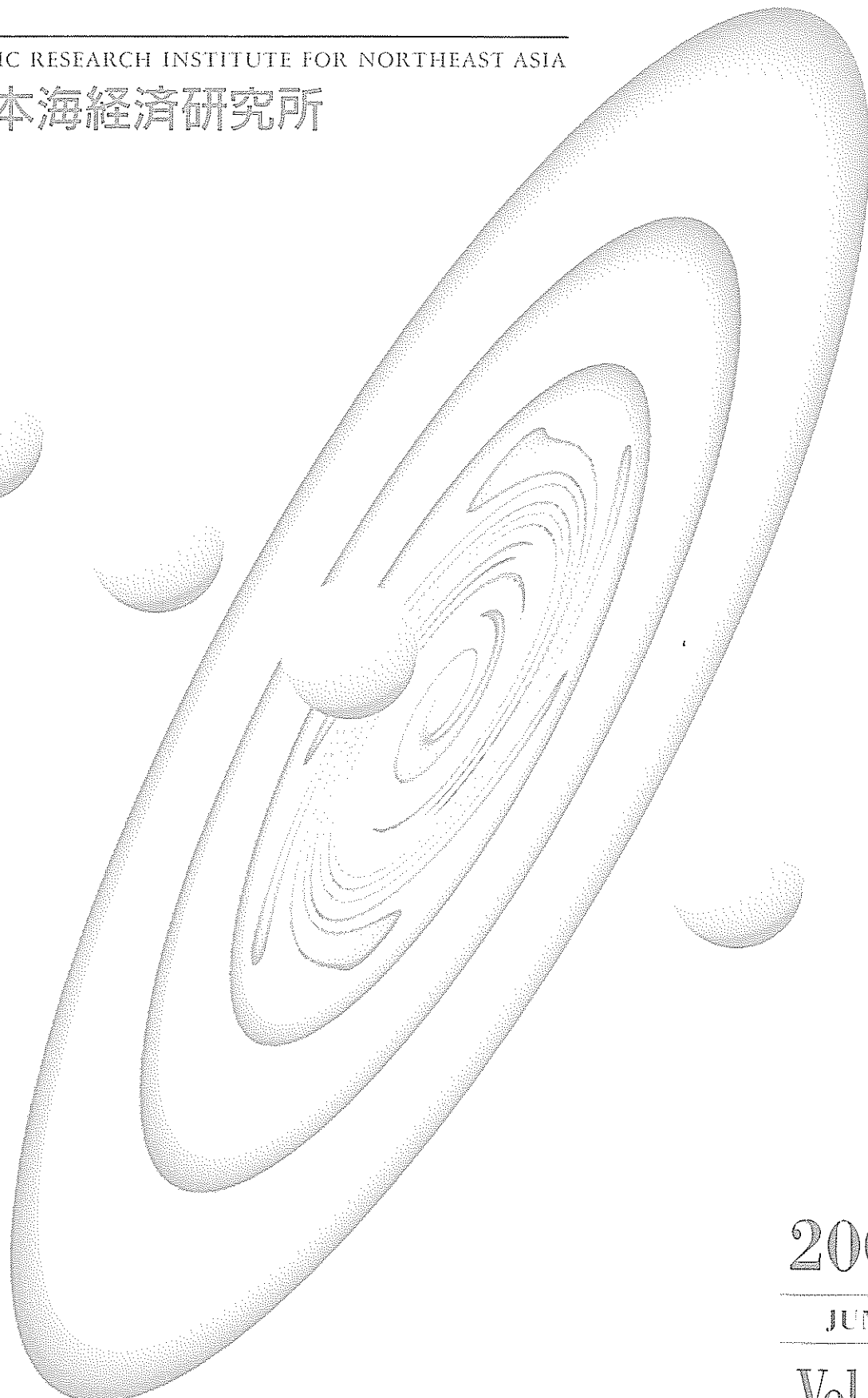


ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

環日本海經濟研究所



2000

JUNE

Vol.34

目 次

■ キーパーソンインタビュー

「今後の中国経済と北東アジア」駐日中国大使館 公使参事官 呂克儉氏に聞く (日) 1

■ 図們江開発の進展

■ What Sort of a Future for the Tumen Region, and How will It be Financed? (英/日抄)

図們江地域の将来と資金調達の課題

Carl Aaron, Investment Policy Officer, Foreign Investment Advisory Service

世界銀行外国投資顧問サービス部門投資政策官 カール・アーロン..... 6

■ Transportation Corridor Development in the Tumen River Region (英/日)

図們江地域の輸送回廊実現に向けて

Hisako Tsuji, Senior Economist, Research Division, ERINA

ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子..... 24

■ FDI in Tumen Region and Potential Priorities (英/日)

図們江地域の外国直接投資の現状と潜在的投資分野

Lee, Chan-Woo, Visiting Researcher, Research Division, ERINA

ERINA調査研究部客員研究員 李 燦雨..... 41

■ 図們江開発参考文献 — Bibliography 57

■ ロシアにおける外国投資と地方 (日/英)

Foreign Investment and the Regions in Russia

日本貿易振興会 (JETRO) 海外調査部 大橋 巖..... 61

Iwao Ohashi, Overseas Research Department, Japan External Trade Organization (JETRO)

■ 綏芬河の歴史と今後の展望 (日)

中国黒龍江省綏芬河市人民政府市長 董 作民..... 70

■ 黒龍江省国境紀行 ハルビン～綏芬河～グロデコボからウラジオストク (日)

ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子..... 74

■ 北東アジア動向分析..... 82

■ 研究所だより..... 88

(キーパーソンインタビュー)

今後の中国経済と北東アジア

駐日中国大使館 公使参事官 呂克儉氏に聞く



2000年は中国にとって第9次5ヵ年計画の最終年にあたり、また朱鎔基首相が3年間でやり遂げるとした三大改革、即ち金融改革、行政機構改革、国有企業改革の成果が問われる1年です。さらに、年内に見込まれるWTO加盟や国内の地域経済格差の是正を目指した西部大開発戦略も今後の中国経済を見る上で欠かせないキーワードです。現在、中国経済は大きく、そして活発に動いています。そうした中国が今後何を目指し、どういった方向へ向かうのか、またそれが日本、北東アジア、そして世界にどういった影響を与えるのかということに関心のあるところです。

今回は、中日経済交流を専門とし、中国大使館において広く活躍されている呂克儉公使に今後の中国経済についてインタビューを行いました。

～西部開発でさらなる発展を目指す

—中国に行く度に新しいビルが建設されるなど街の様子が変化しており、経済の発展状況が窺えます。北京や上海といった大都市だけではなく、地方の都市や国境の小さな街でさえ活気が溢れ、人々が自信に満ちているように感じられます。中国においては2001年からの第10次5ヵ年計画も策定中のことと思いますが、中国経済が目指す方向も含めて、最初に中国経済全般についてお話いただけますか？

(呂) 中国経済は、アジアの金融危機の中で安定的、持続的な成長を保ってきました。98年は7.8%の成長を達し、99年も積極的な財政政策、内需拡大によって7.1%の成長を実現することができました。

内需拡大政策によって、国民経済全体の4割を占める個人消費が伸びています。私は今年1月の新潟・北東アジア経済会議に出席した後中国に戻ったのですが、北京市でも私の故郷の大連市でも非常に活気が溢れていました。デパートに行ってもスーパーに行っても人々の消費に対する概念・意識の変化が感じられました。耐久消費材の購入意欲も出ていますし、在庫も減少しています。

また、これまでは友人の家を訪問するときは、果物やケーキなど、食べ物を持って行ったものですが、今では花を持って行くようになりました。これは、国民の概念が変わったことと同時に生活水準が上がっていることの一つの具体的な現れです。

中国の対外経済をみますと、人民元は安定し、99年末の外貨準備高は98年から90億ドル以上増加して1,547億ドルに拡大しています。輸出入貿易も国際的な困難を乗り越え

て下半期から伸び、総額は3,600億ドルに達しています。貿易規模は98年には世界第11位でしたが、99年には第9位となりました。WTO関係でも昨年は大きな進歩がありました。

2000年に入り、第1四半期の経済成長率は8.1%で、輸出も40%増と大きく伸びています。工業生産の伸びも固定資産投資の伸びも順調で、小売価格も上がっています。今年も積極的な財政投資を実行し、内需拡大を図っていく方針です。こうした面から中国の経済発展は今年も目標の7%前後を実現できると思われます。

しかし、依然構造的な問題も残っていますし、失業問題もまだ完全に解決されていません。沿海部と内陸部との経済発展の格差も大きく、改善しなければならない点の一つです。これについては、西部大開発戦略を打ち出し、国をあげて取り組む方針です。この西部大開発は第10次5ヵ年計画にも含まれ、今後の中国の持続的発展の中心、新しい発展の中心になると思います。

—西部大開発というのは今後の中国経済を見る上でのキーワードの一つのようですが、西部大開発の対象地域となぜ西部なのかということについて教えてください。

(呂) 西部大開発は、今後の長期的な目標で、国をあげての戦略です。地理的には、甘肅省、寧夏回族自治区、青海省、新疆ウイグル自治区、チベット自治区、四川省、重慶市、貴州省、陝西省、雲南省といった10省市自治区が西部に含まれます。西部の面積は中国全体の56%、人口は23%を占め、1人当たりGDPは沿海部の6割程度です。

沿海部はこれまで20年間の改革開放により発展してきましたが、西部は地理的に交通面などでの制約があり、発展が遅れ、沿海部とのギャップが拡大しています。そこで今後の方針としては、沿海部も発展させますが、西部を開発することが非常に重要なのです。西部開発は中国の経済発展の後発力であると考えています。中国が今後も引き続き大きく発展できるのかという点は重要ですから、中央は西部開発弁公室を作り、対応しています。具体的な優遇政策は年末までに逐次出す予定です。資金面でも中国の財政、例えば長期国債の大部分を中西部、特に西部のインフラ建設に投入する方針です。

西部開発に関連する国家プロジェクトは今後意識的に出していく予定です。これには大きく3つあります。一つはインフラ建設で、空港、鉄道、通信などの整備です。二つ目は生態保護プロジェクトで、この中には環境保護も含まれています。西部には豊富な資源がありますが、その開発は環境に配慮して行う必要があります。中国は人口が多いので、これまで食糧確保のために農地を開拓してきました。それによって一部の緑が失われたことは事実ですが、これからは緑を守る方向です。三つ目は科学技術教育プロジェクトです。科学技術の進歩によって西部の開発を図るのです。ただし、科学技術の進歩だけではなく人材育成も重要です。地方で人材を育てることと、大都市で西部向けの人材を育成することを考えています。具体的な方法は現在検討中ですが、沿海部の人や企業が今後西部の開発、発展に協力することは相互補完であると思います。西部には鉱産物がたくさんあり、石炭や石油も豊富です。一方、沿海部には技術がありますから、西部の資源を品質の良い製品として海外へ輸出することが可能となるでしょう。

国のプロジェクトとしては、新疆から上海までの4,200kmの天然ガスパイプラインを建設する計画があります。これは8省市を通過する壮大なものです。ある日本の機関の試算によればパイプだけでも120万トンが必要とのこと。朱鎔基首相も全人代でこのプロジェクトは外国の建設関連企業にとってもいいチャンスだと述べています。日本の企業もこれまで沿海部で成功しているので、その経験を活かして西部に行ったらいかがでしょう。鉱産物の採掘業はこれまで外国にあまり開放していませんでしたが、今後西部では可能になります。西部は面積が広く、市場も大きい上、投資、人件費は安く済みます。西部開発は、中国の経済発展にとっても魅力的ですし、外国企業にとっても大きなビジネスチャンスがたくさんあると思います。

—西部地域の面積が中国全体の56%という非常に広大

な地域と想像できます。それだけの面積であればインフラ建設だけでもスケールの大きいものになると思いますが。(呂) その通りです。これだけ大規模な開発にはやはり努力が必要です。何世代にもわたって開発していくことになるでしょう。その開発の中では、日本の企業の経験や地方の経済振興についても勉強する必要があると思います。

—この西部開発に東北地方は入りますか？

(呂) 地理的な概念では、遼寧省は沿海部、黒龍江省、吉林省は中部に入っています。外国企業投資に対する優遇政策など政策面では、黒龍江省でも吉林省でも内モンゴルでも同じです。合弁企業には2年間の所得税免税と3年間の減免政策を行っていますが、これは今後も中部、西部を問わず同じです。さらに所得税を15%に引き下げる方針が決まっており、その対象省に黒龍江省や吉林省も含まれています。しかしながら、一番遅れているのは西部ですから、西部のインフラ建設に重点的に国の資金を投資する必要があります。円借款をはじめ諸外国からの資金や国際機関からの資金は傾斜的に西部のインフラ建設、環境保護、科学教育に利用する方針です。

—東北地方を含めての内陸部開発ということになるのでしょうか？

(呂) そうとも言えますが、開発を実施するときは、例えばインフラ建設、通信などの大きなプロジェクトに関しては、西部はこれまで非常に弱い部分でしたので重点的に行う必要があるのです。もちろん、沿海部など比較的条件的いいところは続けて発展させていきます。しかし、西部の開発を行わないと沿海部とのギャップがますます大きくなってしまいますので、そのギャップを縮めるために西部を重点的に開発するのです。

また、先に豊かになった地域の企業や人が今後西部の開発に協力するというのも重要です。例えば私の友人である魏文新氏は大連技術開発区で金鶴貿易会社などさまざまな会社を営んでいます。その資金を四川省に持って行って道路建設の請負に参加しています。今のうちに行く方が良く判断しているわけです。今なら援助もありますし、道路建設の際には沿海部でやるよりも政策上有利かもしれません。

—環境問題への配慮が大きなプロジェクトに含まれているというのは大変素晴らしいことだと思います。3月にハルビンを訪問したところ、環境への影響を考えてSLを廃止したとの話を聞き、中国は真剣に環境問題に取り組んでい

るのだと感じました。石炭への依存率が高い中国ですが、環境面に配慮して、今後は石炭への依存を減らしていくという方針が出されているのでしょうか？

(呂) 私自身、環境保護は非常に重要であると考えています。鉄道では、技術の進歩によって、燃料は石炭から環境にやさしい電気などに変わっています。また、大都市の場合、これまでは炊事や暖房には石炭を利用していましたが、これは非常に空気に悪いため現在はガスを利用しています。工業や輸送だけではなく、一般市民の間でも石炭の使用をできるだけ少なくしているのです。また、石炭だけでなく、車の排ガスについても一部の環境に良くない車の整備を行っています。

中国の場合は石炭で発電を行っているところが多くあります。こうしたところでは、環境に配慮し、石炭の液化やガス化などの研究開発、応用を考えています。中国は石炭埋蔵量が多いので、今後もエネルギー、発電の原料として利用していきますが、その際に総合開発の技術を上げて、経済的な面も考慮しながら、できるだけ省エネや環境に配慮していかなければなりません。

～重工業、農業、交通が東北地方の強み

一呂公使は大連のご出身とのことですので、東北地方にもなじみが深いと思いますが、中国全体にとっての東北地方の位置付けはどういったものなののでしょうか？

(呂) 東北地方は重工業地帯です。この地域の重工業の発展、振興が中国経済全体の発展に大きく貢献しました。農業の面からみれば、東北は穀倉地帯です。黒龍江省の大豆や吉林省のトウモロコシに代表されるように食糧の重要な産地です。果物もたくさんあります。遼寧省では水産物も豊富ですし、現在は養殖も盛んです。これらは国内への供給以外に海外にも輸出しています。この他、石油、石炭、鉱産物、木材などの資源も豊富です。

また、東北は交通輸送関係も非常に発達している地域です。瀋陽～大連間高速道路は中国最初の高速道路です。鉄道も航空路も水運も発達しています。大連港など大きな港もありますし、大連市は国内最初の14の経済技術開発区の一つです。このように、工業・農業面でも、また交通面でも東北はすばらしいところですよ。それに東北の人は勤勉でよく働きますよ。

～経済交流の条件が“北東アジア”の範囲を形成

一続いて、北東アジアについてお話していただきたいのですが、北東アジアとはどの範囲とお考えですか？

(呂) 国の単位で見れば、日本、中国、韓国、北朝鮮、ロ

シア、モンゴルの6カ国が含まれると認識しています。東北の場合は確かに北東アジア諸国に近いということはありません。問題は経済協力です。どちらが有利かということでしょう。

東北地方はモンゴル、ロシア、日本、韓国、北朝鮮に地理的には近く、近隣です。ですから、経済交流にも有利な条件があります。相互理解の深さも違います。中国の他の地域では、ロシアのことや日本のことは東北の人ほど理解していないところもあると思います。文化的なつながりもあります。また、地理的に輸送が便利だということもあるでしょう。経済交流の条件によってその範囲ができあがってくるのだと思います。

現在はモンゴルからの品物を天津港から海外へ出していますし、今後建設される新疆から上海への天然ガスパイプラインがロシアにつながれば、相互の理解が深まり、経済交流の条件が整ってくると思います。

～戦略的計画、平和的共存、相互補完的協力が必要

一言葉も文化も多様な北東アジアですが、この地域がより発展していくためには何が必要なのでしょう？

(呂) 経済交流の地理的、文化的、人的交流において相互補完のメリットはありますし、市場の潜在力もあります。こういった面では誰もが同じ認識を持っていることでしょう。北東アジアは共通の目標と利益を求めて互いに助け合いながら、必ず地域の経済振興、経済発展を進めることができますと考えています。もちろん、困難はあると思いますが、多少時間がかかってもそれをうまく乗り越えて目標を必ず達成できると思います。

この地域に関して私が考えていることの一つは、北東アジア諸国は戦略的な考えを持たなければならないということです。北東アジアはアジアの一部ですし、アジアは世界の一部ですから、どの国でもどの地域でも全世界の経済繁栄と発展、平和のために経済協力を行っていかなければなりません。長い目で見て計画を立てていく必要があります。

二つ目は、大同を求めて小異を残すことです。この地域は民族も言葉もイデオロギーも社会制度もそれぞれ異なっていますが、それが経済協力を妨げる理由にはなりません。経済協力を行う理由はたくさんありますが、行わないことの理由は一つもありません。共通の利益を求めて、平和的に協力を行い、共存していくことが前提です。

三つ目は、互いの長所を活かして、短所を補うことです。つまり相互補完的な協力、発展に目を向けるべきです。北東アジア地域は資源も市場も労働力もあります。しかし、資金が足りませんし、技術が進んでいない部分もあります。

日本の戦後の経済発展は世界に例のないものですから、その技術や経験、また資金を活かすことが考えられます。中国にも20年の改革開放の経験と成果がありますので活用すべきだと思います。

1月に行われた新潟・北東アジア経済会議のように意見を交換したり、また互いの経験を交換しながら、相互補完的な地域交流を行っていくことは非常に重要です。この地域における協力は有望であると思います。国際機関の支持もあるでしょう。このような地域間及び国連等国際機関の協力による経済発展はアジア全体への影響も大きいものですから重視すべきです。

一この地域の最近の大きな話題として南北朝鮮の首脳が6月に会談するというニュースがありますが、これに対する中国の見方はどうですか？

(呂) 朝鮮半島の平和と安定は人々が望んでいることです。ですから韓国と北朝鮮両首脳の間で会談は歓迎します。これは、アジア地域全体にとっても非常に良いことです。世界的には平和と発展が主流です。そうした平和的な国際環境の中で各国の経済発展が実現できるのです。中国は日本とはもちろん、北朝鮮、韓国の間でも経済交流と貿易の経済協力関係があります。平和的、友好的な環境の中で経済貿易関係が発展することが重要なことです。政治的関係が発展すれば経済関係の発展を促すことができますし、経済協力関係がさらに発展すれば、政治的な関係を推進することができます。

～相互理解を深め、ともに発展を目指す

一公使は日本の滞在も長いとのことですが、日本に対する要望があればお聞かせ下さい。

(呂) 私の大使館駐在は今回が3度目になります。通算すれば日本滞在は10年を超えます。最初の駐在は1979年で、ちょうど中国の改革開放が始まった年でした。この20年間で中国経済は大きく発展しました。その中で日本との貿易も拡大しています。当初の日中貿易は60億ドル程度でしたが現在は662億ドルまで迅速的に伸びています。加えて、投資、政府資金協力、無償援助、研修生の派遣など多方面にわたって協力関係にあります。

個人的には滞在を通じて日本の民間団体や政府関係の友人もたくさんできました。皆、中国との友好、経済交流に非常に熱心な友人で心強く感じています。こうした友人と一緒にこれからも中日経済協力関係の発展に努力したいと思っています。

そういった中で、今後解決しなければならないこともあ

ります。例えば、相互理解が足りないところがあると思います。中国に対して偏見と言うか理解が足りないところがあります。同時に中国も日本に対する理解を深める必要があります。今後、相互に理解を深めていく努力が必要です。日本は島国で周りを海に囲まれています。中国は国境を接する国がたくさんあります。また、日本は単一民族で、言葉も一つですが、中国には56の民族があり、民族の言葉以外に上海語、広東語、福建語などがあります。このように異なる両国ですから、ものの見方や考え方については交流し、互いに理解し合う必要があります。

中国と日本は互いに重要な国です。それぞれ重視しています。中国の発展と改革開放の前進は、日本を含む世界各国との貿易及び経済協力の発展にとって、必ず明るい未来をもたらすことでしょう。日本は長期的、戦略的な目で中国との経済交流を見る必要があると思います。21世紀はアジアの時代と言われています。その中で中国と日本は大きな役割を果たしていく必要があるでしょう。ですから友好関係、交流を深め、理解を深めながら、共通の発展、共通の利益、共通の繁栄といった目標に向かって互いに努力する必要があると思います。

一相互理解を深め、交流を促進するためにERINAもさらに努力していかなければなりません。最後にERINAの活動に対するアドバイスをお願いします。

(呂) 1月の新潟・北東アジア経済会議には初めて参加したのですが、よくまとめられていたと思います。日本海沿岸地域の振興だけでなく、北東アジア関連諸国の理解に対する貢献、あるいは協力関係の重視などは重要なことだと思います。これからは積極的に取り組んでいただきたいと思っています。

相互理解と交流は非常に重要ですが、その場合に実際の成果まで目標付けることが特に大切です。誰もがその成果を求めているのです。1月の新潟・北東アジア経済会議で黒龍江省と吉林省の代表団が招かれていましたが、その時に二省の投資環境と日本あるいは関連諸国との経済交流の状況や問題点、希望をいろいろ述べたと思います。地域間の人的交流や経済協力への期待が大きいのです。そして、そうした交流が具体的な貿易や投資につながることを望んでいます。日本の企業が地理的な近隣性、両国の文化交流の深さ、相互理解の深さという優位性を活かして対中協力の先頭を走り、新世紀における中日友好と経済協力のために新しいスタートを切られることを期待しています。

ERINAは研究機関ですから、こういった面でいろいろなアイデアを出していただきたいと思います。中国

から研修生を受け入れるなど、人材育成の面でも期待しています。また、新潟県も中国との交流に積極的に取り組んでいるようで嬉しく思います。今後、一つ一つ具体的な成果がでることを期待しています。これからもERINAが積極的に北東アジア地域、ひいては世界各国間の経済協力を促進されるよう期待しています。私たちのところでは、貿易や投資、研修、中国への企業進出や中国企業との合弁などの面では相談に応じることができると思います。私たちも積極的に協力していきたいと思っています。

—本日はどうもありがとうございました。

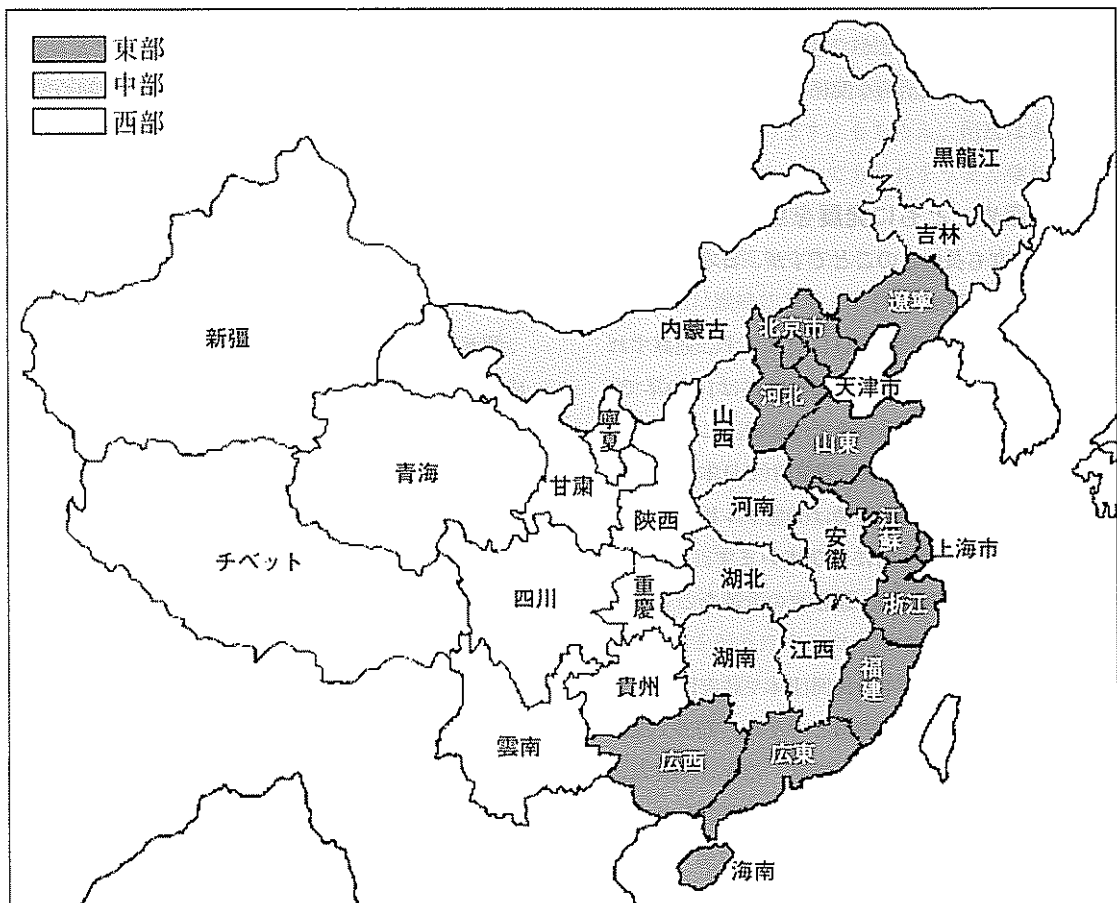
(2000年4月19日中国駐日大使館経済商務処にて)

プロフィール
 リュ クジエン
 1954年1月25日生まれ
 大連外国語学院日本語学部卒業
 '75年10月中国対外貿易部地区政策二局
 '79年 中国駐日大使館商務処随員
 '84年 中国対外貿易経済合作部アジア局副処長
 '90年 中国駐日大使館経済商務処一等書記官
 '94年 中国対外貿易部アジア局処長・副局長
 '98年7月大阪総領事館商務領事
 '98年12月より現職、中国駐日大使館公使参事官
 専門分野は中日経済交流

中国の地理行政的範囲と経済状況

地理的行政的範囲		面積 (万km ²)	人口 (億人)	年平均経済 成長率 (79-95年)(%)	GDP (兆人民元)	GDP/人 (人民元)
東部 12省市区	北京・天津・河北・遼寧・山東・上海 江蘇・浙江・福建・広東・広西・海南	130	5.07	12.8	4.8314	9,522
中部 9省市区	山西・内モンゴ・吉林・黒龍江・安徽 河南・湖北・湖南・江西	285	4.40	9.8	2.3126	5,252
西部 10省市区	重慶・チベット・寧夏・新疆・四川 貴州・雲南・陝西・甘粛・青海	545	2.85	8.7	1.1493	4,031

出所:中国統計年鑑1998より作成



What Sort of a Future for the Tumen Region, and How will It be Financed?

Carl Aaron[‡]

Investment Policy officer, Foreign Investment Advisory Service

1) Introduction

The Tumen River Economic Development Area (TREDA)¹, consisting of Yanbian Prefecture in Northeast China, the Rajin Sonbong Zone of the Democratic People's Republic of Korea, and Southern Primorsky Territory in Russia, potentially has a very bright future. This may not be obvious, and all too often the region seems to be perpetually inching towards a breakthrough. Nevertheless, many stakeholders are expending great efforts to make it happen, and an increasing number of private investors are betting on the region's future. This article seeks to paint a picture of the Tumen Region's potential, whilst laying out some of the main challenges, and looks in particular at how this future might be financed.²

In terms of trade routes and economic corridors the main part of the Tumen Region is sandwiched between exit routes from Heilongjiang (China) and the Russian Far East to the Vladivostok area ports in the north, and those from more central Chinese provinces to Bohai Sea ports in the south. Nevertheless, estimates by the UNDP's Tumen Secretariat suggest that the Tumen Region might handle some US\$15 billion of current levels of bilateral trade between Northeast Asian countries (also including the USA). This compares with perhaps US\$200 million of trade handled by the ports of Posiet and Zarubino (Khasan District of Southern Primorsky) and Rajin Sonbong (DPRK) at the current time. However, realizing these potential trade flows will require significant improvements in hard and soft infrastructure at border crossings and ports in the region (as discussed elsewhere in this Special Issue).

The benefit the Tumen Region would derive from an increased share of current intra-Northeast Asian trade speaks to only part of its development potential, and it is important to appreciate other possible factors. First, intra-Northeast Asian trade is likely to grow beyond current levels of around US\$110 billion considering such factors as the steady increase in Japan's imports from other Northeast Asian countries in recent years (e.g. rising from 13% of total imports in 1993 to 19% in 1998). Second, facilitating the movement of people and goods across the land borders in the Tumen Region would allow member countries to exploit the complementarities in factor and resource endowments which do exist, and so increase both productive activity in, and (higher value added) exports from, the region itself. The tourism industry, important to all three riparian countries would also benefit substantially. Third, the emergence of more efficient transportation corridors through the Tumen region to overseas markets would similarly attract more productive

activity to the region encouraged by enhanced trading opportunities.

Ironically, the few kilometers separating Yanbian Prefecture from the east coast, are at once an important impediment to the development of that corner of Northeast China, and a crucial factor encouraging the riparian subnational regions to work more closely together. Without that factor, given the substantial challenge of working with such different political, economic and cultural systems, they might be more likely to follow independent paths, and so forego the potential benefits of working together for greater mutual benefit.

When thinking about the challenges and priorities for promoting the development of the Tumen Region as a whole and its member subnational regions (SNRs), one is advised to think carefully about what should be attempted cooperatively, and what should be left to each member country. Clearly there are two types of agenda, a (sub-)regional one and national ones, and to aspire to too much on a regional basis is to risk no progress at all. Thus, given the different economic, political and social systems, and where each country lies in the process of considering and implementing change, subsidiarity might be a useful guiding principle to apply to cooperative efforts in the future. In other words, many steps that can be taken at the national or subnational level should be, whilst at the sub-regional level actions (to remove impediments or realize opportunities) should only be taken where there are clear benefits that all agree to pursue. Let us bear this in mind.

This article has a number of objectives relating to the potential development of the subnational regions (SNRs) in the Tumen Region, and the role of greater regional cooperation:

- To consider what benefits some greater degree of cooperation could bring to Tumen Region members;
- To outline the possible degrees of greater sub-regional cooperation, on the basis that this cannot and should not be an all or nothing issue;
- To consider the potential difficulties and challenges of greater cooperation;
- To point out the importance of considering the Tumen Region in a larger international context, whether from the perspective of the region's developmental integrity, its potential sources of investment capital (for infrastructure or productive purposes), or the external markets it targets; and
- To look, in particular, at the question of financing the region's development.

These issues will be addressed in turn in the following sections. Meanwhile, the concluding section

[‡] Carl Aaron is an Investment Policy Officer in the Foreign Investment Advisory Service – a joint facility of the World Bank and the International Finance Corporation. The opinions and arguments expressed in this article are the sole responsibility of the author and do not necessarily reflect those of the World Bank Group.

¹ In this article, the Tumen River Economic Development Area (TREDA) is also referred to as the Tumen Region.

² I should like to thank Hisako Tsuji, Chan Woo Lee and Vladimir Ivanov at ERINA for their valuable help in preparing and collecting the information used in this article.

will point out some of the key factors likely to determine and indicate the Tumen Region's progress towards a more dynamic sub-regional economy.

2) Tumen Region Development Potential

Notwithstanding the considerable political, economic and cultural challenges that the Tumen Region faces in its development, there are a number of bright spots. First, there is the increasing volume of intra-Northeast Asian trade from which the region has the potential to benefit. The second encouraging factor is the steady growth in external investment in the region (albeit from low levels), and the increase in actual trade movements through the region in recent years. The third bright spot is the increasing frequency of concrete initiatives to improve the regional trading and business environment.

On the second point, the trend in foreign direct investment (FDI) in the three riparian subnational regions is encouraging. Cumulative realized FDI in Yanbian Prefecture stood at roughly US\$480million late 1998, and although annual flows weakened in the wake of the Asian Crisis, contractual figures point to a recovery. In Rajin Sonbong cumulative realized FDI of US\$88million at the end of 1998 is set to increase much further thanks, in particular, to a couple of large ongoing investments (a hotel/casino and a telecommunication service provider). Meanwhile, Primorsky Territory had cumulative FDI of US\$440million to 1998, although annual inflows have been subdued of late due to the country's economic situation. On the trade front, one indicator of increasing trade flows is that the volume of cargo on the Hunchun (China) ~ Rajin (DPRK) route has been growing at roughly 20% per annum to 5,225 TEU in 1999, which is close to the route's current operating capacity.³

Regarding progress towards an improved business and trading environment in the Tumen Region, there have been a number of encouraging developments at the local or micro-level. Notable progress on the regional transportation network includes: the ongoing upgrading of the Dunhua ~ Yanji ~ Hunchun and Hunchun ~ Quanhe roads in China; completion and imminent opening of the rail link between Hunchun and Southern Primorsky; the internationalization of Yanji Airport for a trial period this summer; and the opening of several new shipping routes out of TREDAs ports. There are also moves to either re-open or initiate border markets in the TREDAs area, and signs of long-awaited improvements in cross-border customs and other procedures.

On the larger political front also there are encouraging movements. These include the promised summit this summer between DPRK and ROK which could open the way for substantial economic interaction; and the lifting of some US economic sanctions against DPRK, which has led to talk of exploratory business missions in the near future. Real progress along these lines could transform the region's development potential, and pave the way for substantial public and private financial investment in the region from neighbouring countries, and for greater involvement from international financial institutions. However, the approach here is to

consider the development potential and aspirations of the Tumen Region and its members, and how these can be achieved

3) The Development Path of the Tumen Region and the Role of Complementarity

The economic development of the Tumen Region will have two distinct yet interrelated components. The first involves substantially increasing the volume of transit trade from Northeast China and beyond through the Tumen transport corridors to the ports of Posiet and Zarubino (in particular) in Primorsky, and Rajin in DPRK, and from there onward to various overseas destinations. The second involves increasing economic activity in, and exports from, the Tumen Region itself.

Moreover, the potential development path of the region can usefully be divided into three sequential but overlapping stages each with a different balance of the above two components. Each of the stages would be based upon different intra - regional complementarities, while the rationale for pursuing a cooperative agenda would be based upon the recognition of these complementarities in resource endowments and economic profile, and upon some degree of shared vision and perception of the benefits of cooperative action.

Complementarity in the first stage of TREDAs development is largely to do with physical location (coastal access versus no coastal access), while in subsequent stages it is more to do with factor or resource endowments, or type or technological level of industry. Some commentators argue understandably that the economic profiles of the three SNRs are rather similar, that there is little complementarity of factor endowment or competitive advantage, and thus that both the potential for a regional economic development area (REDA) and the motivation for cooperative action are limited. The region as a whole is indeed relatively rich in human resources, while poor in infrastructure, capital and technologies, but there is nevertheless a workable degree of complementarity in many areas.

Even if economic profiles within the immediate TREDAs region are similar in many respects, when its regional neighbours are included in the equation (i.e. ROK and Japan), the degree of complementarity becomes very strong, leading to significant potential investment and economic links. Moreover, the resources that foreign public and private involvement brings - capital, advanced technology, market access, and so on - may only come if there is evidence of a stable business environment and an efficient regional transportation network, both of which require enhanced regional cooperation.

It is particularly useful to consider the development of TREDAs in stages since member countries aspire to different degrees of cooperation. Realization of the first stage, involving improvement of the transportation network, is more or less a basic requirement for the future development of the region. However, with that in place, member countries can then choose to what degree to pursue the second and third stages - in which industries and at what speed. The DPRK, for example, is more

³ TEU stands for twenty-foot equivalent unit

Table 1: How Complementary are Economic and Investment Profiles in the Tumen Region?

