（大連工業団地投資(株)代表取締役専務）

日本国内の産業界で北東アジア経済圏の話が大きくなる原因は、かつての日本の開発の進め方にもあると思う。多くの企業は東京、大阪、それから太平洋沿岸を中心に活動し、日本海沿岸地域に大きい企業は少ない。最近、全国総合開発計画では日本海沿岸の経済に着目して計画が進められるようであり、こういった中で北東アジアへ関心を向けていく努力が必要なのではないだろうか。また、環日本海の経済圏を進めていくときには、そこにどんなマーケットがあるのか、何が一番得意なのかを中心に、プロジェクトを進めていけるかどうかを話し合うことも大きなテーマであると思う。ただ、まだまだこの地域に対する日本の産業界の認識は低い感じがする。図們江開発のためには、ADBのメコン川流域開発の経験、また韓国政府の支援も非常に重要な役割を持つと思う。

#### 張 雲方（中国国务院發展研究中心副局長）

北東アジアの開発については新しい段階に入ってきている。そこで、パネリストの方全員にお聞きしたい。一言で結構である。図們江開発の突破口は何であろうか。そして

北東アジア経済開発の突破口はどこに求めるべきであろうか。また、北東アジア開発については現在資金の問題に直面しているが、これはどのように解決すべきであろうか。

頼 尚龍

パネリスト全員にお答えしていただく時間が無く残念で

ある。私は突破口は人の考え方、姿勢であると思っている。我々がともに友人として協力するということだと思う。ここに6カ国が集まっているが、数年前であったらこのようなことは不可能であっただろう。突破口はここに集った人々の決意にかかっていると思う。

### 【ERINAコメント】

総括セッションでは国際機関および北東アジア6カ国の代表がすべて揃い、討論が行われた。関係6カ国が同じステージ上で討論したことの意義は大きかった。ここでは各パネリストから「北東アジア経済協力への方針と具体策」について報告が行われ、資金問題や日本政府の北東アジア開発への関わり方などを巡り議論が交わされた。

実現に向け動きはじめた北東アジア開発が、現在、直面しているのは開発のための資金調達の問題である。どこから資金を調達してくるかという点で注目されたのは国際機関であるADBと日本政府であった。これについて、ADBのヒースウィック氏は「メンバー国の部分についての融資を通じて図們江開発および北東アジア開発を支援していく」との積極的な支持を表明した。しかし、日本の通産省および外務省の関係者は「投資環境が整っていない」「他地域のプロジェクトからの要請もある」という慎重な姿勢を貫いた。資金問題に限らず、北東アジア地域開発に対しても、各国代表がこの地域の開発を支援、実践していきたいとの強い意欲を示した一方で日本政府の消極的な態度は変わらなかった。会場からも「日本の図們江地域開発および北東アジア開発に対する熱意が低い」「日本はもっと真剣に取り組んでほしい」「民間企業を引っ張るのが公的機関の役割である」などの日本政府の消極的立場に対する批判が数多く寄せられた。各国と日本、また日本の中でも地方と中央、民間と官庁の北東アジア開発に対する取り組み姿勢、熱意のギャップが浮き彫りになり、その温度差が鮮明に印象づけられた結果となった。しかし、その中で外務省の森泉氏からは「個人的には（北東アジア開発に対して）非常にやる気になっている。この熱気を持ち帰り、報告する」との心強い発言もあり、今回の会議が図們江地域開発や北東アジア地域開発に関する政府の理解と認識を深める場となった。今後とも日本政府の積極的な関わりを得るよう努力する必要がある。

また、資金の受入側の課題も明確になった。公的援助を受けるためには「公式な要請に対してのみ援助できる(ADB)」「協力先の中央政府にプロジェクトを選定する権利がある(日本外務省)」など、まずその国の中でそのプロジェクトの優先順位を高める必要があることが指摘された。投資環境を整えることはもちろん、国内でもそれが重要なプロジェクトであるとの認識を深めていくような努力も必要であろう。

セッションの最後に張氏から「図們江開発の突破口は何か、北東アジア開発の突破口はどこに求めるべきか」という質問があった。各パネリストが何を突破口と考え北東アジア開発に取り組んでいるのか、また具体的に何から始めようとしているのかは非常に興味深かっただけに、応答の時間が無かった事は残念である。これは次回に取り上げるべき重要なテーマである。

今回の会議では、視野が図們江開発から、黒河(中国)ーブラゴベシエンスク(ロシア)や綏芬河河川港開発へと広がりを見せてきたことも、収穫の1つであった。ERINA自主研究の1つでもある、北東アジア開発構想へと関心が動き出したことは、当研究所の使命遂行に大きな支援となる。

(R R)

# 新潟・北東アジア経済会議'96の狙いと成果

ERINA主任研究員 辻 久子

図們江流域開発に代表される北東アジアの開発が実現に向けて動き出した今、各国関係者が一堂に会する国際会議に期待されるのは、抽象的意義論やべき論ではなく、実践に繋がる情報交換であり、実効ある具体策を検討する為の実質的討議である。従って今回の会議の主催者側の狙いは、各国各界の関係者が具体策について本音で意見をぶつけ合うステージを用意する事であった。実現の為に、出来るだけ政策当事者及び開発の現場に近い立場におられる方をお招きし、パネリストとして発言をお願いした。又、地方主導で進められて来たこの地域の開発論議の視点を広げ、実効あるものにする為に、各国の中央政府や経済人にも発言をお願いした。その結果、具体的な開発論議が活発に行われ、今後の課題が明らかになり、活動に関する示唆が得られた。当初の会議の狙いはかなりの成果を上げたと思う。更に今回は、北東アジアの主要メンバーである朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）政府代表団の参加を得、すべてのメンバーが揃ったという意義も大きかった。以下幾つかの成果と課題について述べる。

北東アジア開発の第一の課題は民間投資を活性化することである。具体的には、日本や韓国からの企業投資を、中国東北部、ロシア極東、北朝鮮、モンゴルに誘致する事である。残念ながら、中国の朝鮮族が多い地域に対する韓国資本の投資、及び日本企業の大連進出以外ははかばかしくない。そこで今回は、投資する側とされる側の双方を同じステージに招き討議してもらった。今の北東アジアが投資対象国として魅力に乏しいのは何故か、どうすれば改善されるのかという点について、投資する側からされる側に対し、示唆に富むコメントが聞かれたのは収穫だった。今回投資受け入れ側に対して出されたシグナルは、単にインフラを整備して経済特区を作れば投資はやって来る、というような単純なものではないということだ。投資する側はリスクに敏感で、マクロ経済の安定、政権の安定、政策の一貫性、契約の遵守、投資保証等を不可欠と考えている。北朝鮮が政経分離で投資を、と訴えたが、国交もなく、過去の累積債務未払い問題が解決していない状況で、日本の一般投資家にアピール出来たとは思えない。今や資本は世界中で引っ張りだこのだ。韓国のリ・ユンホ氏が述べられたように、あらゆる面でWORLD COMPETITIVEな水準

の投資環境を準備して売り込まないと企業は投資してくれない。ナホトカ経済特区のライバルは羅津や琿春だけでなく、インドやベトナムであるとのグローバルな競争認識が必要だ。

開発プロジェクトを実現する為に不可欠なのは中央政府と地方の確固とした連携であることは広く知られている。図們江流域開発に代表される北東アジアの開発プロジェクトが地方主導で提唱されてきた経緯から、開発資金調達のためにも地方政府に対する中央政府の支持は非常に重要である。そこで今回は、ロシア、中国、日本の中央政府代表を特にお招きし討議の機会を設けた。会議を通して、地方と中央との連携に改善の余地があることが認識されたのは成果だった。例えば、ロシアにおいて外資優遇政策や経済特区が実効性を持つには、中央で特区の制度化をする必要があるし、中国で日本からの公的援助を受けるには、そのプロジェクトが中央政府の資金配分リストの上位にランクされなければならないといったような事が指摘された。又、日本政府の北東アジア開発に対する消極的な態度に対して各国から批判の声が寄せられた。今後は先ず日本で中央の認識を変えて行くような努力が必要だろう。今回の討議が各国で国内の認識ギャップを埋める為の啓蒙と連携強化への行動に結びついてくれるよう期待したい。

もう一つ気がかりな問題は、日本の日本海沿岸の経済基盤の弱さと、国内の環日本海圏との連携の乏しさである。昨年中国吉林省から北朝鮮の羅津及び清津経由で新潟や釜山への航路が開通し、北東アジア開発の第一歩と喝采を浴びている。しかしながら、現実にはこの航路も積み荷、特に日本からの帰り荷集めに苦勞している状態で、ここに新たにザルビノ航路が参入するのに備えて、日本側の受け皿作りや輸送体系の再点検も必要となろう。もし折角オープンした日本海航路が採算割れで撤退というような事になれば、ようやく盛り上がってきた開発への気運に水を差す事になりかねない。これも日本海沿岸の経済基盤の弱さに帰する。中国側の報告によると、中国東北三省から日本への貨物のうち、日本海沿岸の港湾へ輸送される貨物は全体の1%にも満たないと言う。今回の会議では、今後中国の経済成長とともに大連経由の輸送路がバンクし、図們江沿岸の港湾が中国からの貨物で溢れるとの経済予測も提示

されたが、対日貿易の積み荷の大部分が太平洋沿岸向けという現状が変わらない限り、新潟を始めとする日本海沿岸の港湾が中国からの貨物で活性化するという期待も見果てぬ夢に終わりがねない。今本当に新潟に必要な事は、国内の物流インフラを整備して、長野、群馬、福島等の背後圏との協力関係を拡大すると共に、広く世界から企業を誘致し、県内の経済基盤を強化する事である。

三日間の真摯なる討議で、夢ばかりでなく問題を多く摘

出したことが、今後の発展の為の成果であったと思う。このような実質的討議が継続して行われ、開発に向けて更に建設的な貢献が出来ることを願う。総括セッションの最後に、中国の張雲方氏が提起された質問状、「(図們江開発プロジェクトは未熟であるというなら) それでは、北東アジア開発の為の突破口は何なのか?」(What is the possible breakthrough for the development of Northeast Asia?), は興味ある宿題として残った。

---

## *Objectives and Achievements of the Northeast Asia Economic Conference in Niigata '96*

Hisako Tsuji

Senior Researcher ERINA

(英文訳)

The development of Northeast Asia, with the Tumen River Area Development as one of its main projects, has entered the implementation stage. International conferences are expected to be an opportunity to exchange practical information and discuss effective concrete plans, rather than an occasion to present merely ideas and vague visions. Thus, from the organizers' point of view the goal for holding the conference was to provide an opportunity for individuals from the countries concerned to discuss practical plans for the development together with their actual intentions. In order to achieve this goal, people involved in policy-making or the actual development were invited to speak as panelists. To broaden the views of the regional development which so far have been led by local districts, and to ensure the discussions would be effective, officials of central governments from the countries concerned and individuals from the economic world were also invited. As a result, discussions concerning concrete plans for the development were energetic, future issues were made clear, and the discussions led to suggestions for activities. I feel that the objectives of the conference were successfully achieved. In addition, we had a delegation of officials from the Democratic People's Republic of Korea (DPRK), and it was significant that all countries in Northeast Asia had representatives attending the conference. Some accomplishments of the conference and future issues are as follows:

One of the most important tasks of the development of Northeast Asia is to activate private investment from foreign countries, i.e. to

induce corporate investment by Japan or the Republic of Korea (ROK) in the northeastern regions of China, the Russian Far East, the DPRK and Mongolia. Unfortunately, investment has not been very active in these areas except investment in the areas where many Koreans reside in China by ROK enterprises, and investment in Dalian by Japanese enterprises. Both investors and recipients participated in a discussion. Why Northeast Asia is not attractive to invest in and how disadvantages can be improved were presented by the investors' side. It was beneficial that there were some suggestions made. A warning sent to the recipients was that investment would not be made just because infrastructure has been implemented and a special economic zone is established. Investors are sensitive to risks, and they feel that the stability of the macroeconomy and political situation, consistency of policy, adhering to contracts, investment security, etc. are necessary. The DPRK requested for investment to be separated from the political situation. However, it cannot be said that this attempt was successful in appealing to Japanese investors under the circumstances where there are no diplomatic relations between the DPRK and Japan and the problem of cumulative debts still exists. Presently, investment is sought after all over the world. As Mr. Lee Youn-Ho of the ROK pointed out, enterprises would not invest if recipients do not offer a world competitive investment environment. Recognition of global competitiveness is necessary for the Nakhodka Free Economic Zone. Their rival is not only



Hunchun but also India and Vietnam

It is well known that stable close cooperation between central governments and at the local level is necessary to actualize development projects. From the circumstances of the development projects in Northeast Asia, such as the Tumen River Area Development as the main project, which have been led by local districts, it is clear that support from central governments towards local governments is important in order to raise funds. Thus, we invited central government representatives from Russia, China and Japan to have the opportunity to engage in discussion. One of the achievements of the conference was recognizing that there is room for improvement in the cooperation between central and local governments. For example, in Russia, it is necessary at the central government level to systematize special economic zones for making the policies of preferential treatment for foreign investment or special economic zones effective. In China, it is essential to be ranked high on the central government's list of capital distribution in order to receive official aid from Japan. The Japanese government was also criticized by other countries for its negative attitude towards the development of Northeast Asia; it is imperative to approach the Japanese government to change their perceptions. It is hoped that the discussions of the conference were effective in filling the gap between the central and local governments of each country and this will lead to actions for strengthening cooperation.