1. Availability of skilled human resources	The Tumen Region is relatively rich in high-quality human resources with good basic education and appropriate skills for potential investment sectors. This seems to be the case in Yanbian and Rajin-Sonbong, particularly, and although Khasan District is rural and sparsely populated, good technological skills are available in Southern Primorsky.
2. Access to adequate financial capital	Financial capital for infrastructure investment is insufficient in all three regions, particularly in the Rajin-Sonbong. Private loans availability is extremely inadequate throughout the region. The three banking systems are very different, but similarly underdeveloped.
3. Availability of physical infrastructure	Transportation infrastructure is generally poor. Land transportation infrastructure in RSZ is very poor, although the port is in good condition. Primorsky is an established transportation hub with large-scale ports connected to western Russia and Heilongjiang, China via the Trans-Siberian Railway. Other social / industrial infrastructure (e.g. utilities / housing / healthcare) is inadequate for future commercial and residential needs in Primorsky and RSZ. Yanbian has generally good land infrastructure in the Tumen Region (but depends upon others for sea access).
4. Acceptable policy and regulatory environment	Major cross-border impediments to trade and investment exist in TREDAs, particularly on the Russian side. Within TREDAs, immigration is strictly limited with no cross-border labor mobility. Border trade is inactive, and there is no border market in TREDAs. RSZ and Yanbian have generous incentives for investment, while Primorsky is less competitive with a punitive tax system affecting foreign and domestic investors.
5. Access to technology, raw materials and manufacturing parts	Access to many technologies (e.g internet, mobile phones) is not allowed in RSZ, and there is no pan-TREDA mobile phone system. But, the region is rich in raw materials: forest resources (Russia, Yanbian), marine resources (Primorsky, RSZ), minerals (Russia), and agricultural products (Yanbian). Primorsky has enormous land reserves.
6. Market access	Further development of transportation corridors will give Yanbian (and RSZ) good access to the large markets of Japan, ROK and beyond, while RSZ and Primorsky will gain better access to markets in Northeast China and beyond.

concerned to preserve the integrity of its political, cultural and economic systems and currently seeks only limited involvement in a liberalized cross-border investment environment. Yanbian Prefecture meanwhile would greatly benefit from having suppliers, or the opportunity to make larger investments, in Southern Primorsky or RSZ, but would derive substantial investment from a more

efficient transportation network alone. Finally, Primorsky Government may prefer to devote most of its resources to the Vladivostok area (rather than the outlying Khasan district) but might also be prompted to change this stance depending upon the level of private sector activity in the Khasan area, or the likely benefit to be gained from growth in tourism.

Figure 1: Potential Stages of TREDAs Development

Stage One Transport Corridors	Stage Two Economic Corridors	Stage Three Regional Growth Area
Realization of an efficient regional transportation network	Increased cross-border trade, tourism and economic relations	Regional economy activated by greater investment and exploitation of complementarities

Stage One TREDAs Development: The first of the three stages of TREDAs development would involve the realization of efficient transport corridors linking Jilin Province of China with East Sea ports in southern Primorsky and the DPRK, and building up the latter's gateway functions and revenues. This stage, upon which others depend, relies upon the complementarity that Rajin Sonbong and Primorsky have sea ports, whilst Yanbian is landlocked. In this stage, Russian and DPRK ports would receive fees for the handling of Chinese cargoes. Although Yanbian and other neighbouring areas of

Northeast China would obviously be the principal beneficiaries initially (by raising the cost-effectiveness of export production), this development would energize the regional economy in many ways as freight volumes and frequency of shipping services increased.

Stage Two TREDAs Development: The second stage of development would be the opening of "Economic Corridors", meaning the development of active trade across internal borders, creating bilateral border markets, and promoting tourism exchange between member

countries. For instance, China's consumer goods and foods (grain/vegetables/fruits), DPRK's seafood, and Russia's seafood, metal and timber could be traded at the tri-border region. These tradable products are not always produced in the small Tumen Region, but could be attracted from further afield by better border trade prospects. The historically dynamic border trade and more liberal border regime at the Primorsky/Heilongjiang crossing (Suifenhe) are instructive and relevant to TREDA where bilateral border trade has been slow to develop. A border market, as exists at Suifenhe, would certainly help energize the Chinese/Russian border in TREDA. Regional tourism, whilst on a relatively small scale and dominated by Chinese tourists (to the benefit of DPRK and Primorsky) at the current time, has the potential to grow, and is an important, non-sensitive driver of regional cooperation.

Stage Three TREDA Development: The third stage is the gradual emergence or creation of a regional growth area, or what is sometimes called an "Economic Growth Triangle". The concept is that foreign and domestic investment activates the regional economy by effectively utilizing members' complementary factor endowments and competitive advantages, as well as the region's increased cross-border trading potential and transport corridor functions. In many ways, Yanbian may be aspiring to this stage already, as witnessed by the relatively successful introduction of foreign investment (mainly from ROK) and its enthusiasm to exploit increased cross-border trade and regional transport corridor functions. Rajin-Sonbong, meanwhile, is further behind in promoting foreign investment, and Primorsky has not yet established any substantial economic linkages with Yanbian or Rajin-Sonbong, although it does have some successful examples of bilateral cooperation with Japan, USA, and ROK.

The potential of this three-stage development scenario of the Tumen Region notwithstanding, there are a variety of significant challenges to be met both cooperatively and individually by each individual subnational region. The next section looks at some of these in more detail, including improving the transportation network, working together on cross-border administrative issues, and building a shared vision of regional development.

4) Challenges to Tumen Region Development

In order to realize this great potential the Tumen Region must overcome major challenges – a Herculean task in the eyes of many. Some challenges require action by individual countries or subnational regions, others joint efforts. The long - awaited granting of international status to Yanji Airport, for example, is essentially a Chinese issue but with tourism and business benefits for the entire region. Similarly, the opening of more overseas shipping routes out of Rajin is a DPRK issue, but combined with other factors could stimulate the volume of transit trade through the Tumen Region.

Regarding those challenges which require joint efforts, some involve greater cooperation on cross-border and other administrative issues, whilst others involve accessing hard cash and international support for regional development. Some of the latter require national interaction with external partners (e.g. DPRK membership of international organizations) while others would benefit considerably from a united front (e.g. financing road infrastructure between the Chinese border at Quanhe to Rajin Port in DPRK). In this and the next section let us look briefly at seven interrelated challenges that perhaps give a good overview of the task facing the region, and point to an agenda for cooperative action.

Table 2: Shared Challenges in the Development of the Tumen Region

Shared Challenges in the Development of the Tumen Region
1) Enhancing the regional transportation network
2) Financing infrastructure and productive investment
3) Working together on administrative barriers to cross-border trade and investment
4) Involving the private sector
5) Isolation
6) Shared Vision
7) The need to think about Tumen Region development in a larger international context

The overarching challenge for the region, and the foundation for its subsequent development, involves upgrading the regional **transportation network**, which means both physical improvement and greater cooperation on various cross-border administrative issues. Elements of all the other challenges are reflected in this one.

Perhaps the most obvious and commonly voiced challenge (to which we return below) is that of **financing the region's development** in terms of both infrastructure provision and productive investment. Member countries need to think carefully about the potential sources of financing (e.g. public or private) and when and where a

cooperative approach is warranted, particularly with regard to the financing of regional infrastructure. Clearly, the Tumen Region can only dream of the amount of infrastructure financing that has found its way to some other transport corridors and their coastal exit points in Asia. Nevertheless, it is important to note that only relatively modest amounts of money are now needed to raise the regional transportation network's capacity significantly, and that private investors are already playing an important role.

Financing is also required for productive investment in the region, in which foreign companies will figure

prominently. Although the outlook for foreign investment in the Tumen Region is generally positive, the region's high-risk profile means that most investment capital comes from companies' own funds and there is little bank or capital market borrowing. Member countries thus face the challenge both of realizing the significant potential flows of investment from neighbouring countries and beyond, and of making the region attractive to capital markets in the future.

The third challenge is for member countries to **work more closely together** where it is in their mutual interest to do so, either on a bilateral or multilateral basis. It is perhaps obvious that this applies to the financing of cross-border infrastructure projects, but it is equally important in a number of cross-border administrative issues which involve little cost, such as streamlining customs and other border procedures, establishing border markets and allowing the operation of vehicles further into partner country territory. Demonstrating the ability to work more closely on such issues will raise the level of business activity in the region, contribute to greater efficiency in the transportation network, and send positive signals to investors thinking of committing funds to the region.

The Tumen Region must also make it a priority for a number of reasons to involve the **private sector** to a greater degree in the planning and implementation of regional cooperation:

- Private companies will play a crucial role in financing both regional and subnational infrastructure requirements given the difficulties Tumen Region members face in raising funds for such investment;
- Public-private partnerships of various kinds, whether in infrastructure or training provision, will be important for regional development;
- Private companies are increasingly the source of productive investment as SOEs in much of the region continue to perform badly or are broken up;
- Private companies are the experts on the main administrative impediments to greater economic activity, and, for example, on the necessary conditions for subcontracting investments to occur in other parts of the Tumen Region;
- Private companies can also be a source of cross-border skills training and technology transfer.

Thus, the input of existing and potential private business should constantly be sought, and where such valuable mechanisms as sectoral working groups are established (e.g. transportation or tourism), private companies should be key participants alongside government.

Yanbian Prefecture, Southern Primorsky, and RSZ share the problem of geographical and political **isolation** from their central government, and a consequent lack of attention and influence. This translates into difficulties in accessing national and international (often concessional) funding. Yanbian and Southern Primorsky are also isolated from large domestic markets. (RSZ was specifically designed to target foreign markets.) The region is therefore heavily dependent on its external

economic relations, thus strengthening further the argument for developing business, political and transportation links with other Pacific Rim countries, in particular (as discussed below).

Tumen Region members also face the challenge of building a **shared vision** of regional development. It is far from clear that this exists at the current time. Primorsky, for example, has been quite skeptical about the benefits it can gain from the Tumen River Area Development Programme (TRADP) and the Tumen Region cooperation it represents, since as it stands the Programme is of most significance only for the outlying Khasan District. Thus, Russia is concerned whether China can provide a sufficient transit cargo volume to justify the proposed investment in modernizing Zarubino Port. The long delays in beginning operations of the Sino-Russian Railway at the Hunchun/Kraskino border may also reflect Russia's low expectations from regional cooperation.

The main problem is that the economic and political centers of Southern Primorsky, in particular Vladivostok and Nakhodka, are far from the tri-border region, and pay little attention to the Tumen Programme since their economic links with Yanbian and Rajin-Sonbong were never expected to be strong. The province has generally concentrated on securing investments from the US, Japan and ROK. Somehow it is necessary to raise the profile of the Tumen Region in Primorsky. This could happen either by some conceptual enlargement of the region to include the more important Heilongjiang ~ Primorsky route to Vladivostok/Nakhodka (see below), or by an observable increase in trade and investment activity brought about by relatively costless administrative improvements and limited private infrastructure investment in the first instance.

Another point is that both the DPRK and Primorsky feel that the benefits from the first and second stages of development in particular are unfairly tilted in China's favour. However, it seems clear that Khasan District ports and RSZ would gain substantially from their enhanced "gateway" function as they are already beginning to do, and that they would have the option of plugging into more active corridors through trading and investment activities in their own SNRs.

A shared political vision of the desired development path of the region is also lacking with DPRK in particular aspiring to cooperation only in some areas of common benefit or concern (e.g. tourism and the transportation network), and resisting moves towards deeper integration for the moment.

Building a sense of common purpose and vision amongst the member countries is not easy, but must be attempted. First, it is important to promote a clear understanding at subnational and central government levels that regional cooperation is a win-win situation for the region, and a powerful tool for reducing poverty in the area. After all, cooperation is relatively costless, with large potential gains for all, and beyond the strengthening of the regional transportation network countries have the option to plug into the development process at their own pace (an important consideration for DPRK).

The Tumen Region should also keep busy with

bottom-up or micro-level initiatives to improve the business environment, build skills, and so on. Such initiatives could take the form of working groups dealing with less-sensitive issues such as tourism or transportation, tourism skills training, quality control programs, business associations, the Tumen Region Investor Services (TRIS) network coordinated by the UNDP, and so on.

5) The Tumen Region in a Larger International Context

Finally, the economic rationale for the Tumen Region and a perception of shared interests would be bolstered by considering it in a larger international context even if the formal concept of the TREDAs continues to focus on the core tri-border region. The particular ways in which a broader Tumen Region should be envisaged include the following:

- Although the Tumen Region Economic Development Area includes the Vladivostok region and the major ports of Vladivostok itself and Nakhodka, that region's economy is largely dependent upon Primorsky output (rather than TREDAs) and trade with China through the Suifenhe / Godekevo crossing on the Heilongjiang border. Thus, incorporating the Heilongjiang ~ Vladivostok economic corridor into the Tumen Region concept could raise the Primorsky government's stake in regional development.
- Also, if the TREDAs concept were broadly to include the two China-Russia border crossings, it is perhaps likely that the Hunchun / Kraskino border-crossing could call on the resources and experience of the other, including a thriving border market, slightly more efficient border procedures, experienced personnel, and so on.
- Another point is that Yanbian Prefecture represents only a limited market and source of trade and investment for TREDAs, and the small TREDAs ports will have to attract transit trade from at least the rest of Jilin Province in China in order to become viable.

Most importantly, however, the future development of the Tumen Region will be driven by greater interaction with non-TREDAs countries, above all the Republic of Korea and Japan

- ◆ Japan and ROK, in particular, are major potential sources of capital, technology, management skills, and demand for the region. Their public and private sectors should, where acceptable and relevant, be included in regional and bilateral development initiatives.
- ◆ Also, ROK is already by far the leading source of investment in Yanbian, and is considering industrial complexes in Primorsky (Nakhodka) and DPRK⁴, the latter in particular wrapped up in larger diplomatic issues. Greater cooperation between ROK and DPRK on economic issues, perhaps in limited subnational areas like RSZ, would strengthen the role of ROK as a

growth pole for the region as a whole, and allow the Korean diaspora to have its full impact.

- ◆ A larger role for the Tumen Region's more advanced neighbours would help create a more effective growth area with Japan and Korea playing more of the role of growth poles. For example, some mature labour-intensive technologies are already being transferred to the Tumen Region (e.g. textiles to Yanbian), and there is potential for much more.
- ◆ Above all, the larger international context for the Tumen Region means greater interaction with bilateral and multilateral development agencies. A twin-pronged approach of acting both through each SNR's central government, and in concert as the Tumen Region (with the help of institutions such as the UNDP Tumen Secretariat) could be effective.

6) Financing Tumen's Development

Access to public and private financial capital is of crucial importance for the future development of the Tumen Region, whether for immediate and ongoing infrastructure requirements, or for productive investment in the three subnational regions. There are a number of potential sources of financing:

- ◆ Private sector investment, the majority of which is likely to be foreign (including that from Yanbian to other member subnational regions);
- ◆ Local or central government public sector financing (including the use of public-sector budgets, and capital market and bank borrowings);
- ◆ Bilateral donor funding; and
- ◆ Multilateral donor funding.

Infrastructure Investment

Infrastructure investment in developing countries worldwide is often financed by a mixture of all four (in addition to privatizations). However, in the Tumen Region funding from national and local governments will be limited given the region's political and geographical isolation from national capitals, and budgetary constraints (especially DPRK and Russia). Furthermore, funding from bilateral and multilateral aid organizations is likely to be limited since they tend to follow the development agenda of central governments (in which the Tumen Region has only a small presence), and the DPRK is not yet a member of the international financial institutions (IFIs). That said, diplomatic breakthroughs by DPRK with ROK (perhaps after a June bilateral summit) and Japan, together with an improvement in cooperation and development prospects in the region (including evidence that member countries are cooperating on more "costless" barriers to development and business), could release a flood of public and private sector financing from those countries. DPRK membership of international organizations in the future would obviously improve prospects further.

Consequently, the private sector will need to play a major role in funding the region's infrastructure

⁴ These are the Russo-Korean Industrial Complex near Vostochny which is still awaiting legislative approval, and the proposed Hyundai Industrial Complex on the West Coast of DPRK. There is unconfirmed talk that DPRK has suggested locating part of that industrial activity in the Rajin Sonbong Zone

requirements. There are two pieces of good news on this front. First, despite the region's high risk profile, there is a track record of private infrastructure investment in all three riparian countries: for example, telecommunications and port facilities in RSZ, the Golden link railway from Hunchun to Makhhalino in Primorsky, and the Hunchun ~ Quanhe road in Yanbian which received some US\$30million in bank loans. The second point is that the immediate infrastructure financing requirements for the region are probably relatively modest: estimates of the cost of improving the Wonjong ~ Rajin road through the DPRK – arguably the key physical weak link in the regional transportation network – begin at around US\$10million.⁵ Many of the region's other transportation priorities are administrative in nature and therefore require little financing but lots of cooperation.

All three contiguous subnational regions belonging to TREDATA will continue to face challenges in financing their infrastructure needs. Therefore, it is worth looking at what each SNR has achieved so far, and what it can and might do to realize future projects. We also look briefly at what might or should be done cooperatively since, although Yanbian is better placed overall to mobilize infrastructure financing, without progress in the other two countries, economic development in the region as a whole will be compromised. Finally, a few comments are offered that show the increasing importance of the private

sector in financing economic activity in the Tumen Region.

China - Yanbian

Given the geographical remoteness of Yanbian Prefecture within China, relatively large amounts of infrastructure investment are needed to secure adequate access to domestic markets and international ports (including Dalian and those in TREDATA). Finding funding for infrastructure development remains therefore a key challenge facing the subnational authorities.

The revenues of Yanbian Prefecture itself are too small to cover the prefecture's public expenditure in general, let alone contribute significantly to the cost of infrastructure provision. Thus, while public expenditure in Yanbian was RMB1,330 million in 1997, the prefecture's own revenues provided only RMB479 million (36%), and RMB840 million came as subsidies from Jilin Province and central government. Furthermore, of Yanbian's total public investment in fixed assets in 1997, only RMB15 million (1.3%) was drawn from the fiscal budget. Thus, major sources of financing for public infrastructure investment and the like were subsidies from higher levels of government, domestic loans, foreign borrowing and investment, and "fundraising" by government departments or businesses.⁶

Table 3: Financing of Investment for Capital Construction in Yanbian Prefecture (1997)

(Unit: RMB million, %)

Capital Construction	Amount	Proportion
National Appropriations	15	1.3%
Domestic Loans	251	21.6%
Foreign Investments	127	11.0%
Fundraising	520	44.8%
Others	248	21.3%
TOTAL	1,161	100.0%

Source: Yanbian Statistical Yearbook 1998

For some types of infrastructure, annual grants and loan funds to the city have been the main source of funding. For example, the Hunchun Border Economic Cooperation Zone (HBECZ) in Hunchun City, along with various other urban and housing infrastructure, were funded in this way. In the period 1992-98 a total of US\$580 million in state funds from central, provincial, prefectural and local sources was spent on capital construction projects, of which US\$160 million was spent on public infrastructure projects.

Another example of how infrastructure has been funded in Yanbian Prefecture (and Jilin Province) is the construction of the highway between Changchun and

Hunchun. This is recognized as a trunk road by central government, which is providing subsidies amounting to one third of the total cost. Loans from international financial institutions contributed a further third of project costs, with the remaining third covered by the provision of funds from Jilin Province and Yanbian Prefecture.

Local governments themselves must, however, find financing for smaller, non-trunk roads. For example, when Yanbian Prefecture and Jilin Province constructed the toll road between Yanji and Longjing, financing of RMB200 million needed to be found. To this end, the Jilin Prefecture established the Yanbian Road Co. Ltd. in 1993, and raised RMB108 million by issuing stock. The

⁵ This original DPRK estimate for the improvement of the mountainous road from the Chinese border to Rajin is now considered to be too low by some commentators. This doubt reflects the newly recognized risk of flooding along the envisaged route. A more direct route (involving tunnels), as has been built across similar terrain from Hunchun to Quanhe on the Chinese side, would be preferable but much more costly. One official estimate of the cost of realizing such a direct route, contained in the DPRK's 1996 master plan, is US\$183million for a 41km road 19 - 25m in width including tunnels.

⁶ "Fundraising" for companies means financing using company reserves, also covering stock issuance. In 1997 fundraising by companies amounted to RMB260 million including RMB98 million of stock issuance. Government fundraising means financing from government departments' own reserve funds.

prefecture also received a subsidy of RMB40 million from the Jilin provincial government, and RMB50 million in bank loans. As mentioned above bank loans of RMB240 million were also received for the Hunchun ~ Qianhe road.

Finally, Yanbian Prefecture is particularly keen to attract foreign investment in infrastructure sectors such as energy and communications. FDI in these industries enjoys income tax exemptions / refunds for up to ten years, and a 60 per cent reduction thereafter.

DPRK - Rajin-Sonbong

Infrastructure investments in the Rajin Sonbong area have been on a much smaller scale than in Yanbian, and financing will constitute a major challenge for the authorities in the coming years. That said the actual amounts required to bring much of the infrastructure up to a passable standard in the medium term are not so large.

International borrowings have not been used to support infrastructure investment in the zone, but some ongoing investments have been made by foreign private investors, namely expansion of the telecommunications system and improvement of facilities at Rajin Port. In the latter case, gantry-type container cranes have been

installed by the Yanbian Hyuntong Ocean Shipping Group, alumina terminals by Russian investors, and bulk chemical fertilizer terminals by Russian and Japanese investors.

Foreign investments are also being sought for new road and highway projects, the Rajin Heliport project, and the building of a new heavy fuel oil-fired power plant (60MW) alongside the old Sonbong Thermal Power Station (200MW).⁷ Other infrastructure sectors open to foreign capital include the sewerage system, urban solid waste treatment system, and water supply system (Muchang reservoir), but potential investors have not yet been identified.

DPRK authorities are well aware that attracting private capital to infrastructure projects is far from easy, especially on reasonable contractual terms. Private investment in road infrastructure can be particularly elusive. Thus, the DPRK government needs to take the lead in infrastructure provision by allocating an appropriate portion of the fiscal budget, and by actively seeking international lenders, and soliciting interest from consortia of investors. DPRK is not a member of the IFIs and so cannot access funding from this source.

Table 4: Priorities for transportation facility improvements in the Rajin Sonbong Zone

Unit: US\$ million			
	Construction	Development plan	Investment amount
Road	Rajin-Wonjong	length: 67km, width: 19-25 m	10
Railroad	Rajin-Namyang	160 km	45
Rajin Port	Construction of a Fourth Wharf	Special terminal for Containers	200-300

As shown in Table 4, the RSZ authorities have various priorities in the area of infrastructure improvement. Of these completion of the new Rajin-Wonjong road, at an estimated cost of US\$10 million has the highest priority.⁸ This is followed by the project to upgrade the Rajin-Namyang railway with the objective of restoring (or expanding) capacity, cutting transportation times, and improving safety.

The Rajin Port project to expand the number of terminals, and to raise berth capacity from four million to seventeen million tons per annum, should not be a priority. This is because the current cargo handling capacity will be adequate for the foreseeable future, and current usage is only around 300 thousand tons per annum.

Russia - Southern Primorsky

Prior to 1990, regional and central government provided all funds for infrastructure development in Primorsky. The nature of that expenditure was controlled by a special development program for the Far Eastern Economic Region for the period 1986-2000, and this served as the main framework for all investment activity

in industry, infrastructure, and social sectors.

The situation changed dramatically from 1992 following the break-up of the Soviet Union. On the one hand, the best and most valuable elements of the regional infrastructure, including the commercial ports were swiftly privatized. At the same time, government financing for new infrastructure projects became extremely scarce. For example, the only two major infrastructure projects in the larger region incorporated in the Presidential development program (1996-2005) are the Nakhodka ~ Khabarovsk ~ Chita highway, and the new two-level railway-highway bridge across the Amur River near Khabarovsk. In Primorsky, modernization of Zarubino Port could potentially become the largest infrastructure project receiving any support from the federal government, but most of the funds are expected from Japan.

All other new and existing infrastructure facilities now effectively fall under the jurisdiction of regional and municipal administrations, or private companies, depending on projected profitability, scale and sector. For example, the improvement and expansion of border

⁷ The new road project between Sonbong and Wonjong, started by the Tyson Co Ltd of Hong Kong, is currently suspended due to financing difficulties. Also, construction of the Rajin Heliport project is not proceeding due to the delays in internationalizing Yanji Airport. The new power plant project (US\$67 million) was contracted by a Dutch company in September 1998.

⁸ See Footnote 4.

crossings is still formally a federal responsibility, although regional administrations have effectively taken control. The road between Slavyanka and Kraskino is the direct responsibility of the Primorsky Administration, as is the water supply for Vladivostok. Road improvements and sewerage system modernization in Vladivostok City are the responsibility of the municipal authorities. In Nakhodka, all major power supply facilities and water supplies are designed as commercial projects with the participation of municipal authorities.⁹ Finally, a considerable number of additional port facilities in the region will depend upon finding private financing

How can regional initiatives or cooperation help mobilize finance for TREDA's development?

Infrastructure projects are normally the responsibility of national or subnational governments, and cross-border projects (e.g. in electricity transmission or water supply) are relatively rare and complicated. However, the Tumen Region is quite unusual in that some sort of cooperation is needed in a few particular cross-border projects, and probably desirable in mobilizing finance for smaller projects in the various subnational regions. Moreover, in the case of the Tumen Region, where public finances and the involvement of bilateral and multilateral donors are generally limited, the participation of the private sector is at once crucial yet difficult because of the prevailing economic situation.

On the one hand, there are some projects that because of their cross-border nature require international cooperation and negotiation. This may be because the physical territory of two or more countries is involved, or because one country has a strong vested interest in a project in another country. Actual and potential projects of these kinds in the Tumen Region include:

- ◆ The Wonjong ~ Rajin road located in DPRK territory but in which Yanbian Prefecture and its private sector have a strong interest;
- ◆ Possible cross-border projects in telecommunications (Loxley Pacific, the monopoly telecoms provider in RSZ, is already laying fiber-optic cable to the Chinese border), and in the generation and transmission of electric power;
- ◆ In the longer term, there is the potential gas pipeline project delivering natural gas from Sakhalin and passing through the TREDA region. Major oil and gas companies such as Exxon have already shown some interest in this capital-intensive project, so it is not entirely a pipe-dream!

Upgrading the Wonjong ~ Rajin road, in particular, is a priority for Yanbian and RSZ. This is because it is the

weakest link in the transport corridor through the Tumen Region to Rajin Port, and freight volumes on it have been rising rapidly towards full capacity. The key issue is finding the funds to cover the cost of the work, estimates for which (as already noted) begin at US\$10 million, but is in any case likely to be rather modest in comparison with road infrastructure projects elsewhere. Some degree of private sector financing is essential to the realization of this project since: DPRK is not a member of the IFIs; DPRK government is under severe budgetary constraints; and any financial support from the Chinese authorities would be limited and provided indirectly. Additionally, sources of private sector financing for the project are likely to be local since overseas investors or financiers without a stake in the region will be dissuaded by DPRK's high-risk profile.

The most promising arrangement for financing the road would seem to be a consortium of local investors in partnership with local authorities in China and DPRK. Some public-private sector working group should be established and charged with realizing the road project: finding financing from whatever source; deciding on how the road should be managed; working out pricing arrangements; and so on. The total cost of the project should be relatively small and probably within the reach of one or several private investors who would benefit from its completion. From the perspective of private investors, the participation of local authorities in DPRK is desirable in order to demonstrate political support for the project, and to ensure that the government has a financial stake in the road's efficient operation. Participation of local authorities from China would also give the project a higher political profile.

Some sort of regional cooperation would also be desirable in TREDA in order to mobilize (or provide) finance for other smaller projects in member subnational regions. These projects might face various constraints:

- Local government has insufficient funds;
- A project does not have the manpower, technical skills or international experience to pursue financing itself;
- A project may not be commercially feasible in isolation, requiring other related projects to be completed (e.g. roads or rail links and ports), or the cooperation of multiple countries on regulatory issues (e.g. cross-border telecoms regulation);
- The business or political environment may be too daunting for an isolated infrastructure project, such that the capital, political leverage or skills of a well-endowed umbrella institution may help.

Two particular institutional concepts to address such issues have been floated in recent years. First, some

⁹ Three power projects have been proposed for Nakhodka:

1) A thermal power plant (280 MW installed capacity, heavy oil) to supply electricity to projects within the Nakhodka FEZ and neighboring regions. The project cost is estimated at US\$140 million.

2) A wind-power generating complex. The total cost of the project is an estimated US\$14 million.

3) A diesel-electric power station to provide electricity to the Russia-Korea Industrial Complex and Vostochny port. The total cost of the project is an estimated US\$16 million.

For the water supply project, investment of US\$13 million is being implemented by the Sumitomo Corporation of Japan with the cooperation of the Japanese government and the World Bank.

proponents of development in the region put forward the idea of a "Northeast Asia Development Bank" to help address the shortage of finance. However, the idea of creating a new International Bank did not gain consensus among either member countries or donors. The main objections were that there were already several IFIs with a regional mandate (i.e. ADB, EBRD and the World Bank), and that if the DPRK became a member of these institutions the need for a specialist financial institution for Northeast Asia could be met without creating a new bureaucracy. One compromise suggested was the creation of a special fund in the ADB, but this has run into opposition for similar reasons.

More recently a Northeast Asia Tumen Investment Corporation (NEATIC) has been proposed, which would help mobilize funds for investment in regional public infrastructure. Its primary purpose would be to help arrange structured financing for infrastructure projects in the region by coordinating feasibility studies, for example, and approaching potential financiers with solid proposals. By helping to arrange equity or debt financing, or investment guarantees from multilateral institutions,

export credit agencies, and so on, the Corporation might also extend the ability of commercial banks to participate in infrastructure lending.

How Important is Private Sector Investment for the Tumen Region?

The economic rationale for promoting greater infrastructure investment in the Tumen Region is to encourage trade and productive investment. With regard to productive investment, potential sources of financing are essentially the local state and private investors, and of the two, private sector investment, much of it foreign, is crucial to the region's future development. Moreover, its increasing importance relative to the state-owned sector is already clear.

China - Yanbian

The contribution of the private sector to fixed asset investment in Yanbian Prefecture rose from 24.1% in 1994 to 46.1% in 1997. This huge increase mainly resulted from the leap in the foreign-invested sector.

Table 5: Total Fixed Asset Investment by Sector in Yanbian Prefecture

(Unit: RMB million, %)

	1994		1995	
	Amount	Proportion	Amount	Proportion
State-owned sector	2,059	65.9	1,439	43.7
Collective sector	310	9.9	335	10.2
Private sector (Foreign-invested sector)	754 (65)	24.1 (2.1)	1,520 (1,034)	46.1 (31.4)
Total	3,123	100.0	3,295	100.0

Source: Yanbian Statistical Yearbook 1998

By September 1999 cumulative implemented FDI in the prefecture totaled US\$480 million, while contracted investment stood at US\$580 million. Implemented foreign investment in Yanbian declined sharply from US\$133.9 million in 1996 to US\$94.5 million in 1997, and to US\$46.3 million in 1998. However, an upturn in contracted investment figures for 1999 suggest a recovery in implemented FDI figures over the next few years. About 60% of foreign investment in the prefecture comes from ROK¹¹, with the balance from Malaysia, Hong Kong and Japan.

DPRK - Rajin - Sonbong

In the Rajin-Sonbong Zone cumulative realized FDI had reached US\$88 million by the end of 1998, either as contractual joint ventures or wholly-owned foreign enterprises, with the remainder of business being in the state sector¹². In terms of the investing countries, Chinese investment constitutes more than half the total, with other sources being Japan, Hong Kong, and Thailand. Although ROK has many companies that would like to invest in the Zone, not a single investment has been made to date.

Investment in the infrastructure and services sectors,

notably telecommunications and hotels constitutes the vast majority. Manufacturing and processing, in contrast, only made up a tiny proportion, amounting to less than 5% foreign investments by 1997. That said, 32 of the 38 new foreign invested enterprises registered in the first half of 1998 were in this sector, principally in apparel, foodstuff processing, traditional pharmaceuticals and wood processing. Companies invariably invest using their own capital.

Russia - Southern Primorsky

In Primorsky also the main source of private investment financing is companies' own funds. For example, in Primorsky Territory in 1997, 53.4% of capital investment was made by firms while only 18.0% came from central and provincial government budgets¹³. Domestic financial intermediation, meanwhile, is underdeveloped despite the presence of many Russian commercial banks in the Territory. In addition, the proportion of firms in deficit was 45.4%. This indicates that firms in the Territory are responsible for much of the capital investment but clearly run into difficulties finding the necessary funds because of their deficits. In turn this underlines the

¹⁰ UNDP Tumen Secretariat. *Financing Closer Economic Ties in Northeast Asia: The Case for a New Financing Facility*, Oct 1999

¹¹ As of July 1999, there were 323 ROK companies in business with total implemented investment of US\$220 million and contracted investment of US\$320 million

¹² Yanbian Statistical Yearbook 1998, p.153

¹³ TRADP Tumen Secretariat. *Tumen Update* May 1999, Issue 1 p 10

¹⁴ The Statistical Committee of the Russian Federation. *The Social and Economic Situation of Russia in 1997*

importance of foreign investment in the Territory.

Cumulative foreign investment in Primorsky as of the end of 1998 was US\$440.2 million,¹⁵ and was concentrated in service sectors such as utilities and municipal services, communications and food-processing. Broken down by nationality of investor, the USA accounted for 26.6% of total FDI, followed by ROK (25.3%), Japan (18.7%) and Singapore (9.6%)

7) Looking Forward / Conclusion

The Tumen Region will rely heavily on private sector financing for both infrastructure and productive investment. This is true for many regions and countries around the world, but particularly in this corner of Northeast Asia with its multiple challenges including a high-risk political profile, the decline of the state-owned sector in production, a severe economic situation, and the limited activities of bilateral and multilateral organizations. Given this prospective reliance on the private sector, it is somewhat reassuring that investors have already committed not insubstantial sums of money betting on the region's future, and that only relatively modest additional physical infrastructure is required at the current time.

It is difficult to predict with any confidence the likely future of the region given the very different economies and politics, and the multiple challenges involved. Perhaps it is easiest to lay out two extreme scenarios. The downside scenario is that the region permanently inches towards a breakthrough in its development (some SNRs slightly faster than others), and that the region consequently gets left behind in the development of Northeast Asia. The upside scenario envisages healthy cooperation amongst the three riparian subnational regions, some diplomatic leaps forward amongst central governments (including ROK and Japan), and rapid progress through the three potential stages of TREDAs development discussed above. The region thereby achieves rapid economic growth, sustainable development and poverty reduction. The truth probably lies somewhere in the middle, but the recent pick-up in the frequency of positive developments encourages one to lean slightly towards the upside scenario.

Let us finish by laying out a few key issues to watch in the coming months and years which may permit a more confident assessment about which way the region is moving.

- Development of the Transportation Network: Important points to watch include progress in improving the weakest link in the transportation network, namely the Wonjong ~ Rajin road; improved cross-border administrative procedures; increased frequency of shipping services; and so on. Encouragingly there is already progress in many of these areas.
- Transit and Bilateral Trade: The volume of transit trade moving along the transport corridors, increases in trade across land borders, and progress on (re-)establishing border markets are important issues to watch.
- How DPRK's Relationship with ROK, Japan and Other Countries Progresses: Important issues relating to ROK and DPRK include: the outcome of the scheduled June summit between DPRK and ROK; special treatment of ROK investments and visitors in RSZ (i.e. equally with other foreign investors); and increased trade and investment by ROK in Yanbian and Primorsky. For both Japan and ROK, if diplomatic relations improve, there is the prospect of substantial "compensation payments" to DPRK, in addition to more bilateral aid, trade and investment.
- Foreign Investment: Will the foreign investment outlook for the Tumen Region continue improving? How fast will flows increase in Yanbian and RSZ, and when will Primorsky turn the corner?
- Micro-initiatives and Economic Foundations: Major progress in the region's development will only come with effective cooperation amongst member SNRs, diplomatic breakthroughs at higher levels of government, and significant increases in private sector activity. However, more instances of the public and private sectors of the three SNRs working both together and with outsiders (Japan, ROK, international organizations, and so on) on micro-level initiatives will help strengthen the region's economic foundations. Such initiatives (some already happening to a degree) might include working groups to promote particular industries of common interest (e.g. tourism), particular functions (e.g. transportation), cross-border skills transfer and training, the introduction of environmental and quality standards training, and the establishment of business councils.