Another difficult problem is the weak economic foundation of the west coast of Japan and inadequate links to it. Considerable progress was made in the first step towards the development of Northeast Asia when the sea routes between Jilin Province in China and Niigata and Pusan via Rajin or Chongjin in the DPRK were opened last year. However, in reality, it has not been easy to have sufficient freight,

particularly from Japan. It is necessary in preparation for the new Zarubino route to prepare the Japan side or reexamine the transportation network. If these Japan Sea routes have to be closed because of being unprofitable, it could be detrimental to the recent trend of expanding the development of Northeast Asia. This is due to the weak economic foundation of the Japan Sea coast of Japan. According to a report by China, less than 1% of all freight from the three northeastern provinces of China to Japan is transported to ports along the Japan Sea side. At the conference, economic predictions illustrated that commodity flows through Dalian would overflow due to the economic development of China. However, it might be just a dream that the ports on the Japan Sea side such as Niigata would be activated by freight from China as long as the current situation where most freight is sent to the Pacific Ocean side is not changed. The most essential condition for Niigata is the implementation of domestic transportation infrastructure and expanding relationships with the hinterland, such as Nagano, Gunma and Fukushima. Presently, it is necessary to strengthen the economic foundation in the prefecture by inviting foreign investment from all over the world.

As a result of the meaningful discussions held during the three days of the conference, it can be said that the conference brought out not only dreams but also many problems for future development. I hope that similar realistic discussions will be held and contribute constructively to further development. The question "what is the possible breakthrough for the development of Northeast Asia (if the Tumen River Area Development Programme is immature)" which was made by Mr. Zhang Yun Fang at the end of the summarizing session remains an interesting assignment.



# 豆満江経済開発地域の投資環境に関する評価

LG経済研究院 代表理事 リ・ユンホ  
(邦訳 ERINA)

(はじめに)

豆満江地域開発計画(以下、TRADP)は、1995年12月6日にニューヨークで行われた第6回豆満江開発計画委員会(以下、PMC)を期に、計画段階から第2段階へと進んだ。「豆満江経済開発地域および北東アジアの開発のための諮問委員会(以下、諮問委員会)」と「豆満江地域開発調整委員会(以下、調整委員会)」を含む政府間機関の設立は、この地域内の経済協力の中心となる組織の設立として、開発計画の更なる推進力となった。この進展は、地理的な優位性や利用可能な資源にもかかわらず未だにアクセスが難しくなっているこの地域に興味を持つ投資家に対して、新たな信用を与えることになるであろう。

しかしながら、TRADPは新たな機会の創設と同時に挑戦としても提唱されている。ここ数年見られる世界経済情勢の変化が、TRADPが直面している問題にさらに加わった。新しく設立された世界貿易機構(WTO)に支持される、欧州連合(EU)や北米自由貿易地域(NAFTA)に見られるような、現在ある市場を統合強化しようという地域的な試みの方向での世界経済の国際化が進む中で、多国籍企業は常に新たな市場や生産拠点<sup>1)</sup>を求めている。海外投資を誘致する競争は、ビジネスによりよい地域を探している世界的な投資家に集中する。

つまり、政治やイデオロギーから経済開発への優先順位の移動は、インドや中国と同様に中南米や中東でも起こっていることは間違いない。これらの民族国家は、経済開発の触媒としての海外からの投資を取り込もうと大きな努力をしている。最良の投資環境を造り上げることは必要不可欠であり、豆満江地域での試みの初期段階にも同様にあてはまる。

TRADPはこれまで、国際的な投資家のための具体的な約束ではなく、将来の経済の中心地としての抽象的な考えに局限されていた。北東アジアや太平洋市場の玄関口としての、また豊富な資源と教育された労働力を持つ経済の中心地としての豆満江は、今後具体化されるであろう。

TRADPは、海外投資による経済発展について同じ様な訴えや情熱を持つベトナムやインド、中南米の国々との高まりつつある競争に直面している。世界に対する開放に伴い、これらの地域に対する興味は増加傾向にあるが、国際的投資家に対するTRADPの知名度は低い。もはや話し合

いの場を離れ、現実の国際競争に向かわねばならない時に到達しているである。

豆満江の投資環境分析は、世界的な開発競争に参加しようとしているTRADPに指針を示すことになるであろう。投資環境分析の要素には市場環境、危険因子や経済実態の将来的な可能性を含む社会経済的な面から見た制度および生産環境が含まれる。

## 1. 豆満江地域の投資環境

### 1. 分析

#### (1) 社会経済的環境

理想的には、TRADPは豆満江地域の3カ国それぞれの経済開発のための努力ということに収斂される。これら3カ国は、北朝鮮は羅津・先鋒、中国には琿春、ロシアにはナホトカというそれぞれ独自の経済特区を持つ。「調和的発展」としてのTRADPの特徴は、国家としてのアイデンティティは残したまま、独立した経済特区の協力を必要とする点である。

TRADPの社会経済的環境には豆満江流域の国々の政治的、社会的そして経済的な条件とともに、これら経済特区の関係が関与している。

既に高度成長を始めている中国は例外として、北朝鮮とロシアは未だ変化の過渡期であり、経済的には中国よりも相当に悪い状況である。このような経済状態は、集中的な経済開発のために選ばれた孤立した地域である経済特区の将来的な展望をも危うくする。特区の成否は政策や政治的安定に依存するところが大きいのである。

ロシアでは、中央政府と地方政府の間に続いている摩擦が、成長の可能性を秘めたオプションとしての経済特区の地位をなし崩しにする。ロシアはザルビノ等の新しい港湾建築をするなど、積極的に参加しているように見えるが、法律や組織の頻繁な変更によって、投資家からの信用は減少している。1993年には外国企業に対する優遇措置を廃止しており、これはロシア国内への海外投資には更なる退歩である。極東ロシアは、外国企業を援助する措置を整えたり新しい経済特区を設置するなど、より融通がきいている。しかし、海外投資を惹き付けることは、連邦政府レベルの経済状態が好転するまで期待できない。

北朝鮮は、政治情勢や経済政策に関して注目を集めている。国際的な商業取引の世界に対する解放性を誇示する羅津・先鋒自由経済貿易地帯によって、韓国を含む海外投資家の間では目立った存在となっている。しかし、国内的な問題と同時に、投資相手国としての低い評価に苦しんでいる。

世界経済に参入しようとする北朝鮮の努力に対して、海外投資を阻むような障害が数多くある。北朝鮮で生産された品物の輸入を禁止するアメリカの「敵国との貿易に関する条例」により、両者間に貿易関係はない。発展途上国の輸出に対して低い関税を適用する一般的な優遇措置(GSP)が適用されないのである。また、北朝鮮はWTOのメンバーではないので、最恵国待遇を受けられない。条約という形での投資保障がないので、韓国企業の投資も難しい。

前回のPMCは、豆満江を取り巻く地域にとっては決定的な進展であった。公的機関が意見の相違をとりまとめて、TRADPの今後の活動を提唱した。しかしながら、調整委員会と諮問委員会の運営をめぐる、また資金調達やプロジェクトの優先順位をめぐる今後起こりうる多くの問題は、解決されないままである。

## (2) 市場に関する環境

輸出能力は、国内外の需要を含む市場環境を考える場合主要な問題となろう。TRADPに関連する経済特区は全て輸出型である。

欧州と環太平洋の交差点という地理的条件のため、TRADPの潜在的な輸出市場は非常に大きいといえよう。このことはTRADPの成功に大きく寄与するであろう。しかし、欠点はこの地域のインフラの欠如である。北朝鮮の国際政治の場での独特の立場は別のマイナス面でもある。

国内市場環境の見直しには、長所と短所が入り交じっている。中国東北三省、極東ロシア、北朝鮮をカバーする市場の絶対的な大きさは、ベトナムの2倍、そしてインドの70%に当たるあわせて1億3千万の人口とともに、決して小さくはない。

だが、潜在需要がかなり大きい購買力に支援されない限り、国内市場を標的とする投資は低いままとなろう。中国の東北三省のみがこの地域で明確な成長の兆候を示しているにすぎない。

豆満江地域の市場環境が投資家の間でより高い評価を受ける前には、インフラ整備や輸出見込みが改善されなければならない。

## (3) 制度的な環境

制度的な環境は、投資規定、税法、外国為替及び貿易に関する法律に表される、海外投資に対するその国の姿勢を

示す。TRADPが豆満江経済地域の共同開発から国内の経済特区に変化してきて以来、中国と北朝鮮は、制度的な環境の点ではロシアよりはるかに大きい進展を見せている。

最も積極的に法的環境の改善を追求していた北朝鮮は、税金の面では中国やベトナムなどの他の東南アジアの国々に比べてより寛大である。外国取引保険に関する法律が昨年発効し、海外投資制度が完成した。しかし、必要が増せば形が整えられると思われる特定の分野では、中国やベトナムに遅れをとっている。例えば、未だに厳しい外国為替規制があり、海外投資家にとっては大きい障壁となっている。1994年に中国が外国企業の外国為替取引規制を廃止し通貨の為替レートを統一したような、多くの追随すべき例がある。

この地域の制度的な環境で最も弱いのは、国内産業の保護という理由で1993年に中央政府が地方政府に優遇措置を廃止させたロシアであろう。

## (4) 生産環境

経済事業の効率と競争を決定するインフラの未整備は主な障害であり、TRADPにとって最も緊急に解決すべき課題である。これは、経済発展がインフラの未整備によってしばしば阻害される中国やベトナムを含むアジアの発展途上国が直面している、共通の問題として残っている。

300億ドルと予想されるTRADP実現のためのインフラ建設に必要とされる総投資の突破口となるような兆候は、これまで何も見られない。北朝鮮の羅津・先鋒の開発は、通信インフラを除いても45億ドルを超えることが予想される。

豆満江地域の国々は、インフラ建設の資金を国内で調達するのは無理であろう。政府間組織は世界銀行やアジア開発銀行からは融資を受ける認定を受けられないであろう。唯一中国だけがアジア開発銀行のメンバーとして国際融資を受けることができる。国連開発計画(UNDP)が地域のインフラ開発の資金を調達するとはあまり考えられない。

韓国と日本は資金を提供する能力はあるが、現在の政治的状況がそういった動きを難しくしている。従って、この地域の産業構造を改善するための資金を見つける問題は、経済的な問題だけには限定されないのである。

インフラ整備に次ぐ最も重要な要素は労働力であり、TRADPは最も魅力的な労働力を提供している。北朝鮮は、一時的に生産拠点を北に移した韓国企業によって既に評価されている質の高い労働力をもっている。欠点は、北朝鮮で外国企業が現地労働力を調達するときの規制であろう。しかし、政府による労働力供給規制は、確固とした労使関係という面では有利でもある。中国の労働力資源は大きく、

ロシアでは高い技術も提供できる。

#### (5) その他

金融環境は投資の方向を定めるための有益な指針ではあるが、多くの発展途上国が直面している現実には、TRADPの投資環境に関する議論の中では、不適切なものである。

## 2. 総合評価

第6回PMCの進展にも関わらず、豆満江地域3カ国への投資の見通しは不明瞭である。それぞれのセクターでは比較的優位な点を持つ社会経済的環境に欠点があり、十分な誘因を欠いている。

経済改革の開始以来続いているロシアの混乱は、恵まれた天然資源、教育を受けた労働力、そして進んだ技術を結びつけて経済的成果を上げることが難しくしている。地方政府と中央政府は、初期の例としてのナホトカ経済特区に関して協調した政策をとっていない。

北朝鮮の羅津・先鋒の開発は、外貨や輸出市場の獲得を非常に難しくしている不安定な国際関係によって労働力や地理的条件の優位性が低くなり、立ち往生している。

中国の琿春経済特区は経済成長が国内に広がるに従って、よりより概観を見せている。この発展を維持できるかどうかは、中国に太平洋へのアクセスを提供するロシアと北朝鮮間の地域の開発によって決まるであろう。中国中央政府によってTRADPに与えられた重要性は、国際金融機関に提出するプロジェクトのリストからTRADPを除いたことに反映されているように、期待ほど大きくはない。

TRADPの概観は、他の発展途上の市場と比較すると、その成果にも関わらず、長所よりも短所を示していると言えよう<sup>2)</sup>。

## II. 提案

TRADPは政府間での協議が始まってから5年目に入った。経済的潜在力が現実的な重要性を帯びるまでにはかなりの時間を要するので、現在の遅々とした海外投資のペースも、TRADPの潜在力を低下させるものではない。核兵器に関する北朝鮮の意向についての危機を含むこの地域の政治的緊張によって引き起こされたこの遅れは、TRADPにとっては一時的なものであることが示されている。

中国とベトナムの経験は、頭角を現しつつある市場に対する海外の興味は、初期の段階では小さくなる傾向にあることを示している<sup>3)</sup>。中国は、開放政策を打ち出してからのこの12年間に、海外投資の大きなうねりを見てきた<sup>4)</sup>。ベトナムは、経済転換の開始から5年後までははっきりしない状態であった。

過去によってTRADPの将来を過小評価する理由はない。参加国の協調による努力が、TRADPの更なる発展に必要となるであろう。最近の政府間機関の設立は、秒読み体制に入ったことの指標でしかない。

### 1. 政治的推進力

TRADPやその中の経済特区が直面している問題は、本来国際的なものであり、各国政府は政治的、社会的、そして経済的背景について最大限に努力することが求められる。

ロシアでは、経済特区政策の変更は、中央政府がイニシアチブを取らなければ可能にはならないであろう。このことが経済特区の法的立場を確立し、海外投資への道を開くであろう。

北朝鮮は、期待と独自の危険との両方を持つ特殊なケースである。羅津・先鋒を発展させようという北朝鮮の意志が希望の光を灯しているのに、国際関係の状態が、海外投資家の主要な世界的市場への参入や国際金融機関からの貸出を阻んでいる。新しい原子炉に関してゆっくりとした進展を見せている、アメリカを含む外の世界との関係改善を阻害する障壁を取り除く過程は長期に渡るであろう。

南北韓(南北朝鮮)の経済交流の増大は、この過程の進展を促すかもしれないが、同時に南北韓の会話や政治的緊張の緩和にもよる。中国は、国際金融へのアクセスやこれまでの経済開発の経験により、TRADPの推進力となる潜在力を持っている。しかし、北朝鮮がTRADPへの参加に消極的なので、見込みは小さい。メンバー国はそれぞれ自国の利益に心を奪われており、TRADPは後になっているというのが公平な判断であろう。中国も例外ではない。しかしながら、中国は主導権を取ることができ、それがTRADPが必要としている後押しなのである。

### 2. 国際協力

豆満江の三角地帯は同程度の繁栄が調和している経済特区の「ゴールデン・トライアングル」としてとらえられている。しかし現実には、琿春、羅津・先鋒、ナホトカあるいは他の経済特区の間の競争関係によって、この三角地帯の釣り合いのとれた発展は難しいものとなるだろう。

これらの経済特区の競争傾向と、利益の衝突や投資の重複を避けるために必要な協力との間で妥協点を見つけなければならないだろう。

TRADPの多国籍的な性格は、参加国間の協力的雰囲気醸成を難しくするだろう。しかしながら、海外投資家にTRADPの成功を確信させ、この地域全体の競争力を高め

るためにこういった協力が示されねばならない。

協力の焦点は、地域レベルでインフラ開発を継続することにある。新たに組織された調整委員会と諮問委員会はこの責務を負うものと予測される。

TRADPの資金調達是最も差し迫った問題として残っている。一つの実際的な解決方法は、TRADP内のプロジェクトに対する国際的な融資が規制された現状では、韓国や日本からの援助であろう。しかし、この2カ国が経済的な主力としてTRADPに加わる前に、この地域をとりまく政治情勢がまず解決されなければならない。韓半島（朝鮮半島）内での関係改善も、この地域内での政治的安定についての国際的不安をやわらげるために必要である。北方領土をめぐる外交紛争の解決も、日本がTRADPの積極的なパートナーとなるための道筋となろう。

### 3. 競争力の優位性の開発

TRADPに関連した産業政策が、海外投資家にとって魅力的であると同時に経済特区の信用を高めるためには、ある程度洗練されたものでなければならぬ。

現在一般的な見方は、豆満江地域の投資環境は、海外投資家に訴えかける東南アジアや中国のような魅力に欠けているというものである。投資を誘致するには独自の競争力の優位性が必要である。さもなくば、投資は他の競合している地域へと向かうだろう。

重要な問題は、政策決定者が短所を長所に置き換えることができるかどうかであろう。他の地域には見られないような独自の優位性を作り出して、どの地域よりも良い投資環境を協力して作らなければならない。潜在的投資家は、ある程度の利益が予測できる場合のみ、プロジェクトに対して投資を進める傾向がある。

例えば、賃金、信頼度、そして技術の点からいうと北朝鮮の労働力は非常に大きな利点である。労働者の訓練や安定した安価な労働力の供給などの組織的な支援を通じて、投資を引きつけるための十分な努力をするならば、競争面での優位性を保つことができるだろう。同時に、世界的な観光の需要増大を受けて、観光資源の開発が明るい見通しを持つことは明白である。

ロシアの場合は、海外投資家に対する一つのパッケージとして、ハイテクや高品質の労働力、天然資源を市場に出すことができよう。中国の琿春経済合作区は、原油や木材を含む資源を十分に活用できれば、他の地域に対する競争力の基礎とすることができるだろう。

インフラの欠点を補うには、豆満江地域に関わる国々が税金や賃貸料の一層の規制緩和を考えるべきである。独自

の投資環境の構築を目指す政策は、地域内の競合する経済特区間の調和を目指すTRADPの原則にも沿うものである。

### 4. その他の提案

TRADPの投資環境には、この地域のソフトを考慮に入れるべきである。ハードにはインフラや他の物質的な側面が含まれるが、行政の質、情報公開、適当な職業訓練等のソフト面での資源が同じように重要である。この地域のインフラは期待以下であるので、ソフト面の改善が重要な補完的要素となる。

### 行政サービス

発展途上国への投資を消極的にする難しい問題の一つは、行政サービスの欠如である。許可を得るために必要なやっかいな行政上の手続きが、投資家をますます消極的にする。ロシアでは、流入投資の法的保護がまだ不十分のままである。北朝鮮は、海外投資誘致のための法律を作る努力を示したが、国際的なレベルにはまだまだ及ばない。中国は、許可を得るためには投資家が必ず踏まなければならない複雑で時間の掛かる手続きを未だに残している。行政上の規制は必要ではあるが、協力活動の妨げとなるものであってはならない。

十分な行政規則の欠落は、腐敗を生み出す傾向がある。また、もし規則が透明性を欠けば、投資家は腐敗に付随するコストを負担せざるを得ないだろう。

投資誘致のためには、行政サービスの近代化に加えて、専門職を持つ人材が確保されなければならない。この点で、政府は外国の商文化の知識を持ち、将来の外国のパートナーの需要に応えられるような高度な専門家を育成しなければならない。

TRADPは関係参加国による行政協力を確立すべきである。国境通過地点、税関そして交通の点では、TRADPは国際的ビジネス活動をする準備はできていない。豆満江地域の3カ国はまず、国境通過や税関の複雑な必要手続きを簡素化し、効率的な路線を構築すべきである。

投資家が最も欲することは、よりよい行政サービスであると同時に、行政規則適用の透明性と一貫性であるに違いない。この需要を満たすためには、外資の誘致に熱心になっているTRADPは、参加国間の協力を促し、基礎的な部分の改善を目指す、一貫性があり効果的な政策を採用することによって、競争力を維持していけるような場所に力を注ぐべきである。

## 情報

情報の持つ力は決して過小評価してはいけない。まもなく国際投資家間の知名度を上げる投資ガイドが作成されるだろう。

政治、経済、そして社会を総合的に含む、投資決定に関連する包括的なデータベースも構築されるであろう。

正確なデータの収集と配布は、TRADPの将来的な成功に必要な不可欠の役割を果たすであろう<sup>1)</sup>。そのためには、情報に対する需要を扱う広報活動組織が必要となってくる。

## Ⅲ. 結論

TRADPは、地域内の全ての国に恩恵をもたらす潜在力を有している。政治的対立によって分断されていたこの地域の協力時代の幕開けとなる。各国は、過去の負の責務を取り除き、共通の繁栄を目指して共に力を合わせていくための、この新しい枠組みを受け入れるだろう。

TRADPの最重要課題は、社会経済的環境を改善するための変化を引き起こすことである。好機が存在し、それを安定した環境の下で利用できるということが、投資家に対する信用を与える。

投資家は変化を求めている。そして、変化の種は豆満江地域に既に蒔かれた。今、この変化を育てるときである。

1) 1994年にはおよそ600億ドルの国外流出のあったアメリカ合衆国は、主要な投資者である。中でも、中国やアジアに対する海外直接投資が大きく伸びた。日本の海外投資は180億ドルに達している。対中およびその他の対アジア投資額が、初めて対欧投資額を追い抜いた。結果として、1994年には再び発展途上の国々が直接投資の増分を引きつけたことになる。アジアの発展途上国への資金流入は1,046億ドルを記録した。高収入のアジア諸国（韓国、台湾、シンガポール）による同地域の低収入諸国への投資は、引き続き伸びている。アジアにおける総海外投資額は、600億ドルに昇った。そのうちアジアからの投資総額は300億ドルであった。中南米における海外直接投資は、昨年激増してはいるものの対アジアの額をはるかに下回っている。ほとんどの中南米における海外直接投資は新たに民営化された公営企業の株式購入を反映しているものであり、全く新しい投資ではない。

〈表1〉海外直接投資の全体的な傾向 (Table 1) The Overall Trend of Foreign Direct Investment

(単位：10億ドル Unit: US\$ bil.)

		1976-80	1981-85	1986-90	1991	1992	1993	1994(注1) (Note 1)
総流出額	Total outflows	39.7	43.2	167.7	187.1	179.4	199.0	233.5
先進国	Industrial Countries	39.0	41.4	158.6	177.7	161.4	168.4	197.8
アメリカ	United States	16.9	7.6	25.3	31.3	41.0	57.9	58.4
日本	Japan	2.3	5.1	32.1	30.7	17.2	13.7	17.9
欧州	Europe	17.8	24.3	92.0	107.7	99.6	88.9	83.1
発展途上国(注2)	Developing countries of which : (Note 2)	0.8	1.8	9.1	9.5	18.0	30.5	35.7
アジア	Asia	0.1	1.1	7.8	7.2	15.3	26.4	30.2
中南米	Latin America	0.2	0.2	0.6	1.3	0.8	2.2	2.9
総流入額	Total inflows	31.8	55.3	152.4	152.0	153.2	177.4	239.7
先進国	Industrial countries	25.3	36.2	126.8	108.7	94.8	96.8	135.1
アメリカ	United States	9.1	18.6	53.4	26.1	9.9	21.4	60.1
日本	Japan	0.1	0.3	0.3	1.4	2.7	0.1	0.9
欧州	Europe	14.3	14.2	60.5	73.6	72.2	67.0	62.4
発展途上国(注2)	Developing countries of which : (Note 2)	6.4	19.1	25.6	43.3	58.4	80.6	104.6
中国	China	-	1.0(注3) (Note 3)	3.1	4.4	11.2	25.8	33.8
その他アジア	Other Asia	2.1	4.6	12.1	20.5	26.2	25.5	33.3
中南米	Latin America	3.6	5.6	6.6	11.2	12.6	16.1	25.9

注：1. 速報値 2. 東ヨーロッパを含む。 3. 1982～85

Note 1: Preliminary 2: Including eastern Europe 3: 1982～85

出所：BIS 65th 年報、1995年版

Source: 1995, BIS 65th annual report

2) ほとんどの比較項目で、TREDAと指定の経済特区は、華南やベトナムより遅れている。TREDA内の特区の中では珅春の投資環境が比較的良好である。しかし、羅津・先鋒自由経済貿易地帯やナホトカ経済特区で国際関係や海外投資に関する法律が改善されれば、投資環境は大きく改善されるものと期待される。現在の北朝鮮の市場や金融の改善状況は、韓国を含む他の国との関係が向上することと歩調を合わせると予想される。

(表2) 投資対象としてのTREDA比較 (Table 2) Scoreboard of the TREDA as an Investment Target

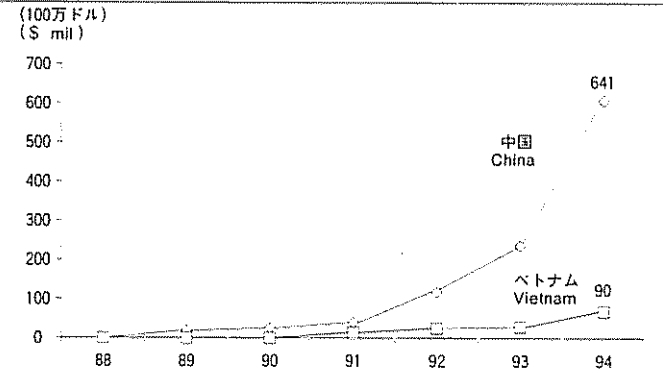
投資環境 Investment climate	メイン・カテゴリー Main Category	サブカテゴリー Sub Category	珅春 Hunchun		羅津・先鋒 Rajin-Sonbong		ナホトカ Nakhodka		ベトナム Vietnam		華南 Southern China	
			サブ Sub	メイン Main	サブ Sub	メイン Main	サブ Sub	メイン Main	サブ Sub	メイン Main	サブ Sub	メイン Main
			社会経済的環境 Socioeconomic Environment	政治社会 Politics	国際関係 International Relations	△		×		△		○
国内情勢 Domestic situation	○	○			△	×	△	△	○	○	○	○
経済 Economy	潜在的成長力 Growth Potential	○			△		△		○		○	
	産業構造 Industrial Structure	△			×		△		×		○	
	経常収支 Current Balance	△		○	△	×	△	△	△	△	△	○
	通貨 Currency	○		×		×		△		○		
自然環境 Natural Environment	自然環境 Natural Environment	鉱物資源 Mineral Deposits	○		△		○		○		△	
		地形 Terrain	×	△	△	○	△	△	△	○	○	○
		観光 Tourism	△		○		×		○		△	
市場環境 Market Environment	需要 Demand	国内 Domestic	△		×		△		×		○	
		輸出 Export	△	△	△	△	△	△	△	△	○	○
制度的環境 Regulatory Environment	海外投資 Foreign Investment	税制 Tax Incentives	○		○		×		○		○	
		許可 Licensing	△	○	△	○	×	×	△	○	△	○
		その他 Others	○		△		×		○		○	
	外国貿易 Foreign Trade	外貨取引 Foreign Currency	○	○	×	×	×	×	×	×	○	○
生産環境 Production Environment	供給 Supply	国内供給 Local Supply	△	△	×	×	△	△	×	×	△	△
		ロケーション Location	インフラ Infrastructure	×		×		△		×		△
	不動産 Real Estate		△	△	○	△	×	△	△	△	△	△
	市場アクセス Market Access		△		○		△		○		○	
	労働力 Labor	労働力供給 Labor Supply	○		○		○		○		○	
		賃金 Wages	△	△	○	○	△	○	○	○	△	△
労働関係 Labor Relations		×		△		△		△		×		
金融環境 Financing Environment	地方 Local	国内金融 Domestic Financing	×		×		×		×		×	
		海外援助 Foreign Aid	△	×	×	×	△	×	△	×	△	×
	海外 Overseas	国際金融 International Financing	△	△	×	×	△	△	△	△	△	△
合弁事業 Joint Ventures	合弁事業 Joint Ventures	合弁事業 Joint Ventures	△	△	△	△	△	△	△	△	△	