¹⁵The Information Institute of the Hokkaido Shimbun. *Current Foreign Investment in the Primorsky Territory*. September 1999. p.13

図們江地域の将来と資金調達の課題（抄訳）

世界銀行 外国投資顧問サービス部門 投資政策官 カール・アーロン[※]

1. はじめに

中国東部の延辺朝鮮族自治州（以下延辺州）、朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）の羅津・先鋒地帯、およびロシアの沿海地方南部によって構成される図們江経済開発地域（TREDA）は、大きな潜在的可能性を持っているが、現状では将来に不安を残しており開発の速度は遅い。しかし既に数多くの関係者がこの地域の発展に向けて大きな努力を続けており、この地域の将来性に賭ける民間投資家の数は増えている。

本論文は、図們江地域の可能性と課題を描くとともに、発展のために必要な資金調達の課題に焦点を当てることとする。

貿易ルートと経済回廊という点では、図們江地域は、その北側の黒龍江省（中国）とロシア極東地域のウラジオストク地域の港湾を結ぶルートと、南側の中国中部の各省と渤海沿岸の港湾を結ぶルートの間で挟まれている。UNDP 図們江開発事務局の試算によると、図們江地域は北東アジア諸国（アメリカを含む）の二国間貿易のうち約150億ドルを扱う可能性があるという。しかし、ポシエツ港、ザルビノ港と北朝鮮の羅津・先鋒の港で扱われている貿易額は現在2億ドル程度に過ぎないと考えられる。従って、図們江地域の潜在的な貿易発展の可能性を実現させるためには、国境通過や域内の輸送網に関するハード及びソフトインフラの改善が必要であろう。

北東アジアの域内貿易の中で図們江地域が占める割合を増やすことにより得られる利益は、この地域の発展可能性の全体からみれば一部に過ぎず、他の要素を考えることも重要である。第1に、近年日本の北東アジア諸国からの輸入が増加していること等を考慮すると、北東アジア域内の貿易は現在の1,100億ドルの水準からさらに成長する可能性がある。第2に、図們江地域の国境を越える人と物の動きが進むことにより、関係国間に存在する生産要素と資源の相互補完性の活用が盛んになり、域内での生産活動及び高付加価値商品の輸出が増加することになるだろう。特に図們江地域3ヶ国すべてにおいて観光業がかなりの利益を得るだろう。第3に、図們江地域を通して海外市場へ出る効率的な輸送回廊の出現は、貿易の機会を増加させ、新規の生産活動と呼び込むだろう。

皮肉なことに、延辺州が日本海から僅か数キロ内陸に位置していることは、中国東部のこの地方の開発に重大な障害となっており、その結果、河岸3ヶ国の密接な協力を必要とする要因となっている。政治的、経済的、文化的に異なる国々が協力する場合、このような要因が無い場合には各地域はそれぞれの違う道を進むことを選びがちになるもので、協力の結果得られる大きな潜在的利益を失うこともある。

図們江地域全体とその域内各地方の開発における難しさと優先順位について考える際、各国が協力して行うものと、各国・地方が独自に進めるものとを注意深く分けて考える必要がある。地域協力を大きく依存すると進展が全く期待できない危険性もある。経済的、政治的、社会的に異なる各国がそれぞれの政策決定プロセスを持っている現状では、補足し合うことが将来の協力において有効な指針となろう。言い換えると、各国内で出来る限りのことを行い、国境を跨る協力が必要な場合は、関連地方・国のすべてが同意できる場合に限り地域レベルで協力して進められるべきである。

本論文の目的は、図們江地域の各国・地方の潜在的な開発と、より大きな地域協力の役割について次のような視点で考えることである。

- 大きな協力が図們江地域の関連諸国にもたらす利益を考えること
- 「やるかやらないか」というのではなく、少しでも多くの地域協力の可能性を考えること
- 協力を進めていく上で遭遇する潜在的な困難と課題を考える
- 図們江地域をより広い国際的な視野で捉えることの重要性を指摘すること；特にインフラあるいは生産活動のための資本、外部市場といった視点
- 地域開発のための資金調達に関する問題

2. 図們江地域開発の可能性

図們江地域の開発には政治的、経済的、そして文化的にかなりの難題があるが、明るい点もある。第1に、北東アジア地域内の相互貿易が増加しており、この地域も利益を受けられる可能性がある。第2に、この地域への外国投資が増

[※] 世界銀行 外国投資顧問サービス部門は、世界銀行と国際金融会社の共同組織である。この原稿で述べられている意見や議論は著者の責任であり、必ずしも世界銀行グループの考えを反映しているものではない。

加しており（低いレベルではあるが）、最近この地域を通過する貿易も増加している。第3に、域内貿易やビジネス環境を向上させるための具体的な努力が継続的に行われている。

上記第2点の、図們江地域3カ国に対する外国人直接投資（FDI）の動きが活発になっていることについて説明する。延辺州の実行ベースのFDI累計は1998年末までに約4.8億ドルとなり、アジア金融危機によって年間の動きは弱まったものの、契約ベースでは回復を見せている。羅津・先鋒地帯の実行ベースのFDI累計は1998年末までに8,800万ドルに達し、特に現在2つの巨大プロジェクト（カジノホテルと通信サービスセンター建設）が進行中であるため、FDIは増加している。一方、ロシア沿海地方は経済回復が遅れたため年間の動きは抑えられているものの、1998年までに累計4.4億ドルのFDIが実行された。貿易の面では、琿春～羅津ルートを利用する貨物量が1999年に5,255TEUで前年比約20%増となっており、これはこのルートの通過限界量に近いものである。

図們江地域におけるビジネス及び貿易環境の改善のために、各地方あるいは末端レベルで多くの努力が続けられてきた。特に、現在進行中である中国の敦化～延吉～琿春および琿春～圖河の道路改善、琿春～沿海地方南部間の鉄道リンクの完成と開通、延吉空港の今夏の試用国際化、そして図們江地域外への新たな航路開設などは、域内輸送網を大きく進展させた。また、図們江地域での国境市場の再開（北朝鮮・元汀）あるいは開設（中国・琿春）の動きがあり、国境通関やその他手続きの改善の兆しもある。

さらに歓迎される政治的な動きがある。経済交流の道を拓く可能性のある北朝鮮と韓国間の首脳会談や、アメリカの対北朝鮮経済制裁の一部解除、及びそれに続く近い将来の調査的なビジネスミッション派遣などである。これらの進展はこの地域の開発潜在力を掘り起こし、近隣諸国からの公的および民間資本投資、あるいは国際金融機関の参加を呼ぶことができるかもしれない。しかしながら、ここでは図們江地域と参加国の開発潜在力と希望、そしていかにしてそれらが達成できるかを考えるものとする。

3. 図們江地域開発の過程と相互補完の役割

図們江地域の経済開発には2つの関連する構成要素がある。一つは中国東北部および以遠から図們江輸送回廊を通過して沿海地方の特にポシェット港、ザルビノ港および北朝

鮮の羅津港へ、更にそこから世界各地へと動く通過貨物の増加である。もう一つは、図們江地域自体の増大する経済活動とそこからの輸出の増加である。

さらに、この地域の潜在的な開発進路は、3つの連続的且つ互いに重なり合う段階に分けることができよう。各段階は域内に存在する相互補完性の活用の実現に他ならないが、各国が協力することを正当化するには補完性についての認識及び協力することによりもたらされる利益についての共通の認識が必要である。

図們江地域開発の第一段階における補完性は、海に面しているか否かという地理的条件に基づいており、第二・第三段階では生産要素や資源、産業の種類や技術水準との関係が大きい。一方で、図們江地域3ヶ国3地方の経済状況はよく似ており、生産要素の補完性や比較優位といったものはあまり見られず、地域開発や域内協力の動機は期待できないのではないかという見方もある。地域全体を見ると人的資源は比較的豊かだが、インフラ、資本、技術が不十分である。それでも様々の分野で活用可能な補完性はある。

図們江地域各国の経済状況が似ているとしても、近隣諸国（たとえば韓国や日本）を含めれば補完性は非常に強力になり、潜在的な投資や経済連携が生まれよう。地域協力が実を結んでビジネス環境や効率的な域内交通網が整備されれば、外国の資本、先進技術、市場も身近なものとなろう。

図們江地域の3ヶ国はそれぞれが異なったレベルの協力関係を望んでいるために、開発を段階的に考えることは意味がある。輸送網整備を中心とした第一段階の実現は、多かれ少なかれこの地域の長期的発展の基礎となるものである。これが実現した後に、各国は第二・第三段階で、どの産業をどのくらいの速さでといった目的を設定し協力の程度を選ぶことができる。北朝鮮の場合は政治、経済、文化の統合保守を強く考えており、越境投資環境の自由化という点では限定的である。一方、延辺州は沿海地方南部や羅津・先鋒地帯への投資が進むことにより大きい利益を得ることも期待しているが、効率的な輸送網が整備されればそれだけでも相当な投資を引き出すことができるだろう。沿海地方政府は財源のほとんどを遠く離れたハサン地区よりもウラジオストク地区に投入したいようだが、ハサン地区における民間部門の発展によってはこの方針を変えることになるかもしれないし、観光業の成長からも利益を得るだろう。

図1:図們江地域開発の発展段階

第一段階 輸送回廊		第二段階 経済回廊		第三段階 地域的成長
効果的な域内輸送網の実現		越境貿易、観光業、 経済関係の増加		投資と補完性の利用による 域内経済の活性化

第一段階：第一段階の目的は中国吉林省と沿海地方南部や北朝鮮の港を繋ぐ効率的な輸送回廊を実現し、各港の輸送基地機能を確立することである。この段階は、羅津・先鋒と沿海地方が海洋港を持っているのに対して、延辺は港を持たないという地理的補完性に依拠している。この段階ではロシアと北朝鮮の港が中国の貨物を扱うことにより手数料を受け取る。初めのうちは中国が主な受益者となることは明白であるが、貨物量や輸送サービス頻度が増加するにつれてこの開発は広い分野で地域全体を活性化することになる。

第二段階：第二段階は「経済回廊」の開設、つまり3ヶ国間の活発な域内貿易、国境市場の開設、観光交流の促進を意味する。例えば、中国の消費財や食料（穀物/野菜/果物）、北朝鮮の海産物、ロシアの海産物、金属、木材等が3ヶ国国境地域で取り引きされよう。これらの交易品は必ずしも図們江地域で生産されているわけではなく、国境貿易の見通しがよくなれば、更に遠方の地域を惹きつけよう。沿海地方と黒龍江省間の国境（綏芬河）における歴史的にも活発な国境貿易と進んだ国境政策は、二国間国境貿易がなかなか進まない図們江地域にとっては学ぶ所が多いはずである。綏芬河に存在するような国境市場が出来れば、図們江地域内の中口国境は活発になるだろう。現在は小規模で行われている中国人を対象とした観光業は有望であり、地域協力の推進力でもある。

第三段階：第三段階は、域内の地域的成長が次第に具体化していくことを指し、「成長の三角形」とも呼ばれるものである。各国の持つ生産要素の補完性や比較優位性、および域内の潜在的国境貿易や輸送回廊機能を効果的に利用することにより外国及び国内投資が実施され、地域経済を活性化するという筋書である。延辺州は外国投資の導入(主に韓国から)が進んでおり、国境貿易や輸送回廊整備にも熱心で、多くの分野でこの段階に達しているかもしれない。一方で、羅津・先鋒は外国投資促進面で大きく遅れをとっており、沿海地方は日本、アメリカ、韓国など域外諸国との経済交流は見られるものの、延辺州や羅津・先鋒との経済的繋がりは薄い。

図們江地域の三段階開発シナリオを描いてみると地域協力量面でも各地域内でも解決しなければならない様々な難題

がある。次の章では具体的課題についてより詳しくみていく。

4. 図們江地域開発の課題

この大きな潜在力を実現するために、図們江地域は至難の問題を解決しなければならない。いくつかの課題は各国あるいは各地方の行動を要求するが、それ以外の地方も関係がある。例えば、待ち望まれている延吉空港の国際空港化は中国の課題であるが、地域全体に観光やビジネスの便益をもたらす。同様に、羅津港から海外輸送ルートを開設することは北朝鮮の課題であるが、図們江地域を通る通過貨物量に影響を与えることになる。

協力を必要とする課題の中には、国境通過や行政面での協力が必要なものと、資金入手や国際的支援が必要なものがある。後者では海外のパートナーとの国家的な関係（たとえば、北朝鮮の国際機関への参加）を必要としたり、協力することで大きな利益を得られるものもある（たとえば、中国の圈河と北朝鮮の羅津港を結ぶ道路インフラの資金調達）。この章と次の章では、7項目の課題を取り上げ、協力的な行動のための課題を示す。

この地域の段階的な開発のための基盤となるのは輸送ネットワークの改善である。これは物理的なインフラ整備と国境通過における行政面での協力という二つの側面がある。

おそらく、最も一般的に語られている課題は、インフラ整備と生産的投資の両面での開発の資金調達である。参加各国は、可能な資金源（たとえば、公的資金か民間資金か）、特に図們江地域のインフラの資金調達に関して、いつ、どこで協力的なアプローチができるのかを注意深く考える必要がある。明らかなことは、図們江地域は、域外の輸送回廊やアジアの沿岸部への道が通じた時のみ、インフラ整備への十分な資金調達を考えることができる。しかしこの地域の輸送網の能力を増強するために必要なのは、比較的少ない金額であること、また民間投資家が既に重要な役割を担っているということも強調しておきたい。

資金調達は、海外の企業が生産的投資を投ずる上でも必要である。図們江地域に対する外国投資の見通しは一般的には肯定的であるが、地域のハイリスクな状況のため、ほとんどの投資資本は企業の自己資金からのものであり、銀行や資本市場からの借入れはほとんどない。従って当事

国は、近隣諸国および遠からの投資を呼び込むことと、この地域を資本市場にとって魅力あるものにするという両方の課題に直面している。

3番目の課題は、参加各国が緊密に協力することである。国境通過インフラプロジェクトの資金調達の場合にも協力が必要なことはいうまでもないが、国境通過に関する行政的問題—税関等の国境通過手続の効率化、国境市場の開設、自動車の相互乗り入れ区域の拡大など—の改善はわずかな費用しか要せず、各国の協力が何よりも求められる。これらの点でより密接に協力する能力を示すことにより、地域内のビジネス活動のレベルを上げ、輸送網の効率を上げ、この地域への投資を考えている人たちに対して前向きなサインを送ることになる。

図們江地域は、地域協力の計画と実施の様々な段階で民間部門の参加を呼びかけなければならない。

- 図們江地域は資金調達の面で困難に直面しており、民間企業は地域内および各地方のインフラ整備向け資金調達において非常に重要な役割を果たすであろう。
- 公的部門と民間部門のパートナーシップが地域開発には重要となろう。
- 域内の多くの地域で国営企業の実績が悪化したり倒産したりするにつれて、民間企業はますます生産的投資の担い手となる。
- 民間企業は様々な経済活動における行政面での障害に関して専門家である。
- 民間企業は国境を越えた技能訓練や技術移転の担い手となり得る。

したがって、民間ビジネス部門の参加が継続的に求められる。例えば、業種別（たとえば、輸送や観光業など）ワーキンググループを設置し、そこで民間企業は政府と共に主要な参加者となることが望まれる。

延辺州、沿海地方南部、羅津・先鋒地帯はそれぞれの中央政府から地理的および政治的に遠い。そのため注目されず影響も受けないという問題を共有している。これが国内あるいは国際的資金へのアクセスを難しくしている。延辺州および沿海地方南部は国内の巨大市場からも遠い。（羅津・先鋒地帯は国外市場向けに作られている。）結局、この地域は対外経済関係に著しく依存しており、他の太平洋沿岸諸国とビジネス、政治、交通などの面で繋がりを強化する必要がある。

図們江地域の各国は地域開発の共通のビジョンを構築するという課題がある。たとえば、沿海地方は、図們江開発計画が辺鄙なハサン地区を中心とした地域の開発に照準を合わせていたため、同計画から得られる利益について懐

疑的であった。したがって、ロシアはザルビノ港近代化のために必要な投資についても採算性を満たすような十分な貨物量の供給について中国側の保証を求めてきた。同様に琿春〜クラスキノ間の中口鉄道の開通に必要な以上の時間がかかったのも地域協力に対するロシアの期待の低さを反映しているのかもしれない。

問題は、沿海地方南部の経済的および政治的中心地であるウラジオストクとナホトカが3ヶ国国境から遠く、延辺州や羅津・先鋒との経済関係が決して強くならないと考えられることから、沿海地方が図們江計画に対して積極的にならないことである。沿海地方は一般的にはアメリカ、日本、そして韓国からの投資を確保することに注力している。沿海地方の図們江地域への関心を高めるための一つの方法は、図們江地域の定義を拡大し、ウラジオストクやナホトカの関心が深い黒龍江省〜綏芬河〜沿海地方ルートの要衝を含まないようにすることである。あるいは最初は比較的費用がかからない行政面での改善や限られた民間のインフラ投資によってもたらされる貿易や投資活動の目に見える増加を示すことである。

もう一点は、北朝鮮と沿海地方の両者が、特に開発の第一および第二段階では中国が不公平に利益を独占していると感じている点である。しかし、ハサン地区と羅津・先鋒地帯で既に見られるように、輸送基地としての機能が高まることによってかなり得るものがあることは自明であるし、各地方内でも貿易、投資を通じて回廊を利用する可能性もある。

図們江地域にとって望ましい開発の方向に関する共通の政治的ビジョンも欠けている。北朝鮮は観光業や輸送網などの限られた分野での協力のみを望んでおり、今のところ更に深い経済的一体化には躊躇している。

参加各国の間で目的やビジョンを共有しているという自覚を持つことは容易でないが試みる必要がある。まず、この地域のためには協力が誰にとっても有益であり、域内の貧困を削減するための手段でもあるという明確な理解を地方および中央政府レベルで広めることが重要である。結局、協力により全員が利益を得る可能性があり、費用もあまりかからない。また、地域の輸送網を確立した後、次の発展過程では各国がそれぞれのペースで進めることもできる。これは北朝鮮にとっては重要な考え方である。

図們江地域はビジネス環境の改善、技能向上のためにミクロレベルの試みを真剣に続けるべきである。例えば、観光業や輸送業、観光業技能訓練、品質管理プログラム、企業団体、UNDPが調整している図們江地域投資家サービス（TRIS）ネットワークなどのように、あまり政治的に微妙

ではない課題について集うワーキンググループが考えられる。

5. 図們江地域の広域的国際的側面

たとえ開発の焦点が、核となる三カ国国境地帯に限定されているとしても、図們江地域開発が目指す共通の利益の経済的正当性は支持され得る。しかし次のような理由で図們江地域の拡大が意味を持つ。

- ウラジオストクおよびナホトカの主要な港湾は図們江開発地域の定義に含まれているが、この地方の経済は図們江河口地帯から遠く離れた地域の産業や、綏芬河／グロデコボ国境を通じた中国黒龍江省との貿易に大きく依存している。従って、黒龍江省～ウラジオストクを結ぶ経済回廊を図們江開発地域と一体化することにより、プロジェクトに対する沿海地方政府の関心を高めることができるかもしれない。
 - もし図們江開発の概念が上記の2つの中口国境を含むものになれば、琿春／クラスキノ国境は、綏芬河／グロデコボ国境に見られるような国境市場の繁栄、より効率的な国境通過手続きなどの経験を取り入れ易くなる。
 - 延辺州は、図們江地域を通過する貿易と投資受け入れの一部分を占めているに過ぎず、図們江地域の弱小港湾の操業を維持するためには、少なくとも吉林省のその他の部分から通過貨物を誘致することが必要になる。
- しかしながら、最も重要なのは、今後図們江地域の開発は、韓国や日本を始めとする域外の国々との交流を盛んにすることによって進めることである。
- 特に日本と韓国は、資金、技術、経営面、およびこの地域に対する需要発生地として重要な役割を果たすと見られる。日韓両国は、官民で協力して開発のための地域協力や2国間協力を積極的に進めたい。
 - 韓国は既に延辺州において主要な投資者となっており、沿海地方（ナホトカ）と北朝鮮に工業団地の建設を検討している。特に北朝鮮の工業団地については外交問題の一つとなっている。羅津、先鋒地帯のような限られた地域の中でも韓国と北朝鮮の経済協力が実現すれば、図們江地域開発における韓国の中心的地位は不動のものとなる。
 - 日本や韓国などの周辺先進諸国は、図們江地域の成長に寄与している。たとえば、既に成熟した労働力集約型技術が図們江地域に移転されており（たとえば、延辺州の繊維業）、発展の可能性がある。
 - 図們江地域の広域的側面とは、2国間あるいは多国間組織とさらに深く関わることを意味する。それぞれの

地域の中央政府を通じての協力、及び図們江地域内の協力（UNDP図們江開発事務局のような組織の力を借りて）による二股のアプローチが効果的であろう。

6. 図們江開発の資金調達

公的および民間資金へのアクセスは図們江地域の将来の開発にとって必要不可欠である。資金源としてはいくつかの可能性がある。

- 民間部門の投資（主に地域内を含む外国からとなろう）
- 中央又は地方政府からの資金（公的部門の予算や資本市場、銀行借入れを含む）
- 二国間援助
- 多国間援助

インフラ投資

世界的に、開発途上国に対するインフラ投資は上記4つの方法を組み合わせて行われるのが一般的である（民営化に加えて）。しかしながら、図們江地域では中央や地方政府の資金を得るにあたっては政治的、地理的に中央から離れているために限界がある（特に北朝鮮とロシア）。さらに、2国間あるいは多国間の援助機関からの資金については、中央政府の開発計画に基づいて配分されることが多いため、中央の計画の中ではわずかな位置しか占めていない図們江地域は不利である。それに北朝鮮の場合は国際的な金融機関に加盟していないという事情がある。おそらく6月に予定されている南北首脳会談後になるだろうが、南北プラス日本の外交関係が改善され、この地域の協力と開発の見通しが明るくなるに従い、日韓の官民両部門から図們江地域へ資金が大量に流れ込むことになる可能性もある。当然北朝鮮の国際金融機関への加盟問題も前進するだろう。

従って、民間部門はこの地域のインフラ整備への資金調達面で主要な役割を果たす必要がある。これに関して二つの好材料がある。一つ目は、この地域にリスクがあるにもかかわらず、3ヶ国すべてに民間のインフラ投資の事例があるということだ。たとえば、羅津、先鋒の通信および港湾施設、琿春～マハリノ間鉄道（金環鉄道）、約3千万ドルの銀行融資を受けたとされる琿春～圖河間の道路などである。二つ目は、この地域で今すぐに必要なインフラのための資金は比較的小額とみられることである。元汀～羅津間（北朝鮮）の道路整備の費用は、1千万ドルと試算されている。この地域の他の交通に関する優先プロジェクトは制度的なものが多く、そのための資金はあまり必要としないが、各国間の協力が必要である。

地域のイニシアティブや協力により図們江開発のための資金を見つけることができるだろうか？インフラプロジェクトは通常中央ないしは地方政府の責任であるが、越境プロジェクト（たとえば、送電や水供給）は比較的稀で複雑である。図們江地域では幾つかの越境プロジェクトに対する協力が必要で、地方の小規模プロジェクトに資金を供給することが望まれている。さらに、図們江地域では政府の資金調達や二国間または多国間協力による資金援助が限られているため、民間部門の参加は必要不可欠であるが、経済状況のために困難でもある。

一方では、国境を跨ぐという性質上、国際的な協力と交渉を要するプロジェクトもある。その理由は、2ヶ国以上の国の領土が関係していることや、ある国が他の国のプロジェクトに強い既得権をもっているためであろう。図們江地域で考えられる越境プロジェクトには次のようなものがある。

- 元汀～羅津間道路は北朝鮮領土にあるが、延辺州にとって重要である。
- 通信分野と発電・送電の越境プロジェクト：羅津・先鋒地帯で独占的に通信サービスを提供しているロクスレー・パシフィック社は既に光ファイバーケーブルを中国国境まで敷設している。
- 長期的可能性として、サハリンの天然ガスをガスパイプラインで図們江地域へ引いてくる可能性がある。エクソンなどの主要な石油・ガス企業はこの資本集約型プロジェクトに関心を示しているので、まったくの夢物語ではない。

中でも元汀～羅津間道路の改善は延辺州と羅津・先鋒地帯にとって最優先課題である。この部分が図們江地域を通じて羅津港へと向かう輸送回廊の中で最大の弱点であり、貨物量は許容範囲に向かって急速に増加している。課題は資金を見つけることだが、僅か1千万ドルほどである。これは他のどこの道路インフラプロジェクトに比べても小さい額である。このプロジェクトを実現するためにはある程度の民間部門からの融資が必要である。その理由は、北朝鮮が国際金融機関のメンバーでないこと、北朝鮮政府が厳しい財源難にあること、中国当局からの財政的支援は限られており、しかも間接的であることである。加えて、海外の投資家は北朝鮮のハイリスク環境ゆえ躊躇すると思われる、民間部門の資金源は地域内からとなるであろう。

もっとも期待できる道路整備向け資金調達の方法は、域内投資家が中国と北朝鮮の地方政府と協力する形であろう。官民両部門のワーキンググループを設立し、道路プロジェクトの実現、どこから資金を調達するか、道路の運営方法、料金の設定等について検討するべきである。このプ

ロジェクトの総費用は比較的小さく、おそらくプロジェクト完成によって利益を得る幾つかの民間部門の協力で何とかなるかもしれない。民間投資家の立場からすると、プロジェクトに対する政治的支援を示し、その道路の効率的な運営を確約するために北朝鮮地方政府の参加が望ましい。また、中国側の地方政府の参加もプロジェクトにより高い政治的な意味を付加するであろう。

図們江地域内で比較的小規模のプロジェクトに対する資金を動員する（または提供する）ためには、何らかの地域協力が望ましい。これらのプロジェクトは以下のような問題に直面するだろう。

- 地方政府には十分な資金が無い。
- プロジェクトが資金調達のために必要な人的資源、技術、国際的な経験を持たない。
- プロジェクトが単独では成り立たない。他の付随するプロジェクトの完成が必要だったり（たとえば、道路や鉄道のリンクや港湾）、制度的な面で複数の国の協力が必要だったり（たとえば、越境通信規則）して、単独では採算性に問題がある。
- ビジネスあるいは政治環境が独立したインフラプロジェクトには厳し過ぎるかもしれない、中央政府、政治的支援、統括的組織が助けになるかもしれない。

近年、こういった問題と取り組む上で2種類の制度作りの考え方が広く提案されている。まず、資金不足解消を目的とした「北東アジア開発銀行」の案が提案されている。しかし、新たな国際銀行を設立するという案は、対象国の間でも資金提供国の間でもコンセンサスを得ていない。主な反対意見は、既にいくつかの国際金融機関があり（アジア開発銀行、欧州復興開発銀行、世界銀行等）、もし北朝鮮がこういった組織に加盟することになれば事足りるわけで、北東アジアのための特別な金融機関は新たな官僚組織を作るだけだというものである。一つの妥協案として、アジア開発銀行の中に特別な基金を作るというものもあったが、似たような理由によって反対された。

最近になって、北東アジア・図們江投資公社（NEATIC）が提案された。これは、地域内の公共インフラに対する投資をやり易くするものである。主要な目的は、インフラプロジェクトのためにストラクチャー・ファイナンスを組むことで、そのためのフィージビリティースタディー（FS）を準備したり、資金提供者を探したりといったことも行う。普通株や負債、あるいは多国間機関による投資保証、輸出信用の斡旋などを手配することによって、公社は商業銀行をインフラ貸付に参加させるようにするかもしれない。

7. 未来を見据えて－結論

図們江地域はインフラと生産的投資の両方のために民間部門の資金に大きく依存していくであろう。世界の多くの地域や国においても同様であるが、北東アジアでは特に顕著である。その背景にはハイリスクの政治状況、生産における国営部門の減少、厳しい経済状況、二国間ないしは多国間機関の限られた活動という状況がある。この民間部門依存を考える時、投資家はこの地域の将来に少なくない額のお金を既に投下していること、今直ぐ必要なインフラ建設は莫大は資金を要するものではないことを繰り返しておきたい。

特異な経済・政治状況と数々の課題がある現状では、この地域の将来像を予測することは困難である。多分、二つの極端なシナリオを想定することが出来よう。悲観的シナリオは、この地域が常に開発の突破口に向かってわずかに進みつつが（ある地方は他よりもわずかに早い）、図們江地域が次第に北東アジアの開発から置き去りにされるというものである。楽観的シナリオは、対象3ヵ国3地域間の協力が進み、韓国と日本を含む中央政府間の関係も改善し、先に述べた図們江地域開発の3段階が着実に進むというものである。その結果、この地域は急速な経済成長、持続可能な発展、及び貧困の減少を成し遂げる。実際はおそらくその中間になるのだろうが、最近は頻繁に開発の進展が開かれ、楽観シナリオ寄りになっている。

最後に今後数ヶ月あるいは数年間、注視したい主要な課題を列記しておく。いずれもこの地域の将来を見極める上で判断材料となる。

●輸送ネットワークの開発：輸送網の中で最も弱いリンクである元汀～羅津間の道路の改善、国境通過の行政的手

続きの改善、航路サービスの頻度上昇等を注視したい。

- 通過貿易と二国間貿易：この輸送回廊を通る通過貿易量の増加、二国間国境貿易の増加、国境市場の設立（あるいは再開）に注目したい。
- 北朝鮮と韓国、日本およびその他の国々との関係をどう進めるか：北朝鮮と韓国間に存在する重要な問題としては、6月に予定されている南北首脳会談の成果、韓国から羅津・先鋒地帯への投資および訪問者に対する特別待遇（他の外国からの訪問者と同じ扱いにする）、延辺州に対する韓国の貿易および投資の増加がある。日本と韓国の両国については、もし北朝鮮との外交関係が改善すれば、二国間援助や貿易、投資の増加に加えて、かなりの額の「補償金」が払われる見通しがある。
- 外国投資：図們江への外国投資は増え続けるのか？どの位の速度で延辺と羅津・先鋒への投資が増加するのか、そしていつ沿海地方は転換するのか？
- マイクロレベルのイニシアティブと経済的基礎：この地域開発の大きな進展のために必要なのは、参加3地方間の効果的な協力、政府の高いレベルでの外交関係の進展、民間部門の活動の増加である。しかし、公共部門と民間部門が参加3地方やその他の機関（日本、韓国、国際機関等）と協力して、マイクロレベルのイニシアティブの例を作り上げていくことが地域の経済基盤を強化する一助となる。こういったイニシアティブの例としては、特定の産業（旅行業等）、特定の機能（輸送等）、技能の越境移転や訓練を促進するためのワーキンググループや、環境や品質管理基準教育の導入、ビジネス会議の設立などが考えられる。

（翻訳 ERINA）

Transportation Corridor Development in the Tumen River Region

Hisako Tsuji

Senior Economist, Research Division, ERINA

Introduction

Since first proposed by Chinese representatives in 1990, the highest priority of the Tumen River Area Development Programme (TRADP) has been that landlocked Jilin Province secures an outlet to the Sea of Japan, using Russian and North Korean ports. Since then, various development plans were proposed, under the support of UNDP, including one to construct an "International city" by providing certain land of each of the three countries. However, consensus was not reached for the unique "International city" idea. The current program is that each country is responsible for its own infrastructure development and investment promotion, while continuing cooperation among the three countries.

This paper reviews the current state of the infrastructure development and gives ideas for future improvement.

1 "Transportation Corridor" in the Scenario of TRADP

1-1 The development of the Tumen Region Economic Development Area (TREDA) in stages

The development of TREDA can be divided into three stages: "Transport Corridor", "Economic Corridor" and "Economic Growth Triangle". The three stages are not necessarily sequential, and indeed would ideally overlap or occur in parallel for the healthy development of the region as a whole.

The first is the development of a "Transport Corridor", meaning a transit transportation route between Yanbian and the Sea of Japan (East Sea) through Russian and North Korean ports by establishing an intra-regional transportation network. In this stage Russian and DPRK ports would receive fees for the handling of Chinese cargoes, while Yanbian would obviously gain a trade corridor. This development would energize the regional economy in many ways and is given the central focus of the TREDA.

The second stage would be the opening of an "Economic Corridor", meaning development of active trade across internal borders, creating bilateral border markets, and promoting tourism exchange between member countries. For instance, China's consumer goods and foods, DPRK's seafood, and Russia's seafood, timber and fertilizer have relative advantages and could be traded at the tri-border region. As for intra-regional tourism, travelers may cross borders, looking for sightseeing, exotic culture and shopping. The historically dynamic border trade and tourism at the Primorsky/Heilongjiang crossing are instructive and relevant to TREDA where bilateral border trade has been slow to develop.

The third stage is the gradual emergence or creation of what is sometimes called an "Economic Growth

Triangle", where foreign and domestic investment activates the regional economy. This may happen by effectively utilizing members' complementary factor endowments and competitive advantages, as well as the region's increased cross-border trading potential and transport corridor functions. In many ways, Yanbian may have reached this stage already.

Obviously these three stages are closely linked to each other. Development of the "Transport Corridor" will invite investment, which creates new economic activities and product flow. The new product flow will then ask for further improvement of the transport corridor. For instance, since the opening of the new transit route from Yanbian to Pusan via Rajin in 1995, many ROK companies invested in Yanbian. Some of the timber-processing ROK companies are planning to import abundant Russian timber. This could create new trade opportunities.

The current stage of the development of each country can be summarized as follows. In Yanbian, foreign investment is already working as a result of the transport corridor and attractive institutional environment for foreign investment. However, the current transport corridor is insufficient for foreign investors. They point out that transport infrastructure is still poor in the DPRK and Russia. Rajin-Sonbong (RSZ) is still struggling in infrastructure development and investment is slow, although the number of Chinese tourists increased last summer. In Primorsky, the transport corridor is gradually developing. However, TRADP related investment is slow due to a poor institutional environment for foreign investment.

Ten years after the inauguration, TRADP is still in a stage of developing the primary "Transport Corridor", and will need more time for energizing trade and investment.

1-2 Importance of the "Transport Corridor"

The idea of transforming TREDA into an international transportation and trade hub was ambitious. The benefit of the transport corridor could extend to broader Northeast Asia as well as the three riparian countries.

1) Transit : Northeast China's exit to the sea

Securing direct access to the sea is key imperative for the landlocked prefecture of Yanbian. Until 1995, Yanbian was fully reliant for its imports and exports on Dalian port, which is located 1,296km from Hunchun. It is therefore crucial for Yanbian to secure its own, much closer, outlet to the sea in order to attract foreign investment and stimulate economic growth. Since Yanbian has the geographical disadvantage of being isolated from much of China's enormous domestic market,

the prefecture has been targeting the promotion of foreign investment in export processing industries. Since a national level industrial park was developed in Hunchun in 1993, foreign investment began in industries such as textiles and wood processing, based on the assumption of the opening of an efficient, direct outlet to the sea in the near future.

Consequently, China has sought to develop transit cargo transportation routes from Yanbian to the sea via the DPRK and Russia. In 1995, a new sea route connecting Yanbian and Pusan via Rajin Port opened, and transit via Zarubino started in 1997. However, these routes are not competitive enough to replace the Dalian Route, due to poor infrastructure conditions, non-physical impediments, limited regular vessel services, and so on. These transit routes are thus currently only used for about 20% of the import/export cargo of Hunchun according to Hunchun city.

2) *The active use of complementarity within the region*

There is also great potential for utilizing existing complementarities of TREDAs countries and their Northeast Asian neighbors, in broad terms by combining the abundant natural resources of Russia, relatively high quality and low-cost labor resources in China and the DPRK, and technologies and capital from ROK and Japan. The simplest complementarity is the cross-border trade of consumer goods. Historically, China and Russia have demonstrated successful cross-border trade, notably between Heilongjiang and Primorsky/Amur. There is no doubt that Yanbian could enjoy a similar prosperity in cross-border trade with Russia, and cross-border trade between China and the DPRK could likewise bring benefits to both countries.

A more sophisticated exploitation of regional complementarity might be the use of Russian timber in wood-processing industries in Yanbian and Rajin-Sonbong. The addition of capital and technology from the ROK and Japan would make the business more competitive.

3) *Utilizing the existing airports*

The only airports within TREDAs are Vladivostok and Yanji, and the latter is currently not an international airport, although the Yanji airport is already equipped by international standards. There is no airport in RSZ, although a heliport pad is under construction on the assumption that a short-distance helicopter service to Yanji will be established in the near future. Even with such improvements RSZ will remain dependent on Yanji airport for passenger and air cargo transportation.

After Yanji airport is given its international airport status, a hundred thousand ROK citizens who visit Changbaishan on the China-DPRK border would have easier access. Changbaishan is viewed as the most sacred mountain by all Koreans. Another example is that it takes customers of the newly opening Emperor Hotel in Sonbong over 4 hours by road, including border-crossing procedures, to reach their destination from Yanji. Easier access to the hotel is crucial for future business. Similarly, quantities of valuable fresh seafood, such as

crabs and sea urchin caught in the Rajin area, are shipped by air to the international market from Yanji, such that speedy transit times to the airport are of great importance.