○有利 △普通 ×不利 ○Favorable △in-between ×unfavorable

3) 韓国の対アジア投資は1990年以来劇的に増加し始めた。

(図1) 中国とベトナムに対する韓国の直接投資

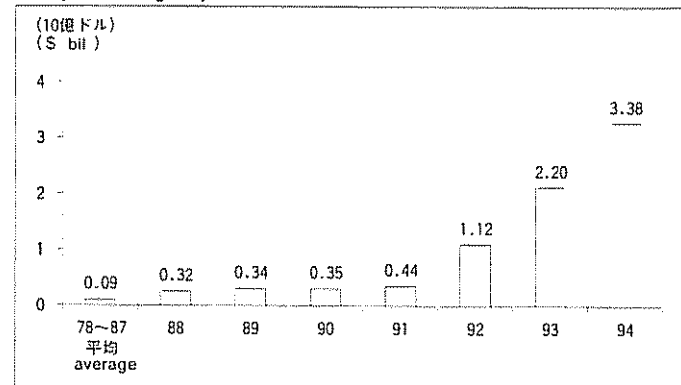
(Graph 1) Korean foreign direct investment in China and Vietnam



4) 中国は、海外投資の増加を見るまでに、1979年の開放政策採用から12年待たなければならなかった。

(図2) 中国への外資流入

(Graph 2) Foreign capital inflow in China



5) シンガポールはこのケースの模範である。経済成長促進に関する法令によって、シンガポールは、工業用地や技術水準の高い労働力などについて、詳細な情報を海外投資家に提供している。

# *An Evaluation of the Investment Climate at TRED A*

by Youn-Ho Lee

Representative Director, LG Economic Research Institute (ROK)

## **Introduction**

The Tumen River Area Development Program (TRADP) progressed from the planning stage to the second phase following the sixth Program Management Committee held in New York on December 6, 1995. The formation of intergovernmental bodies including the "Consultative Commission for the Development of Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia Commission (Commission)" and the "Tumen River Area Development Coordination Committee (Committee)" has provided further impetus to the project, raising hopes for an economic cooperative community in the region. The latest developments will give new confidence to foreign investors looking into the region which has remained inaccessible despite its geographical advantage and available resources.

The TRADP is encountering new challenges as well as opportunities. Changes in the world economic situation witnessed during the past few years contribute to the problems faced by the TRADP. Multinational companies are constantly seeking new markets and production bases<sup>1)</sup> while the globalization of the world economy backed by the new World Trade Organization (WTO) is under progress together with the regional endeavor to consolidate the existing markets as seen in the European Union and the North American Free Trade Area. The competition to attract foreign investment intensifies as these global investors seek better places to do business.

It is not surprising that the shift of priorities from politics and ideology to economic development is taking place in countries in Latin America and the Middle East as well as India and China. These nation states are working hard to bring in foreign investment as a catalyst to their economic development. The creation of the best investment climate has become the main goal and it equally applies to the initial efforts in the Tumen River Area.

The Program has been mainly restricted to abstract ideas related to a future economic center instead of concrete commitments for international investors. The Tumen River Area as a gateway to Northeast Asian and Pacific markets and an economic center complete with rich resources and an educated labor force has yet to materialize.

The Program faces increasing competition from Vietnam, India and Latin American countries that have similar desirable qualities and

enthusiasm for an economic take-off powered by foreign investment. Interest in these regions is growing as they are opening up to the world. The Program is still an unknown candidate to international investors. It has reached the point where it must leave the negotiating table and face the reality of global competition.

An analysis of the investment climate in the Tumen River Area will provide guidelines for the Program's effort to join the worldwide race for economic development. The elements of an investment climate are comprised of the market environment, institutional and production environments with socioeconomic aspects including risk and the potential for an economic entity.

## **I. Investment Climate of the Tumen River Area**

### **1. Analysis**

#### **(1) Socioeconomic Environment**

Ideally, the Program is the converging of efforts for economic development in each of the three countries surrounding the Tumen River Area. The triad operate their own special economic zones: Rajin-Sonbong in North Korea, Hunchun in China and Nakhodka in Russia. The thrust of the Program, which is the "progressive harmonization," calls for the cooperation of these independent economic zones, while their national identification remains in place.

The Program's socioeconomic environment involves the relationship among the economic zones as well as the political, social and economic conditions of the riparian countries.

North Korea and Russia are still in the transitional period with their economic situations far worse than China's which is already on track for high economic growth. Nevertheless, such economic conditions will not jeopardize prospects for economic zones as they are isolated areas chosen for intensive economic development. Their success depends more on the consistency of policies and political stability.

In Russia, the continuing conflict between the central and local governments undermines the status of its economic zones as a viable option. The country appears committed to the Program with the construction of new ports such as Zarubino, but investors' confidence has been eroded by frequent changes in the legal and institutional framework. It stopped preferential treatment of foreign companies in 1993 which was



a further setback to foreign investment in the country. The Russian Far East is more accommodating; preparing measures to assist foreign companies and increasing the number of economic zones but growth in foreign investment is not expected until a turnaround at the federal level.

North Korea's political situation and economic policies have been receiving attention. The country is achieving a higher profile among foreign investors including South Korean companies with the Rajin-Sonbong area as an excellent example of its openness to the international business community. However, the country is still adversely affected by its poor reputation abroad as an investment destination in addition to its internal problems.

There are many roadblocks interfering with North Korea's efforts to join the world economy, thus hindering foreign investment in the country. It has no trade links with the United States because of the US Trading with the Enemy Act which bars the import of goods made in North Korea. The country is denied the general scheme of preference or GSP which allows developing countries lower tariffs on their exports. Since it is not a member of the World Trade Organization it does not receive most-favored-nation status. A lack of investment protection in the form of treaties also makes it difficult for South Korean companies to invest in North Korea.

The last Program Management committee was a positive development towards the regional environment surrounding the Tumen River Area. The official bodies have reached the point where they can administer differences and influence the Program. However, the outlook remains uncertain with many potential conflicts over the operation of the committee and commission, financing and the priority of projects.

### **(2) Market Environment**

Export capability will be a major concern in considering the market environment, which encompasses domestic and overseas demand. All economic zones involved in the Program are naturally export-oriented.

The potential export market for the Program is significantly large due to its location at the crossroads of Europe and the Pacific Rim. This will play the most positive role in the success of the Program. On the negative side is the general lack of infrastructure in the region and the unique position of North Korea in terms of international politics is another drawback.

The outlook for the domestic market environment is mixed with opportunities and drawbacks. The total size of the adjacent market covering China's northeastern provinces, the Russian Far East, and North Korea will never be insignificant with a combined population of 130

million, twice as large as that of North Vietnam and about 70 percent of Indonesia.

However, as long as this potential demand is not backed by significant purchasing power, investment aimed at the domestic market will remain low. Only the Chinese provinces provide indications that growth will catch on in the region.

Before the market environment of the Tumen River Area will receive higher ratings among investors, the situation of infrastructure and export prospects must improve.

### **(3) Institutional Environment**

The institutional environment illustrates a country's attitude towards foreign investment in the forms of investment codes, taxation laws, foreign exchange and trade regulations. Since the Program shifted from joint development of the Tumen River Economic Zone to national economic zones, China and North Korea have shown greater progress than Russia in terms of improving their institutional environment.

North Korea which actively pursued changes in the legal environment is more generous in terms of tax benefits than China, Vietnam and other Southeast Asian countries. Its enactment of foreign transaction insurance laws last year complemented its system for foreign investment. Still the country lags behind China and Vietnam in specific areas which are expected to take shape as needs arise. For example, it maintains strict foreign exchange control which is a major barrier for foreign investors. The country has plenty of examples to follow as China lifted control over the foreign exchange transactions of foreign companies and unified the exchange rate of its currency in 1994.

The weakest link in the region's institutional environment could be Russia, where the central government withdrew local authorities offer of preferential treatment to foreign investors in 1993 with the excuse of protecting domestic industries.

### **(4) Production Environment**

Infrastructure is the main obstacle and the most urgent task for the Program as it determines the efficiency and competitiveness of an economic project. It remains a common problem faced by Asia's developing countries including China and Vietnam whose economic development is often impeded by their inadequate infrastructure.

There has been no signs of a major breakthrough with the total investment needed for the construction of infrastructure required for the execution of the Program estimated at US \$30 billion. The development of North Korea's Rajin-Sonbong alone excluding telecommunications is expected to surpass US \$4.5 billion.

The three Tumen River Area states will not be able to internally finance the construction of their infrastructure. Their intergovernmental

organizations will not qualify for loans from the World Bank or the Asian Development Bank and only China will receive international loans as a member state of the Asian Development Bank. It is not likely that the United Nations Development Plan will arrange the funding for development of the regional infrastructure.

South Korea and Japan have the potential to provide financing but their current political agendas will not allow such an arrangement. The problem of finding capital for improving the region's industrial structural situation; therefore, is no longer confined to economic dimensions.

The most important factor following infrastructure is labor and the Program offers one of the most attractive labor forces. North Korea has a pool of quality labor which is already recognized by South Korean companies which tentatively transferred production lines used for manufacturing to the North. A drawback could be the restriction on local hiring by foreign companies in North Korea, but the state control over labor supply has its own advantage in terms of stable labor relations. China's labor resources are vast while Russia's labor force offers upscale technology.

#### (5) Others

The financial environment is a helpful guideline in assessing investment destinations, but the realities faced by most developing countries render it largely irrelevant for the discussion of the Program's investment climate.

### 2. Overall Evaluation

Despite the progress made by the sixth Program Management Committee, the outlook for investment in the three Tumen River states is still uncertain. They lack substantial incentives with shortcomings in their socioeconomic environments that offset comparative advantages in individual sectors.

The continuing chaos in Russia since the institution of its economic reforms prevents its endowments of natural resources, educated labor force and advanced technology from combining to produce a positive economic outcome. Local and central governments are not synchronized over policies towards economic zones with Nakhodka as a primary example.

The pace of development in North Korea's Rajin-Sonbong is being delayed with its advantages in labor and geographic location weakened by the country's unstable international relations, which ultimately prevents North Korea from obtaining foreign capital and export markets.

China's Hunchun Economic Zone presents a better outlook as the country's economic boom expands inland. Its sustained development will hinge on progress in the adjoining areas of Russia and North Korea which provide China with access to the Pacific. The importance attached to the

Program by China's central government appears to be less than hoped for, as reflected in its exclusion of the Program from the list of projects submitted to international loan organizations.

The overview of the Program indicates it has more unfavorable factors than favorable ones compared to other emerging markets despite its achievements<sup>2)</sup>

## II. Recommendations

The Program will enter its fifth year since discussion began among governments. The current slow pace of foreign investment does not eliminate the Program's potential as it takes a considerable amount of time for economic potential to assume practical importance. The delays caused by political tensions in the region including a crisis over North Korea's intentions regarding nuclear power have showed only temporary setbacks to the Program.

The experience of China and Vietnam illustrates that foreign interest in emerging markets tends to be minimal in the beginning<sup>3)</sup>. China has experienced a massive flood of foreign investment during the twelve years since it introduced the open-door policy<sup>1)</sup>. Vietnam remained obscure until five years after the start of its economic transformation.

There is no reason to downgrade the future of the Program based on the past. Coordinated efforts among participating countries will be needed to launch the Program's take off. The recent formation of intergovernmental bodies is only one of the indications that the countdown has begun.

### 1. Political Impetus

The problems faced by the Program and its economic zones are international in nature and call for the best efforts of each central government in its political, social and economic settings.

In Russia, changes in policy toward its economic zones will not be possible without the central government taking the initiative. This will ensure the legal status of economic zones and clear the way for foreign investment.

North Korea is a special case which offers both promises and unique risks. The state of its international relations denies foreign investors access to major world markets and credits from international lending organizations, although the country's willingness to develop Rajin-Sonbong provides hope. It will be a long process to remove the obstacles blocking its relations with the outside world including its relationship with the United States which is making slow progress with a new nuclear reactor agreement.

The increased economic exchanges between South and North Korea could expedite the process, but it is also dependent on the direction of inter-Korean talks and the easing of political tension.

China has the potential to become the driving force behind the Program with its access to

international financing and experience in economic development, but expectations are still weakened by the country's reluctance to plunge into the Program. It is a fair judgment that member states' preoccupation with their own national interests have hindered the Program and China is no exception. However, China can take the lead and that is the kind of boost that the Program needs.