4) *Promoting tourism*

Tourism is one of the most promising industries for the Tumen Region. ROK tourists to Changbaishan, as mentioned before, could extend their tour to Vladivostok. Another category is of residents of Northeast China who visit attractive coastal cities such as RSZ and Vladivostok. The number of Chinese tourists has been growing rapidly since border-crossing regulations were eased in 1997, and the number is expected to grow even further in the future. Finally, a new type of tourists who try personal shopping and trade, as seen in Suifenhe, would increase as the border market is developed.

2 Specific "Corridors" - current status and issues

2-1 The Yanbian ~ Rajin-Sonbong route

This route is the main route to the Sea of Japan for China, and is Rajin-Sonbong's only access to China. The main road link is the one between Hunchun ~ Quanhe ~ Wonjong ~ Sonbong ~ Rajin, which has increasing passenger usage since it was open to the third country passengers in February 1997. (Table-1) Other local road links are the one between Tumen ~ Namyan, and Hunchun ~ Shatouzi ~ Saepyo. There is also a rail link between Tumen ~ Namyan ~ Sonbong ~ Rajin.

The attraction of this route lies in the relatively good infrastructure of Rajin Port, whose capacity for handling both container and bulk cargo is sufficient. Although there is no official statistics, the cargo handling capacity and the actual handling volume of Rajin Port is estimated at approximately 4 million tons and 250,000 tons per year respectively.

Rajin Port received high attention as a transit port since Rajin ~ Pusan container sea route was opened by Dong Long Shipping Co. Ltd., a joint venture by an ROK company and a Yanbian company, in Oct., 1995. Cargo volume has grown steadily and reached 5,225 TEU, 38 shipping, in 1999. The majority of the cargo is in transit to/from China, and bulk cargoes are also shipped (Table-2) In Aug. 1999, Niigata was added to the above container route. In addition to the regular container sea route, Chinese wood chips are exported to the ROK and Japan irregularly.

The weakness of the Yanbian ~ Rajin route is that the route passes through a mountainous region, and neither the road nor the railway are in good condition from the China/DPRK border to the port.

Road access between Yanbian and the DPRK improved dramatically in February 1997 when the Wonjong Bridge was opened to foreign and Chinese travelers and traders. At the same time, major improvements began on the Chinese side of the mountainous road from Hunchun to Quanhe (54km). A new flat and shorter road (39km), consisting of two tunnels, is under construction, and will be completed by the summer of 2000¹. It is expected to reduce the travel

¹ The new road will be 39km in length, 12m width, containing 2 tunnels (300m and 1,400m). The construction cost is 204 million Yuan.

time from Hunchun to the DPRK border by half to 30 minutes.

On the DPRK side of the border, however, the unpaved mountainous road from Wonjong to Rajin (54km) remains in poor condition. The journey being both unsafe and time-consuming, in particular for container lorries in icy or wet conditions. In late 1999, a driver was killed in an accident². Under current road conditions, the maximum annual container traffic on this route is estimated to be 6,000TEU, while actual volume was 5,225TEU in 1999. Ideally, a new strait road, containing tunnels, should be constructed as China is doing, although it will be expensive³. The DPRK is planning to construct a new highway from Wonjong to Sonbong through the Tumen River Valley, and merge it with the existing paved road between Sonbong and Rajin. The new road is 13km longer (a total of 67km) than the current one, but should be relatively flat and straight. The construction of the new road is partially finished, but will need an additional US\$10 million for completion⁴. DPRK authorities define this as the highest priority project, and are looking for a source of funding for the project, including the possibility of support from the Chinese government.

The second issue is railway. Chinese transit cargoes are mostly dependent on road transport due to the extremely poor condition of the existing Namyang ~ Rajin Railway (160km). The Rajin ~ Namyang rail link was electrified in 1996, and until a few years ago the railway was used for the Chinese containers in transit to Rajin Port. However, in recent years, shortages of locomotives and rolling stock, generally poor track condition, old and fragile tunnels, along with winter power shortages, have prevented the rail network from operating efficiently. Based on a feasibility study, undertaken by the Hyuntong Group of Yanbian, US\$45 million would be needed to modernize facilities, including rail and sleeper replacement, tunnel and bridge strengthening, adding ballast, and providing necessary rolling-stock. Shipping companies involved in the transit business are asking for modernization of the railway facilities. DPRK authorities accord modernization of the Rajin ~ Namyang railway second priority after construction of the Wonjong ~ Sonbong road, and are looking for sources of financing for the rail improvement.

The third potential opportunity for improving the efficiency of this route is the border crossing procedures at the Quanhe/Wonjong border. The border is open six days a week, eight hours a day, but crossing the border is time consuming⁵. As requested by foreign investors in RSZ, clear opportunities exist to speed up clearance procedures, to modernize the clearance facilities, and to extend opening

hours to evenings and Sundays. It is hoped that these areas will improve with the opening of a new customs building at Wonjong, completion of which is expected by the end of 2000. Similarly, a new customs building is being constructed at Quanhe, on the other side of the border, with the similar opening target⁶.

The fourth area for future improvement is the old and narrow Quanhe/Wonjong Bridge, which will become a greater bottleneck as traffic volume increases over the long term, though the current priority may not be high.

Another way of improving the efficiency of this route is to make greater use of the Rajin ~ Pusan coastal shipping link, and arrange for goods to be transhipped through Pusan to worldwide destinations including those in North America and Europe at a competitive through rate. Such an extension of the transit route to the world's major ports would clearly help converting cargoes currently shipped through Dalian, since the trading partners of Yanbian-based companies are spread throughout the world, including Europe, the Middle East and North America.

2-2 The Yanbian ~ Khasan route

The transit route to the Russian Ports (Zarubino, Posiet) via Hunchun/Kraskino border has the geographical advantage that the route is shorter than the Rajin Route, and also both the road and railway are flat and straight. The road condition is good (mostly paved) and the railway is new. The Hunchun ~ Rajin road is mountainous 95km assuming the new road on the China side. However, the Hunchun ~ Posiet is only 60km and Hunchun ~ Zarubino is 80km of flat road. The Hunchun ~ Makhhalino railway has been waiting to begin operation since its connection of rail in October 1996. The railway began operation in February 2000.

However, weaknesses are pointed out in port facilities (Zarubino, Posiet) and cross-border arrangements on the Russian side.

Cross-border freight and passengers are increasing with the relaxation of regulations. Cross-border passenger traffic has increased significantly following the commencement of a bus service from Hunchun to Slayanka in May 1998. The bus service carries mainly Chinese tourists to Primorsky and some Russian traders to Yanbian. (Table-3)

Transit cargoes using this route include Chinese wood chips for Japan via Zarubino Port, started in 1997, and a container sea route between Posiet and Akita (Japan), started in August 1999. Recently in April 2000, a new ferry route was open between Zarubino and Sokcho. This route is expected to carry ROK passengers traveling to Changbaishan at relatively low cost as well as transit cargo.⁸

² Jong-Kew Park, "The Current Status of the Triangle Sea Route," presented at "The Northeast Asia Economic Conference in Niigata 2000" January 2000.

³ It may cost \$189 million for constructing a high quality highway between Wonjong and Rajin 41km in length and 19-25m wide based on an investment list which was prepared by the DPRK officials for the 1996 Investment Forum conducted at RSZ.

⁴ Estimated by the DPRK authority assuming the use of a free domestic labor force.

⁵ It took one hour for crossing the border when the Study Mission visited in September 1999.

⁶ The new customs building at Wonjong will have three stories with a total floor space of 1,560m², while the one at Quanhe will have two stories and a total floor space of 3,000m².

⁷ The first freight was Russian timber, produced in Amur, for a wood-processing plant in Jilin City. Expected cargoes include Russian fertilizer, Chinese charcoal for ROK.

⁸ The ferry is operated by Dong Chun Ferry Co., a joint venture by an ROK shipping company and Hunchun City. A 12,023 tons ferry (Dong Chun) can carry 136TEU of containers, 71 vehicles and 519 passengers. A special arrangement is provided for crossing border by Russia. Passengers can complete immigration and emigration together at Zarubino Port and there is no inspection at Kraskino border. It will take 1.5 hours from Zarubino to Hunchun.

The first area for improvement on this route lies in the need to simplify border-crossing procedures to provide a quicker and smoother service for the road traffic⁹. Problems are mainly on the Russian side. For example, the multiple inspection procedures implemented by Russia, involving two inspections by the military as well as other kinds of border control, needs to be done away with. It is strongly requested to simplify the Russian style time-consuming inspection routine. Modernization and expansion of the border facility may be also needed. Although a special simplified arrangement was applied for the Sokcho~Zarubino ferry, such cooperation must be made regularly.

Border opening hours were extended to 12 hours per day starting in March 2000. There is an opportunity of further extension, especially given the time difference between China and Russia, and customs operations should be initiated on weekends. Traders also point out that cross-border vehicle operating rights need to be improved such that lorries can travel further into the partner country's territory.

The second desirable improvement is the modernization of Zarubino and Posiet ports. Zarubino Port has a geographical advantage, but currently has inadequate facilities, such as being incapable of handling containers. A feasibility study for the modernization of Zarubino Port was conducted in 1996 with Japanese support¹⁰ and a working group meeting has since been organized between Russia and Japan. Zarubino Port is constructing a wood chip processing facility, a grain storage facility, and is planning to introduce a container crane and construct a container yard. Since the new ferry route with Sokcho was opened in April 2000, a container handling facility and a passenger terminal will be needed.

Posiet Port is strengthening the facility by introducing a container crane in the fall of 1999, and is planning to expand the stocking yard by trimming the hill and filling the coast.

One potential scenario has Zarubino and Posiet Ports handling bulk cargoes from China such as chip and grain, while Rajin Port develops into the main container port for Yanbian. However, if Zarubino and Posiet Ports are modernized, and border crossing arrangements are improved, Russian Ports in Primorsky, including those in Khasan, also have the potential to become container hubs considering the delay of modernizing the DPRK road and railway systems. The key will be Russian cross-border arrangements and the success of the Zarubino~Sokcho ferry.

2-3 Rajin-Sonbong~Khasan

There is currently only rail access between the DPRK and Russia at Tumengang to the Khasan District. The existing railway doesn't require transshipment between Russia and DPRK since it has a mixed rail with standard (1,435mm) and wide (1,524mm) gauge between Khasan~Tumengang~Rajin. Until the early 1990s there were about 5 million tons of freight per year, but that has

declined dramatically over the past 10 years. Rajin Port used to handle Australian alumina to be transhipped to Russia, but has moved to Vanino Port. Rajin also had Russian fertilizer to be transhipped to Asia, but the volume has declined in recent years. (Table-4)

The connecting railway bridge (Friendship Bridge) was used by trucks in the past, and its reopening for vehicular traffic should, if feasible, be considered. Whilst there are no plans for the construction of a new road bridge, a road transportation connection could help increase the regularity of economic exchange between the DPRK and Russia over the long term.

2-4 Heilongjiang~Suifenhe~Grodekovo~Vostochny/Nakhodka/Vladivostok

Heilongjiang does not fall within the compass of the Tumen Programme, but the Heilongjiang~Suifenhe~Primorsky transit route already channels substantial volumes of cargo to major ports in Primorsky: Vostochny, Nakhodka and Vladivostok. For example, coal in Heilongjiang is exported to the ROK via Vostochny Port, and Chinese timber is exported to Japan. America is interested in using this route for access to Northeast China from the West Coast of the USA, as an "East-West Corridor", and is organizing a multilateral cooperation with Russia and China.

The Suifenhe/Grodekovo border, open to both road and railway, is more active and efficient than the Hunchun/Kraskino border, even though both transit points fall under the management of Primorsky Territory. The trade volume was 2.16 million ton (\$721 million) in 1999, 94% of which were shipped by railway. This volume is two digits larger than that crossing at the Hunchun/Kraskino border. Personal carrying trade is very active, and is estimated to have traded 4-5 billion Yuan (\$500-600 million) in 1999. Border-crossing passengers exceeded 500,000 at Suifenhe, while Hunchun/Kraskino was only 40,000, in 1999. One interesting development is the creation of a "Sino-Russian Mutual Trade Zone" at Suifenhe, which began operation in September 1999. In the special zone, Russians can stay without visas for up to 30 days, are allowed to do business freely, and are given tax exemptions. Initial observations suggest that trade has increased dramatically in response. It seems clear that the accumulated knowledge and experiences of Suifenhe/Grodekovo can easily be applied to the Hunchun/Kraskino crossing.

2-5 The Dalian route

Even if transit access to neighboring seaports (Rajin, Zarubino, and Posiet) is improved by infrastructure development and facilitation of cross-border procedures, Yanbian will continue to rely heavily on Dalian for import/export access. The main reason lies in the geographical variety of Dalian's container shipping destinations, while Rajin has limited regular container services to just Pusan (ROK) and Niigata (Japan), Posiet only one to Akita (Japan), and Zarubino only one to

⁹ It took 2.5 hours to cross the border when the Study Mission traveled using an international bus in September 1999.

¹⁰ The feasibility study was conducted by ERINA and summarized by Tsuji "Prospects for the Zarubino Port Development Project"; ERINA REPORT Vol 15, 1997.

¹¹ Based on a hearing conducted in March 2000 with Suifenhe City officials.

Sokcho (ROK). Service frequency to Japanese ports is low due to limited cargo volumes, while transshipment arrangements to world ports from Pusan are apparently relatively inefficient at present. Since Dalian may well remain the most advantageous route for delivering cargo to many world destinations, it is also important to strengthen access to Dalian in order to promote foreign investment in Yanbian.

2-6 Air routes

There is an immediate need to upgrade Yanji Airport to international status, and to develop direct air links with major cities in Northeast Asia. Since Yanji airport has already been modernized all that remains is for the Chinese Government to make the decision. Such direct air routes would facilitate more frequent visits from current and potential investors based on these countries, in addition to attracting overseas tourists to the region. A helicopter service connecting Yanji with Rajin would also be beneficial. There is the possibility that if air cargo shipment is done efficiently, seafood and pine mushrooms produced in the Rajin area could be shipped promptly to the international market.

3 Border crossing and customs issues

So far discussion has principally centered on some of the hard constraints on trade and investment flows in TREDA. However, there are also important soft constraints that should be addressed. Improvements could be made at relatively low cost for the soft infrastructure.

1) Border-crossing procedure and customs

Border-crossing in TREDA is still time consuming, suggesting that excessive clearance facilitation is required in all three countries. One important issue relates to the too thorough "multiplex" inspection procedure implemented by Russia. In Khasan district, inspection involves two stages of passport control, tough customs clearance¹² and two inspections by the military. Russian inspection is unusually complicated and is much tougher than either China or the DPRK.

Faster processing times could be attained by broader use of computers at border points. While processing of Customs declarations is undertaken with computers in China and Russia, the DPRK Customs could improve processing speed through computerization, possibly in the new Wonjong Customs Building.

To improve the current situation, the introduction of "single window control", i.e. joint inspection by the control authorities of each pair of countries, was recommended by experts in a recent report¹³.

2) Border opening days and hours

Border opening hours and days are still limited. The Hunchun/Kraskino border is open 12 hours a day, from Monday through Friday, while the Quanhe/Wonjong

border is open 8 hours a day, from Monday through Saturday. Both borders should target seven days operation throughout the year and the opening hours should be extended to avoid unnecessary constraints on trade and tourism.

3) Acquiring visas

Acquiring visas and/or other documents for entry into TREDA countries is costly and time consuming. Generally, foreigners require a visa for entry into Russia; China also requires a visa, although there are exemptions for citizens of certain countries; and a visa or an invitation card is required to enter Rajin-Sonbong. Russian visas are obtainable at Khabarovsk, where visas typically may be obtained in two weeks for US\$50-360. Chinese visas are available at Shenyang or Beijing, where visas typically may be obtained in two weeks for more than US\$150. These are costly for transportation companies. Since one¹⁴ of the problems is that Khabarovsk and Shenyang are located far from the border area, the addition of new consulate general offices in Harbin and Vladivostok is being considered between China and Russia.

4) Vehicle operation constraints

There are constraints on the operation of vehicles within the territory of partner countries, especially between China and Russia. Russian trucks may enter China as far as Hunchun, while Chinese trucks may enter Russia as far as Slavyanka. Local business people expect further extension of the mutual operating zone, up to at least Yanji and Vladivostok, to facilitate cross-border trade, transit trade and tourism.

5) Border market

There is an opportunity to open border markets between China and Russia, as well as China and the DPRK in order to promote TREDA border trade. A border market was opened at Wonjong in June 1997 to facilitate the border trade between China and the DPRK but was subsequently closed in April 1999. Bilateral talk for reopening the market is going on between China and the DPRK.

The Yanbian government is proposing a plan to create a "China-Russia Mutual Trade District" in the Hunchun Economic Cooperation Zone (HBECZ). The idea has been approved by the Chinese central government in April 2000, and is asking for Russian cooperation. If this materialized, a visa-free visit as well as free trade would become available at Hunchun.

One valuable pilot or precedent is the successful border market at Suifenhe, where large-scale border market buildings are constructed and many Russian traders frequently visit without visas. Obviously, Hunchun has an opportunity to create a similar border market if border-crossing regulations are further relaxed.

¹¹ Based on a hearing conducted in March 2000 with Suifenhe City officials.

¹² For example, the inside of a passengers' wallet is inspected upon both entry and departure.

¹³ PADECO Co. Ltd., *Study on Non-physical Impediments at Border Crossing Between TREDA Member Countries*, May 1999.

¹⁴ PADECO Report, 1999.

6) ROK citizen's entrance into RSZ

As of 1999 ROK citizen's entry into RSZ was extremely difficult. ROK companies are still interested in investment in RSZ, and in a longer term ROK could be the largest investors over there. ROK citizens are also interested in tourism in beautiful RSZ and adjacent Mt. Chilbo. A plan that would allow ROK tourists to visit Changbaishan through Rajin, was not accepted by the DPRK. As an alternative, ferry route through Zarubino was realized last April. This means that the DPRK lost business opportunities by eliminating ROK citizens. The DPRK may change its policies now, since North-South talks have begun.

4 Other related infrastructure and opportunities for cooperation

4-1 Telecommunications

The telecommunication industry in Yanbian has grown rapidly in recent years. China Telecom started to provide various services since late 1994 and both local and international connection services are now in place. For example, direct dial calls by satellite can be placed between Yanbian and Seoul. As of late 1998 about 339 thousand phone lines had been installed giving a penetration rate of 15.5%. This is higher than the average penetration rate for China as a whole. Cellular phone sales, in particular, have been growing very fast.

International call rates are lower than neighboring RSZ and Primorsky, with calls between Yanji and Tokyo (and other Asian countries), costing \$US1.4/min. Optic fiber connections have been installed between Changchun, Yanji, Hunchun and Rajin, though the use of those optic fiber cables has been delayed, apparently due to the difference in signaling system between China and DPRK. In RSZ, a joint venture company (NEAT&T) was established between the zone authorities and Loxley Pacific Co. of Thailand in order to finance the installation of communication networks. The NEAT&T has monopoly rights to operate telecommunications-related services in the zone for 27 years. The company has already invested US\$21 million, including the installation of 5000 new automated lines. It is now installing an additional 15,000 phone lines, and building a center for international calls.

Since there is currently no local provision for connecting international calls, international calls are routed through Pyongyang. International calls are therefore expensive: \$US 1.5/min for Rajin~Yanji and Rajin~Beijing, \$US 5.50/min for Rajin~Vladivostok and Rajin~Europe, and \$US 5.0/min for Rajin~Tokyo and other Asian countries.

Regarding cellular phone connections, while it is technically possible for Chinese to use their phones in RSZ via connections in Yanbian, the administrative authorities of the Zone prohibit this.

Insufficient public funds to construct a communications network led Primorsky to adopt a competitive approach to the provision of telecommunications services, and encourage FDI in this sector. Accordingly, international call facilities in Primorsky are provided by satellite links of foreign

investors such as C&W, HK Telecom, and KDD. For example, Nakhodka Telecom provides an international satellite service in cooperation with C&W, and Vladivostok International Telecom does so with KDD of Japan. Despite this competitive framework, international call rates are still as high as \$US6-10/min because they depend on distant satellite post, such as those in Hong Kong or Japan.

Short run improvement objectives in telecommunication services in the region should include lowering rates for international call connections as well as improved services for increasing volume. To do this, it is necessary to realize an optic fiber network or satellite post within TREDAs, to harmonize technical standards, and by agreement between the three riparian countries to set lower rates for local calls within the TREDAs than for out-of-region international calls. One longer-term task would be to lift barriers on the use of cellular phones within TREDAs. This is because given the geographical conditions within TREDAs (hills and mountains), along with the rapid growth in cellular phone usage in China, mobile phones may become the leading telecommunication medium in the region. The recent and continuing growth in tourism, in particular, will raise the demand for the unrestricted use of cellular phones.

Finally, internet communication must be introduced in the DPRK while internet is expanding rapidly in China and Russia. As RSZ continues developing as an international transportation hub and a tourism sight, the internet will become increasingly important.

4-2 Energy supply

The Tumen Region is likely to face a shortfall in energy supply in the future, especially as the region's development accelerates. At the same time, the range of potential energy projects involving cross-border cooperation is large, and this should constitute one focus of regional effort.

In the shorter term, one economically viable project could be the efficient usage of Sonbong Oil Refinery (Sungri Chemical Plant) as the only facility of this type in the TREDAs area. For that purpose, Russia and China could supply crude oil, and oil products could then be re-exported to Russia and China. The Sonbong Oil Refinery has been operating at less than 5% of capacity since 1992. However, in 1997, 30% of the capacity was utilized to reprocess and re-export 600,000 tons of oil imported from the Yemen under the toll-refining contract (Table-5). This demonstrates that the Sonbong Oil Refinery could indeed supply oil products to China and Russia through toll-refining contracts if the crude oil supply to Sonbong were secured. Russian experts, however, claim that the Sonbong Oil Refinery must be substantially modernized and upgraded for the project to be viable.

A second opportunity over the short and medium term is for cooperation in the generation and transmission of electrical power. The total electrical power generation capacity of Yanbian is approximately 600MW. There are plans to expand capacity at Hunchun (200MW) by a further 600MW. The RSZ has only one thermal power station with capacity of 200MW, which uses heavy fuel oil. There is a plan to expand this to 600MW. Recently, a plan to construct a new thermal power station (200MW)

through a joint venture with a Chinese company was announced. Primorsky Prefecture has an electrical generation capacity of 2,690MW, but the actual generation is below the capacity, indicating a potential capacity to export power to Yanbian and RSZ if the prices were competitive. In 1999, the electrical tariff for commercial and industrial enterprises in Primorsky was US\$0.02/kWh, lower than Yanbian (US\$0.07) and RSZ (US\$0.05). The main problem with the transmission of electric power from Primorsky, is transmission cost from Vladivostok and electrical frequency difference between DPRK (60Hz) and Russia (50Hz).

Finally, in the longer term, the most capital-intensive project for the region in the area of energy would be the gas pipeline project bringing natural gas from Sakhalin fields. The idea of running natural gas pipeline through TREDA deserves special investigation, since companies such as Exxon are showing interest.

5 Recommendations: Priorities for establishing the Transport Corridor

1) Wonjong ~ Sonbong highway

Facilitate construction of the new highway between Wonjong and Sonbong on the way to Rajin. In the short term, construction of a detour alongside the Tumen River could be the priority project. In the longer term, however, more straight high quality road including tunnels, as done on the Chinese side, will be needed. Finding the limited funds necessary is the key to realization. It is expected that this project will be given a high priority if investigated North-South cooperation includes infrastructure development.

2) Institutional barriers in border-crossing

It is important to accelerate the further removal of non-physical impediments at border crossing between the three countries. These changes could be achieved at little or no cost, and would signal the region's political will and ability to cooperate for the common good to the outside world. We urge the Russian central government to simplify border-crossing procedures and modernize related facilities.

3) Upgrading Yanji Airport to international status

Chinese government should act promptly for the benefit of all the countries.

4) Railway system in Rajin-Sonbong

Railway modernization is given the second priority by the DPRK government, and should be included as one of the projects for North-South cooperation. Both Russia and DPRK show strong interest in the international railway, connecting ROK ~ DPRK ~ Russia, which contains the Rajin-Sonbon part.

5) Telecommunication network

A better intra-TREDA telecommunication system is needed. Amongst other steps this means lowering rates for international calls, harmonizing technical standards, and lifting barriers to the use of cellular phones within TREDA.

6) Zarubino Port modernization

Zarubino Port needs modern facilities in order to achieve efficient operation for the new Sokcho ~ Zarubino ferry.

(Table 1) Hunchun/DPRK Border Crossing Non-Container Cargo and Passenger

		1996	1997	1998	1999
Cargo (Tonnes)					
China → DPRK	Quanhe	15,032	58,777	38,205	NA
	Shatouzi	3,000	3,483	1,703	NA
	Total	18,032	62,260	39,908	NA
DPRK → China	Quanhe	8,741	11,204	3,182	NA
	Shatouzi	1,940	2,085	709	NA
	Total	10,681	13,289	3,891	NA
Passenger (in & out)	Quanhe	11,992	71,371	99,436	143,301
	Shatouzi	NA	9,654	4,995	3,568
	Total	NA	81,025	104,431	148,869

Source: Hunchun Customs Office

(Table 2) Rajin-Pusan Regular Container Shipment

	1995	1996	1997	1998	1999
Container (TEU)					
Pusan→Rajin	56	1,556	1,676	2,456	2,703
Rajin→Pusan	58	919	1,343	1,367	2,522
Total	114	2,475	3,019	3,823	5,225
Bulk (Ton)					
Pusan→Rajin	0	12,708	1,623	7,696	13,689
Rajin→Pusan	0	0	167	74	1,880
Total	0	12,708	1,790	7,770	15,569
# Shipment	8	38	35	36	38

Source: Dong Long Shipping Co., Ltd

(Table 3) Hunchun/Kraskino Border Crossing Cargo and Passengers

	1996	1997	1998	1999
Cargo (Tonnes)				
China→Russia	4,139	13,205	12,901	NA
Russia→China	3,007	2,155	1,703	NA
Total	7,143	15,358	14,604	NA
Passenger				
China→Russia	2,166	2,596	5,875	NA
Russia→China	2,357	2,669	5,696	NA
Total	4,523	5,265	11,571	41,343

Source: Hunchun Customs Office

(Table 4) Tumangang/Khasan Border Crossing-Rail Freight (1000 tonnes)

1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
3,700	5,200	5,014	4,470	3,853	2,697	1,175	749	552	9	6

Source: Tumen Secretariat

(Table 5) Trends in DPRK Crude Oil Imports and Sonbong Oil Refining (1000 tons)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Total DPRK Crude Oil Imports	2,500	1,880	1,500	1,360	910	1,100	936	1,103	609
From China	1,063	1,102	1,006	1,003	830	1,022	936	506	503
From Russia	410	42	190	62	0	0	0	0	0
Imports of Sonbong	1,430	792	610	62	80	80	0	660	106
Operation rate of Sonbong(%)	71.5	39.6	30.5	3.1	4	4	0	30	5.3

Source: KOTRA, Trend of the DPRK's Foreign Trade, Jun. 1999

図們江地域の輸送回廊実現に向けて

ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子

はじめに

1990年に中国の提案により国際社会に登場した図們江開発ビジョンの最優先課題は、中朝口国境を流れる図們江河口の僅か15km上流で海への出口を塞がれている吉林省が、ロシア・北朝鮮の海港を利用して日本海への出口を開拓することであった。以来、UNDPの支援の下で、国境を接する3カ国が相互の補完性を活かし、開発の便益を享受できるような様々な構想が提案されてきた。当初は3ヶ国国境地帯に各国が土地を出し合い「国際都市」を建設して共同で開発・管理を行うという画期的な案も考えられたが、当事国間で合意に至らなかった。現在は各国・地域それぞれが主体となってインフラ整備を進め、内外の投資を誘致するという方針の下で開発が進められている。

本稿では図們江開発のビジョンの中で重要な位置を占める輸送インフラ及び関連社会資本整備の現状を概観し、今後の課題を提起する。

1 図們江地域開発のシナリオにおける輸送回廊の意義

1-1 図們江地域開発のシナリオ

現在進められている図們江開発計画は3つの形成段階、即ち「輸送回廊」、「経済回廊」、「成長の三角形」の形成、に分けて考える事ができる。3つの段階といっても各段階が順次行われるという意味ではなく、健全な発展の為に3つの発展要素が相互に影響しながら並行して進んでいくと考えるべきである。

一番目の「輸送回廊」とは、対象地域内の国際輸送が円滑に進むようにハード・ソフト両方のインフラ整備を進め、当初中国が意図したような、吉林省延辺朝鮮族自治州（以下延辺州）からロシア・北朝鮮の港を經由して諸外国と結ぶ国際貿易路を確立することに他ならない。これによって域内経済協力が進むのみならず、中国は貿易のための輸送回廊を得、ロシアと北朝鮮は港湾使用料を始めとする経済的便益を得る。「輸送回廊」の整備は中国にとっては自らの生命線を確保することであり、図們江開発構想の根幹をなす。

二番目の「経済回廊」とは国境を接する中朝口3カ国の間に存在する経済的、地理的補完性を活用するために、「輸送回廊」を利用して国境貿易や人の往来が活発に行われることを意味する。例えば、中国の消費財や食料、北朝

鮮の海産物、ロシアの海産物、木材、肥料などは比較優位性を持っており、国境での貿易を増大させる可能性を有している。また観光資源や異文化、買い物を求めて旅行者が行き来するのも補完性効果である。図們江地域でも国境を越えた貿易や旅行は細々とではあるが行われてきた。しかし、中朝貿易の例を取っても吉林省は歴史が浅く、黒龍江省などに比べると未発達である。

三番目の「成長の三角形」とは図們江地域に国内外から直接投資が盛んに行われるようになる状態を意味する。そのためには「輸送回廊」が整備され、産業インフラをはじめとする投資環境の整備が進むことが前提となる。延辺州の一部では既にこの段階が始まっている。

これら三つの段階が相互に深く結びついていることは明白である。輸送回廊が整備されることにより投資が進み、それにより新たな経済活動が発生すると、原料や商品が国境を越えて流通するという現象を産む。モノが動くとともに輸送インフラの整備が要求される。既に実現している例を挙げると、1995年に開始された、延辺州から羅津港を經由して釜山に至るコンテナ航路により延辺州の投資環境が改善されたため、韓国企業の延辺州への投資が進んだ。進出企業の中には木材加工会社が幾つかあるが、中国に比べて豊富なロシア産木材を輸入して使用する動きが既にある。本格化すれば中朝貿易の活性化に寄与することとなる。

図們江開発の現段階を国別に見ると、先ず延辺州では海への出口も確保され、投資環境の整備も進められた結果、既に外国投資の稼動が見られる。しかし現地の進出企業によると「輸送回廊」がまだ不十分で、特に北朝鮮とロシアの輸送インフラ整備の遅れが指摘されている。羅津・先鋒はまだ一番目の輸送回廊形成で遅れを取っている段階で、観光客は増えたが貿易も投資もあまり進んでいない。ロシア沿海地方は輸送回廊の整備が徐々に進んでいるが、主にソフト面での投資環境整備に手間取っており、図們江関連の投資は進んでいない。

開発の提案から10年、図們江開発は未だその基礎となるべき「輸送回廊」整備が進行中というのが現状で貿易・投資の活性化は今後の課題となっている。

1-2 輸送回廊の必要性

輸送回廊の形成、即ち、図們江地域を国際的輸送・貿易

基地とするという構想は、3カ国に跨る道路、鉄道、港湾、国境通過等の機能の統合を意味し、10年前の状況を思い起こすと極めて野心的なものである。その便益は以下のように多岐にわたり、河岸地域3カ国のみならず北東アジア全域に及ぶと考えられる。

① 中国東北部の海への出口として

直接海への出口を持たない吉林省の東端に位置する延辺州にとって、図們江地域を経由して日本海への出口を確保することは永年の悲願である。延辺州は中国の巨大市場から遠く離れているのみならず、貿易港湾へのアクセスも悪いため、開発から取り残されて来た。従来、延辺州の貿易貨物は琿春から1,296km南西に位置する大連や營口の港湾を利用することを余儀なくされてきた。そこで州政府は、ロシア・北朝鮮港湾を経由した輸送回廊を形成し、アクセスを向上させた上で、外国投資を誘致する戦略を取っている。1992年に琿春が「辺境開放市」として開放されると、93年からは国家レベルの経済開発区である「琿春辺境経済合作区」が建設されるなど、延辺州は本格的経済開放時代を迎えた。90年代半ばから、豊富な労働力を求めて、木材加工、繊維・衣服、食品、サービス部門などで外国資本の進出が始った。進出企業のニーズに応えるべく、95年には羅津～釜山コンテナ航路が開設され、97年にはザルビノ港経由の中継輸出が始るなど海への出口は形成されつつある。しかし、これらの中継ルートはインフラの未整備、制度的障害、接続航路の乏しさ、など進出企業にとって十分とは言えず、大連ルートに取って代わるには至っていない。琿春市当局によると図們江經由ルートは99年の時点で琿春の貿易量の約20%を占めているに過ぎない。

② 経済補完性を利用した域内貿易の活性化

国境を接する3カ国及び近隣の韓国、日本を視野に入れると、経済的補完性を利用して発展を進めていく可能性がある。いわゆるロシアの天然資源、中国・北朝鮮の豊富な労働力、そして日本・韓国の資本・技術を組み合わせる利用できないかという北東アジア開発の発端となっているアイデアである。

最も単純な補完性の利用は消費財を中心とした国境貿易である。中国黒龍江省とロシアの間では古くから国境貿易が活発に行われてきた。現在も綏芬河などでは、中国の消費財や食料をロシアに輸出し、ロシアの木材や肥料を輸入する活動が活発である。延辺州でも対口国境貿易が盛んになる可能性が大きい。同様に中中間の貿易の活性化も双方に利益をもたらすことになろう。

より高度な補完性の活用の例として挙げられるのは、ロシアの木材を中国や北朝鮮の労働力を利用して加工することである。更に日本や韓国の資本・技術が加わると国際競争力を増すことになろう。

③ 限られた空港の活用

現在図們江地域に存在する空港はウラジオストク空港と延吉空港の2つで後者は国際空港としての設備面での条件を整備しているにもかかわらず国内空港としての認定しか受けていない。羅津・先鋒地域に空港はないがヘリポートを建設しており、将来延吉との間にヘリコプターサービスを計画している。このように延吉空港は延辺州のみならず羅津・先鋒のための空港としての役割を担っているため、延吉から羅津・先鋒へのアクセスを確保することは北朝鮮にとっても重要である。延吉空港が国際空港として認定されれば、朝鮮民族の聖地である長白山（朝鮮名は白頭山）を目指して毎年数十万人訪れる韓国人観光客が直接訪問できるようになる。また、延吉～羅津・先鋒間の国際ヘリコプターサービスの運航も可能となる。2000年夏の本格開業が予定されている先鋒のエンペラーホテルはアクセスの問題を抱えており、特に元江～先鋒間の道路状態が悪いために、延吉から陸路4時間近くかかるが、ヘリコプターの運航が可能になればそれも改善されよう。貨物輸送では、羅津で産するウニやカニなどの鮮度が要求される高価な輸出向け海産物も、より新鮮な状態で日本市場に届けられるようになるかもしれない。

④ 観光開発

観光産業は図們江地域の将来を考える上で最も有望な産業の一つである。前述の韓国人による長白山観光は代表的なものであるが、交通網が整備されればウラジオストク辺りまで足を伸ばすことも可能となる。また、ここ数年盛んになっている中国東北部住民による北朝鮮やロシアの海岸地帯への旅も、今後大きく発展することが期待される。さらに、楽しむための旅行に加えて、綏芬河などで顕著な買い物目的の国境横断も活発になろう。その発展に欠かせないのが人のための輸送回廊整備である。

2 輸送回廊の現状と課題

この章では輸送回廊の現状と問題点をルート別に検討する。

2-1 延辺～羅津・先鋒ルート

中国にとっては吉林省から日本海へ出るルートとして最も実績があり、羅津・先鋒にとっては中国への唯一のアクセ

スルートである。現在開放されているルートは、道路回廊としては琿春～図河～元汀～先鋒～羅津が中心となっており、1997年2月に第三人に開放されて以来旅行客の数が急増している（表-1）。他にローカルな中朝間回廊として、図們～南陽、琿春～沙陀子～セツピョルがある。鉄道回廊としては、図們～南陽～先鋒～羅津がある。

このルートの利点は羅津港のインフラが比較的良好で、コンテナ貨物、バラ貨物共に充分な処理能力を有していることである。羅津港の公式データは発表されていないが、貨物取扱量は400万トン/年、実績取扱量は年間25万トン程度と推定される。

羅津港がトランジット港として脚光を浴びるようになったのは1995年10月、羅津～釜山間定期コンテナ航路が韓国企業と延辺州企業との合弁会社である東龍海運（株）により開設されたことによる。以来貨物量は順調に伸び、1999年には38往復の航海で5,225TEUのコンテナが輸送された。その大半は中国のトランジット貨物であり、バルク貨物も扱っている（表-2）。1999年8月、上記コンテナ航路の寄港地として新潟が加わった。その他非定期便で中国産チップの韓国向けトランジット輸送も行われている。

延辺～羅津ルートの問題点は、地形的に途中1,000m級の山々が連なっているという不利な条件がある上に、北朝鮮側の道路・鉄道インフラが極めて貧弱であることである。

まず道路回廊であるが、1997年2月に元汀橋が外国人旅行者に開放されて以来、改良が重ねられてきた。中国側の琿春～図河間の道路（54km）は山嶽を縫いながら進む悪路であったが、新たに二つのトンネルを含む新道（39km）が建設され、2000年夏には全線開通の予定である¹。新道の開通により、琿春～図河間の所要時間は従来の1時間から30分に短縮される。

しかし、北朝鮮側の道路の改善は遅れている。元汀～羅津間（54km）のうち先鋒～羅津間の道路は舗装済の平坦道であるが、元汀～先鋒間は山嶽を縫って作られた未舗装山岳道路で、急カーブが連続し、雨や雪が降ればトラックの車輪は泥濘にはまり立ち往生するといった困難な運転を強いられている。1999年末には、運転手が死亡する事故も発生した²。現在の道路状態では年間輸送量の上限は6,000TEU程度と推定されているが、99年のコンテナ輸送実績は5,225TEUに達しており、限界が見えて来ている。

本来ならば中国側で行われたようにトンネルを掘って直線道路を建設すべきところであるが、巨額の費用が必要とされるため³、北朝鮮当局は図們江沿いの比較的平坦な土地を通る迂回路（67km）の建設を計画している。この迂回路は現行ルートよりも13km長いが、トンネルは不要で工事比較的容易と見られている。一部工事は進められているが、さらに10百万ドル程度の建設費が必要と見積もられている⁴。しかし北朝鮮はその資金がなく、最優先プロジェクトと位置づけた上で中国政府からの支援を含め、国際的資金援助を仰いでいる。

2番目は鉄道の問題である。現在、中国のトランジット輸送は主に道路輸送に依存しているが、これは既存の南陽～羅津間鉄道（160km）が使用できない状態にあるためである。この鉄道は1996年には電化され、数年前まではトランジット貨物用にも使われていた。しかしここ数年、軌道、トンネルの老朽化、貨車、機関車の不足など施設面での問題が顕在化し、エネルギー供給の問題もあって効率が低下してきた。延辺州の輸送会社、現通集団が行った改修のためのFSによると、レール、枕木の取り替え、トンネル・橋の改修、砂利の補給、貨車の補給など大掛りな投資が必要で、費用総額は45百万ドルと見積もられている。コンテナやチップを扱う延辺の輸送業者は鉄道の近代化を求めているが北朝鮮は資金難から改良に取り組みず、上記の元汀～先鋒間道路工事に次ぐ優先順位で国際的資金援助を求めている。

3番目に道路、鉄道といったハードインフラに加えて図河～元汀間の国境通過規制に関しても改善が進められてきたが問題は残っている。国境開放は日曜日を除く週6日間、昼間の8時間行われているが国境通過にかなりの時間を要する⁵。羅津～先鋒への進出企業からは手続の近代化・簡素化による迅速な国境通過、国境開放時間の延長、日曜日の開放などの改善が要請されている。99年に中朝双方で税関施設の近代化が始まり、図河税関、元汀税関の新築工事は2000年末までに完成の予定である⁶。施設の近代化を期に国境通過に関わるソフトインフラの問題も改善されることが期待される。

4番目に、元汀～図河間の橋梁についてもいずれ老朽化と能力不足が問題となると思われるが、現在のところ緊急性は指摘されていない。

¹ 新道は全長39km、幅員12m、2つのトンネル（300mと1,400m）を含み、建設費用は204百万円（2000年2月、琿春市でのヒアリング調査による）。

² 朴鐘圭、新潟 北東アジア経済会議2000での発言に基づく。ERINA REPORT Vol 33、2000参照

³ 1996年に羅津～先鋒で開催された投資フォーラムの資料に掲載されている投資案件の中に、羅津～元汀間高規格道路が含まれている。全長41km、幅員19-25mの道路建設費見積りは183百万ドルとなっている。

⁴ 北朝鮮当局の見積もりによるもので、自前の労働力（無償）を前提としている。

⁵ 1999年9月、調査団が通過した時には双方の出入国手続のために約1時間を要した。

⁶ 新元汀税関ビルは3階建てで総床面積は1,560㎡、新図河税関ビルは2階建てで総床面積は3,000㎡となる見込みである。

最後に羅津港の利用を促進するために、釜山経由中継輸送機能の増強が要求される。延辺州に進出した外資企業の中には生産物を韓国や日本ばかりでなく、北米や欧州に輸出しているケースが多く、このような貨物は国際コンテナ航路を多く有する大連港に流れている。これを羅津経由に振り替えるには、釜山における積替えがスムーズに行われ、通し料金が競争力を有するものに設定されなくてはならない。羅津・釜山経由で世界中の港と速く、安く結ばれるようになると貨物は増え、延辺州の立地条件は向上する筈である。

2-2 延辺～ハサン・ルート

琿春から長嶺子国境を経てロシア・ハサン地区に入り、近辺のザルビノ港、ポシェット港経由で海に出るルートの利点は、羅津ルートに比べて距離が短く、地形的に平坦で、道路、鉄道とも直線に近く、道路は舗装済ないしは舗装中で、鉄道設備も新しい点である。琿春～羅津間道路は中国側で建設中の新道を利用して95kmあり、険しい山岳道路を含むが、琿春～ポシェット間は60km、琿春～ザルビノ間は80kmの平坦な道路である。琿春～マハリノ間鉄道は96年10月にレールが繋がって以来開通が待たれていたが、2000年2月、初の貨物輸送が実現した⁷。

このルートの弱点は、ザルビノ港、ポシェット港の施設が貧弱で、ロシア側の国境通過手続に時間がかかるという点である。

琿春～クラスキノ税関通過の実績を見ると中国の輸出貨物及び旅行客の通過が著しく増加していることが分かる。1998年5月に琿春～スラビアンカ間に国際定期バスの運行が開始されて以来、中国人観光客のロシア訪問やロシア人の中国への買い物客が増加したためと考えられる。(表-3)

このルートのトランジット輸送例としては、97年に開始された中国産チップの日本向け輸出(ザルビノ経由)、及び99年8月に開始されたポシェット～秋田間コンテナ航路がある。さらに2000年4月、韓国の東草とザルビノを結ぶフェリーが就航し、韓中・韓国間貨物輸送及び琿春経由で長白山観光を目指す韓国人観光客の利用が期待されている⁸。

延辺～ハサンルートで具体的に改善を要する点としては、第一に中口間国境通過の迅速化・簡略化が挙げられる。問題は主にロシア側にある。ロシア入国に際しては入国審

査が2回と税関検査があり、さらに国境警備隊による検査が2回あるため通過に長時間を要する⁹。ロシア独特の多重検査の簡素化と税関施設の拡張が必要である。2000年4月に開始された東草～ザルビノフェリーにおいては特例処置としてロシア側の検査が簡素化されているが、このようなことが広く一般的に行われるようになる必要がある。

国境開放時間については2000年3月より一日12時間に延長されたが、時差もあり、港へのトラックの往復を効率的に行うためには更に延長することが望まれる。また現在閉鎖されている土日の開放も必要である。さらに現地のトラック会社は車両の相互乗り入れ区間の拡大を要求している。

第二に望まれる改善点はザルビノ港とポシェット港の近代化である。ザルビノ港は自然的条件に恵まれているが、漁港として建設されているために荷役施設が貧弱でコンテナを扱うことができない。1996年、ザルビノ港近代化のFSが日本の協力により行われ、その実現のために日口間でワーキンググループが設けられている。現在チップ加工施設と穀物倉庫を建設中で、コンテナクレーンの導入やコンテナヤードの建設も計画されている。2000年4月に開設された東草～ザルビノ間フェリーの有効利用のためにもコンテナ荷役施設と旅客用ターミナルが必要であろう。

ポシェット港は99年秋にコンテナクレーンを導入し施設の充実を図っている。弱点である敷地の狭さを改善するために背後の山を崩して埋め立てる計画がある。

中国貨物のトランジットに関する従来のシナリオでは、ザルビノ港とポシェット港がチップ、穀物などのバラ貨物を扱い、羅津港はコンテナを扱うとされてきた。しかし、中口鉄道が運行を開始し、ザルビノ港、ポシェット港の近代化が進められている一方で、北朝鮮の道路整備が遅れている現状では、コンテナもロシア港湾を利用するようになる可能性が大きい。ロシア側の国境通過が簡単に行われるようになり、東草～ザルビノ・フェリーがハサンルートの活性化に結びつくことが期待される。

2-3 羅津・先鋒～ハサン・ルート

羅津・先鋒～ハサンの図們江横断ルートは鉄道橋(親善橋)のみで道路橋は存在しない。既存の鉄道は朝口国境～羅津間が標準軌道(1,435mm)と広軌道(1,524mm)の混合軌道となっているため積替えを要しない。朝口貿易が活

⁷ この時の積荷は、吉林市の木材加工工場向けアムール州産木材であった。今後予定されている貨物はロシア産木材、化学肥料、中国産木炭(韓国向け)などである。

⁸ 韓国と琿春市との合弁会社の「東春航運」により運航され、総トン数12,023の東春号が投入されている。貨物輸送能力は、20コンテナ136TEU、バス/トラック71台、旅客定員519人(含乗務員)となっている。特例処置として旅客のロシアへの出入国検査が簡素化されている。旅客はザルビノ港税関で入国、出国検査を同時に完了し、中口間バスで中口国境を通過するが、クラスキノ税関は無停車・無検査で通過し、国境警備隊の検査も省略されている。ザルビノ～琿春間の所用時間は1.5時間。

⁹ 1999年9月に調査団が国際バスを利用して通過した際には、中国側税関到着からロシア側最終検問終了までに2時間半を要した。

発に行われていた90年代初めまでは年間500万トンの輸送量があったが、過去10年間に急速に減少した。羅津港はオーストラリア産アルミナのロシア向けトランジットに使用されていたが現在ではワニノ港に移っている。またロシア産化学肥料のアジア向け輸出にも使用されていたが、ここ数年は取扱が減ってしまった。(表-4)

親善橋は以前トラックが通っていたこともあり、もし現在技術的に可能ならばトラック輸送の復活も考えられる。現在、道路用新橋梁を建設する計画はないようであるが、道路によるアクセスが可能になれば朝日間経済交流が活性化されるであろう。

2-4 綏芬河～グロデコボ～ポストーチヌイ/ナホトカ/ウラジオストク・ルート

黒龍江省は図們江開発計画の対象に含まれていないが、綏芬河から国境を越えてグロデコボを経てナホトカ、ポストーチヌイ、ウラジオストクなどの沿海地方港湾に至るトランジット輸送も進展しており、ロシア側の関心は高い。最近の例では、黒龍江省産石炭がポストーチヌイ港経由で韓国へ輸出されているほか、中国産木材が日本に輸出されている例もある。またアメリカ西海岸と黒龍江省を結ぶ「東西回廊」の実現に向けて、米ロ中3カ国による協力体制が組まれている。

綏芬河～グロデコボ国境は鉄道と道路が開放されており、国境貿易や人の往来は琿春～クラスキノ国境に比べて遙かに活発である。99年の貿易量は216万トン(721億ドル)に達した。そのうち94%が鉄道貨物である。この量は琿春～クラスキノ国境の通過貨物と比べて二桁の違いがある。また担ぎ屋貿易も盛んで、99年の推定額は40-50億元(5-6億ドル)に達すると推定されている¹⁰。国境通過旅客数も琿春～クラスキノ間の4万人に対し、綏芬河は50万人以上に達している。1999年9月、綏芬河市のほぼ全域が自由貿易区に指定され、ロシア人は30日間のノービザ滞在が可能になったため、対ロシア貿易が急速に増加している。さらに、ビジネスを行うロシア人に対し税制面での優遇制度が与えられている。結果として綏芬河経済は益々活況を呈している。ロシア側の管轄が共に沿海地方であることから、綏芬河ルートにおける経験は琿春～クラスキノルートにも生かせるはずである。

2-5 大連ルート

羅津、ザルビノ、ボシエツト港などを利用した中継輸送

がインフラの充実や国境通過の近代化により盛んになったとしても、延辺州にとって大連の重要性が直ぐに減少するには至らないであろう。その理由の一つは大連港の持つ多様な国際コンテナ航路の強みである。前述したように、延辺州に立地する外資系企業との取引相手は韓国や日本ばかりでなく、北米、欧州、中近東、東南アジアに及ぶため、現状の釜山航路や新潟・秋田航路では何度も積替えることになり、費用面でも時間面でも競争力を持たない。将来、釜山積替えが競争力を持つようになるとしても当分の間大連経由は重要な役割を果たす。従って延辺州から大連へのアクセスの強化は鉄道、道路ともに今後も重要である。

2-6 航空路

延吉空港の早期国際空港化が必要である。延吉空港は既に近代化施設が整っており、問題は中国政府の認可のみである。実現すれば韓国、日本、北朝鮮、ロシアなど北東アジア諸国の主要都市と直接結ばれることになり、ビジネス、観光などの為に図們江地域を訪れる旅客のアクセスが向上する。特に延吉～羅津間にヘリコプターサービスが行われるようになると、羅津・先鋒地区が格段に便利になる。また航空貨物輸送も効率的に行われるようになり、羅津の海産物、松茸などが鮮度を保ったまま輸出可能となる。

3 国境通過に関する諸問題

これまで各ルートの現状と問題点をハードインフラ中心に述べてきたが、多くの場合、改善のためにはまとまった資金が必要である。次にこの地域の国境を跨ぐ自由な往来を阻害している制度的問題を取り上げる。ソフトインフラの問題は比較的安いコストで早急な改善が可能である。

① 国境通過手続-出入国管理/税関

中朝ロ3国間の国境通過は世界の他の地域に比べて時間を要する。このことは出入国/税関施設の不備と非効率な検査が行われていることを意味する。特に問題なのはロシアの丁寧すぎる多重検査である。一般にロシアはどの国境でも出入国が非常に厳しいので知られているが、ハサン地区では特に厳しく、普通2段階のパスポートコントロール、厳しい税関審査¹¹に加えて、道路国境では国境警備隊のチェックが2ヶ所で行われている。国際慣行に照らしてもこのような体制を敷いている所は稀で、隣接する中国や北朝鮮の検査はもっと緩やかである。国際慣行に沿った出入国手続の採用をロシア政府に要請したい。

¹⁰2000年3月綏芬河市でのヒアリングに基づく。

¹¹ロシアの税関では通常現金所持を厳しくチェックしており、入国時と出国時に財布の中まで調べるのが当たり前となっている。

現在中国とロシアの出入国検査にはコンピューターが導入されているが、北朝鮮には未だ無いようである。元汀に建設中の新税関ビルには近代的システムが導入されることを期待する。

国境通過に際して最も望ましい方法として専門家が推奨しているのは、シングルウィンドウコントロールと呼ばれる方法で、両国の担当者が同席して一度のチェックで出入国を終えてしまうものである¹²。

② 国境開放日時の制約

国境開放時間をもっと広げられるべきである。中朝国境の開放時間が一日8時間、中口国境は12時間まで延長されたが、24時間開放を目指すべきであろう。閉鎖日については中朝国境が日曜・祭日、中口国境が土日・祭日となっているが、通年開放を目指すべきである。綏芬河においては、道路国境は図們江地域と同じであるが、鉄道国境は24時間、通年開放されている。

③ ビザ取得に要する手続と費用

関係国間の往来には原則としてビザないしはそれに相当するものが必要であるが、ビザ取得のための費用と手続が問題である。中国人がロシアに出国するのに必要なビザは瀋陽の総領事館で発給され、通常2週間と150ドル以上の費用を要する。ロシア人が中国に出国するのに必要なビザはハバロフスクの総領事館で発給され、通常2週間と50-360ドルの費用がかかる¹³。これらの費用はトラックの運転手を抱える輸送会社にとっては負担となっている。さらに両国の総領事館が国境地帯から遠く離れていることが問題の一端であるため、現在両国の総領事館をハルビンとウラジオストクに設けることが検討されている¹⁴。

④ 車両乗り入れの制限

中口間における車両の相互乗り入れ区間が制限されており、輸送業者等から延長を求める声が出ている。ロシアのトラックは琿春まで、中国のトラックはスラビアンカまでの乗り入れが認められているが、これを少なくとも延吉及びウラジオストクまで延長することが求められている。

⑤ 国境市場設置の可能性

中口及び中朝国境に国境市場を設置すると貿易が活性化されるはずである。1997年6月、中朝国境に近い元汀に国境市場が設けられ、活発な取引が行われていたが、残念な

ことに99年4月に閉鎖された。中国側関係者によると再開へ向けて中朝両国間で話し合いが行われていると伝えられているが、是非とも元汀市場の再現を期待したい。

2000年に入り、延辺州政府は琿春国境経済合作区内に「中朝共同市場貿易区」を設置する計画を推進している。「中朝共同市場貿易区」建設案は4月に中央政府（國務院）の承認を得られており、ロシア側との協定締結を残している。これが実現できれば、琿春市はロシアとの間でビザ無し交流や自由貿易ができることになる。

綏芬河では青雲市場などの大規模な国境市場ビルが設けられ、ノービザ制度が取り入れられていることから中国製消費財を求めるロシア人の担き屋さんで賑わっている。琿春にも似たような市場が設けられ出入国が容易になれば、国際商業都市としての繁栄が実現するであろう。

⑥ 韓国人の羅津・先鋒への入国許可

1999年の時点では韓国人の羅津・先鋒への入国は極めて困難となっている。韓国企業は羅津・先鋒を含む北朝鮮への投資に関心を寄せており、長期的には韓国が最大の投資国となると考えられている。また、韓国人観光客も羅津・先鋒に大きな関心を寄せている。羅津・先鋒自体が白砂青松の美観地区であり、近辺には絶景で知られるチルボ山もある。また韓国人観光客が羅津トランジットで延辺州に渡り、長白山観光に行く計画もあったが、北朝鮮当局の判断で受け入れられなかった。その代わりとしてザルビノ経由のフェリー航路が去る4月に実現した。このように韓国人を排除した結果北朝鮮はビジネスチャンスを失ってきたことは否定できない。韓国人による金剛山観光が実績を上げ、南北対話が始ろうとしているこの時期に、北朝鮮当局は韓国の受け入れについても考え直してみたらどうであろうか。

4 関連インフラ整備の課題と協力の可能性

ここでは輸送以外の重要インフラの課題として通信とエネルギーについて説明する。

4-1 通信

延辺州では1994年以来中国電信がダイアル通信サービスを開始し、国際通信サービスも充実している。例えば、延辺～ソウル間のダイレクトダイアル電話が可能である。1998年には約34万台の電話機が設置されており、普及率は中国全体より高い15.5%であった。携帯電話も急速に普及している。国際電話料金は図們江地域では比較的安く設

¹² PADECO Co. Ltd. Study on Non-physical Impediments at Border Crossing Between TRED A Member Countries. May 1999の中で提案されている。

¹³ PADECO Co. Ltd. 前掲書による。

¹⁴ デーリニ・ヴォストーク通信2000年4月12日付

定されており、例えば延吉-東京（他のアジア諸国共通）間電話料金は14ドル/分である。長春-延吉-琿春-羅津を結ぶ光ファイバーケーブルが敷設されているが、中朝間でシステムが違う為に使用されていない。

羅津・先鋒では通信ネットワーク敷設資金を得る都合上、タイのロックスレー社と当局の合弁企業NEAT&I（北東アジア電話通信公社）を設立し、27年間に及ぶ独占的営業権を与えている。公社は既に21百万ドルの投資を実施し、5,000回線の敷設を完了しているが、更に15,000回線の敷設工事を行っており、国際通信のための施設も建設中である。現在、現地に国際通信を直接処理する機能がないため平壤経由で行わざるを得ず、そのために国際電話料金は非常に高い。1999年現在の国際通話料は、羅津-延吉及び羅津-北京間が15ドル/分、羅津-ウラジオストク、羅津-ヨーロッパ間が55ドル/分、羅津-東京及びアジア諸国が50ドル/分となっている。携帯電話については、中国人が羅津・先鋒地域で中国の携帯電話と使用することは技術的には可能であるが、地帯当局は禁止している。

沿海地方では通信施設導入の為に資金が不足していることから、外国企業の参入を勧めてきた。従って国際通信はC&W、HK Telecom、KDDなどの外国資本による衛星通信に依存している。例えば、Nakhodka TelecomはC&Wと、Vladivostok International TelecomはKDDと組み国際電話サービスを提供している。しかし香港や日本など遠隔地に在るサテライトポストに依存している為に、競争条件下においても電話料金は非常に高く、通話料は6-10ドル/分となっている。

今後図們江地域の通信サービスに要求されるのは、容量の増加への対応、国際通話料金の引下げ、域内ローカル料金の引下げである。そのためには3カ国間で違うシステムの調和・統一化、光ファイバーネットワークの導入、図們江地域内にサテライトポストを設けること、域内3ヶ国間の国際電話料金を域外への料金よりも安く設定するように協力するなどが必要であろう。

携帯電話についても、図們江地域内3カ国で共通に使えるシステムの導入が求められる。今後増加すると考えられる中国人旅行者が所有する携帯電話の急速な普及を考えると、山岳地帯の多い図們江地域では携帯こそが最も相応しい通信技術となるであろう。

急速に世界的普及が進んでいるインターネットは中国、ロシアでは普及が目覚ましいが北朝鮮には入っていない。羅

津・先鋒が今後中継輸送基地、あるいは観光地として発展していくためにはインターネットが益々必要となろう。

4-2 エネルギー供給

開発が進む図們江地域は近い将来エネルギー需要が増大すると考えられる。現在エネルギー供給は3ヶ国別々に行われているが、エネルギー分野での国境を越えた協力の可能性も考えられる。

短期的視点で考えられるのは、この地域で唯一の石油精製施設である先鋒石油精製所（勝利化学工場）の操業率を上げることである。そのためにはロシア、中国から原油を供給することも考えられよう。精製された石油製品は中国、ロシアへ輸出できる。同精製所の稼働率は92年以降5%程度に落ちており、97年にイエメンとの契約で60万トンの原油を輸入し精製した石油製品を再輸出した結果、一時的に30%まで上昇したものの、その後も原油不足による低稼働が続いている。（表-5）このことはロシア、中国とも似たような契約が結ばれば、同精製所の活用ができることを示している。ただし、同施設を建設したロシアの専門家によると、老朽化した施設の近代化が前提となる。

次に考えられる短中期的協力の可能性は電力の輸出入である。延辺州の発電能力は約600MWである。琿春には200MWの石炭火力発電所があり、これを600MWまで拡張する計画がある。羅津・先鋒にも200MWの石油火力発電所があり、これを600MWに拡張する計画がある。さらに最近の発表によると、中国との合弁で200MWの火力発電所を建設する計画がある¹⁵。沿海地方には2,690MWの発電能力があるが実際の発電量は能力以下である。また、沿海地方は電力料金も安い¹⁶。従って、羅津・先鋒や琿春向け電力輸出の可能性もある。電力輸出入に関しては送電コストと周波数の違い¹⁷などの技術的問題が指摘されている。

長期的協力の可能性としては、サハリンの天然ガスを図們江地域までパイプラインを敷設して輸送する案がある。サハリンで石油ガスの採掘を行っているエクソンなども、中国へのパイプラインに関心を示している。

5 提言—輸送回廊整備のための優先事項と留意点

最後に、輸送回廊整備のための優先事項をまとめる。

①元汀～先鋒間道路の改善

北朝鮮の最優先事業である。短期的には現在北朝鮮当局

¹⁵統一日報（2000/4/18）によると、北朝鮮の朝鮮経済開発総公社と中国の広東華夏環境保護生態科学技術有限公社が、合弁で羅津・先鋒地区に火力発電所を建設することに決めた。能力は200MW。

¹⁶ kWh当たりの電力料金は、沿海地方が0.02ドル、羅津・先鋒が0.05ドル、延辺が0.07ドル（消費者価格）となっている。

¹⁷ ロシア、中国は50Hzであるが、北朝鮮は60Hzを採用している。

が考えている図們江沿いの迂回路の建設が急がれよう。しかし長期的には琿春～圖河間で行われているようなトンネルを含む直線道路を建設する必要がある。今後北朝鮮のインフラ整備に対して南北協力が進むことが期待されるが、この道路建設は優先事業として含まれることが望まれる。

② 国境通過に関する制度的諸問題の改善

過去数年間の間に大きく改善された分野であるが、さらなる改善のために大きな金額を要するだけでなく、関係各国の話し合いによる前進を期待する。特にロシアは国境通過手続の簡素化と国境施設の近代化に向けて、中央政府レベルで意識の大改革をする必要がある。

③ 延吉空港の国際化認定

関係各国全ての利益となるよう中国政府の迅速な決断を期待する。

④ 羅津・先鋒地域の鉄道施設の近代化

北朝鮮が2番目の優先順位を与えているプロジェクトであり、南北協力の対象となることが望ましい。この鉄道は北朝鮮を經由して韓国とロシアを連結する南北鉄道構想に一部含まれており、韓国、ロシアの関心も強い。

⑤ 3ヶ国の国境地帯における通信システムの合理化

投資環境の改善と旅行者の要望に応えるために合理的通信システムの導入が急がれる。

⑥ ザルビノ港の近代化

4月に開設された東草～ザルビノ間フェリーの有効な活用のために、コンテナを扱える荷役施設や旅客ターミナルが必要である。

(表-1) 琿春/北朝鮮国境通過貨物(除くコンテナ)及び旅客

		1996	1997	1998	1999
貨物(トン)					
中国→北朝鮮	圖河	15,032	58,777	38,205	NA
	沙陀子	3,000	3,483	1,703	NA
	計	18,032	62,260	39,908	NA
北朝鮮→中国	圖河	8,741	11,204	3,182	NA
	沙陀子	1,940	2,085	709	NA
	計	10,681	13,289	3,891	NA
旅客(入/出)	圖河	11,992	71,371	99,436	143,301
	沙陀子	NA	9,654	4,995	3,568
	計	NA	81,025	104,431	148,869

出典:琿春市税関

(表-2) 羅津-釜山コンテナ航路輸送実績

	1995	1996	1997	1998	1999
コンテナ (TEU)					
釜山→羅津	56	1,556	1,676	2,456	2,703
羅津→釜山	58	919	1,343	1,367	2,522
合計	114	2,475	3,019	3,823	5,225
バルク(トン)					
釜山→羅津	0	12,708	1,623	7,696	13,689
羅津→釜山	0	0	167	74	1,880
合計	0	12,708	1,790	7,770	15,569
航海数	8	38	35	36	38

出典:東龍海運

(表-3) 琿春/クラスキノ国境通過貨物及び旅客

	1996	1997	1998	1999
貨物(トン)				
中国→ロシア	4,139	13,205	12,901	NA
ロシア→中国	3,007	2,155	1,703	NA
合計	7,143	15,358	14,604	NA
旅客(人)				
中国→ロシア	2,166	2,596	5,875	NA
ロシア→中国	2,357	2,669	5,696	NA
合計	4,523	5,265	11,571	41,343

出典:琿春市税関

(表-4) 豆満江/ハサン間国境通過貨物-(鉄道:千トン)

1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
3,700	5,200	5,014	4,470	3,853	2,697	1,175	749	552	9	6

出典:Tumen Secretariat

(表-5) 北朝鮮の原油輸入と先鋒石油精製所の稼働(千トン)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
北朝鮮の総原油輸入量	2,500	1,880	1,500	1,360	910	1,100	936	1,103	609
中国産	1,063	1,102	1,006	1,003	830	1,022	936	506	503
ロシア産	410	42	190	62	0	0	0	0	0
先鋒精製所への輸入	1,430	792	610	62	80	80	0	660	106
先鋒精製所の稼働率(%)	71.5	39.6	30.5	3.1	4	4	0	30	5.3

出典:KOTRA

FDI in Tumen Region and Potential Priorities

Lee, Chan-Woo
Visiting Researcher, Research Division, ERINA

1. Current Situation of FDI in the Tumen Region

1.1 Summary

Foreign investors have contributed significantly to each area's development in the Tumen Region. Almost

US\$1.0 billion has been actually invested by foreign investors in the region until 1998. Yanbian and Primorsky have attracted almost equal shares amounting to US\$450 million.

Table 1. Actual Foreign Direct Investment in the Tumen Region

(Unit: \$ million)

	1985-1993	1994	1995	1996	1997	1998	Total
Yanbian Prefecture	42	61	78	134	95	47	457
Rajin-Sonbong Zone	1	1	4	31	26	25	88
Primorsky Territory	141	2	53	93	95	56	440
Total	184	64	135	258	216	128	985

Source: UNDP Tumen Secretariat, *Tumen Update*, Issue 2, Jan 2000

Table 2 below shows that the manufacturing sector has attracted the largest share of FDI in Yanbian, concentrated in textiles and wood panels with some food processing. The major investment sector in Primorsky and RSZ is the service sector such as transport, telecommunication, property, tourism and trade. Primorsky

has also introduced large amounts of manufacturing investment, particularly natural resource processing including timber processing and food processing. Private sector investment restrictions in telecommunication and existing government investment in infrastructure sectors explain the lack of FDI infrastructure in Yanbian.

Table 2. FDI by Sector in the Tumen Region (up to 1998)

(Unit: % Share of Total)

	Yanbian	RSZ	Primorsky
Agriculture and Forestry	5	1	0.1
Mining	0	0	5
Resource Processing	74	6	26
Light Industry		1	0.4
Transport	0	11	9
Telecommunication	0	17	15
Property and Tourism	12	36	27
Trade and Marketing	9	3	16
Other		25	2
Total	100	100	100
Total number of firms	680	113	1,232

Source: UNDP Tumen Secretariat, *Trade and Investment Synergies in the Tumen Region*, prepared by Geoff Wright for TRENDA Advocacy Workshop 2000, Mar. 2000

Major foreign investors in the Tumen Region are the ROK, Japan, Hong Kong and the USA. ROK is the largest foreign investor in the region, and Japan is the second investor. However, up till now the DPRK government has not permitted ROK investors to set up their enterprise in RSZ. In Yanbian and Primorsky ROK is relocating textile and garment manufacturing, and Japan is concentrating on wood and food processing. Japan and ROK are natural

investors in the area because of their higher domestic costs of production, their need for natural resources and their geo-political proximity. US investors have been attracted to a wide range of industries in Primorsky (such as soft-drink bottling and trading) - reflecting West Coast US interests in strengthening economic ties with RFE. Among three countries in the Tumen Region, China is the largest investor especially in RSZ.

1.2 China - Yanbian¹

The first FDI enterprise in Yanbian was built in 1984, and by 1990 a total of only 44 enterprises had been set up. In the 1990s however, the Yanbian Prefecture earnestly

carried out an open-door policy. Hunchun City was declared an "Open Border City" by the central government in 1992. Hunchun's new border economic cooperation zone began full scale construction in 1993. In

¹ Details for FDI in Yanbian can be taken from UNIDO *China's Tumen River Area Investment Guide: Yanbian/Hunchun* 98, 1998

1996 and 1997, Yanbian was able to invite a large amount of foreign investment whose amount was recorded as US\$230 million. As this result, the contribution of the private sector including FDI to fixed asset investment in

Yanbian rose from 24.1% in 1994 to 46.1% in 1997. This huge increase mainly resulted from the enormous increase in the foreign-invested sector.

Table 3. Source of FDI in the Tumen Region (up to 1998)

(Unit: % Share of Actual Total FDI)

	Yanbian	RSZ	Primorsky
RoK	53	0	25
Japan	11	9	19
Hong Kong	14	32	0
Malaysia	9	0	0
China	-	23	2
USA	13	1*	26
Russia		2	-
DPRK		-	0
Singapore		1	10
Thailand		17	0
UK		0.6	2
Other Europe		14	9
Other		0.4	7

Note: * Korean Americans

Source: UNDP Tumen Secretariat, *Trade and Investment Synergies in the Tumen Region*, prepared by Geoff Wright for TRENDA Advocacy Workshop 2000, Mar. 2000

Table 4. Total Fixed Assets Investment by Sector in Yanbian

(Unit: million RMB, %)

	1994		1997	
	Amount	Proportion	Amount	Proportion
State-owned sector	2,059	65.9	1,439	43.7
Collective sector	310	9.9	335	10.2
Private sector (Foreign-invested sector)	754 (65)	24.1 (2.1)	1,520 (1,034)	46.1 (31.4)
Total	3,123	100.0	3,295	100.0

Source: Yanbian Statistical Yearbook, 1998

However, the economic recession of east Asia, particularly the ROK's economic crisis in 1998 brought a significant reduction in foreign investment in Yanbian. For instance, the amount of implemented foreign investment in 1998 was cut to less than half of that for the

previous year. The cumulative amount of foreign investment contracts made until September 1999 totaled US\$580 million; of which US\$480 million was implemented investment.

Table 5. Trends of FDI in Yanbian

(Unit: million US\$)

	until 1994	1995	1996	1997	1998	Jan.-Sep.1999	Total
Contract basis	125.4	167.1	110.3	87.3	64.1	60.0	580
Arrival basis	103.8	78.3	133.9	94.5	46.3	25.0	480

Source

1. Contract basis

- until 1994: UNIDO, *Yanbian; A special guide on the conditions for foreign investment 95*
- 1995: *Jilin Statistics Yearbook 1996*
- after 1996 and total: data of Yanbian Foreign Trade & Economic Cooperation Bureau

2. Arrival basis

- until 1997: UNIDO, *China's Tumen River Area Investment Guide '98*
- 1998: Statistic Bureau of Yanbian Prefecture, *Statistics of Economic and Social Development in Yanbian Prefecture*, Mar. 1999
- Jan.-Sep.1999 and Total: data of Yanbian Foreign Trade & Economic Cooperation Bureau

Foreign investment concentrated on the major industries of Yanbian such as forestry, apparels, food processing, live stock farming, tourism and services. The manufacturing industries accounted for 65.3% of the total amount of foreign investment contracts as of October

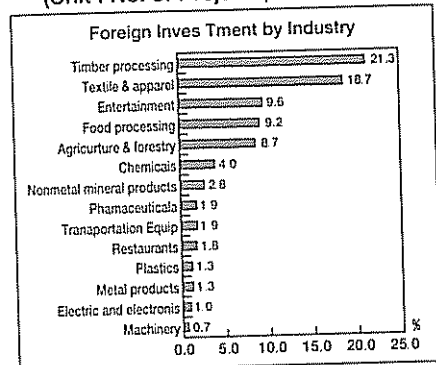
1999. Foreign investments in Yanbian have been motivated by abundant rich natural resources and low-cost production factors, such as in export-processing industries. Catering services and entertainment accounted for 11.7%, and agriculture and forestry for 8.7%.

Table 6. FDI in Yanbian by Industry (based on contracts until Oct.1999)

	No. of Projects	Amount	Proportion	
			Industries	manufacturing
Total	579	580.28	100.00	
Agriculture & forestry & fishing	36	50.49	8.7	
Manufacturing	435	379.11	65.3	100.0
Timber processing	113	123.47	21.3	32.6
Textile & apparel	68	109.30	18.7	28.6
Food processing	83	53.52	9.2	14.1
Chemicals	32	23.31	4.0	6.1
Nonmetal mineral products	25	16.09	2.8	4.2
Pharmaceuticals	12	11.15	1.9	2.9
Transportation Equip	12	11.13	1.9	2.9
Plastics	16	7.72	1.3	2.0
Metal products	12	7.52	1.3	2.0
Electric and electronics	19	5.56	1.0	1.5
Metal products	12	3.97	0.7	1.0
Other products	31	7.37	1.3	1.9
Restaurants	33	10.20	1.8	
Entertainment	27	55.91	9.6	

Source : Data of Yanbian Foreign Trade & Economic Cooperation Bureau

(Unit : No. of Projects, million US\$, %)



The total number of foreign investment enterprises in Yanbian until September 1999 were 1,274, but in actually only 570 companies, because 704 companies were withdrawn or changed into domestic enterprises.²

Major foreign investors in Yanbian are ROK, Hong Kong and Japan. About 60% of foreign investment in Yanbian come from ROK. ROK capital had made 689 contracts for investment³ by 1998, which amount to US\$380 million in total (adding the year-by-year investment amount permitted by the ROK government). Withdrawals or mergers of investment, however, have

affected the FDI of ROK in Yanbian. As of June 1999, there were 323 ROK companies in business with a total contracted investment amount of US\$320 million, among which US\$220 million were in implementing investment. ROK investment encompasses the whole range of industry in the Prefecture. In particular, investment in the manufacturing sector is the greatest, amounting to 68%. Within the manufacturing sector, ROK companies have concentrated their investment on food processing, apparels, forestry, plastics, and electronics.