## **2. International Cooperation**

The Tumen River delta is envisaged as a golden triangle with each economic zone in harmony for equal prosperity. But in reality, balanced development of the triangle will be a difficult process with competitive relationships developing among Hunchun, Rajin-Sonbong, Nakhodka and other economic zones.

The Program will find it necessary to find a compromise between the competitive tendencies of these economic zones and the need for coordination in order to avoid conflicting interests and the duplication of investments.

The multinational nature of the Program will make it hard to achieve a cooperative atmosphere among participating countries. Nonetheless, it is the display of such cooperation that will assure foreign investors of the Program's success and enhance the competitiveness of the region as a whole.

The focus of cooperation will be on the consistency of development of infrastructure at the regional level. The newly organized Commission and Committee are expected to take on the task.

Financing of the Program remains the most pressing issue. One practical solution is assistance from South Korea and Japan, given the current restraints on obtaining international loans for the execution of the Program's projects. However, before the two countries join the Program as its financial backbone, the political situation surrounding the region must first be resolved. An improvement in the inter-Korean relationship will be needed to ease international concerns regarding the political stability of the region. A breakthrough in the diplomatic conflicts regarding the northern territories will also pave the way for Japan to become an active partner in the Program.

## **3. Development of Competitive Advantages**

The industrial policy attached to the Program must be designed with a degree of sophistication to attract foreign investment and boost confidence in the economic zones.

Presently, the general perception is that the investment climate in the Tumen River Area is lacking the qualities that make Southeast Asia and China appealing to foreign investors. The Program will need its own competitive advantages to be able to lure investment otherwise headed

towards other competing regions.

The key question will be whether or not policy makers can offset disadvantage with advantages. They must work together to make their investment climate better than others in such a way as to develop unique advantages that cannot be found in other regions.

Potential investors will be inclined to press ahead with their investment projects if they are convinced that they can expect adequate returns.

For instance, North Korea's labor force will become one advantage in terms of wages, reliability and skills. If the country makes sufficient effort to lure investment through institutional support for the training of workers and the stable supply of inexpensive labor, it will be able to secure its competitive advantages. Meanwhile, the development of its tourism resources apparently has a bright outlook given the rising worldwide demand for tourism.

In the case of Russia, it will be able to market its high technology, top-quality labor, and natural resources as a combined package to foreign investors. If China's Hunchun Economic Zone utilizes its resources including crude oil and timber it will gain competitive ground against other regions.

As for the deficiency of infrastructure, the Tumen River states should consider further deregulation of taxation and rents. The policies aimed at setting up a unique investment climate also goes in line with the Program's principle that pursues harmony among competing economic zones in the region.

## **4. Other Proposals**

The Program should also include the region's 'software' in its investment climate. 'Hardware' constitutes infrastructure and other tangibles, but equally important are the software resources including quality of administration, accessibility to information, and sufficient vocational training. As the region's infrastructure falls short of expectations, an improvement of the region's software resources will become the important complement.

### ***Administrative Services***

One of the difficult problems that investors face when trying to invest in developing nations is the lack of services offered by administrations. The cumbersome administrative proceedings required before obtaining business licenses further frustrates investors. In Russia, the legislative protection of inbound investment remains insufficient. North Korea demonstrated some efforts to set up laws to attract foreign investment, but it has a long way to go before meeting international standards. China still maintains complex and an investor must go through time-consuming proceedings in order to acquire licenses. Administrative restrictions are

necessary but should not become obstacles to corporate activities.

The absence of efficient administrative rules tends to create corruption. If rules are ambiguous, investors will have to swallow the costs arising from corruption.

In addition to the modernization of administrative services, professional manpower must be secured to attract investment. To this extent, the government must cultivate high quality professionals who are well acquainted with foreign business customs and will be able to meet the demands of potential foreign partners.

The Program should be able to establish tripartite administrative cooperation among the three nations involved. In terms of border crossing, customs, and transportation linking the countries, the Program lacks the readiness to accommodate international business activity. The three neighboring nations should first simplify complex requirements needed for border crossing and customs proceedings as well build efficient transborder transportation systems.

What investors should want most is better administrative services as well as clear and consistent enforcement of administrative rules. To satisfy this demand, the Program, now eager to attract foreign capital, must put greater emphasis on areas where it will be able to maintain competitiveness by adopting consistent and efficient policies designed to enhance cooperation among participants and improve underlying foundations.

## NOTES

- 1) The United States is a major investor with outflows of almost \$60 billion in 1994 with strong growth in foreign direct investment in China and Asia. Japanese investment abroad increased to \$18 billion. For the first time investment in China and other countries in Asia exceeded Europe's. Investment by continental European countries also recovered last year. As a result the developing world again attracted an increased share of direct investment in 1994 with inflows reaching a record \$104 billion over 40% of global flows of almost \$34 billion. Investment by the higher-income Asian countries (South Korea, Taiwan, and Singapore) in lower-income countries in the region continued to expand. Total foreign investment in Asia amounted to \$60 billion. Asian investment totaled \$30 billion. Foreign direct investment in Latin America, although it had a sharp increase last year, remains well below that of Asia. Much FDI in Latin America has reflected the purchase of shares in newly privatized state enterprises and not new or premature investment.
- 2) In most areas of comparison, the TREDAs and its designated economic zones lag behind southern China and Vietnam. Within the zones in the TREDAs, the investment climate in Hunchun is comparatively better. However, if international relations and foreign investment laws in Rajin-Sonbong and Nakhodka economic zones further develop, the investment climate is expected to greatly improve. Presently, improvement in market and financial conditions in North Korea is expected together with the improvement of North Korea's ties with other countries including South Korea.
- 3) Korea's direct investment in Asia standard to increase dramatically since 1990. (Graph 1) Korean foreign direct investment in China and Vietnam. (See p.54)
- 4) China had to wait 12 years after launching open-door policy in 1979 to witness increasing foreign investment. (Graph 2) Foreign capital inflow in China. (See p.54)
- 5) Singapore is exemplary in this case. Though the Economic Expansion Incentive Act, Singapore provides foreign investors with a great deal of information about factory sites, high-skilled labor, and so on.

## Information

The power of information should never be underestimated. The Program will soon put together an investment guide, which will become a great boost to knowledge among international investors.

The Program will create a comprehensive database containing all information relevant to investment decisions in a wide range of politics, economics, and societies.

The collection and distribution of accurate data will play a crucial role in the future success of the Program.<sup>5)</sup> It will require a public relations committee to handle the increasing demand for information.

## III. Conclusion

The Program has the potential to benefit to all countries in the region. It will introduce a period of cooperation into the region that has been torn apart by political confrontations. The countries will accept the new premise which requires them to forget the difficulties of the past and work together for mutual prosperity.

The Program's most important task is to bring about a change that will improve the socioeconomic environment of the region. It should give confidence to investors that opportunities exist and can be exploited in a stable environment.

Investors seek changes; the seed of change has already been sown in the Tumen River Area and now it is time for the countries in the area to cultivate the changes.

# 東北アジア経済協力に対する わが国の立場と具体的方策

北朝鮮対外経済協力推進委員会 副委員長 キム・ウンリョル

## 1. 東北アジア経済協力に対するわが国の立場

東北アジアの経済協力が、わが国の対外経済関係の一環をなす以上、東北アジアの経済協力に対するわが国の立場も、朝鮮民主主義人民共和国政府の対外経済政策に基づいている。

わが国の対外経済政策は、次の通りである。

- 自立的民族経済の建設に基づいて対外経済関係を拡大発展させる。
- 自主、平和、親善の理念に基づき、完全な互惠と平等の原則に従い、他国との経済・技術交流と協力関係を発展させる。
- 外国の投資家が共和国の領域内で投資することを奨励する。

(1) 東北アジア地域の経済協力は、共同プロジェクトを実現するための積極的な協力方式を通じて成し遂げられねばならない。

東北アジア地域には様々な体制と理念があり、また、文化と風習も互いに違うことから、単純に貿易取引をし、人事交流を行うだけでは実質的な経済協力をいち早く成し遂げることができない。

東北アジア地域には、豆満江地域開発という共同プロジェクトがある。これを実現するための投資や資金調達などの積極的な協力方式を取り入れながら、共同プロジェクトを実現することにより、相互理解を増進し、経済協力を拡大発展させていくべきである。

従って、共同プロジェクト実現のための積極的な協力方式が東北アジア経済協力の最も望ましい方式であると考える。

積極的な協力方式という場合には、それは、共同プロジェクトに対する直接単独投資、合弁投資、2国間及び多国間間の合作、資本提供、技術提供などにより、積極的な協力関係を実際に実現することを意味する。

(2) 積極的な協力方式を実現するための方途は、現実条件に合わせて、民間レベル、企業間で実際に協力を行いながら、条件が成熟するに従い、政府間レベルでの協力も実現することにある。

一まず、民間レベル、企業間の協力と交流を積極的に実現していくことを基本としなければならない。

豆満江地域開発プロジェクトに対する民間企業の関心と期待は高く、これを通じて相互理解と利益を増進しようとする考え方は少なくない。また、これを実現できる現実的条件も整えている。

従って、民間レベル、企業間の協力実現を基本としなければならない。

現在の状態で政府間レベルの協力を基本にするならば、実際に協力を成し遂げることは困難な状況にある。

民間の経済人、経済機関の間での経済的協力の実現を奨励することで、全面的な協力発展の土台を築いていくべきである。

一次に、民間レベル、企業間の経済協力を促進するための共同対策を実際に打ち立てていかなければならない。

豆満江地区における中継輸送連合企業、もしくは民間銀行や企業間の連合会社などを組織し、その活動を当該の政府当局が積極的に後押しすることが必要だと考える。

特に、実際に経済協力を実現するうえでは、政府当局が民間の経済団体もしくは会社間の合意を認めなかったり、その履行に障害を及ぼすことがないようにすることが現状において重要だと考える。

## 2. 具体的方策について

(1) 共同のプロジェクトである豆満江地域開発のための協力関係を通じて、実際の経済協力を実現させていかなければならない。

一私達は、豆満江地域開発の一部分をなす羅津-先鋒自由経済貿易地帯の開発に対する協力関係を通じて、東北アジア諸国との経済協力を実現しようと考えている。

羅津-先鋒自由経済貿易地帯は、情勢の変化に関係なく、任意の企業人が自由に投資し、企業活動ができる特別経済地域であり、これを窓口として実際の経済協力が実現できるものと考えている。

特に、実質的な協力実現の可能性が最も大きく、メリットもある中継輸送の分野から始めるのが好ましいと思っており、豆満江地区において中継輸送連合企業を組織し、これを通じて中継輸送と関連するインフラ・プロジェクトを整備・拡張していくことがより現実的なことであると考えている。

すでに始まった羅津～釜山間の定期航路を母体として、これを日本の港と結びながら、道路と鉄道輸送を結合して推し進めればよいと思う。私達は、中継輸送連合業体を組織し運営する問題を任意の企業や機関などと討議し、必要な条件を整えることによって、その実現に向け積極的に努力していく考えである。

一方、羅津～先鋒自由経済貿易地帯を含む豆満江地域の開発資金を保障し、財政金融サービスを行い、東北アジア地域での経済協力の実現にも寄与しうる東北アジア開発銀行の創設を支持し、その実現のための実務的対策を早急に協議すべきであると主張する。

(2) 東北アジア地域の経済協力は、既存の施設を利用し、現実的に可能なものから実現することによって、順次拡大させていくべきであると考ええる。

現在、共同プロジェクトとなっている豆満江地域開発を協力しながら促進させ、そのための実践的な対策を上手に考えていかなければならない。

私達は、この地域で中継輸送、観光事業を積極的に実現していくことが必要であると考えており、これらの問題を実現するための対策について協議する用意がある。

(3) 実際のプロジェクトに対する投資を通じ、実現される

べきであると考ええる。

東北アジアの経済協力について多くの論議がなされてきたが、実際には、協力は必ずしもうまくいっていない。特に、共同プロジェクトである豆満江地域開発についても、一部で2国間協力が行われているのみで地域的な経済協力は実現されていない。

従って、共同プロジェクトから地域的な経済協力を実質的に実現していくべきであり、すべての関係国は、経済協力を実現するための方途を探し出し、投資を実行する過程を通じて地域的な経済協力を実現しなければならない。

(4) UNDPとの協調のもとで豆満江開発のための諮問委員会および調整委員会が創設された以上、これらの委員会を通じた実質的な協力が実現されるべきであると考ええる。

私達は、諮問委員会および調整委員会の創設が、豆満江地域開発と東北アジアの地域経済協力を実現していくうえで重要な意義を持つとともに、協力問題を実質的に討議できる主要な窓口であると考えている。

従って、これらの委員会を通じた協力がいち早く実現されるべきである。

## *Position and Specific Plans of the Democratic People's Republic of Korea (DPRK) for Economic Cooperation in Northeast Asia*

by

Kim Ung Ryol

Vice Chairman

Committee for Promotion of  
External Economic Cooperation (DPRK)

### **1. DPRK's Position on Northeast Asian Economic Cooperation**

Since Northeast Asian Economic Cooperation is a part of the external economic cooperation of the DPRK; the DPRK's position on this project is based on its external economic policies

The DPRK's foreign economic policies are:

- Develop various types of external economic relations with other countries on the basis of building a self-supporting national economy.

- Develop economic and technical contacts and exchanges with other countries based on the principle of absolute equality and mutual benefits and on the foundation of independence, friendship and peace

- The government encourages foreign investment inside the DPRK.

(1) Northeast Asian Economic Cooperation should be

carried out through positive cooperation methods in order to achieve the cooperative project.