Table 7. Trends of the ROK's FDI in Yanbian

(Unit : million US\$)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Total	until 1998	Jan-Jun 1999	until Jun. 1999
No. of Case	2	5	39	124	124	141	90	92	72	689	38	323	
Contract base	0.38	1.95	25.10	57.08	71.80	99.46	69.37	23.51	35.10	383.73	284.90	34.75	319.65
Arrival base	0.38	1.95	3.07	23.01	35.17	23.02	84.06	47.27	15.43	233.34	214.33	8.30	222.63

Source : Bank of Korea, *Current situation of Foreign Direct Investment enterprises*
Data of Yanbian Foreign Trade & Economic Cooperation Bureau

Japanese investors established 66 enterprises in Yanbian as of September 1999 mainly in wood and food processing businesses, including a total investment amount of US\$23 million for the three years between 1996 to 1998. Although Malaysian investment in FDI projects is small, they recorded a total of US\$37 million in contracts involving hydropower and wood-processing businesses in 1997. In 1998 USA signed a contract for a tobacco project that involved a total investment of US\$14 million.

The proportion of FDI enterprises in all manufacturing production has risen consistently, from 2.9% in 1993, to 13.4% in 1997, and to 17.3% in 1999 (January - August). And they are also the pillars of export in Yanbian, with export totaling US\$59 million in 1999 (January - September), it accounts for 50.7% of the total export of Yanbian.⁴

1.3 DPRK - Rajin-Sonbong⁵

Foreign investors have realized FDI in RSZ reaching US\$88 by the end of 1998.⁶ Investment in the infrastructure and service sectors (notably telecommunications and hotels) constitutes the vast majority. Transport, construction and tourism have also been important businesses of FDI in RSZ. As for the banking sector, the DPRK government established the Foreign Investment Bank Law in 1993 in order to promote financing of foreign investment. Encouraged by this law, the ING Bank of the Netherlands and the Peregrine Bank of Hong Kong established joint stock banks, but both had withdrawn from the Zone by 1998 because of management dullness. Manufacturing, in contrast, only made up a tiny proportion, amounting to less than 4% of foreign investments by 1997.

² Hearing from Yanbian Foreign Trade & Economic Cooperation Bureau in September 1999

³ Details for ROK's FDI in Yanbian can be taken from Lee Chan-Woo. *The Role of ROK's Investment in the Economic Development of the Yanbian Prefecture in China*. ERINA REPORT Vol 31 December 1999

⁴ Yanbian People's Broadcast <http://www-yj.jl.cninfo.net/ybnew/kygbg/1999/11/17>

⁵ Details for Investment Climate of RSZ can be taken from UDDP UNIDO *DPRKorea's Investment & Business Guide '98*, 1999 6

⁶ TRADP Tumen Secretariat *Tumen Update*, May 1999, Issue 1, p10. Data of the CPEEC (August 1998) shows the FDI in RSZ as US\$780.85 million in contract base and US\$59.92 million in arrival base

Table 8. FDI in RSZ by Industry (based on arrival until 1997)

(Unit : thousand US\$, %)

Industry	Agri/Forest/Marine			Manufacturing						Total
	Agriculture	Forestry	Marine Products	Food Processin	Ceramic Industry	Petroleum Processin	Textile Industry	Transport Machiner	Manufacturing Industries	
Arrival	63	651	1,986	115	612	745	0	200	505	
Proportion (%)	0.1	1.1	3.4	0.2	1.1	1.3	0.0	0.0	0.9	
	4.7			3.4						
Industry	Infrastructure,Service									Total
	Telecommu-nication	Hotel Business	Construction & Real estate	Finance	Transportation	Tourism	Distribution	Foreign Trade	Others	
Arrival	10,000	8,194	8,150	7,600	6,543	4,417	1,126	693	6,500	57,920
Proportion (%)	17.3	14.1	14.1	13.1	11.3	7.6	1.9	1.2	11.2	100.0
	91.9									

Source : CPEEC, August 1998

However, 32 of the 38 new foreign invested enterprises registered in the first half of 1998 were in the manufacturing sector, in particular in apparel, foodstuff (including fish and other seafood) processing, traditional pharmaceuticals and wood processing.

In terms of the investing countries, Chinese investment set up 63 enterprises in RSZ, which constitutes 56% of all 113 foreign enterprises, but in amount base constitutes only about 20% of all FDI due to their business activity being concentrated in small commercial sector. Hong Kong investors in RSZ by 1998 had taken the lead in terms of value and project scale, with 35% of all FDI actually arrived (but only less than 10% by number of enterprises). Most notable were the Emperor Group's hotel and casino project (Seaview Casino Hotel : first stage investment US\$60 million), which partly opened the casino in July 1999. Loxley Pacific Co., Ltd of Thailand has a US\$ 28 million contractual joint

venture telecommunication concession in RSZ. By 1998 Japanese investors had over 20 foreign investment enterprises, with an accumulated value of US\$10 million, ranging from tourist hotel to restaurant, and seafood and wood processing. Although ROK has many companies that would like to invest in the Zone, not a single investment has been made to date.

1.4 Russia - Primorsky

Cumulative foreign investment in Primorsky as of the end of 1998 was US\$440.2 million,⁷ and was concentrated in service sectors such as communications, transport and utilities, and municipal services. Broken down by nationality of investor, the USA accounted for 26.6% of total FDI, followed by ROK (25.3%), Japan (18.7%) and Singapore (9.6%).

Table 9. Cumulative FDI in Primorsky by Industry (end 1997)

(Unit: million US\$, %)

Category	Amount	Share(%)
Total FDI	383.9	100.0
Mining	19.9	5.2
Manufacturing	Subtotal	100.7
	Food processing	72.0
	Wood processing	23.3
Services	Subtotal	263.0
	Utilities and municipal services	98.9
	Communications	56.6
	Market services	52.4
	Transport	33.7
	Trading	9.1

Source: Statistical Committee of Russian Federation, *Social and Economic Social and Economic Situation of Russia in 1997*
 Note: Not all categories of FDI are shown in the breakdown.

As of January 1999, 244 enterprises with foreign investment were registered in the Nakhodka Free Economic Zone (NFEZ). Most of the investments are concentrated in telecommunications, wood processing, trading and the marine industry. The share of these enterprises in the output of foreign-invested companies in Primorsky is 45%.⁸

2. Incentive regimes, the investment environment for foreign companies in the Tumen Region

2.1 China - Yanbian

2.1.1 Incentive regimes⁹

Yanbian offers a generous tax system and other incentives to foreign investors than are available in other parts of China. The main characteristics of the incentive

⁷ The Information Institute of the Hokkaido Shimbun, *Current Foreign Investment in the Primorsky Territory*, September 1999 p 13

⁸ Details for the Investment Climate of the NFEZ can be taken from Nakhodka Free Economic Zone Administrative Committee *A Business Guide of Nakhodka and the Free Economic Zone* 1998-1999 Edition

⁹ Details for the incentive regimes of Yanbian can be taken from UNIDO *China's Tumen River Area Investment Guide : Yanbian/Hunchun DS*, 1998 pp12-17

regime are as follows:

- Most foreign manufacturing enterprises in Yanbian pay corporate income tax at a rate of 12-15%, which is either equal to or below that paid by foreign investors in China's major opened areas.
- Yanbian government refunds paid income tax for one, two or three years from the sixth profit-making year depending upon the size of the investment¹⁰
- In Hunchun, meanwhile, all types of FIEs with contracts of over ten years duration, are exempt from any income tax for the first three profit-making years.
- Yanbian also offers land-related incentives in addition to land-lease rates being lower than in RSZ, for example. Thus, foreign investors can rent manufacturing-use land (including land development fees) for US\$17-20 / m² for a 50-year lease. Furthermore, for lump sum lease payments by foreign investors, Yanbian authorities refund 20-70% of the lease amount.

Furthermore, the regime of local administrative charges which had been criticized by investors was reformed in May 1998; separate collection of charges by different administrative units changed to a unified system, and some charges were abolished and others reduced by 50%.

2.1.2 Investment environment¹¹

The generally good investment environment notwithstanding, FIEs operating in Yanbian continue to have concerns:

- Laws and regulations change frequently owing to incomplete legal and institutional systems;
- Rules and procedures are often not properly transmitted from upper to lower levels of administration. For example, implementation of reforms in the system of administrative charges often takes a long time;
- Foreign investors still feel that the system of administrative charges is an impediment to business;
- Energy charges are high and must be paid in advance. For example, electric power for industrial users costs RMB0.6/kWh, which includes various administrative charges and is three times the amount received by electricity producers of RMB0.2/kWh
- The sewage and waste treatment system is inadequate.

2.2 DPRK - Rajin Sonbong

2.2.1 Incentive regimes

The incentive regime for foreign investors in DPRK is generous, and has the following main characteristics:

- The corporate income tax rate is 14%, and only 10% for investments in high technology, resource development, and infrastructure.
- Customs duties are not imposed on goods for transit or re-export, nor on capital equipment imports for foreign investment projects. Also, materials for

processing such as raw cotton, raw wool, synthetic fabrics, timber, wood chips, raw hides, plastics, grain and fruit are imported duty-free.

- Customs rates are lower than in China, with the highest rate (18%) applying to alcohol, cigarettes and cars. The range of turnover taxes (value added tax and business tax in China) is 3-9%, which is lower than in China.

Land leasing costs in the Rajin-Sonbong Zone, however, which include a land development fee, are higher than in Yanbian. For example, manufacturing-use land leases may cost US\$35-45/m², which is twice as high as Yanbian (US\$17-20/m²). The higher rates reflect the belief that foreign enterprises should cover basic infrastructure costs such as land leveling, road construction, water supply and drainage, electricity, telecommunications and heating. An additional land transfer fee is also charged for loss of farmland and rural buildings.

2.2.2 Investment environment

Current and potential foreign investors in the Zone recognize the progress made but stress the need for improvement in the following areas:

- Despite the 50-day limit for approval of joint venture projects, investors argue that the negotiation process with local partners in the Zone is complicated, and that this extends the overall time required for approval;
- Approval of investment projects in general can take a long time because negotiations with Zone authorities depend on regular consultation with central government;
- Foreign investors are not allowed to recruit employees freely, since they must be supplied by the labor exchange in the Zone;
- Visiting the Rajin-Sonbong is not easy, particularly for citizens of ROK. Overseas Koreans, including those of ROK, are potentially important investors for the Zone, and the Tumen Region as a whole.

2.3 Russia -Primorsky

2.3.1 Incentive regimes¹²

In principle, foreign investors in Primorsky Territory receive the same treatment as domestic investors in accordance with the "Investment Activity in the Primorsky Krai Law" (enacted in December 1997). The local tax regime which therefore applies to foreign investors is, however, unfriendly suffering from high tax rates, frequent changes, and complexity. For example, income tax is 35%, VAT is 20% of turnover, and employer tax - including pension and social security contributions - is 39% of total employee wages. Businessmen assert that it is almost impossible to survive if all the required taxes are paid.

¹⁰The refund of paid income tax is for the sixth year only in the case of investments in the RMB2-5 million range for the sixth and seventh year for RMB 5-10 million investments and for the sixth to eighth year for RMB10-50 million investments and for the sixth to ninth year in the case of investments exceeding RMB50 million. See UNIDO *China's Tumen River Area Investment Guide: Yanbian/Hunchun 1998* pp 14-15

¹¹Details for the incentive regime of RSZ can be taken from UDDP UNIDO *DPRKorea's Investment & Business Guide 98*, 1999 6 pp12-18

¹²Source : KOTRA, *Investment Guide to Far East Russia*, December 1998 (in Korean)

The current investment incentive regime in Primorsky for foreign and domestic investors is as follows:

- An income tax holiday for the first two years (followed by 50% and 25% reductions in the third and fourth years respectively) for manufacturing, agro-processing, consumer goods production, pharmaceutical products, and housing construction. However, the share of sales from the project's "core" activity should be at least 70% during the first two years and 90% thereafter;
- An additional 50% reduction of income tax (Primorsky's share) for the period of complete recovery of investment costs, but for no longer than three years;
- Leasing ventures are entitled to a 90% tax reduction for the first two years and a 50% reduction for the following three years;
- Customs duties and VAT on machinery and equipment are either reduced or waived according to the amount of imports, and duties paid on raw material imports for processing and re-export are refunded by the Primorsky authorities.

2.3.2 Investment environment

Overall, the investment environment in Primorsky is poor, and the government appears to be unenthusiastic about attracting foreign investment.

Foreign and domestic businesses operating in Primorsky indicated the following problems with the investment environment and procedures:

- The regulatory environment is highly uncertain, characterized by frequent changes, and the discriminatory application of rules, regulations and incentives;
- An underdeveloped banking system;
- A complicated, unfair and unstable tax system characterized by extremely high rates;
- Various discriminations against the Russian Far East compared to Moscow in the area of trade privileges;¹³

2.3.3 Nakhodka Free Economic Zone

The Nakhodka Free Economic Zone was established in 1990, before the break-up of the Soviet Union with a land area of 4,579km², and a population of over 220,000. Initially envisaged as one free trade zone, the concept of the FEZ evolving into a limited number of customs and export free zones, authorized by the federal legislature, but the appropriate law on the economic status of the zone was eventually not approved by the President. Therefore, many foreign companies that enthusiastically registered proposed investments early or later withdrew. Only a few foreign investors of telecommunication and transport stayed, such as Nakhodka Telecom, Rokotel, Vostochny International Container Service. It could be said that there has been no substantial progress towards the realization of a free economic zone.

In view of these implementation problems, the Administrative Committee of the Zone (ACNFEZ) has attempted to focus on two industrial park sites: the Russian Korean Industrial Complex (RKIC), and the Pacific Industrial Park. Only the RKIC is being actively promoted as of 1999, in cooperation with the ROK government. Despite being discussed by the leaders of the two countries in 1992, a working agreement between the Korean Land Corporation and ACNFEZ was not reached until 1995, and the governmental agreement was signed in May 1999. However, the legislation package still has to be ratified by the Duma, Russian parliament, which is not an insignificant hurdle. Thus, the RKIC is still greenfield with plans having only progressed to discussions of the necessary industrial infrastructure, and not to the types of industry or company that should be targeted.

3. Potential Sectors for Investment

3.1 China - Yanbian:

The following table summarizes the strengths and weaknesses of Yanbian Prefecture affecting the investment environment:

Strengths	Weaknesses
1. Geographical proximity to DPRK, Russia and the sea: distances to DPRK, Russia, ROK, and Japan are shorter from Yanbian than elsewhere in China	1. Geographical distance from major domestic markets and ports of the three northeast provinces: Changchun, Shenyang, and Dalian
2. The Korean ethnic community (39% of the 1997 population): trade and investment relations between Yanbian and ROK have grown rapidly over the last decade, and Yanbian has good communications with DPRK	2. Landlocked location and lack of efficient access to east coast ports, due to hard and soft infrastructure constraints, and of regular services from those ports
3. A low-cost, skilled and disciplined labor force: FDI using new technologies, combined with monthly wages of US\$70-80, produce levels of productivity similar to southern China	3. Lack of supporting industries, including parts manufacturing. The domestic banking system is also weak.
4. Natural resources including water, wood and herbs for traditional medicine	4. Inadequate living infrastructure in border towns, and underdeveloped facilities for tourists.
5. Tourism resources: Changbaishan (Mt Paekdu) is the holy mountain for all Koreans; Fangchuan in Hunchun near the sea could be a tourist attraction in the border area of the 3 countries	5. Underdeveloped international access routes to Yanbian, notably the airport which only operates domestic services.

¹³ Apparently only a few organizations have trading privileges in Primorsky such that it is often cheaper to import goods through Moscow rather than directly through RFE ports.

In developing a strategic investment plan for the prefecture, Yanbian should focus on "export-oriented manufacturing and processing industries" based on the assumption of improving transportation access to the coast and neighboring markets. Potential sectors for investment include:

- (1) Timber processing / construction material industry - additional timber resources can be drawn from Russia.
- (2) Food processing industry - products based on mushrooms, vegetables and fruits have potential for export to ROK and Japanese markets.
- (3) Pharmaceuticals - modernization and expansion of the oriental medicine industry could be targeted using herb resources from the Changbaishan (Mt. Paekdu) area, with output shipped to domestic and East Asian markets.

- (4) Textiles and Apparel - using abundant water supply, some local inputs and the low-cost labor force.
- (5) Supporting industries such as transportation, packaging, printing, and construction materials, which will be in increasing demand with industrial growth.
- (6) Tourism - based on the attractions to Koreans of Changbaishan (Mt. Paekdu), although tourist facilities and international access to the prefecture need to be improved. Attracting tourists in the winter season will be a problem

3.2 DPRK - Rajin-Sonbong

The following table summarizes the strengths and weaknesses of Yanbian Prefecture affecting the investment environment:

Strengths	Weaknesses
1 Rajin Port: the facility is old but in overall good condition with handling capacity of four million tons of cargo per year. The port is superior to Zarubino and Posiet, and has room for further expansion. There is a dual gauge railway access to Khasan, Russia	1. Poor infrastructure: the road network is underdeveloped and surface conditions are poor. The railway is old and in need of modernization. Electricity and fresh water supply is inadequate for future industrial and residential use. The waste treatment system is also inadequate, and social infrastructures such as healthcare and housing facilities are underdeveloped.
2 Tourism resources: the beautiful coastal beaches are a valuable tourist resource, and can easily attract tourists from inland China who want to enjoy swimming, fishing, and seafood. Mt. Chilbo, a beautiful coastal area, is about 145km from Rajin Port.	2. Geographical remoteness from domestic markets: domestic sources of demand are remote and underdeveloped, giving RSZ a disadvantage in any manufacturing industries
3. Labor cost and quality: The Zone's minimum wage is US\$80 per month for unskilled workers, with no additional social contributions to pay. The entire workforce has completed 11 years of high-quality compulsory education.	3. The absence of a market mechanism to support economic growth in the Zone and dependence on the central government in some decision-making processes.
4. Natural resources: the Zone is rich in marine resources and forest products such as pine mushrooms and oriental herbs.	4. Access for tourists is complicated, and tourism resources are underdeveloped
5. Tax regime: the Zone has the most advantageous tax regime of the three sub-regions	5. Supporting industries (or functions) and business infrastructure are largely absent or inefficient (e.g. packaging, quality control, telecoms)

In developing a strategic investment plan for the Zone, the authorities should give priorities to the "Gateway" concept, "tourism" and "export-oriented manufacturing and processing industries"

- (1) "Gateway" concept : This function is the foundation for the growth and development of the Zone, and for much of the Tumen Region. Realizing the gateway concept involves securing investment in the other infrastructure components to complete the "corridor", namely road and rail transportation.
- (2) "tourism": The beautiful coastal scenery, including Mt. Chilbo and beaches, as well as the new casino complex, combined with abundant seafood is attractive to landlocked Chinese and other tourists. Key problems to tackle are: infrastructure development, such as roads, railways, and the international upgrade

of Yanji airport with helicopter link; improvement of tourist facilities including hotels; and, to some extent, how to attract visitors outside the peak season.

- (3) "export-oriented processing industries" : These industries include perhaps: marine products, pharmaceuticals (traditional medicines); timber processing, ceramics and bricks, apparel, and crafting traditional art products. These industries can be fostered using smaller companies with relatively little investment

3.3 Russia - Primorsky

The following table summarizes the strengths and weaknesses of Primorsky Territory as they affect the investment environment:

Strengths	Weaknesses
1 Primorsky has a high-quality, skilled labor force with strong technical capabilities, and the overall educational background is good	1. Underdeveloped banking system and shortage of financial capital
2. There is a diversified network of international transportation infrastructure including port facilities (Vostochny, Nakhodka, Vladivostok), a rail network and international airport. This makes the region an excellent transportation hub with efficient connections to continental Europe, Central Asia, Northeast China, Asia Pacific and North America	2. Poor soft infrastructure (tax system, legal system, customs arrangements)
3 Primorsky has abundant supplies of a variety of natural resources (fish, timber, coal, minerals).	3. Poor living conditions (criminal, medical, water supply and sewerage systems)
4. An attractive tourist destination for the historic city of Vladivostok and areas of ecological interest.	4 Remoteness from major domestic markets

In developing a strategic investment plan for southern Primorsky including both the Vladivostok area and the Khasan District the authorities should focus on the following areas:

- (1) Southern Primorsky as a transportation center. Nakhodka and Vladivostok could build upon the excellent rail and port infrastructure by improving warehousing and distribution functions, while port modernization should be the priority for Zarubino and Posiet in Khasan District.
- (2) Fish-processing and culture (Khasan, Nakhodka)
- (3) Timber processing (Nakhodka)
- (4) Ship repair (Nakhodka) and fishing fleet modernization (Khasan)
- (5) Infrastructure improvement: municipal water systems (Vladivostok and Nakhodka); power plant (Nakhodka); and in the longer term the Sakhalin gas pipeline.

- (6) Industries utilizing local technological skills (drawn from military industrial experience)
- (7) Agriculture: Cattle-breeding and soybean production (Khasan)
- (8) Tourism: Passenger boat services between Primorsky and the east coast of ROK; hotels, museums and other tourist attractions in Vladivostok area; and ecotourism in Khasan.

3.4 Recommendations/Requirements/Priorities

The following table gives a summary of possible investment priorities for each of the three riparian member sub-regions of the Tumen Program. There is clearly a certain degree of complementarity in the potential investment profiles of the three regions, such that greater sub-regional integration would enhance the prospects for each member.

China Yanbian	DPRK Rajin-Sonbong Zone	Russia Primorsky Territory
1 "Export-oriented" manufacturing ● Timber processing ● Food processing ● Traditional medicines ● Textiles and apparel 2 Tourism	1. "Gateway" ● Transit transportation 2. Tourism 3. Fishery and seafood processing 4. Export processing	1. "Gateway" ● Transportation center 2. Resource-based industries ● Seafood processing ● Timber processing ● Agriculture 3. Technology based industry ● Ship repair ● High-tech industry 4. Tourism

図們江地域の外国直接投資の現状と潜在的投資分野

ERINA調査研究部客員研究員 李 燦雨

1. 外国直接投資の現状

1.1 概観

外国人投資は図們江地域の開発に大きな役割を果たして

きた。1998年までに図們江地域が誘致した外国人投資額は約10億ドルであり、そのうち延辺州と沿海地方がほぼ同じ規模（約4.5億ドル）の外国人投資を誘致した。

表1. 図們江地域における外国直接投資の推移

(単位:百万ドル)

	1985-1993	1994	1995	1996	1997	1998	合計
延辺州	42	61	78	134	95	47	457
羅津・先鋒	1	1	4	31	26	25	88
沿海地方	141	2	53	93	95	56	440
合計	184	64	135	258	216	128	985

(出所) UNDP Tumen Secretariat, *Tumen Update*, Issue 2, Jan 2000

投資項目をみると、延辺州は繊維、木材加工、食品加工などの製造業部門の投資が圧倒的である。羅津・先鋒と沿海地方では運送、通信、ホテル、不動産、貿易などのインフラとサービス部門が中心となっている。沿海地方では木

材加工と食品加工などの資源加工分野にも多くの外資が投資した。延辺州では通信分野への外資誘致が制限されており、中国政府が基盤施設に対して投資を行ったため、このインフラ分野への外国投資は行われなかった。

表2. 図們江地域の業種別外国直接投資

(単位:%、1998年までの総投資額における割合)

	延辺州	羅津・先鋒	沿海地方
農林業	5	1	0.1
鉱業	0	0	5
資源加工業	74	6	26
軽工業		1	0.4
運送業	0	11	9
通信業	0	17	15
ホテル・不動産業	12	36	27
貿易業	9	3	16
その他		25	2
合計	100	100	100
投資企業数	680	113	1,232

(出所) UNDP Tumen Secretariat, *Trade and Investment Synergies in the Tumen Region*, prepared by Geoff Wright for TREDAs Advocacy Workshop 2000, Mar. 2000

当地域への主な投資国は韓国、日本、香港、米国などで、中でも韓国が中心的な役割を果たしている。但し、韓国企業は羅津・先鋒への投資が北朝鮮政府により許されていない状態である。延辺州と沿海地方で韓国企業は主に繊維分野へ、日本企業は主に木材加工と食品加工分野へ投資している。韓国と日本の企業が図們江地域に投資する主な理由としては、①低廉な労働力を利用し生産コストを低減、②自然資源を利用、③地理的隣接性を活用するなどが挙げられる。米国企業の投資は沿海地方に集中しており、主な

投資分野は飲料生産、貿易業などである。米国の中ではワシントン州などの西海岸地域が沿海地方との経済協力関係を強化することに関心が高い。また、域内の国では中国が羅津・先鋒への投資を活発に行っている。

1.2 中国：延辺州¹

延辺州では1984年に最初の外資企業が立地し90年までに計44社の外資企業が投資した。しかし、1990年代に入り琿春市が「辺境開放市」として開放され（92年）、「琿春

¹ 延辺州の外資誘致政策に関して詳しくは、UNIDO *China's Tumen River Area Investment Guide: Yanbian/Hunchun* 98-1998を参照

表3. 図們江地域の国家別投資

(単位:%, 1998年までの総投資額における割合)

	延辺	羅津・先鋒	沿海地方
韓国	53	0	25
日本	11	9	19
香港	14	32	0
マレーシア	9	0	0
中国	-	23	2
米国	13	1*	26
ロシア		2	-
北朝鮮		-	0
シンガポール		1	10
タイ		17	0
イギリス		0.6	2
その他のヨーロッパ地域		14	9
その他		0.4	7
合計		100	100

(注)*韓国系米国人

(出所) UNDP Tumen Secretariat, *Trade and Investment Synergies in the Tumen Region*, prepared by Geoff Wright for TRED A Advocacy Workshop 2000, Mar. 2000

「図們江経済合作区」が建設された(93年)ことにより、外資誘致が本格化した。1996-97年間には2.3億ドルの外資が投資された。このように積極的な外資誘致により、総固定資産

投資のうち民間私営部門(外資を含む)の割合は1994年の24.1%から1997年には46.1%まで増加した。

表4. 延辺州の総固定資産投資

(百万円、%)

	1994年		1997年	
	固定資産投資額	割合(%)	固定資産投資額	割合(%)
国有企業	2,059	65.9	1,439	43.7
集体企業	310	9.9	335	10.2
私営企業 (外国投資企業)	754 (65)	24.1 (2.1)	1,520 (1,034)	46.1 (31.4)
合計	3,123	100.0	3,295	100.0

(出所) 延辺統計年鑑、1998年版

しかし、98年以降アジア通貨危機による経済不振、特に韓国の経済沈滞の影響で外資誘致が大幅に減少し、98年の投資実行額は97年の半分以下に下落した。99年9月までの

投資契約累計額は5.8億ドルであり、そのうち4.8億ドルが投資実行されている。

表5. 延辺州の投資誘致推移

(単位:百万ドル)

	1994年まで	1995年	1996年	1997年	1998年	1999.1-9月	累計
投資契約額	125.4	167.1	110.3	87.3	64.1	60.0	580
投資実行額	103.8	78.3	133.9	94.5	46.3	25.0	480

(出所)

1. 投資契約額

1994年まで: UNIDO, *Yanbian: A special guide on the conditions for foreign investment 95*

1995年: 「吉林統計年鑑1996」

1996年以降: 合計: 延辺州対外貿易経済合作局の資料とヒアリングによる。

2. 投資実行額

1997年まで: UNIDO, *China's Tumen River Area Investment Guide 98*

1998年: 延辺州統計局, 「98年国民経済及び社会発展統計」99.3

1999.1-9月: 合計: 延辺州対外貿易経済合作局からのヒアリングによる。

外資の主な投資分野は木材加工、繊維・衣服、食品加工、林産物、牧畜、観光、サービス部門などの延辺州の中心産業部門に集中している。99年10月までの投資契約累計額のうち製造業分野が65.3%を占めている。これは外資の主な

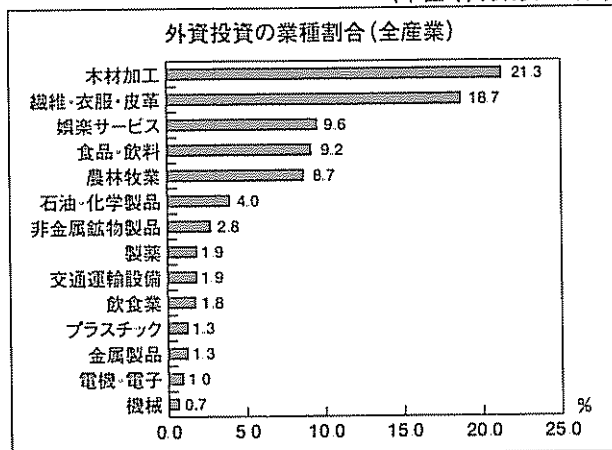
投資動機が延辺州の自然資源や安い賃金・土地費用を利用し加工輸出することにあつたからである。飲食・娯楽サービス分野の割合は総投資の11.7%、農林牧畜分野は8.7%を占めている。

表6.延辺州の業種別外資誘致(1999年10月現在累計)

(単位:件、百万ドル、%)

	件数	投資契約額	割合	
			全産業	工業
投資累計	579	580.28	100.00	
農林牧業	36	50.49	8.7	
製造業	435	379.11	65.3	100.0
木材加工	113	123.47	21.3	32.6
繊維・衣服・皮革	68	108.30	18.7	28.6
食品・飲料	83	53.52	9.2	14.1
石油・化学製品	32	23.31	4.0	6.1
非金属鉱物製品	25	16.09	2.8	4.2
製薬	12	11.15	1.9	2.9
交通運輸設備	12	11.13	1.9	2.9
プラスチック	16	7.72	1.3	2.0
金属製品	12	7.52	1.3	2.0
電気・電子	19	5.56	1.0	1.5
機械	12	3.97	0.7	1.0
その他	31	7.37	1.3	1.9
飲食業	33	10.20	1.8	
娯楽サービス	27	55.91	9.6	

(出所) 延辺州対外貿易経済合作局の資料から引用



外国投資企業数をみると99年9月までに、1,274社が投資し、うち、704社が撤退または国内企業へ転換し、570社が立地している²。

主な投資国は韓国、香港、日本などであり、中でも韓国が約60%の割合を占めている³。韓国政府の年度別対延辺投資許可を合算すると、1998年まで合計689件、3.8億ドルの投資契約が行われた。しかし、そのうち366社が撤退ま

たは転換・併合され、1999年6月末までに総計323の韓国投資企業が立地し、投資契約額3.2億ドルのうち2.2億ドルが実行されている。韓国投資企業の投資分野は全産業分野に広がっており、特に工業部門が68%を占めている。主な投資部門は食品、紡織・衣服、木材加工、プラスチック製品、電気・電子、観光、娯楽サービスなどである。

表7.韓国の対延辺州投資の推移

(単位:件、百万ドル)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	合計1)	1998累計2)	1999.1-6	1999.6月現在
件数	2	5	39	124	124	141	90	92	72	689	284.90	38	323
投資契約額	0.38	1.95	25.10	57.08	71.80	99.46	69.37	23.51	35.10	383.73	214.33	34.75	319.65
投資実行額	0.38	1.95	3.07	23.01	35.17	23.02	84.06	47.27	15.43	233.34	214.33	8.30	222.63

(出所) 1) 1998年までは韓国銀行「海外投資現地法人現況」、

2) 1998年累計と1999年は延辺州対外貿易経済合作局の資料から引用

日本の投資企業は1999年9月現在で66社であり、主に食品・木材加工分野に投資が集中している。96-98年の3年間の投資契約額は2,302万ドルに達している。マレーシアは投資件数は少ないが、97年に水力発電、木材などの2部門に3,724万ドルの投資契約を結んだ。米国は98年にタバコ加工分野などに1,428万ドルの投資契約を結んだ。

このような外国投資の拡大により、工業総生産に占める外資投資企業の工業生産の割合は93年の2.9%から97年13.4%、そして99年1-8月間には17.3% (前年同期比52.9%

増)まで上昇した。外資企業は延辺州の輸出に大きな役割を果たしている。99年1-9月間の外国投資企業の輸出額は5,927万ドルに達し、総輸出額の50.7%を占めた⁴。

1.3 北朝鮮:羅津・先鋒経済貿易地帯⁵

羅津・先鋒への外国投資は1998年までに実績ベースで8,800万ドルとなっている⁶。

外資の主な投資分野はインフラ部門とサービス部門(通信、ホテルなど)が圧倒的な割合を占めている。運輸・建設・

² 資料: 1999年9月、延辺朝鮮族自治州対外貿易経済合作局からのヒアリング

³ 韓国企業の延辺州に関して詳しくは、李燦雨、「中国延辺朝鮮族自治州の経済発展と韓国投資の役割」、ERINA REPORT Vol.31、1999.12を参照

⁴ 「延辺人民放送」報道、99.11.17、<http://www.yj.jl.cninfo.net/yjnews/kygb/1999/11/17>

⁵ 羅津・先鋒の投資環境に関して詳しくは、UDDP UNIDO、DPRKorea's Investment & Business Guide 98、1999.6を参照

⁶ 資料: IRADP、Tumen Update、May 1999、Issue 1 p.10、対外経済協力推進委員会の発表(1998.8)によると、外資誘致額は1997年までに契約ベースで75,085万ドル、実績ベースで5,792万ドルとなっている。

観光部門も投資の中心部門になっている。金融部門では北朝鮮の「外国投資銀行法」（1993年制定）に基づきオランダのING銀行と香港のペレグリン銀行が合弁銀行を設立

（1996年）したが、1998年までに経営不振を理由で羅津・先鋒から撤退した。製造業部門は外資総投資額のうち非常に低い割合（4%未満）を示している。

表8. 羅津・先鋒の業種別外資誘致（1997年末累計）

（単位：万ドル）

部門	農林水産業			製造業						合計
	農業	林業	水産業	食品加工	窯業	石油加工	繊維加工	輸送機器	その他製造	
投資実行額	6.3	65.1	198.6	11.5	61.2	74.5	0.0	2.0	50.5	
割合(%)	0.1	1.1	3.4	0.2	1.1	1.3	0.0	0.0	0.9	
	4.7			3.4						
部門	建設・サービス業									
	通信	ホテル	建設・不動産	金融	運輸	観光・サービス	流通・小売	貿易	その他	
投資実行額	1,000	819.4	815.0	760.0	654.3	441.7	112.6	69.3	650.0	5,792.0
割合(%)	17.3	14.1	14.1	13.1	11.3	7.6	1.9	1.2	11.2	100.0
	91.9									

（出所）北朝鮮、対外経済協力推進委員会発表、1998.8

しかし、1998年に入り上半期に新しく登録した外資企業38社のうち32社が中小規模の製造関連企業であるなど、外資の製造業部門への関心も高くなってきた。製造業のなかでも水産物、漢方薬剤、木材、繊維などの加工分野が注目されている。

投資国をみると1998年中盤までに、中国企業が63社として全体外資企業113社の56%を占めているが、小規模の商業分野への投資が多く、投資額は全体の20%前後だけを占めている。香港企業は少ない（全外資企業の10%未満）が、投資額は全体の35%を占めている。これには香港「Emperor Group」のカジノホテル投資（Seaview Casino Hotel：第一段階の1997-2000年間に総計6千万ドル投資計画）などが大きな役割を果たした。このホテルのカジノ営業は1999年7月に一部オープンした。タイの「Loxley

Pacific Co.,Ltd」は1997年から通信分野へ投資（契約額2,800万ドル）している。日本企業は1998年までに約20社が観光ホテル、飲食、水産物加工、木材加工などの分野に約1,000万ドルを投資した。韓国企業は羅津・先鋒に対する関心が高いが投資企業として登録されたのはまだ1件も無い状態である。

1.4 ロシア：沿海地方

1998年までに沿海地方へ投資した外資は4.4億ドルに達しており、主な投資分野は通信・運輸・サービス分野である⁷。投資国別には米国が投資総額の26.6%を占め第1位になっており、その次が韓国（25.3%）、日本（18.7%）、シンガポール（9.6%）などである。