In Northeast Asia there are various systems and principles, and different cultures and customs. Thus, actual economic cooperation can not be achieved through only trade and employee exchanges

There is a cooperative project the "Tumen River Area Development Programme" (TRADP) in Northeast Asia. By promoting this project through cooperative methods of investment and raising capital, there will be a progress in facilitating mutual understanding and expanding economic cooperation

Consequently, positive cooperative methods for achieving the cooperative project are the most desirable approach to promote the cooperative project

Positive cooperative methods include various forms of cooperation such as sole foreign direct investment, joint ventures, bilateral or multilateral governmental collaboration, capital investments, and providing technology

- (2) To develop positive cooperative methods, the first step should be cooperation among private enterprises. After the conditions have been prepared, cooperation between governments will be realized.**

Firstly, active cooperation and exchange in the private sector should be the basic principle

Since many private companies are interested in the TRADP, there is an opportunity that mutual understanding and benefits would be increased by promoting this project. This project has actual conditions worth being promoted; therefore, cooperation and exchange in the private sector should be a basic principle

Judging from the current environment, it is difficult to start cooperation at governmental levels

The foundation for overall cooperation should be created by encouraging economic cooperation between businessmen and companies.

Secondly, specific plans should be made to promote economic cooperation in the private sector.

It is necessary to establish cooperative enterprises for handling transshipping and cooperative enterprises consisting of private banks and corporations. It is also necessary that the government concerned positively supports these activities.

We would like to stress how important it is for each government to approve the agreement between private organizations or corporations and to not adversely influence the implementation of the agreement

## **2. Specific Plans**

- (1) Economic cooperation should be realized through cooperative relationships for the TRADP.**

- We will achieve economic cooperation among Northeast Asian countries through cooperative relations for the development of Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone (FETZ), which is a part of the TRADP

Rajin-Sonbong FETZ is a special economic zone where any businessman can invest and engage in business activities regardless of changes in conditions. We believe that we can make this special zone a window for real economic cooperation

Especially, it is desirable to start with transshipping which has great potential for significant cooperation and benefits. We believe

that a realistic approach is to establish a joint company for transshipping in the Tumen River Area and begin transshipping with this company as well upgrade and expand infrastructure in the area

We think the regular shipping route between Rajin and Pusan will be the starting of transshipping and can expand this route to Japanese ports, and combine roads and railways with this shipping route. We will discuss the matters concerning establishing and operating the transshipment enterprises with potential partners. Then, we will make efforts to establish the company by preparing the necessary conditions

- On the other hand, we support the idea of the establishment of the "Northeast Asian Development Bank", which is expected to secure funds for the development of the TRADP including Rajin-Sonbong FETZ, to offer financial services and to contribute to economic cooperation in Northeast Asia. We propose to shortly hold a meeting to discuss practical measures for establishing the Bank

- (2) Economic cooperation should progress step by step by utilizing the existing facilities.**

We have to carefully consider feasible measures for promoting the TRADP through cooperative relationships

We place high priority on the transshipping and tourist industries in the area and are ready to discuss measures for realizing these objectives

- (3) Economic cooperation should progress by investing in specific projects.**

There has been a lot of discussion concerning economic cooperation in Northeast Asia. However, actual cooperation has not been smoothly carried out. As for the TRADP, there is some bilateral cooperation but no multilateral cooperation exists in the region

Hence, entire regional economic cooperation should be achieved in the cooperative project. All the concerned countries should determine measures to bring about economic cooperation and carry out the cooperation through the process of investing

- (4) The "Consultative Commission" and "Coordination Committee" were established with the support of the UNDP, cooperation should be carried out through these committees.**

We think the establishment of the "Consultative Commission" and "Coordination Committee" was an event of great significance for the development of the TRADP and regional economic cooperation in Northeast Asia. We also feel these committees are principal parties in the discussion of cooperation

Consequently, cooperation through these committees should be achieved as soon as possible

[Translated by ERINA]

# 図們江地域における将来物流の検討

ERINA調査研究部長 信國 眞哉

(はじめに)

図們江開発計画においては、輸送インフラの整備がその重要な課題となっている。その中心が港湾の能力拡大とそのアクセス道路・鉄道の整備・新設である。

そこで、近年急速に整備が進んでいる中国東北2省（黒龍江省と吉林省）からの物流に焦点を当ててその将来の姿を描くための手がかりを、数字に基づいて示すことにする。中国東北地域からの輸移出入増に対応するために現在大連ルートが拡大・強化中であるが、新たな輸送ルートとして現在検討されているのは、北朝鮮の羅津・先鋒・清津とロシアのザルビノ港である。

## 1. 中国物流の現況

中国全体及び東北3省の物流総量と輸送モード別輸送実績は表1-1-4の通りである(注)。

- 1) 総輸送量は80-94の15年間に2倍しか伸びていない(GDPは3.8倍)。
- 2) モード別では、鉄道が50%しか増えず、その分担比率の落ち込みを道路が補って来た。東北3省でも傾向は同じである。
- 3) 港湾取り扱い量は、総量の伸びを遥かに上回って伸びている。特に遼寧省での伸びが顕著である。但し、輸送量に占める割合は94年でも10%強とまだ小さい。

その結果、表2が示すように、総輸送量の対GDP弾力性は0.63と1より小さい。その原因は、78年の経済改革以後、それまでの全国一律物資配分主義を合理化して、物資の地域間流動を減らす努力を重ねたことと、輸送インフラ、中でも鉄道の整備が経済発展に遅れていることにある、と考えられる。このことは、鉄道輸送総量のGDP弾力性が0.31ととりわけ小さいことに現れている。道路輸送の弾力性は0.70で、鉄道輸送の倍以上の大きさである。これは建設費用の小さい道路整備が先行しているためと考えてよい。

しかし、貨物輸送のGDP弾力性は工業化中心の高度成長期には1.3ないし1.5程度になるのが普通である。日本の場合も、1965-70年の高度成長後期にはGDPが1.68倍に増加

したのに対し、輸送総量は26.2億トンから52.5億トンへちょうど2倍に増え、GDP弾力性は1.46に達した。多くの発展途上国でも輸送部門の活動水準がGDP以上の速度で高まることが実証されている。即ち、これまでの中国の輸送量の伸びは、極めて異例であることがわかる。

## 2. 輸送パターンの想定：将来物流のシナリオの前提条件

経済開発政策は長期にわたる発展の可能性を探るところから始まる。その基本は経済構造自体の変化を導くところであり、過去の趨勢や現在の状況からの類推によっては有益な指針は得難い。言い換えると、単なる予測とは全く異なる考え方が求められる専門分野である。

このような場合によく用いられる手法にシナリオ・ライティングがある。本稿ではその手がかりともなるべき物流の将来像を提示する。

### a. 輸送総量

中国東北の黒龍江・吉林2省からの物流は、先ずその総輸移出量のGDP弾力性がこれまでの大きさ、即ち、黒龍江省の0.77、吉林省の0.93に固定されると想定する場合と、2010年までに現在の水準から1.0~1.5(0.10の刻み)に上昇する場合とに分けて考える。GDP成長率はそれぞれのケースで4、5、6、8、10%の5つの値を想定してみた。また、港湾取扱量については、輸移入が輸移出の60%、80%、100%、あるいは120%と想定する。

経済発展途上において、物流は資源配分を合理化する不可欠の要因であり、国際競争力を獲得して輸出指向型の発展を遂げた国では、例外無しに輸送部門のウェイトが高まった。中国もこの例外とは成り得ない。むしろ、経済発展が順調に進む場合は、輸送量の伸びがGDP成長率を上回る局面が相当の期間続くものと考えらるべきである。

### b. 地域間流動パターン

黒龍江・吉林2省から東北3省以外への物流（遠距離輸送と略称）に関しては、鉄道における比率のデータがある(表3-1のその他欄括弧内)。しかし、道路輸送の遠距離輸送比率のデータはないから、その比率を鉄道における比率(例えば吉林省については21.6%)の2分の1(10.8%)、または4分の1(5.4%)であると仮定する。これまでの

(注) データはエリナディスカッションペーパー(No.9601)に掲載してある。本文で参照した表はすべて、同ペーパー所収のものである。



高度成長にも関わらず中国では鉄道輸送があまり伸びなかったことを勘案すると、道路が長距離輸送の相当の部分を担ってきたものと推測される。この推測にたてば、道路における3省以遠への物流の比率は、実際にはもっと高い可能性もある。ここでは低めと思われる比率を用いる。

この地域間流動パターンが将来も変化せず、総物流に占める鉄道貨物と道路貨物の比率も94年値に留まる（モード別弾力性を用いると、比重が高い道路の弾力性が大きいために、総物流は以下の算出結果より遥かに大きくなる）と仮定し、95年以後、3省以外への物流の増分の50%がザルビノと清津の間の港湾（以下、本稿では図們江地域港湾と略称する。図們江地域としては、ロシアのポストーチヌイまでが含まれるが、ロシアでは、ザルビノ・ボシェット以外はロシアの貨物輸送に使用されると想定する）を通過すると想定した。従って、これ以外の3省以遠（以外）への輸送は、大連、綏芬河等を経由するものと想定していることになる。増分の50%でなく、20%が図們江港湾経由となる場合については、ケースbとして図2にグラフで示す。

以上の想定では、輸送網整備の誘発投資から生み出される派生物流は、以上の計算結果に加える方が現実的である。本稿ではこれを除外している。

参考のために東北2省及び全国の主要品目別物流量を表3-2に掲げておく。石炭と穀類のウェイトが高いことが分かるが、将来、工業の発展に伴って、工業原料や中間投入材並びに完成品の物流が著増することが予想される。また、穀類は品目毎に移入と移出のいずれかに大きく偏っており、将来東北2省が穀物生産基地として更に強化されるなら、それだけ総物流を押し上げることになる。この他にも、ロシア、中央アジアその他からの物流増加は無い（94年水準に留まる）と想定しているが、これらの外的要因が変化すれば、実際にはその分付加しなければならない。

### 3. 前提条件が意味する中国国内陸上輸送政策の問題

以上の仮定では、輸送の増分の半分が海上輸送に振り分けられると想定した。それでもなおかつ、中国国内の陸上輸送において、次のような問題が残る。

- a) 遠距離輸送においても道路の比重が高く、石油依存度が高い構造となる。
- b) 鉄道網への負荷も大幅に高まる。

従って、大規模な資金を要する鉄道網を拡大するか、石油依存率の高い構造をひきずって、貴重な外貨を石油輸入の増加に費やすか、の選択を迫られる。即ち、例えば食糧安全保障の見地から外圍ルートに依存しない輸送体系を構築するなら、他方でエネルギー安全保障が損なわれることに

なる。

この食糧安保とエネルギー安保のトレードオフの関係を軽減するには、友好的な国際関係を築いて、南北物流における陸上輸送を海上輸送で代替せざるを得ない。従って、図們江地域港湾の強化を急ぐと共に、余り遠くない将来に、ロシア沿海州の他の港湾（ウラジオストックーポストーチヌイ間の港湾）を活用することも視野に入れておく必要がある。

### 4. 港湾荷役能力と物流とのバランス

港湾荷役能力には、現在の能力に2010年までに完了する開発構想（ロシアのザルビノ港と北朝鮮の3港）の能力増を加える。そして、時間的な目安をつけるために、2005年には開発構想における能力の半分が供用されると仮定し、図們江地域港湾の処理能力を表4のように強化されるものと想定する。但し、図2に示すケースでは、羅津港整備が2000年18百万トン水準に留まる場合も合わせて示している。

以上に述べた前提条件の組み合わせに応じて様々な結果が導かれる。ここではその中からシナリオを描き出す手がかりとして、2つのケースを紹介しておく。

先ずケース1では、弾力性は2010年までに現在の値から徐々に1.0にまで上昇し、GDP成長率は6%、道路の三省以遠への輸送割合は、鉄道における割合の1/2、かつ、物流増加分の半分が図們江港湾経由となり、輸移入量は輸移出量と等量という想定に対応する図們江港湾経由の物流を算出した（表5：ケース1）。

- a) GDP成長率が6%では、2000年には完工が予定されている港湾開発計画値が取り扱い総量を幾分上回る。
- b) 2010年には116百万トンの物流に対し能力150百万トンとなり34百万トン（22%）の余力が発生するが、拡充計画が5年遅れると23.5百万トンの能力不足となる。

物流のGDP弾力性だけを1.2に変えたケース2（表5のケース2および図2ケース2-a）では、

- c) 2005年には能力に余裕が生まれるが、2010年には取扱量が150百万トンで能力とほぼバランスする。
- d) 2000年以後の5年毎の節目に至る中間時点では、能力不足となる。

図們江港湾のこのような状況と同時に、陸上輸送も急増する。即ち、94年現在の134百万トンから、ケース1、2-aそれぞれにおいて2010年には、243百万トンおよび

280百万トンへと約2倍になる(表5各ケースの(b)欄)。

なお、遠距離輸送の内図們江港湾経由となる割合が20%で取まるの場合(ケースb)でも、羅津港の強化が1,800万トン止まりであれば、2,008年前後には能力不足となる。