表9. 沿海地方の業種別外資誘致（1997年末累計）

（百万ドル）

		金額	割合(%)
投資実績額		383.9	100.0
鉱業		19.9	5.2
製造業	小計	100.7	26.2
	食品加工	72.0	18.8
	木材加工	23.3	6.1
サービス業	小計	263.0	68.5
	公共施設・サービス	98.9	25.8
	通信	56.6	14.8
	商業	52.4	13.6
	運輸	33.7	8.8
	貿易	9.1	2.4

（出所）Statistical Committee of Russian Federation, *Social and Economic Situation of Russia in 1997*

⁷ 北海道新聞情報研究所、「沿海地方の外国企業進出状況調査」1999年9月、p13

ナホトカ自由経済地帯には1999年1月現在総計224社の外国企業が立地している。主な投資分野は通信、木材・建築、貿易、漁業分野などであり沿海地方での外資企業の総生産額の45%を占めている。主要投資国は米国、日本、イギリス、韓国、中国などである⁸。

2. 図們江地域各国の投資誘致政策、投資環境

2.1 中国：延辺州

2.1.1 優遇制度⁹

延辺州政府は外資投資に対する中国の一般的な優遇政策に加え特別な優遇措置が与えている。

- 製造業投資企業の所得税は12-15%となっており沿海地域や上海の経済特区の15%水準と同じか下回る。
- 払った所得税は投資額の規模により利潤発生後6年から9年間延辺政府の財政から返還される¹⁰。
- 理春では10年以上経営する全ての外資投資企業の所得税が、利潤発生後3年間（他の地域は2年間）免除される。
- 土地使用料は製造業用の場合50年間 US\$17-20/m²で羅津・先鋒より低く、一括払いの場合は投資規模により20-70%を返還する。

さらに、外国投資企業の不満が高かった各種の行政的料金は98年5月以降、改善されつつある。即ち、各項目の統合・簡素化が行われており、料金基準も透明になり一部の料金は半分に削減された。

2.1.2 投資環境¹¹

図們江地域の中では良好な投資環境にもかかわらず延辺で投資する際には次のような問題点にも注意が必要である。

- 法律と制度がまだ完備されておらず変更が頻繁に行われている。
- 行政規則や条例が上級機関から下までよく伝達されていない。例えば、行政料金システムの改革は実施に至るまで時間が掛かることがあった。
- エネルギー価格が比較的に高く前払い制度になっている。例え、工業用電力の最終需要者料金は約0.6元/kwhになっており、これは生産者料金の0.2元/kwhに様々な行政料金が加われ、元の料金の3倍となっている。

- 排水・廃棄物処理システムが不十分である。

2.2 北朝鮮：羅津・先鋒経済貿易地帯

2.2.1 優遇制度

北朝鮮の外資企業に対する優遇制度は税金面では中国やロシアよりも優れている。

- 企業所得税が14%（先端技術・インフラ・資源開発部門に対しては10%）であり、所得発生年度から3年間免除とその後2年間50%減免する。
- 関税も①加工輸出のための輸入、②生産・経営に必要とする物資、③中継輸送貨物、④羅津・先鋒経済貿易地帯建設のための物資、⑤羅津・先鋒からの輸出品などに対しては免除となっている。
- 輸入商品の関税率も最高18%（タバコ、酒、自動車など）で中国やロシアより低い水準である。営業税も3-9%の範囲内であり中国の増値税（17%）より低い。

しかし、土地賃貸料は土地開発費を含んでいるため35-45ドル/m²として延辺州（17-20ドル/m²）の2倍の水準である。これは外国企業が土地を賃借する際、インフラ費用（整地、道路、給排水、電気、電話、暖房など）を負担する上、元住民の移住のための補償費も負担するためである。

2.2.2 投資環境

羅津・先鋒に投資している外資企業はこの地域が発展していることを認めているながらも次のような問題点を指摘している。

- 法律上には投資手続きに掛かる期間が50日以内となっているが、実際には当地域のパートナーとの協議が複雑で相当の時間を要する。
- 中央政府の許可が出るまでに相当の時間を要する。
- 外資企業は羅津・先鋒経済貿易地帯当局の労働力斡旋機関を通じて労働力雇用をしなければならない。
- 羅津・先鋒への訪問が難しい。特に潜在的に重要な投資家である韓国人に対しては殆ど許可が降りない。

2.3 ロシア：沿海地方

2.3.1 優遇制度¹²

外国企業の投資に対する法律である「沿海地方での投資

⁸ ナホトカ自由経済地帯の投資環境に関して詳しくは、Nakhodka Free Economic Zone Administrative Committee, *A Business Guide of Nakhodka and the Free Economic Zone* 1998-1999 Edition を参照

⁹ 延辺州の優遇措置に関して詳しくは、UNIDO *China's Tumen River Area Investment Guide*; Yanbian/Hunchun '98, 1998, pp12-17を参照

¹⁰ 総投資額が2-5百万円の場合6年間、5-10百万円の場合7年間、10-50百万円の場合8年間、50百万円以上の場合は9年間に渡って所得税を返還する。

¹¹ 羅津・先鋒の優遇措置に関して詳しくは、UDDP, UNIDO, DPRK *Korea's Investment & Business Guide '98* 1999, pp12-18を参照

¹² 資料：韓国貿易投資公社 (KOTRA), 「ロシア極東地域の投資環境」1998.12 (KOTRA内部資料)

活動に関する法律」(1997年12月制定)では基本的に外国企業と国内企業とが等しいことになっている。しかし、外国企業が負担する税金は他国に比べ非常に税率が高く、変更も激しく、形式も複雑である。例えば、所得税は35%、付加価値税は売上額の20%、年金と社会保障基金と医療保険を含む雇用主税は給料総額の39%に達している。このような状況で税金を全部払えば企業生存は不可能であると言われている。

一方、外資に対する優遇措置は次のようになっている。

- 製造、食品加工、消費生産、医薬品、住宅建設関連の企業の所得税は2年間免除し、3年目に50%、4年目に25%減免する。しかし、このためには“核心部門”の販売比率が最初の2年までに70%、その後は90%に達することが条件である。
- 投資金額の回収期間中には所得税の内沿海地方割当て分の50%を3年間減免する。
- リース産業分野に対しては最初の2年間に所得税の90%を減免し、次の3年間は50%を減免する。
- 主要資本財に対する関税と付加価値税は減免し、加工輸出目的で輸入した原資材に賦課された関税は沿海地方の財政から返還される。

2.3.2 投資環境

沿海地方の全般的な投資環境は悪いといえる。また沿海地方政府としても外資誘致に積極性をあまり見せていないようである。沿海地方に投資している外資企業は次のような問題点を指摘している。

- 投資環境が不安定である。法律が頻繁に変更されており、優遇措置も差別的に適用されることが多い。
- 銀行システムが遅れている。

●税率が高く、不安定である。

●貿易の面でロシア極東地域がモスクワ地域に比べ差別を受けている¹³。

2.3.3 ナホトカ自由経済地帯

沿海地方には1990年に設立したナホトカ自由経済地帯がある。図門江からは遠く離れているが、地域面積4,579km²、人口が約22万人で四つの港を持っている巨大な地域でもある。この地域を無関税で自由貿易ができる経済特区として連邦政府が認めているが、実際に必要な経済関連の法律はまだ大統領の承認を受けていない状態である。進出した数多くの外資企業が撤退しており、現在はナホトカテレコム、ロコテル、ヴォストーチスイ国際コンテナサービスなど通信、運輸関係の外資企業が残っている。従って、自由経済地帯としての成長はまだ行われていないといえる。

ナホトカ自由経済地帯行政委員会(ACNFEZ)は今まで二つの工業団地の建設を中心として推進してきた。一つはロシア・韓国工業団地(RKIC)であり、もう一つは太平洋工業団地である。1992年から推進されてきたロシア・韓国工業団地建設案はようやく1999年5月に両国政府間協約が結ばれた。しかし連邦議会からの承認はまだ受けていない状態である。従って、現在としてはインフラ施設に関する討議だけが行われており、産業あるいは企業の誘致案などは進んでいない。

3. 潜在的な投資分野

3.1 中国：延辺州

延辺州の投資環境に影響を与えている長所と短所は次のようにまとめられる。

長 所	短 所
1. ロシア、朝鮮半島、日本への隣接性:延辺からロシア、朝鮮半島、日本への距離が中国の他の地域より短い。	1. 中国国内の主要市場及び東北3省の港との距離が遠い。
2. 朝鮮族の存在(1997年地域総人口の39%);延辺と韓国との貿易・投資は1990年代の10年間急成長しており、延辺と北朝鮮とは友好関係を維持している。	2. 内陸地であるために日本海沿岸の港への効率的アクセスが未発達である。
3. 低廉な労働力;熟練した技術力と70-80ドル/月程度の給料水準は中国南部沿岸地域と等しい生産力を備えている。	3. 裾野産業などが未発達で、国内銀行システムも弱い。
4. 豊富な自然資源:水、木材、漢方薬原料などが豊富である。	4. 国境地域都市の住居・観光サービス施設が整備されていない。
5. 観光資源:朝鮮族の霊山である長白山があり、琿春市の防川は3カ国が交わる観光地として開発できる。	5. 延辺への国際通路が未発達で、特に延辺空港は国内運航サービスに限られている。

¹³沿海地方で貿易の面で優遇措置を受けている企業が少数であるため、モスクワを通じて輸入し沿海地方に送られてきた品物が極東地域の港を通じて輸入したものより値段が安いこともある。

延辺州は戦略的に輸出指向型の製造業と加工業に焦点を当てる必要がある。このためには延辺州と朝鮮半島、ロシア、日本などを結ぶ輸送回廊の改善が前提となる。延辺州での潜在的な投資分野としては、次のような項目が挙げられる。

- 木材加工：ロシアから木材資源を輸入できる。
- 食品加工：キノコ、野菜、果物などの加工品は韓国と日本市場へ輸出潜在性がある。
- 製薬：長白山の薬草を利用した漢方薬製造業は近代化が必要である。

- 紡績・衣類：豊富な水資源と低廉な労働力を活用できる。
- 裾野産業：各種部品製造業、運送業、包装業、印刷業、建築資材業などは工業の発展の伴い需要量が増加する。
- 観光業：主に長白山が朝鮮民族の人気を引いているが、観光施設と近辺の道路は改善の必要があり、冬季の観光商品開発が課題である。

3.2 北朝鮮：羅津・先鋒経済貿易地帯

羅津・先鋒の投資環境に影響を与えている長所と短所は次のようにまとめられる。

長 所	短 所
1 羅津港:全般的に良好である。年間貨物処理能力は400万トンである。ロシアのザルピノヤボシエト港に比べ優位である。港湾面積の余裕もある。鉄道はロシアのハサンに連結されている。	1 インフラの未整備:道路条件が悪く、鉄道は改善が必要である。用水と電力は将来の産業開発と住民に充分でない。医療・住宅などの社会インフラが遅れている。
2 観光資源:海岸の砂浜は立派な観光資源で、海水浴釣り・海産物料理を楽しめる。景色の美しい七宝山は羅津港から145キロのところにある。	2 国内市場から離れた地理的な不利:国内資源は離れており、需要も未発達で羅津・先鋒での製造業発展に不利である。
3 低廉な労働力:未熟練工の給料は80ドル/月程度であるが、社会保障費が無く、全ての労働者は11年間の義務教育を有している。	3 市場経済システムが完備されていない。また中央政府が政策を決める。
4 自然資源:海産物と林業製品(キノコ、漢方薬材など)が豊富である。	4 観光地へのアクセスと観光資源開発が遅れている。
5. 税金面の優遇制度:図們江地域で一番有利である。	5. 裾野産業と事業インフラが不十分である。(包装、品質管理、通信など)

羅津・先鋒は戦略的に「輸送」、「観光」「輸出指向型の加工業」に焦点を当てる必要がある。

- 輸送：図們江地域の経済成長の基礎となる。道路、鉄道施設の改善が必要である。
- 観光：現地の自然資源を利用した観光サービスは中国国内および海外からの観光客から人気を集めている。観光の発展の為に道路・鉄道の改善、延吉空港の国際空港化、延吉—羅津間のヘリコプター連結、ホテルなどの観光施設の改善などが必要であり、冬季の観光商品開発も

課題である。

- 輸出指向型の加工業：海産物、漢方薬、木材、陶磁器、煉瓦、衣類、民芸品などの加工輸出などが挙げられる。このような分野は比較的の小規模の投資で発展させることが可能である。

3.3 ロシア：沿海地方

沿海地方の投資環境に影響を与えている長所と短所は次のようにまとめられる。

長 所	短 所
1. 技術水準が高く熟練した労働力が存在し教育水準も良好である。	1 銀行システムが未発達であり、資金も不足である。
2 国際的な輸送ネットワーク:港湾(ヴォストーチヌイ、ナホトカ、ウラジオストク)と鉄道網、国際空港により、この地域は立派な国際輸送基地となった。ヨーロッパ、中央アジア、中国東北地域、アジア太平洋地域、北アメリカ地域との連結が効果的である。	2 税金、法律などのソフトインフラが比較的弱い。
3 豊富な自然資源:海産物、木材、石炭、鉍産物などが豊富である。	3 生活条件(犯罪、医療、水、廃棄物処理など)は悪い。
4 観光資源:ウラジオストクのような歴史的都市と自然が保存された地域が人気を集めている。	4 国内の主要市場から離れている。

沿海地方の発展のためには次のような課題に焦点を当てる必要がある。

- 沿海地方の南部地域は輸送基地となっている。ナホトカとウラジオストクは倉庫と物流機能を改善することにより立派な鉄道—港湾連結インフラを作ることができる。ザルビノとボシエト港は近代化が必要である。
- 水産物加工（ハサン、ナホトカ）
- 木材加工（ナホトカ）
- 船舶修理（ナホトカ）と漁船の現代化（ハサン）
- インフラ改善：用水供給システム（ウラジオストク、ナホトカ）、電力（ナホトカ）、長期的にはサハリンのガスパイプライン

●地元の技術を活用した産業発展（軍需産業の経験）

●農業：牧畜、豆製品

●観光：韓国東海岸と沿海地方を結ぶフェリー運航、ウラジオストクのホテル、博物館、その他観光地開発、ハサンの生態観光など

3.4 図們江地域3カ国の潜在的な投資分野

次の表は図們江地域3カ国の潜在的な発展方向についてまとめたものである。この地域の3ヶ国は潜在的な投資の側面からみて相互補完性が明らかである。現在の各地域の問題点の改善することが共同の発展に大きな影響を与えると考えられる。

延辺州	羅津・先鋒	沿海地方
1. 輸出指向型加工業 ●木材加工業 ●食品加工業 ●漢方薬製造業 ●繊維・衣類製造業 2. 観光業	1. 通路 ●中継輸送 2. 観光業 3. 漁業・海産物加工業 4. 輸出指向型加工業	1. 通路 ●ハブ機能 2. 資源加工産業 ●海産物加工業 ●木材加工工業 ●農業 3. 技術産業 ●船舶修理業 ●先端技術産業 4. 観光業

図們江開發參考文獻 - Bibliography

1. 図們江地域 - TREDA

TRADP Tumen Secretariat, *Tumen Update*, Issue 1-2, May 1999 and January 2000

TRADP Tumen Secretariat, *Financing Closer Economic Ties in Northeast Asia: The Case for a New Financing Facility*, October 1999

PADECO Co Ltd., *Study of Non-Physical Impediments at Border Crossings Between TRADP member Counties, Phase I Report*, prepared for Tumen Secretariat, May 1999

TRADP Tumen Secretariat, *Project profiles for the Tumen River Area Development Programme*, March 1999

The Port and Airport Bureau of the Niigata Prefectural Government, *A Report on the Border-Crossing Transportation Conditions between China and Russia*, March 1998 (in Japanese with summaries in Russian, Chinese and English)

Asia-Pacific Institute, UNDP, *Study of the Commercial and Investment Banking Needs in the Tumen River Economic Development Area*, July 1997

UNIDO, *Assistance to the Tumen River Economic Development Area Governments in Prioritizing Industrial Investment Opportunities*, Vol. I (Technical Reports and Recommendations) and Vol. II (Enterprise Survey and Statistical Data), prepared for the Government of China, the DPRK, and the Russian Federation, December 1996

UNIDO, *Assistance to the TRENDA Governments in Prioritizing industrial Investment Opportunities*, 1995

UNIDO, *Promotion of Industry in the Tumen River Economic Development Area (TREDA): Industry Sector Profile, Development Opportunities and constraints*, prepared for the Government of China, the DPRK, and the Russian Federation, June 1994

Korea Institute for International Economic Policy (KIEP), *Study for Tumen River Area Development Programme (TRADP)*, prepared for UNDP, May 1994

TRADP Trade and Industry Sub-Group, UNDP, *Northeast Asia's Tumen River Economic Development Area: Collective papers*, 1994

Report A: A Regional Development Strategy for the Tumen River Economic Development Area and North East Asia

Report B: Introductory Investment Profile

Report C: Conceptual Infrastructure Master Plan

Report D: Masterplan for Telecommunications Development in TREDA

Report E: Promotion of Industry in the Tumen River Economic Development Area

Report F: Project Development and Environmental Strategy for the Forest Sector

Report G: Preliminary Environmental Study

Report H: Water Resources Definitional Tasks

Report I: Tourism Study

Northeast Asia Economic Conference in Niigata 2000, *Summary of Reports, Session 1: the Corridor from Northeast Asia to the World: the Expansion of the International Transport Network*, January 2000

Northeast Asia Economic Conference in Niigata '99, *Summary of Reports, Session 3: Attracting Direct Investment in Northeast Asia*, February 1999

Jong-Kew Park, *Report on the Opening of the New Sea Route to Northeast China Seminar*, ERINA REPORT Vol. 29, August 1999 (in Japanese with an English summary)

Vladimir I. Ivanov, *Northeast Asia in the Year 2020: Environment, Energy, and China's Future*, presented at the Fourth Tumen River Area Development Programme Consultative Commission Meeting and the Conference on Economic Cooperation in Northeast Asia, hosted by the Mongolian Government, June 1999

Hiroshi Ikeda, Kazuyoshi Nishikata, *Current Situation and Issues of Border-Crossing between China and Russia - Opening New Sea Route in the Sea of Japan*, ERINA REPORT Vol. 23, June 1998 (in Japanese with an English summary)

Yoichi Kageyama, Kazuyoshi Nishikata, *Has the Development of the Tumen River Economic Development Area Progressed?*, ERINA REPORT Vol. 21, February 1998 (in Japanese with an English summary)

Hisako Tsuji, *Border crossing of three countries along the Tumen River*, ERINA REPORT Vol. 21, February 1998 (in Japanese)

Kap-Koo Yoon, *Interconnection and Security Enhancement of Power System in North-eastern Asia Region related to the TRADP*, November 1996 (in Korean)

2. 延邊朝鮮族自治州——Yanbian (China)

The People's Government of Yanji City, *Yanji Economic Development Zone Investment Guide*, September 1999 (in Chinese and English)

The People's Government of Hunchun City, *Investment Guide for Hunchun City*, September 1999 (in Chinese and English)

English)

Yanbian People's Broadcast, *Yanbian News*, September 16, 1999 (in Korean)

Export-Import Bank of Japan (JEXIM), *Series of Chinese Investment Climate: Lyoning and Jilin Provinces*, September 1999 (in Japanese)

The People's Government of Yanbian Korean Autonomous Prefecture, *Reference Materials for the Delegation from the Small and Medium Business Administration of the ROK*, July 1999 (in Korean)

Statistics Bureau of Yanbian Prefecture, *Statistics of Economic and Social Development in Yanbian Prefecture*, March 1999 (in Korean)

UNIDO, *China's Tumen River Area Investment Guide ; Yanbian/Hunchun '98*, 1998

Japan International Cooperation Agency (JICA), *Regional Comprehensive Development Plan on Jilin Province (Changchun-Hunchun)*, Vol.1-8, March 1998 (in Japanese)

- Vol 1: General Development
- Vol 2: Agriculture, Water Sources
- Vol 3: Industry (including Energy Sector)
- Vol 4: Tourism
- Vol 5: Transportation
- Vol 6: Telecommunication
- Vol 7: City/Land Development
- Vol 8: Environment

Yanbian Statistical Bureau, *Statistical Yearbook of Yanbian*, 1998 (in Chinese)

Hunchun Border Economic Cooperation Zone, *Investment Guide*, 1998 (in Chinese and English)

JETRO, *China: Development Zone and Investment Climate (Northeast China)*, July 1998 (in Japanese)

Chan-Woo Lee, *The Role of the ROK's Investment in the Economic Development of the Yanbian Prefecture*, ERINA REPORT Vol 31, December 1999 (in Japanese with an English summary)

Sang-Don Han, *Current Legal Problems of ROK Investors in Yanbian Area and Suggested Measures*, November 1999

3. 羅津・先鋒——Rajin-Sonbong (DPRK)

UNIDO, *DPRK Rajin-Sonbong Economic & Trade Zone: Investment & Business Guide 1998*, June 1999

CPEEC of the DPRK, *Collection of Laws and Regulations (Foreign Investment)*, 1999

CPEEC of the DPRK, *Golden Triangle, Rajin-Sonbong: Collection of Laws and Regulations*, Vol 1-8, 1996 and 1997

KOTRA, *Handbook for Rajin-Sonbong TETZ*, November 1996 (in Korean)

Shinwa Bussan Kaisha Ltd., Toyo Engineering Corporation, *The Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone: Guide for Investors*, September 1996

CPEEC of the DPRK, *Questions and Answers for Investment in the Rajin-Sonbong Free Economic And Trade Zone*, June 1996

CPEEC of the DPRK, *Investment Climate of Rajin-sonbong Free Economic and Trade Zone: Preferential Investment, Trade and Services*, September 1995

CPEEC of the DPRK, *Golden Triangle: Rajin-Sonbong*, May 1995

KOTRA, *North Korea Newsletter*, Jan-Dec 1999 (in Korean)

Hisako Tsuji, *New Trends of Rajin-Sonbong*, ERINA REPORT Vol. 30, October 1999 (in Japanese)

Chan-Woo Lee, *Investment Climate of Rajin-Sonbong and Attentiveness for Investment*, prepared for Rajin-Sonbong Investment Forum hosted by Korea foreign Trade Association (KFTA), September 1998 (in Korean)

Haeng-Ho Li, *The Development of the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone and Special Features*, ERINA REPORT Vol. 24, August 1998 (in Japanese)

Song-Jun Kim, *Chol-Ho Maeng, Current Status and Policy on the Development of the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone: Summary of the R-S FETZ Business Seminars*, ERINA REPORT Vol. 20, December 1997 (in Japanese)

Yoichi Kageyama, *Recent Developments in the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone*, ERINA REPORT Vol. 20, December 1997 (in Japanese with an English summary)

1. 沿海地方(ロシア)——Primorsky (Russia)

The Information Institute of the Hokkaido Shimbun, *Current Foreign Investment in the Primorsky Territory*, September 1999 (in Japanese)

Goscomstat, *Regions of Russia*, 1999 (in Russian)

Nakhodka Free Economic Zone Administrative Committee, *A Business Guide of Nakhodka and the Free*

Economic Zone, 1998-1999 Edition

Nakhodka Free Economic Zone Administrative Committee, *Nakhodka in 1998 (Social and Economic Situation)*, June 1999

Institutions for International Trade and Investment, *Economic Situation and Investment Climate of the Far East Russia*, March 1999

Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA), *Feasibility Study for the Revival of the SLB (Siberian Land Bridge) Route*, March 1999 (in Japanese)

KOTRA, *Investment Guide to Far East Russia*, December 1998 (in Korean)

Goscomstat, *Statistical Yearbook of Russian Federation*, 1998 (in Russian)

Government of the Primorsky Territory, *Economic and Geography of the Primorsky Territory and its Resources*, May 1998

Commercial Port Posiyet, *Commercial Port Posiyet*, to be published (in Russian and English)

International Development Ireland/Pacific Consultants, *Nakhodka FEZ*, 1998

Institute for Russian & East European Economic Studies, *Today's Russian Trade and Investment System*, Monthly Bulletin of Trade with Russia & East Europe, April-June 1998 (in Japanese)

UNIDO, *Draft Primorsky Territory Investment Guide*, 1998, to be published

International Development Ireland Ltd., *Development Potential Opportunities in Nakhodka FEZ; NFEZ Feasibility Study*, October 1998

The State Committee of the Russian Federation, *The Social and Economic Situation of Russia in 1997*, 1998

The First Port Construction Bureau, Ministry of Transport, *Feasibility Study of the Ports in the Primorsky Territory*, December 1997 (in Japanese)

JETRO, Government of Toyama Prefecture, *Current Status of Forest and Timber Industry in the Far East Russia*, March 1997 (in Japanese)

Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA), *Feasibility Study of Zarubino Port Development Project*, November 1996, (in Japanese, with a summary in English, Russian, and Chinese)

Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA),

A Guidebook for Transportation Environment of Primorsky Territory, March 1995 (in Japanese)

Vladimir I. Ivanov, *Russian Natural Gas Resources and Northeast Asia: the Deposits-Development-Delivery Trilemma*, ERINA REPORT Vol.30, October 1999 (in English with a Japanese summary)

Victor D. Kalashnikov, Institute for Russian & East European Economic Studies, *The Cinditiontions of electric Power in Russian Far East*, Monthly Bulletin of Trade with Russia & East Europe, September 1999 (in Japanese)

Hisako Tsuji, *International Cooperation for Revitalizing the Trans-Siberian Railway*, ERINA REPORT Vol.28, June 1999 (in Japanese with an English summary)

Viktor I. Ishaev, *Far Eastern Russia and Japan: Prospects for a Good Neighborhood*, ERINA REPORT Vol. 24, August 1998 (in Japanese with an English summary)

Vladimir I. Ivanov, Dmitriy Sergachev, Kazuto Furuta, *The Far Eastern Provinces of Russia: Economic Developments in 1996-1997*, ERINA REPORT Vol.23, June 1998 (in Japanese with an English summary)

Pavel A. Minakir, *Far Eastern Russia: Market Promises and Reality*, ERINA REPORT Vol.21, February 1998 (in Japanese with an English summary)

Elena I. Devaeva, *Joint Ventures in Far Eastern Russia*, ERINA REPORT Vol.20, December 1997 (in Japanese and English summary)

Oreg M. Renjin, *Russian Tax System*, ERINA REPORT Vol.17, June 1997 (in Japanese and English summary)

Hisako Tsuji, *Prospects for the Zarubino Port Development Project*, ERINA REPORT Vol.15, February 1997 (in Japanese and English)

2. モンゴル—Mongolia

National Statistical Office of Mongolia, *Mongolian Statistical Yearbook 1998*, 1999

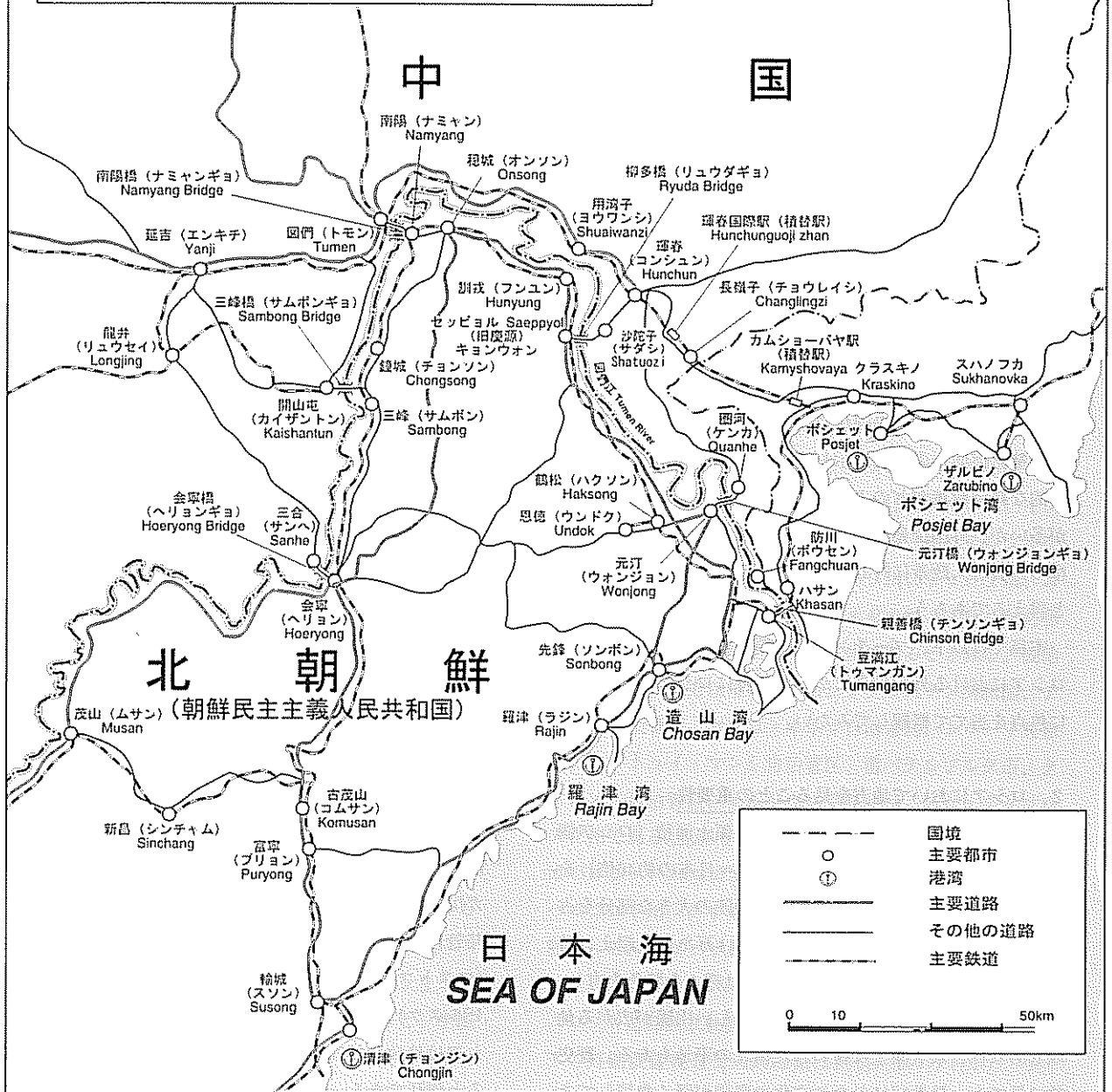
SwedeRail, Sweden, *Pre-feasibility Study for Mongolia China Railway Project*, Final Report prepared for UNDP/Tumen Secretariat, September 1998

National Council for Sustainable Development of Mongolia, *The Mongolian Action Programme for the 21th Century; MAP 21*, 1998

National Development Board of Mongolia, *Annual Economic Development Report 1995*, February 1996

図們江（豆満江）地域の交通網 Tumen River Area Railway and Road Map

ザルビノルート新線敷設区間の軌道
 琿春－琿春国際駅間：中国軌道（標準軌：1,435mm）
 琿春国際駅－カムショーバヤ駅間：4線軌道（中国軌道＋ロシア軌道）
 カムショーバヤ駅－既存鉄道への合流区間：ロシア軌道（広軌：1,524mm）



Copyright 2000 Economic Research Institute for Northeast Asia

ロシアにおける外国投資と地方[※]

日本貿易振興会（ジェトロ）海外調査部 大橋 巖

1. はじめに～新段階迎えたロシアへの外国投資

ロシアでは今年5月7日、ウラジミール・プーチン氏が第2代大統領に正式に就任した。これによりロシアはゴルバチョフ時代（当時はソ連邦）、エリツィン時代に続く、新しい時代に入った。

外国企業のロシアにおける投資についても、プーチン大統領の就任とともに新しい段階に入ったと言える。もちろん、プーチン新時代においてロシアの外国投資環境がどのように変化し、ロシアにおける実際の外国投資がどのように展開していくか、現時点ではまだ確たる見通しを持つことは困難である。しかし、エリツィン時代末期に見られたある種の閉塞状態は新大統領の就任によって打開されたことは確かであり、ロシアへの進出を考える外国企業のロシア情勢認識においても、ひとつの節目を越えたというのが一般的であろう。特にプーチン大統領は、大統領代行・首相の立場にある時から、实体经济に対する外国投資を含む投資の促進、法秩序の強化による投資環境の改善を重視する姿勢を何回かの機会に示してきた。プーチン新政権の具体的な経済政策がどのようなものになるかはまだ不明な点が多いが、外国企業側にとってはとりあえず、プーチン政権の外资導入政策に対しては懸念よりも期待の方が大きいと言えるであろう。

本稿では以下、プーチン新大統領が就任した現時点でのロシアにおける外国投資について、特にロシア国内の地方に焦点を当てて概観してみたい。

2. ロシアにおいて地方を見ることの重要性

ロシアは言うまでもなく世界最大の領土面積（ロシア側の公表によると1,707万5,400平方キロ＝日本の約46倍）を有する広大な国である。ユーラシア大陸の大きな部分を占めるその国土の東端と西端との距離は1万キロを超え、時差は11時間に及ぶ。ロシア国内の地域は様々な特色を有し、北カフカス地域の山岳地帯のように険しい山脈が広がる地域もあれば、永久凍土に覆われた極北の平地もある。歴史的に見ても、数世紀にわたり文化や産業が厚く集積してきた地域があれば、過去数十年から100年くらいの間によく近代化の途についた未開発の地域もある。

加えて、ロシアは89の「連邦構成体」からなる連邦国家

である。ソ連邦は強力な中央集権国家であったが、新生ロシア連邦においては地方の首長が強力な施政権を獲得している。ソ連時代には、伝統的なプラント輸出やゴルバチョフ時代の合弁事業など、外国企業がロシアの地方で活動する場合、主たるパートナーは在モスクワの貿易公団や部門別工業省、その傘下の企業合同である場合が大半で、州政府や市役所が直接の協力相手、交渉相手となることはまづなかった。現在ではむしろ逆で、主たるパートナーになる合弁相手そのものが地方にある場合が多いうえ、地方における細かな許認可権や情報は在モスクワの連邦政府機関よりも首長を頂点とする地方当局の機関が持っていることが多く、事業を進めるうえで地方当局との関与なしに行うことはあり得なくなっている。また、市場経済化や外资誘致に積極的な地方がある一方、経済の対外開放に慎重な地方、あるいは私企業の活動に対し恣意的な許認可を行うような地方など、外国企業に対しても地方によって態度に大きな差が現われている。

プーチン大統領は就任直後の5月13日、ロシア国内の各地方を7つの「連邦管区」にまとめ、各管区に大統領全権代表を設置する大統領令を公布した。この動きはプーチン新政権が地方に対する統制強化を図るものと指摘されている。しかし、1回の大統領令で中央と地方との関係が抜本的に変化するとは考えにくく、連邦政府側の第一手に過ぎないと見るべきだろう。

ロシア国内を一定の地政学的な見地からみてどのような地域に区分できるか。それにはこの7つの連邦管区の分け方（ロシアの既存の軍管区に準ずる）が参考になる。7つの連邦管区とは、①中央連邦管区（モスクワに大統領代表部を置く）、②北西連邦管区（聖ペテルブルグ）、③ヴォルガ川流域連邦管区（ニジュニ・ノヴォゴロド）、④ウラル連邦管区（エカチェリンブルグ）、⑤北カフカス連邦管区（ロストフ・ナ・ドヌー）、⑥シベリア連邦管区（ノヴォシビルスク）、⑦極東連邦管区（ハバロフスク）であり、ロシアは地政学的に見てこの7つの大きな地方ブロックで見ると便利である。なお、ソ連時代から存在し、現在でも統計などで公式に使われている「経済地域区分」の考え方によると、地域の区分けはこれよりもやや細分化されており、上記①の中央管区を「中央地域」と「中央黒土地域」に、

[※] 本稿における論旨・見解は、日本貿易振興会が行った海外調査の成果を活用して筆者が個人的にまとめたものであり、必ずしも同振興会の公式の立場を反映したものではありません。

②の北西管区を「北部地域」と「北西地域」に、③のヴォルガ川流域管区を「ヴォルガ・ヴァトカ地域」と「沿ヴォルガ地域」に、⑥のシベリア管区を「西シベリア地域」と「東シベリア地域」に分け、ロシア国内は合計10の経済地域に区分されている。

広大な国土と多様な地方を有するロシアでは、全国レベルのマクロ数値が必ずしも実態を表わすとは限らない。たとえば個人消費の水準の全国値を見ても、人口1,600万人を抱えロシア最大の消費地であるモスクワ市およびモスクワ州における消費水準と異ならざるを得ないし、極東地域のそれとも異なった数字になる。ロシア経済の実態に近づこうとすれば、地域・地方に対する視野を持つことは重要である。