港湾取扱量と荷役能力とのバランスが、前提条件の組み合わせによってどのように変わるかを検討するために、パラメータの組み合わせそれぞれに関して、対応する能力余力(取り扱い能力-物流)を表6に算出した。影をつけた部分は能力不足を表し、その前提となっている条件の組み合わせが成り立たないことを意味する。例えば、輸移入/輸移出比が100%の場合、道路輸送総量の内の三省以遠輸送比が鉄道輸送における割合の1/2であれば、物流の対GDP弾力性が1でも、GDP成長率は8%を超えることが出来ない。弾力性が1.4なら、GDP成長率は5%強に留まる。このように、この表からは、弾力性とGDP成長率により、物流が大きく変わる事が分かる。

#### 5. 国際共同開発の必要性

以上の検討から明らかなことは、北東アジアにおける経済資源の有効活用のためには、国境を越えた多国間協力が必要である、ということである。中国の輸送条件が顕著に

改善されることは明白であるが、ロシア、北朝鮮、その他の関係諸国にも様々な好ましい副次効果が期待される。

先ず、ロシアにとっては、直接にはザルビノ港関連からの外貨稼得、将来においてはザルビノからの中国貨物のオーバーフローを引き受ける沿海州のその他の港湾の貨物取り扱い収入の機会が生まれる。更に、それ以上に、ザルビノ港開発が成功すれば、ロシア経済全般への信頼が高まり、直投を誘引する契機ともなり得る。

北朝鮮にとっては、国際経済協力の実績が積み重ねられることを通じて海外からの直接投資が拡大し、経済の建て直しの可能性が高くなる。

韓国や日本にとっては新たな投資機会が開けるのみならず、北東アジアの資源活用により、経済安保、特にエネルギーと食糧の確保にも繋がるであろう。その他北東アジア周辺の諸国にとっても、鉄道や道路網の整備を通じて、様々な外部経済を享受する機会が生まれるであろう。

こうして、北東アジア経済の順調な発展が進めば、広く国際安全保障の強化にも貢献することにもなる。日本においては、図們江地域開発に関するこの面からの評価が成されていない。

---

## *Analysis of Future Commodity Flows in the Tumen River Area*

by

Makoto Nobukuni

Director, Research Division, ERINA

### (Introduction)

The implementation of transportation infrastructure is the focal issue in the Tumen River Area Development Programme (TRADP). Specifically, there is an urgent need to expand the cargo handling capacity of ports and provide access to these ports with roads and railways.

While the route through Dalian is being expanded and reinforced in order to respond to increases in commodity flows from the northeastern area of China, routes through Rajin, Sonbong and Chongjin in the Democratic People's Republic of Korea (DPRK) and Zarubino in Russia are receiving attention as recently opened frontiers of transportation. This paper will present projections of the future commodity flow from the two northeastern Chinese provinces (Heilongjiang and Jilin) where infrastructure has been rapidly implemented. In particular, the relationship between transportation capacity and

economic growth potential will be discussed in detail.

### 1. Current situation of the commodity flow in China

The total commodity flow and flow by mode of transportation in both China and the three northeastern provinces are as follows (data in Table 1-1~4):

- 1) The total flow only doubled during the 15 years between 1980 and 1994, while GDP grew to 3.8 times the initial level.
- 2) As for the flow by mode of transportation, railway transportation has grown only by 50 percent. Road transportation has significantly increased its share of the total flow. Growth rates of the modes of Transportation in the three northeastern provinces follow these same patterns.

---

(Note) Data and tables are not included. They appear in the ERINA Discussion Paper No 9601e

3) The growth of cargo handling at ports is greatly exceeding the growth rate of the total amount; particularly remarkable is the growth in Liaoning. However, the percentage of total transportation is still just a little over 10%.

As a result, as Table 2 illustrates, the elasticity of the total amount of transportation with respect to GDP is 0.63, which is much less than unity. One of the reasons could be that since the economic reform in 1978 the Chinese government has been making efforts to reduce the amount of interregional transportation in China by shifting the policy away from uniform commodity distribution throughout the country. Another reason could be that transportation infrastructure, particularly railways, is behind economic development. This can be observed by the fact that the elasticity of railway transportation is especially low at 0.31. The elasticity of road transportation is 0.70 which is more than double of the elasticity of railways. This can be understood as a result of road construction due to its lower costs.

However, in most of the industrializing economies, it is normal for the elasticity of transportation to GDP is between 1.3 and 1.5 during a period of high economic growth. In Japan's case, for instance, while GDP increased to 1.68 times during its period of high economic growth between 1965 and 1970, the elasticity of transportation reached 1.46 during this period, the total amount of transportation having increased from 2.62 billion to 5.25 billion tons. Without smooth growth of commodity flows China will not achieve continuous high growth, and the economy develops smoothly, the commodity flow will increase rapidly compared with other economies.

## 2. Hypothesis of transportation patterns: prerequisites for scenarios of future commodity flows

Economic development policy begins with the search for possibilities of long-term economic progress. Since the primary role of the policy is to induce structural changes, useful guidelines cannot be gained through the analysis of the past trends or analysis of present situations. In other words, development policy is a specialized field which requires concepts different from mere projections.

Scenario writing is a frequently used method in a situation like this. This report intends to provide a reference for scenarios envisioning future commodity

### a. Total amount

Two cases have been set. One is the case where the elasticity of total commodity flow from the provinces of Heilongjiang and Jilin to their GDP are fixed at the respective present levels: 0.77 for Heilongjiang and 0.93 for Jilin. The

other is elasticity will increase to 1.0~1.5 (0.10 interval) from the present levels. GDP growth rates are hypothesized at 4, 5, 6, 8 and 10% in each case. As for the cargo handling at ports, imports from both domestic and foreign areas are assumed at 60, 80, 100 and 120% of exports to outside the area.

In the process of economic development, commodity flow is a vital factor for rationalizing resource allocation. Transportation sectors gained shares of GDP without any exceptions in the developed countries which have become internationally competitive through export oriented industrialization. There is no reason why China can be an exception. It is natural to project that the growth rate of commodity flows will continue to exceed the GDP growth rate for a certain period in the future.

### b. Flow patterns between areas

As for commodity flows from the provinces of Heilongjiang and Jilin to outside the three northeastern provinces of China (hereafter termed simply as long-distance transportation), data is available for railways (in the brackets in the column for 'others' in Table 3-1). However, similar data on long-distance transportation by roads is not available. Therefore, the percentage by road transportation is considered to be 1/2 (10.8%) or 1/4 (5.4%) of the percentage of the long-distance transportation of railways (21.6% in Jilin Province). Taking into account the low growth of railway transportation in China despite the high economic growth, it is assumed that long-distance transportation is mainly handled by road transportation. Based on this assumption, the percentage of commodity flow to outside the three provinces by road transportation could possibly be much higher. Moderate percentages are used here.

We assume that the interregional commodity flow pattern will not change in the future, and the percentages of railway and road transportation are fixed at the 1994 levels (if elasticity by mode of transportation is used, the total amount of flows will be much larger than the projections in this paper because the elasticity by roads, which has the greatest weight, is larger than the average used here). In addition to these sets of assumptions, it is also assumed that a half of the increase in long-distance transportation will be handled by the ports between Zarubino and Chongjin (hereafter in this paper only called the TRA ports). Although the Russian ports up to Vostochny are included in the Tumen River Area, Russian ports other than Zarubino and Posjet are supposed to be used for the commodities from Russia. Thus, the rest of the long-distance flow is assumed to be through Dalian, Suifenhe, etc. The case where 20% instead of 50% of increase in flow goes to the TRA ports is shown in Figure

2 as case 2-b.

Under the assumptions mentioned above, it would be realistic to add the commodity flows generated by the induced investment resulting from an improved transportation system. However, such an increment has not been included in this report.

The flows of major commodities related to the two northeastern provinces and China as a whole are shown in Table 3-2 as a reference. It is clear that the flow of coal and grain is high now, but the flow of industrial materials, finished and unfinished products will greatly increase in pace with industrial development in the coming years. The transportation of agricultural products will also considerably increase when these two northeastern provinces are further developed as a grain production base. It is also assumed that the commodity flows from Russia, Central Asia, etc. will remain at the same level as in 1994. However, changes in these exogenous factors will alter the total volume of commodity flow.

### 3. Implications of the assumptions to transportation policy in China

In section 2, we assumed that a half of the increase in long-distance commodity flow will be transported by sea. There still remain the following problems regarding inland transportation in China:

- a) The percentage of road long-distance transportation is high, which will make China's economy highly dependent on oil;
- b) The transportation load on railways will greatly increase.

Therefore, China will be forced to choose to expand railways which will require a large amount of investment or spend valuable foreign currency on oil for road transportation. For example, if the transportation network is constructed independently from foreign routes in the view of food security, then energy security will be unsuccessful.

In order to relax the trade-off between food security and energy security, it is necessary to substitute inland transportation by sea transportation. Therefore, it might be necessary to utilize the Russian ports between Vladivostok and Vostochny in the near future while quickly reinforcing the TRA ports.

### 4. Balance between commodity flow and handling capacity at the ports

The increase in port handling capacity, resulting from the expansion of the Port of Zarubino in Russia and three ports in the DPRK by the year 2010, will be added to the present capacity. In order to establish the time frame, it is hypothesized that the handling capacity of the TRA ports would be developed as Table 4 shows

assuming that a half of the capacity increase between 2000 and 2010 will be made available in 2005. An alternative case is shown in Figure 2 where there is no change in the Port of Rajin's capacity of 18 million tons after the year 2000.

Various projections are derived accordingly to the sets of assumptions shown above. Here, two cases are presented as a reference for drawing scenarios.

In Case 1, the prerequisites are: the elasticity will gradually increase up to 1.0 by 2010; the GDP growth rate is 6%; the percentage of long-distance transportation of total road transportation is 1/2 of the percentage of railways, and that a half of the increase in flows is through the TRA ports; and the amounts of imports and exports are equal. Findings on commodity flow through the TRA ports as projected by these assumptions (shown in Table 5: Case 1) are as follows:

- a) The estimated cargo handling capacity in the port development plan completed by 2000 will slightly exceed the total handling volume under the assumption of 6% of the GDP growth rate.
- b) The handling capacity will be 150 million tons against the projected total of 116 million tons of flow. An extra 34 million tons of capacity will be produced, but if development of the port lags behind the planned schedule by five years or more, the capacity will be 235 million tons short of the demand.

In Case 2-a where the elasticity is changed to 1.2 (shown in Case 2 of Table 5 and Case 2-a of Figure 2) we find:

- c) Some slack in capacity will occur in the year 2005, but the demand for handling will be 150 million tons to balance out in 2010.
- d) Prior to 2005 capacity will not be sufficient.

At the same time that the TRA ports are experiencing these changes, inland transportation will have to rapidly increase. The amount of inland transportation will nearly double from 134 million tons in 1994 to 280 million tons in 2010 in Case 1 and 2-a (column b of Table 5).

Even if the percentage of the total amount of long-distance transportation through the TRA ports is assumed to be 20% or less (case 2-b), the capacity will not be great enough to cope with the demand around the year 2008 if the capacity of the Port of Rajin remains at 1800 million tons.

In order to analyze changes in the balance between the handling demand and capacity of ports for the respective combination of assumptions, capacity reserve against each combination of parameters is estimated as in Table 6. The shaded area shows a shortage of capacity which means that the combination of prerequisites is not feasible. For example, in the case that the ratio of imports and exports is unity, if the ratio of long-distance transportation in road to that in railway is 1/2, the GDP growth rate

cannot exceed 8% even if the elasticity of commodity flow to GDP is 1. If the elasticity is 1.4, the possible growth rate of GDP remains at, or a little more than, 5%. It can be seen from this table that commodity flows greatly depend on elasticity and the GDP growth rate.

### 5. Necessity of international cooperation in economic development

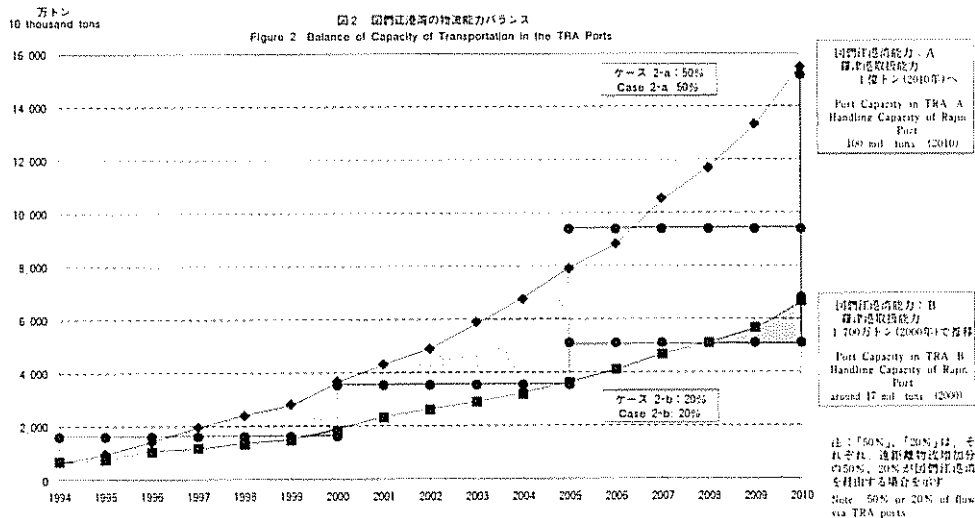
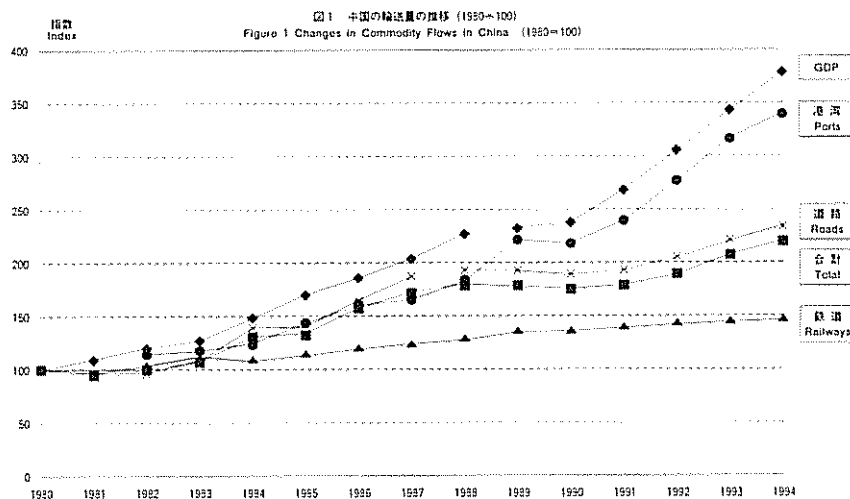
The obvious conclusion from the analysis above is that transborder multilateral cooperation is necessary for the utilization of economic resources in Northeast Asia. Not only is it clear that the transportation conditions in China will greatly improve, but also favorable outcomes are expected for the involved countries such as Russia and the DPRK.

First of all, in the case of Russia, it will produce opportunities to obtain foreign currency directly through the Port of Zarubino and provide income by handling the possible overflow of Chinese commodities from the Port of Zarubino or other ports in Primorsky. Moreover, if the development of the Port of Zarubino is successful,

potential foreign investors' confidence in the Russian economy will increase and future foreign direct investment, not only in Primorsky but also in the Russian Far East, may increase. As for the DPRK, direct investment would be expanded using their experience with international economic cooperation and the likelihood of reconstructing its economy will be higher.

For the Republic of Korea and Japan, there will be not only new opportunities for investment, but economic security in general and energy and food security in particular will be strengthened through the utilization of resources in Northeast Asia. Further, countries surrounding Northeast Asia will have opportunities to take advantages of the external economies arising from Northeast Asia's sufficient railway and road networks.

Thus, when economic development of Northeast Asia advances smoothly, it will also contribute to international security. Unfortunately, however, the Tumen River Area Development is not duly assessed from this point of view in Japan.



# 図們江開発地域投資環境説明会

司 会 : マイケル・ベンソン (INVESCO Asia Ltd.)

モデレーター: マイケル・アンダーダウン (図們江開発事務局・ダイレクター)

- |             |   |                                   |
|-------------|---|-----------------------------------|
| (1) 挨拶      | 新潟県知事   | 平山 征夫                             |
| (2) 開会の辞    | INVESCO Asia Ltd. (香港)                            | アジア・太平洋担当チーフ エグゼクティブ<br>マイケル・ベンソン |
| (3) 概略説明    | 図們江開発事務局・投資アドバイザー<br>前UNIDOカントリー ディレクター(中国・北朝鮮担当) | イアン・デービス                          |
| (4) 各国代表の説明 | ①朝鮮民主主義人民共和国<br>対外経済協力推進委員会 課長                    | フアン 正男                            |
|             | ②ロシア<br>対外経済関係省多国間経済協力局 局長                        | レムアルド・G・トンベルグ                     |
|             | ③中国<br>吉林省 副秘書長                                   | 丁 士晟                              |

2月9日午後、ホテル新潟において、「図們江開発事務局」主催による「図們江開発地域投資環境説明会」(Tumen Region Investment Launch)が開かれた。本説明会は、「新潟・北東アジア経済会議'96」に各国関係者が集まる機会を捉えて、日本を含むアジア各国の企業、投資家に、図們江開発地域の投資環境について説明し、今後の投資促進を図ることを目的として開催されたものである。環日本海経済研究所は、本説明会の開催について、会場設置、広報など様々な面で主催者のサポートを行った。

1995年12月に関係国により調印された合意書により、図們江開発についての「調整委員会」と「諮問委員会」が設立されることになったが、図們江開発事務局はこれら2つの委員会の事務局である(従来、図們江開発を推進してきたUNDPとは協力関係との位置付け)。本投資環境説明会は、同事務局にとっての初めての対外的な活動となった。

説明会は、内外のビジネスマンやマスコミ関係者約90名が参加して行われた。まず、平山新潟県知事から、こうした図們江開発に関する投資促進活動が新潟において行われることを歓迎する旨の挨拶があったあと、マイケル・ベン

ソン、マイケル・アンダーダウンの両氏より、本説明会の意義等について説明があった。

その後、イアン・デービス氏より、図們江地域における投資環境、投資実績について概略説明があった。デービス氏は、この中で、①1995年末までに図們江地域に約250百万ドルの投資が行われ(うち中国延辺地域150百万ドル、ロシア沿海州60百万ドル、北朝鮮羅津・先鋒地域20百万ドル)、このうち70%が最近2年間の投資であること、②鉄道の開通、航路の開設等により、この地域の投資環境は急速に改善されてきていること、等を指摘した。また、同氏は、この地域の優位性として、①日本、韓国の市場へのアクセスが容易、②自然資源や農産物が豊か、③土地、電力等のコストが安い、④人的資源が豊富である、⑤各経済特区が優遇措置を講じている、などの点を挙げ、「もはやこの地域は、ビジネスに不適な辺境の地ではなくなった」ことを強調した。

これに続いて、各国から、それぞれの国のインフラ整備の状況や関連法規、経済特区の投資環境などについて説明を行った。

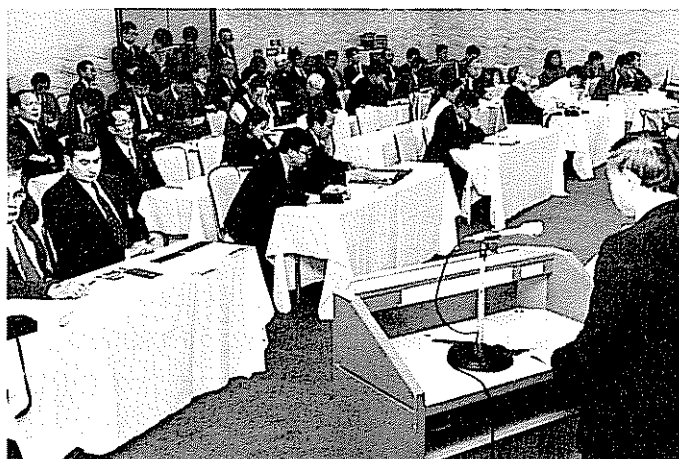
北朝鮮代表は、羅津・先鋒自由経済貿易地帯について、①国際中継輸送基地、輸出加工基地、国際的な観光基地としての開発を目指していること、②ヘリポートの建設、鉄道・道路の拡充などインフラの整備が進んでいること等を説明し、「国としては、地帯内で行われる経済活動に対しては、マクロ的な調整以上のいかなる干渉もしない」ことを指摘し、海外からの投資を呼びかけた。この中で、地帯内に10の工業団地の開発を予定しており、その一部の建設計画が近く完成することが説明され、関係者の注目を集めた。また、今年9月に羅津において、UNIDO（国連工業開発機関）と共催で「羅津・先鋒投資フォーラム」を開催する意向が示された。

ロシア代表は、ロシアへの海外からの投資が少ない現状

を説明し、極東地域について大統領令による開発計画を策定中であるなど域内投資環境の向上に努めていることから、貿易面ではアジアとの結びつきが強い極東へのアジア諸国からの投資が進むことを期待していると述べた。

中国代表は、①琿春－ザルビノ間の鉄道の完成など道路・鉄道網の整備が進んでいること、②琿春－羅津間の光ファイバーケーブルの敷設など通信システムが急速に発達していること、③東北地方は、穀物、木材、鉱物など豊富な資源に恵まれていること、④教育水準が高く労働力の質が良好であること、等を説明し、投資環境の優位性を強調した。

各国の説明後、質疑応答およびレセプションが行われ、各国説明者と参加者との間で、活発な意見交換が行われた。



(写真提供新潟日報社)

# 研究所だより

## ◎ 平成8年3月26日 本年度第2回理事会・評議員会開催

### 1 平成8年度事業計画の概要

設立3年目に当たる平成8年度は、本格稼働期の第1年目と位置づけ「経済交流部」の新設等による組織体制の整備強化を図るとともに、過去2年半の実績を基に、調査研究事業の一層の推進及び企業支援のための活動を促進するなど「Think & Do」タンクとしての事業を積極的に展開する。

#### (1) 情報収集・提供事業

データベース構築の充実強化、情報誌「ERINA-REPORT」の内容充実と隔月刊行、ワークショップ（小セミナー）の開催、「北東アジア経済白書」（仮称）の発行などの継続事業のほか、本年度は新たにインターネット導入による情報センター機能の向上を図る。

#### (2) 調査研究事業

平成9年度を目標に重点研究テーマ「環日本海経済圏の開発ビジョンの構築」の提言を目指し、「経済発展段階と産業構造の変化」など関連テーマについても研究を継続するほか、図們江開発等「北東アジアにおける開発プロジェクト」の研究を推進する。また、本年度の注目される受託調査研究として、「ザルビノ港の企業化調査（F/S）」行う。

#### (3) セミナー・シンポジウムの開催

当期も引き続き、県内外でのセミナー及び会員を対象とした賛助会セミナーを開催する。

#### (4) 内外関係機関等との交流・協力

国際的な情報交流・研究交流を促進するとともに、本年度は本格的に外国客員研究員を受け入れ、人的ネットワーク・研究ネットワークを構築する。また、国際会議や国際的なフォーラム等へ積極的に参加する。

#### (5) 企業国際交流支援事業

民間企業と対岸諸国との経済交流支援のため、企業・業界団体との連携を深め、専門家会議の開催、投資環境や経済情報等のセミナー開催、企業交流相談窓口の設置、企業ミッションの派遣等を行う。

#### (6) 新潟・北東アジア経済会議

本年度は、ERINAが全面的に委託を受けて企画・実施する。

## 2 平成8年度事業予算の概要

(千円)

収 入	基本財産運用収入	66,640
	会費収入	12,000
	事業収入	69,494
	補助金収入	183,360
	基本財産収入	100,000
	当年度収入合計	431,494
支 出	事業費	252,541
	管理費	73,810
	その他特定預金等	105,143
	当年度支出合計	431,494

### 3 役員・評議員の異動

〈辞任〉理事 原口 廣(ERINA専務理事) 3/31  
 〈辞任〉評議員 岡野満武(三菱商事株式会社取締役副社長)3/26  
 〈委嘱〉同 上 横瀬一郎(三菱商事株式会社顧問)3/26

### 4 事務局の異動(平成8年3月・4月)

〈辞任〉事務局長 原口 廣(ERINA専務理事)  
 〈委嘱〉同 上 山崎 市郎(ERINA副理事長)

〈転出〉総務企画課長 齋藤 喜範  
 研 究 員 橋本 一浩  
 〈転入〉事務局長兼  
 経済交流部長 中川 雅之  
 経済交流部部長代理 佐藤 尚  
 同 上 駒形 正明  
 総務企画課長 西方 明良  
 研 究 員 西片 一喜

### 5 セミナー・シンポジウム

#### ○「北朝鮮の経済情勢と南北統一への展望」セミナー

平成8年3月18日、新潟日米協会及び東京アメリカンセンターとの共催で新潟市において開催。

(講師：米国際経済研究所主任研究員 マーカス・ノーランド)

#### ○「ワークショップ」

平成8年3月29日、「ロシア極東における政治情勢」をテーマに開催。

(講師：法政大学教授 下斗米 伸夫)



○モンゴル投資セミナー

平成8年4月9日、UNIDO（国連工業開発機関）及び駐日モンゴル国大使館との共催で新潟市において開催。

（講師：モンゴル通産省産業外国投資政策局投資促進官 S. バトオユン）

（講師：伊藤忠商事（株）海外市場開発部モンゴルチーム 秋山 佳弘）

◇ 編集後記 ◇

本号では、去る2月7日から9日まで、新潟市で開催されました「新潟・北東アジア経済会議96」を特集しました。

「構想から実践に」をテーマにした今回の会議において、最も注目されたのは朝鮮民主主義人民共和国の代表団5名が参加したことです。これにより、北東アジアの全ての関係国が参加する会議となりました。会議期間中、ちょっとした「南北対話」も実現し、また、各国からは具体性を伴った注目される意見が相次ぎ、今回の会議は、実りが多いものとなりました。本特集において、初日の第1セッションから最終日の総括セッションまでのパネリスト・議長などの発言をまとめました。

また、当会議に寄せられた論文のうち、韓国のリ・ユンホ氏、朝鮮民主主義人民共和国のキム・ウンリョル氏、ERINAの信國真載報告3編を掲載しました。

ERINAは、この熱気溢れる会議の模様を、まだ新鮮なうちに皆様にお届けすることができたらと思っています。本特集号を今後の資料としてご活用していただきたいと思っています。

なお、本年度より、ERINA REPORTは、隔月発行となります。これからもERINAは、最新の動きを、新鮮なうちに皆様にお伝えして参ります。

(I)

編集・発行 財団法人 環日本海経済研究所◎

〒951

新潟市上大川前通6番町1178番地1

日本生命榎谷小路ビル6階

TEL 025-222-3141(代表)

025-222-3636(調査研究部)

FAX 025-222-9505

発行日 1996年4月15日

禁無断転載