3. 地方によって異なる投資環境と外資受入れの現状

このようにロシア連邦は、同じ国内でもそれぞれに特色ある89の地方から成り立っているのであるから、投資環境も地方によってきわめて多様である。重工業の層が厚い地方もあれば、人口が集積して消費市場としての規模が大きな地方もある。また、地理的に辺境に位置しインフラが未整備な地方もあれば、特定の天然資源の開発が進んだ地方もある。

ロシアの経済専門誌「エクスパート」は毎年秋にロシアの各地方における投資環境をランク付けして公表している。同誌のランキングがどのような判断により行われているか正確には不明な点があり、またそのランキング結果が必ずしも正しいとは限らないが、ロシアにおける地方ごとの投資環境の差異を考えるうえでは面白い資料である。同誌はロシア89地方の投資環境を「投資メリット」と「投資リスク」に分け、さらに前者は「消費面」「労働力」「生産動向」「インフラ」「財政状況」「技術開発力」「市場制度」「天然資源」の8項目について、後者は「法整備」「政治的安定性」「財政状況」「経済情勢」「社会不安」「犯罪状況」「環境問題」の7項目について、それぞれ各地方を1位から89位までランク付けている。

98～99年におけるロシア各地方の投資環境のランキングは同誌99年第39号に公表されている。それによると、生産基盤、インフラ、労働力、消費市場規模などの投資メリットの総合点では、モスクワ市、聖ペテルブルグ市、モスクワ州、スヴェルドロフスク州、サマラ州、クラスノヤルスク地方、ハントウイ・マンシ自治管区、ベルミ州、ニジェゴロド州、ケメロヴォ州が上位ベスト10に入った。これらは大都市圏を抱える先進工業地域か、特定の鉱物資源が賦存する地域である。また、法整備や政治的安定性、犯罪率

などから見て投資リスクが小さいと評価された地方は、モスクワ市、聖ペテルブルグ市、タタルスタン共和国、ベルゴロド州、カリーニングラード州、モスクワ州、ノヴゴロド州、ニジェゴロド州、トヴェリ州、ヤロスラヴリ州であった。いずれも欧州ロシアの地方である。

一方、ワースト10を見ると、投資メリットが少ないとされた地方にはネネツ自治管区、コリヤーク自治管区、アギン・ブリアート自治管区、コミ・ペルミヤク自治管区、ウスチ・オルダ・ブリアート自治管区、アルタイ共和国、チェチェン共和国、カルミキヤ共和国、トゥワ共和国が入った。いずれも極東・シベリアや北カフカス、南ロシアの開発途上地域である。また投資リスクが高い地方としては、チェチェン共和国、イングシェチャ共和国、ダゲスタン共和国、コリヤーク自治管区、チュコト自治管区、ブリヤンスク州、カラチャイ・チェルケス共和国、エヴェンキ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区、アギン・ブリアート自治管区など、北コーカサスの紛争地域や極東・極北の辺境に列挙されている。

参考までにもう少し具体的に見てみよう。ロシア国内で大きな消費市場を有する地方ではモスクワ市、聖ペテルブルグ市、サマラ州、モスクワ州、ロストフ州、クラスノダル地方、スヴェルドロフスク州、タタルスタン共和国、バシコルトスタン共和国、ベルミ州があげられている。インフラ整備が進んでいる地方はモスクワ市、聖ペテルブルグ市、カリーニングラード州、モスクワ州、トゥーラ州、ムルマンスク州、ベルゴロド州、北オセチヤ・アラニヤ共和国、リベック州、レニングラード州であるとされる。政治的に安定した地方はモスクワ市、タタルスタン共和国、チュコト自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区、トゥーワ共和国、ハントウイ・マンシ自治管区、聖ペテルブルグ市、タイムイル自治管区、モルドヴィヤ共和国、スヴェルドロフスク州である。犯罪リスクの小さい地方はムルマンスク州、カバルジノ・バルカル共和国、ベンザ州、ヴォロネジ州、ベルゴロド州、タイムイル自治管区、バシコルトスタン共和国、モルドヴィヤ共和国、ロストフ州、キーロフ州であった。

ロシア連邦国家統計委員会によると、99年におけるロシアの外国直接投資受入れ総額は42億6,000万ドルだった。このうち外資受入れ額が最も大きかったのはサハリン州で10億2,238万ドル（全体の24%）だった。サハリン州が地方別の投資受入れ額でトップに立ったのは初めてで、サハリン石油ガス開発プロジェクト関連の資金が動いたのが反映されている。次いでモスクワ市（7億8,759万ドル）、クラスノダル地方（4億9,555万ドル）、モスクワ州（3億

9,002万ドル)、聖ペテルブルグ市(2億7,201万ドル)、レニングラード州(2億3,617万ドル)などが外国直接投資を受け入れている主要な地方である。

98年夏のルーブル危機とその後の経済回復の過程で、ロシアにおける外国直接投資の構図には新しい特徴が現われている。まず、ルーブル危機に陥った98年には前年比14%減(33億6,100万ドル)まで落ち込んだ投資受入れ額が、その後、99年には同27%増と回復傾向に転じた。しかし、それ以上に興味深いのが地域別の投資受入れ額の比率の変化である。危機以前の97年における外国直接投資受入れにおいては、モスクワ市が全体の78%と圧倒的なシェアを持ち、これに聖ペテルブルグ市(3%)、モスクワ州(2%)、サマラ州(2%)などが続いていた。99年においては、モスクワ市の比率が18%まで縮小する一方、サハリ州、モスクワ州、レニングラード州、聖ペテルブルグ市、カールガ州、ノヴォシビルスク州、チェリャビンスク州、チュメニ州、コミ共和国、ヴォルゴグラード州など多くの地方で投資受入れ額が増大した。外国直接投資の地方分散が進んだと言えよう。

4. 地方による外資受入れの現状と外資導入政策

エリツィン前政権下において連邦政府による外資導入政策がなかなか明確な形で打ち出されないなか、95～96年頃から、一部の地方において外資誘致政策を積極的に打ち出そうとする姿勢が見られ始めた。たとえば後に副首相として連邦政府入りし、現在は連邦下院の副議長を務めるニジェゴロド州のボリス・ネムツォフ知事(当時)は、自ら欧米諸国の政府首脳や大手企業に呼び掛けて外資導入を積極的にアピールしたほか、既存の連邦と州の優遇税制と関税制度における優遇措置をうまく組み合わせることにより、特定の旧軍需工場に特別減税地域を設定して外資導入を図ろうとした。またタタルスタン共和国やカーリーニングラード州などでも、独自に積極的な外資導入政策が試行された。

ロシアにおける外国投資の有望な地方のひとつとして近年、日本でも注目され始めたところにロシア西部のノヴゴロド州がある。ノヴゴロド州は面積5万5,300平方メートル、人口73万9,000人の、ロシアでは小さな州であるが、外資導入に成功しつつある地方としてロシア国内だけでなく欧米諸国でも評価されている。

ノヴゴロド州には、英国の大手製菓企業カドベリー社が95年にチョコレート菓子工場を新規に建設し、96年に生産を開始しているほか、デンマークの大手製菓企業ダンデイ社も96年にチューインガムの包装工場を稼働させ、98年にはチューインガム製造工場の建設も開始している。そのほ

かフィンランド企業などが合板工場を、ドイツ企業が断熱材工場を建設・操業している。ノヴゴロド州への外国直接投資は95年以降一貫して増大しており、99年には3,270万ドルにのぼった。ノヴゴロド州政府によると、98年には同州の鉄工業生産の62%、輸出の83%は外資企業によって占められ、州経済において外資企業はすでに大きな役割を担っている。同州では2000年に入っても、ドイツ企業の建設資材工場やオーストリア企業のタバコ用包装工場の建設が進んでいる。

ノヴゴロド州がロシアの地方の中で外資誘致に比較的成功している背景には2つの面がある。ひとつはノヴゴロド州そのものが持つ比較的良好な投資環境である。同州はロシア最大の消費市場であるモスクワ市・モスクワ州と第2の消費市場である聖ペテルブルグ市・レニングラード州の中間に位置する格好の立地条件を持つ。この2大地方を結ぶ自動車道と鉄道が同州を横断しているなど、輸送インフラもある。しかもロシアの西部国境に近くに所在するため、バルト3国、北欧諸国、ポーランド等とも近い。鉱物資源はないが、森林資源や観光資源に恵まれている。

もうひとつはノヴゴロド州政府が持つ、外資開放への一貫した取り組み姿勢である。91年から州政を指導するミハイル・ブルサク知事(1960年生)は若手改革派として知られ、州内では安定政権を維持している。ノヴゴロド州が94年から施行している企業優遇課税法(州法)は、同州に立地し生産に従事する外資企業に対し、設立後、黒字操業に転換するまでの間、州政府に対する利潤税の納税を全額免除している。しかも黒字操業と認定する場合の会計基準はアーサー・アンダーセン社の作成した基準によることが決められており、地元税務当局の恣意的な認定の可能性を排除している。また、新規に設立された企業に対しては、付加価値税のうち州政府の取り分が還付されることになっている。さらに、スウェーデン政府と米国政府の支援により土地・不動産市場の整備が進んでおり、外資企業にとっては比較的明確な所有権または優先買取権付き賃借権により土地を確保できることなども有利な点として指摘されている。上記「エクスペルト」誌の98～99年地方ランキングでは、ノヴゴロド州は法制度面におけるリスクが小さい地方の第1位に評価されている。

欧州中世史において、ノヴゴロド公国はハンザ同盟の一員として欧州に冠たる通商国家であった。そのような歴史的な背景も関係するのか、ノヴゴロド州の外資への態度には、ロシアよりもむしろポーランドやチェコなど中欧のそれに共通するものが感じられる。

日本とノヴゴロド州との関係においては、ジェットロが97

年から貿易実務マーケティング・セミナーをノヴゴロド市で開催したり、対日輸出商品発掘専門家を派遣したりして同州との関係作りに先鞭を付けたほか、99年には日露経済委員会（事務局：経団連）がモスクワで開催された第4回日露経済合同会議の一環として、ノヴゴロドに投資環境視察のためのミッションを派遣した。2000年2月には、スキハリ第一副知事が経済企画庁で開催されたロシア経済シンポジウムに同州の外資誘致政策を報告するため来日している。

5. 日本の対露投資の展開

ロシア連邦国家統計委員会によると、99年末のロシアにおける日本からの直接投資受入れ総額（ストック額）は1億5,200万ドルであった。これは、全世界からの直接投資受入れ総額（127億5,700万ドル）のわずか1%であり、ロシアの外資受入れ先としては米国（36%）、キプロス（21%）、ドイツ（8%）、英国（6%）、オランダ（5%）などを大きく下回る第10位にとどまっている。

ただし、日本に関わるこの数字は、実態をやや過小評価する傾向を有することも念頭に置いておくべきであろう。たとえば、日本企業が大口の出資者となっているサハリン石油ガス開発プロジェクト（サハリン-1およびサハリン-2）は、日本からの投資とはみなされていない。また、99年に日本たばこ産業（JT）が買収した米RJRナビスコ社の海外事業部門（RJレイノルズ・インターナショナルをJTインターナショナルBVに改組）には、ロシアにおけるたばこ工場2件が含まれているが、これは在欧の統轄会社を通じての投資の形態をとっており、両工場がJTの傘下に入っても日本からの投資とはみなされない。

87年に設立された日ソ初の合弁企業「イギルマ大陸」をはじめとして、日本からロシア・ソ連への初期の投資は木材加工や水産加工など、極東・東シベリアにおける合弁事業が主だった。この傾向は90年に入っても続き、たとえば97年末にロシアにおいて日本企業が出資する企業の登記件数（ストック）は348件であったが、そのうち極東が232件で全体の67%を占め、他国からの例では投資先の大半を占めるモスクワ市は82件（24%）であった。極東のなかではサハリン州で100件、ハバロフスク地方で52件、沿海地方で51件、カムチャツカ州で21件などとなっている。サハリン州における外資企業の中では日本が最も多く、登記総件数の35%を占めた（日本貿易振興会「ジェットロ投資白書」1999年版）。

しかし近年では、①80年代後半に水産加工などを中心に多数設立された日露合弁企業のその後の淘汰、②ソ連時代

からロシア独立当初の間には認められていた、特に資源輸出上の合弁企業に対する優遇措置のその後の段階的な消滅、③「キヤマ・アヴィア」や「サハリン大陸」に象徴される、投資者の所有権保護の不備に関わる合弁相手や地元当局との係争の多発——などの要因により、日本の対露投資における極東の比重は低迷気味である。むしろ、プリジストンの販社設立（モスクワ市）、みちのく銀行の現地法人設立（モスクワ市）、味の素のアミノ酸合成研究開発（モスクワ市）、NECのデジタル電話交換機組立て（聖ペテルブルグ市）、日立の半導体生産（聖ペテルブルグ市）、旭ガラスの在欧子会社による自動車用ガラス製造工場の買収（ニジュニ・ノヴゴロド州）、コマツの油圧ショベル用部品生産（イワノヴォ州）など、どちらかと言うとロシア欧州部への進出が目立ち、かつ業種も徐々に多様化する傾向が認められる。

日本の対露投資において、極東中心の投資パターンが徐々に解消され、投資先の地方や事業の業種において多様化の傾向が出てきたことは合理的な流れと言えよう。

6. まとめ

本稿では日本にとってロシアの他の有望地方との経済交流が極東との経済交流以上に重要である、ということを手を主張しているのではない。日本の対露投資において、極東には固有の重要性があることは確かであろう。何よりも新潟からウラジオストックまで飛行機で1時間半という距離的な近さがあり、極東と日本を結ぶ複数の航路もある。大きな構図としては、極東の2大主要産品である木材と水産物の最大の消費国は隣接する日本なのであり、極東の木材工業、水産業の発展に日本が協力することは互恵的である。また、通産省の委託によりジェットロが平成11年度に実施したロシア総合開発支援調査（有望とされる開発支援案件8件のFS調査。うち5件はブレヤ水力発電所事業化調査など極東の案件が採択された）でも明らかのように、極東の遅れた生活・産業インフラの整備に対して木目細かく協力できる国があるとすれば、それはやはりまずもって日本であろう。さらには、サハリン石油ガスをはじめとする極東・東シベリアのエネルギー資源の開発は、大きな流れとして21世紀の東アジアにおけるエネルギー需要への対応と日本におけるエネルギー供給先の多角化において重要である。

にもかかわらず、やはりロシアは広く、多彩な国である。また今後、プーチン新政権が誤った経済政策をとらず、ロシアが経済成長の軌道に乗るとすれば、その機関車役を果たすロシア国内の地域は必ずしも極東ではなく、むしろ欧州部となる見通しが強い。日露間の全般的なビジネス関係

の振興、特にロシアの投資環境におけるメリットとリスクの把握においては、極東ばかりを通してロシアを見ることがあれば結論が偏重しがちになり、投資機会を見過ごす可能性もあろう。ロシアへの投資拡大の可能性を模索するに

当たっては、国内の地域全体を視野に入れ、各企業の事業展開に有利な地方を選びすぐっていくことは妥当なことと思われる。

表1 ロシア諸地方の投資メリット・ランキング(1998～99年)

順位	消費市場	労働力	生産動向	インフラ整備
1	モスクワ市	モスクワ市	モスクワ市	モスクワ市
2	聖ペテルブルグ市	聖ペテルブルグ市	ハントウイ・マンシ自治管区	聖ペテルブルグ市
3	サマラ州	モスクワ州	スヴェルドロフスク州	カリーニングラード州
4	モスクワ州	ロストフ州	クラスノヤルスク地方	モスクワ州
5	ロストフ州	スヴェルドロフスク州	サマラ州	トウーラ州
6	クラスノダル地方	クラスノダル地方	タタルスタン共和国	クルスク州
7	スヴェルドロフスク州	サマラ州	モスクワ州	ベルゴロド州
8	タタルスタン共和国	ニジェゴロド州	バシコルトスタン共和国	北オセチヤ・アラニヤ共和国
9	バシコルトスタン共和国	クラスノヤルスク地方	聖ペテルブルグ市	リベツク州
10	ペルミ州	チェリャビンスク州	チェリャビンスク州	レニングラード州
順位	財政状況	技術革新	市場制度	天然資源
1	モスクワ市	モスクワ市	モスクワ市	サハ共和国
2	ハントウイ・マンシ自治管区	モスクワ州	聖ペテルブルグ市	クラスノヤルスク地方
3	モスクワ州	聖ペテルブルグ市	モスクワ州	ヤマロ・ネネツ自治管区
4	スヴェルドロフスク州	ニジェゴロド州	スヴェルドロフスク州	ペルミ州
5	ヤマロ・ネネツ自治管区	スヴェルドロフスク州	サマラ州	ケメロヴォ州
6	サマラ州	ノヴォシビルスク州	ロストフ州	イルクーツク州
7	聖ペテルブルグ市	タタルスタン共和国	ケメロヴォ州	ハントウイ・マンシ自治管区
8	クラスノヤルスク地方	レニングラード州	クラスノダル地方	スヴェルドロフスク州
9	ペルミ州	ロストフ州	クラスノヤルスク地方	ベルゴロド州
10	ニジェゴロド州	サマラ州	チェリャビンスク州	ハバロフスク地方

(出所)「エキスパート」誌(99年第39号)。

表2 ロシア諸地方の投資リスク・ランキング(1998～99年)

順位	法整備	政治リスク	経済変動	財務基盤
1	ノヴォゴロド州	モスクワ市	ネネツ自治管区	ネネツ自治管区
2	カバルジノ・バルカル共和国	タタルスタン共和国	サハ共和国	モスクワ市
3	カリーニングラード州	チュコト自治管区	ヴォログダ州	聖ペテルブルグ市
4	トヴェリ州	ヤマロ・ネネツ自治管区	チュコト自治管区	タイムィル自治管区
5	チタ州	トウフ共和国	ハントウイ・マンシ自治管区	カリーニングラード州
6	スタヴロポリ地方	ハントウイ・マンシ自治管区	ヤマロ・ネネツ自治管区	チュメニ州
7	クラスノダル地方	聖ペテルブルグ市	ベルゴロド州	ヴォログダ州
8	ヤロスラヴリ州	タイムィル自治管区	オレンブルグ州	オムスク州
9	マリ・エル共和国	モルドヴィヤ共和国	タタルスタン共和国	リャザン州
10	モスクワ州	スヴェルドロフスク州	アストラハン州	トムスク州
順位	社会不安	犯罪リスク	環境問題	
1	モスクワ市	ムルマンスク州	ウズベキスタン自治管区	
2	聖ペテルブルグ市	カバルジノ・バラカル共和国	イングシェチヤ共和国	
3	ベルゴロド州	ベンザ州	コミ・ペルミャク自治管区	
4	カレリヤ共和国	ヴォロネジ州	アルタイ共和国	
5	ヴォロネジ州	ベルゴロド州	マリ・エル共和国	
6	ニジェゴロド州	タイムィル自治管区	ユダヤ自治州	
7	ノヴォゴロド州	バシコルトスタン共和国	チュワシ共和国	
8	タンボフ州	モルドヴィヤ共和国	北オセチヤ・アラニヤ共和国	
9	リベツク州	ロストフ州	アギン・プリヤト自治管区	
10	モスクワ州	キーロフ州	ウラジミル州	

(注) 順位が上がるほどリスクが小さい。
(出所)「エキスパート」誌(99年第39号)。

Foreign Investment and the Regions in Russia

Iwao Ohashi [⊚]

Overseas Research Department , Japan External Trade Organization (JETRO)

1. Introduction

Mr. Vladimir Putin formally assumed office as the second president of the Russian Federation on May 7, 2000. With his inauguration Russia entered a new era, following the Gorbachev era (at that time it was the Soviet Union) and the Yeltsin era. It can be also be said that the development of foreign investments in Russia entered a new stage.

Of course, it is still very early to foresee how the environment for foreign investment will change, and what the actual performance of foreign investments in Russia under the Putin administration will be. However, it is certain that the feelings of stagnation of reform characteristic of the end of the Yeltsin era have finally given way with the arrival of a young and physically healthy president. Generally speaking, foreign enterprises with interest in investing in Russia seem to recognise that the Russian situation has passed one threshold.

When he was still the acting president and prime minister, Mr. Putin often showed his political intention to promote investment, domestic and foreign, into the real economy and to improve investment environments through the strengthening of legal disciplines in society. Although there are still a lot of uncertainties as to what concrete economic policies President Putin's new government may pursue, foreign enterprises feel there are more expectations than anxieties towards Mr. Putin's foreign investment policy.

This essay attempts to provide a general overview of foreign investment in Russia at the moment Russia's new president assumed office by paying primary attention to the regions in Russia

2. Importance of the Regional Factor in Foreign Investment in Russia

Russia is a very vast country, which has the world's largest territory (17,075,400 km² according to Russian official statistics, about 46 times as large as Japan). Occupying a large part in the Eurasian continent, Russia stretches for more than 10,000 km from West to East and includes 11 time zones.

Russia's regions have a wide variety of characteristics. For example, there are regions characterised by steep mountain ranges, similar to those in northern Caucasus, as well as regions in the extreme north plains covered with permanently frozen earth called permafrost. There are regions where the local culture have been affected by industrial development for centuries, while at the same time there are regions where modernisation only began in the last part of this century. In fact, Russia is a federal state consisting of 89 provinces or "subjects of the

federation", i.e. regions with strong local autonomy.

The Soviet Union was a solidly centralised state, however local governors have acquired strong administrative power in the newborn Russian Federation. In the past when a foreign enterprise wanted to do business in a region of the Soviet Union, be it a joint venture or the installation of equipment at a factory, its direct counterpart was almost always a foreign trade organisation or some other organisation located in Moscow. Neither regional governments nor city offices were the direct counterparts in negotiations with foreign enterprise. Nowadays the situation is quite different. If a foreign enterprise wants to do business in a region of Russia, its major counterpart is usually located in that region and not under the direct control of an organisation in Moscow. It is important to note that in Russia some sort of relationship with regional authorities is important.

It has been recognised that there are a number of differences among regions in terms of their political attitudes towards businesses by foreign enterprises in their territories. Some regions are eagerly pursuing policies for transition to a market economy and the attraction of foreign investment, while other regions are very cautious in opening the local economy to foreigners or are inclined to provide permission to private businesses on a case-by-case basis only.

In Russia, a country with vast territory and diverse regions, national statistics do not necessarily represent the real situation of the country. Take for example personal consumption. There are regions like the city and the region of Moscow, with a population of about 16million, that have by far the largest consumption market in Russia. There are also regions with extremely low population density, such as the Republic of Tuva and the Chukchi Autonomous District. If there is such a wide differentiation by region, how could we assume that the national mean of the personal consumption per capita, for example, would reflect the real situation of any part of the country? Therefore the observation of Russia on the regional level is key to understanding the Russian economy.

Immediately after his inauguration President Putin signed a presidential decree to establish seven "federal districts" in the territory of Russia, which are to come above its 89 provinces. In each district a presidential representative was assigned. Observers point out that such a move by the new president must be a part of his plan towards re-centralisation of Russia's federal system. Of course, one or two presidential decrees will not be enough to change the political and legal relationship between Moscow and its regions, and should be seen as only the

[⊚] Iwao Ohashi is on the staff of Japan External Trade Organisation (JETRO). However the views and opinions expressed in this essay are the author's personal and do not necessarily reflect the official position of the organisation

beginning of some possible changes in the state system.

3. Diverse Environment for Foreign Investment by Region

In the same way that the 89 regions show a variety of characteristics each region has a very distinct and diverse investment environment.

There are regions where there are some well-developed sectors of heavy industry, while other regions are characterised by a large consumption market with a large population. There are regions, located in the periphery of the national territory, where industrial infrastructures have not been well developed and remain in a poor state, while there are regions where the development of natural resources are relatively advanced.

The Russian magazine *Ekspert* ranks the investment environment of all the regions in Russia every autumn. True, there is some obscurity in the ranking, and it does not seem always plausible. However, it is still interesting material to overview the differentiation between investment environments by region in Russia.

The *Ekspert* evaluates merits and risks in investment in the 89 regions in Russia. When considering merits, the magazine ranks the regions in eight aspects: consumption, labour force, production trend, infrastructure, financial situation, R&D, market institutions, and natural resources. As for the risks, the regions are ranked according to seven aspects: legal, political, financial, economic, social, criminal and ecological. According to the ranking for 1998/99, the top 10 Russian regions which boasted the strongest investment merits were: Moscow City, St. Petersburg City, Moscow Region, Sverdlovsk, Samara, Krasnoyarsk, Khanty-Mansi Autonomous District, Perm, Nizhegorod, and Kemerovo. These are regions with either a developed industrial basis and large cities or with specific mineral resources.

The top 10 Russian regions which were recognised to have the least investment risk were: Moscow City, St. Petersburg City, Republic of Tatarstan, Belgorod, Kaliningrad, Moscow Region, Novgorod, Nizhegorod, Tver and Yaroslavl. Every one of which are located in the European part of Russia.

Meanwhile, in the same *Ekspert* ranking, the worst 10 regions with the least investment merits were: Nenets Autonomous District, Koryak Autonomous District, Agin-Buryat Autonomous District, Komi-Permyak Autonomous District, Ust-Oldyn Buryat Autonomous District, Republic of Altai, Chechen Republic, Republic of Kalmykiya and Republic of Tuva. These are industrially underdeveloped areas in the Far East, Siberia, North Caucasus and the South Russia.

The 10 regions with the highest investment risks were: Republic of Chechnya, Republic of Ingushetiya, Republic of Dagestan, Koryak Autonomous District, Chukchi Autonomous District, Bryansk, Karachai-Cherkes Republic, Evenki Autonomous District, Yamalo-Nenets Autonomous District, and Agin-Buryat Autonomous District. These regions either suffer serious ethnic conflicts or are located in the periphery of the Far East and the Far North.

According to the State Committee of Statistics of the

Russian Federation, the gross inflow of foreign direct investment into Russia in 1999 was US\$4,260 million. Among the regions, Sakhalin, where the large-scale oil and gas development projects are ongoing, enjoyed the largest gross inflow. It was US\$1,022.38 million and accounted for 24% of the total amount. Sakhalin was followed by Moscow City (US\$787.59 million), Krasnodar Krai (US\$495.55 million), Moscow Region (US\$390.02 million), St. Petersburg City (US\$272.01 million), and Leningrad Region (US\$236.17 million).

In the process of economic recovery after the financial crisis in 1998, the developments of foreign direct investment in Russia have begun to show some new features. The inflow of foreign direct investment in 1999 increased by 27% against the previous year, when the crisis resulted in a decrease of 14% to US\$3,261 million. At the same time, there was a change in the ratio of the amount of investment by region. Before the crisis, it was Moscow City that enjoyed the overwhelming share of the total inflow of foreign direct investment in Russia. In 1997, for example, it was 78%, while St. Petersburg (3%), Moscow Region (2%), and Samara Region (2%) followed far behind.

However, in 1999 Moscow City's share of the total inflow of foreign direct investment shrank to 18%, while it expanded in many other regions, such as Sakhalin Region, Moscow Region, Leningrad Region, St. Petersburg City, Kaluga Region, Novosibirsk Region, Tyumen Region, Komi Republic, and Volgograd Region. Thus, it seems that some degree of geographical de-concentration has taken place in the developments of foreign direct investment in Russia after the crisis.

4. Policies to Promote Foreign Investment by Regional Governments

Around 1995-96, when there was no clear policy for the promotion of foreign investment by the federal government under President Yeltsin, some regions began to work out active policies to attract foreign direct investment to their own territory.

For example when Mr. Boris Nemtsov, currently Deputy Chairman of the State Duma, was the Governor of Nizhegorod Region he actively appealed to the central and regional governments of Europe and the US as well as large multinational enterprises to invite foreign capital into his region. He also tried to attract foreign investment by setting up special tax-exempt zones in selected factories in transition from military to civilian production. The governments of Tatarstan Republic and Kaliningrad Region also actively pursued their own policies to promote foreign investment.

One such region, which has become known even in Japan as one of the promising regions for foreign investment, is Novgorod, located in the western part of Russia. Novgorod is a small region of 55,300 km² with 739,000 inhabitants, but it succeeded in being recognised as a favourable investment environment has been recognised not only in Russia but also in the West.

In Novgorod Region a British confectionery enterprise Cadbury constructed a new chocolate factory in 1995 and production started in 1996. A Danish

confectionery enterprise Dandy, also started operation at its chewing gum packaging factory in 1996 and the construction of a production factory was started in 1998. There have been a few plywood factories constructed with foreign investment, by a Finnish company for example, and a heat insulator factory constructed and operated by a German company. The gross inflow of foreign direct investment in Novgorod has increased consistently since 1995. It was US\$32.7 million in 1999.

Foreign investment is playing an important role in the regional economy of Novgorod. According to the regional government, 62% of the region's industrial production and 83% of the region's total export were made possible through foreign investment. Foreign investment is advancing into Novgorod in 2000 as well. A construction material factory, funded by a German company, and a tobacco-packaging factory, financed by Austrian investment, are currently under construction.

Generally, there seem to be two reasons that Novgorod has been successful in attracting foreign investment among the many regions of Russia. One reason is the comparably favourable conditions for business the region enjoys. Novgorod is very favourably located in the middle of the route between the two largest consumption markets of Russia: Moscow and St. Petersburg. There are well-developed transport systems, roads and railways, crossing the territory of Novgorod, to and from those two largest cities. Moreover, located near the Russian western border, Novgorod is a relatively short distance from the Baltic and Scandinavian countries as well as Poland and Germany. The region has few mineral resources, but the forest, recreational areas and sightseeing resources are rich.

The other reason is the consistent and stable attitude of the regional government to open the local economy to foreign capitals. Governor Mikhail Prusak (born in 1960), widely known in Russia as one of young reformers, has been enjoying the popular support by maintaining a stable political regime since he took office in 1991. In 1994 the region's legislature passed the law on preferential taxation on enterprises, by which an enterprise with foreign investment is entirely exempt from the regional corporate tax until its operation generates profits. In the law, "profit" is not to be defined by the existing Russian accounting standards but by a standard proposed by Arthur & Andersen. Thus, the possibility of the arbitrary recognition of profits and taxation by the local tax authority is avoided. As for the value-added tax, the regional government is to refund the regional revenue of VAT to an enterprise when it was newly registered. In addition to that, the regional government has dealt with improvement of the local land and real estate markets with assistance by the Swedish and US governments. It is possible for a foreign enterprise to obtain a lot of land with relatively clear ownership rights or to lease the land with priority purchase rights.

After all, the Ekspert ranks Novgorod as the best region of Russia in 1998/99 in terms of legal risks.

5. The Recent Developments of the Japanese Investment in Russia

According to the Russian official statistics, the

cumulative gross inflow of foreign direct investment from Japan at the end of 1999 was US\$152 million. It accounts for only 1% of the entire inflow of foreign direct investment in Russia and places Japan in 10th position, far below the US (36%), Cyprus (21%), Germany (8%), the UK (6%), and Holland (5%).

Actually, it should be taken into consideration that this statistical data concerning Japan somewhat underestimates the real level of Japanese presence in foreign investment in Russia. For example, the two large-scale oil and gas development projects off Sakhalin Island are not statistically recognised as Japanese investment, in spite of the large capital injection by a group of Japanese companies there. The other example is Japan Tobacco Industry (JT), which purchased the foreign operations of RJR Nabisco in 1999. JT has established JT International B.V. in Europe on the basis of RJ Reynolds International. But the two tobacco factories in Russia owned by RJ Reynolds (to be transformed to JT International) are still recognised as European investment and not Japanese.

When President Gorbachev opened the Soviet economy to foreign investment, the first Japanese joint ventures established were mainly located in the Far East and Siberia. These enterprises were engaged in timber or fishery processing and then exporting these products to Japan. This trend continued in the 1990s, and at the end of 1997 the number of registered enterprises with Japanese investment was 348, and among them 232 (67%) were located in the Far East. Only 82 were registered in Moscow City where there were the bulk of enterprises with foreign investment by other countries. Within the Far East, 100 were in Sakhalin, 52 were in Khabarovsk, 51 in Primorye, and 21 in Kamchatka. In Sakhalin Japan accounted for 35% of the total number of registered enterprises with foreign investment, the largest share among all countries.

However, in recent years Japanese investment in the Far East has been in decline. There seem to be at least three factors for this trend.

First, there was a small boom among Japanese companies in the second half of 1980s to create joint ventures, typically in fishery processing, in the Russian Far East, but many of them didn't survive.

Second, the preferential regime for export-oriented international joint ventures, effective in the Gorbachev era and the early Yeltsin era, have been gradually abolished. Thus, a lot of Japanese joint ventures lost profitability.

Third, there have been frequent occurrences of disputes between Japanese investors and their local partners or the regional authorities in the Far East, like the cases of Kiyama-Avia and Sakhalin Tairiku. It has brought about a sharp deterioration of the reputation by Japanese enterprises of the Russian Far East as an attractive place for business.

There still seems to be a weak but a new tendency of Japanese investment in Russia, more in the European part, in recent years. Bridgestone has established a sales company, Michinoku Bank has established a local bank, and Ajinomoto established a biotech R&D joint venture all of which are located in Moscow. NEC has started assembly of digital exchanges, and Hitachi has assembled

semiconductors, both in St. Petersburg. AGC purchased a factory producing glass for automobiles in Nizhegorod through its European subsidiary. Komatsu established a joint venture in Ivanovo to supply parts for hydraulic excavators.

6. Conclusion

It shouldn't be said that economic relations with other promising regions, those outside the Far East, are more important to Japanese investors. On the contrary there are a number of reasons why the Far East holds a particular importance to Japanese investment in Russia.

First, the distance between Japan and the Russian Far East, only a one-and-half hour flight from Niigata to Vladivostok is undeniably favourable to Japanese businesses. There are also various direct and regular sea lines between Japan and the Russian Eastern coast.

Second, the largest consumer of the two most important export products of the Russian Far East timber and fishery is Japan. It will be only mutually beneficial if Japan co-operates in the development of the wood and fishery processing industries of the Russian Far East.

Third, if there is a foreign country that is both capable and prepared to co-operate in the development of infrastructure in the Russian Far East by providing capital,

technology and experience, it is Japan. In 1999, assigned by the Ministry of International Trade and Industry, JETRO organised a series of feasibility studies on concrete projects for the development of infrastructure in Russia. Among the eight selected projects five were in the Far East, for example the FS on the Bureya hydroelectric power station.

Fourth, the development of oil and gas in the Russian Far East and Eastern Siberia, including Sakhalin, are vital for Japan considering the increasing demand for energy in East Asia as well as for the diversification of energy supply sources for Japan in 21st century.

In spite of all these, Russia is still a very large and diverse country. From a purely business point of view, i.e. understanding merits and risks in the investment environment in Russia, Japanese potential investors may overlook opportunities if they see Russia only through the Russian Far East. Some businesses may have merits in the Far East, but others may prosper in the European regions or the Urals. Thus, it will be a reasonable way to seek possibilities to increase investment to Russia if potential Japanese investors select a more advantageous place for individual businesses, taking all regions into consideration.

綏芬河市の発展の歴史と今後の展望

中国黒龍江省綏芬河市人民政府市長 董 作民

1. 綏芬河市の発展の歴史

綏芬河市は黒龍江省東南部に位置する面積460km²の都市である。常住人口は約5万人に過ぎないが、年間5万人以上の流動人口がある。温帯モンスーン型大陸性気候に属し、年間降水量は582mm、全体の60%が森林に覆われ、野生動植物などの資源が豊富な地域である。市の東部はロシア極東で最も発展している沿海地方に隣接し、26kmの国境線を有する。当市は省レベルでの計画単列市¹であり、1988年には黒龍江省政府から貿易国境振興モデル地区に、また1992年には國務院から国家初の辺境開放都市に認可された。さらに1999年6月に中・ロ両国政府が覚書を交換し、同年9月から中・ロ(綏芬河・ボグラニーチヌイ)自由貿易区(中国側)がスタートしている。

綏芬河市は国際通商口岸²として約百年の歴史を持っている。1903年に中東鉄道³が開通したことによって、同市はウラジオストク市、ハルビン市とともに発展してきた。その後1920～30年代には、アメリカ、イギリス、ロシア、日本、韓国など18の国と地域のビジネスマンがこの地に集まり、当時は“国際商業都市”と呼ばれていた。

1987年10月に中国が旧ソ連と国境貿易を再開すると、綏芬河市は有利な地理条件と対外貿易の歴史を活かして、“国境貿易の振興、貿易による事業の振興、それによる人民と市の発展”というスローガンのもとで対外開放と国内振興を目指してきた。そして、都市の重要インフラとして口岸施設を改善することにより、省レベルの国境貿易振興モデル地区、国家レベル辺境開放都市、中・ロ(綏芬河・ボグラニーチヌイ)自由貿易区⁴の設置という三段階の躍進を遂げてきた。こうした発展の結果、現状を概観すると以下のようにまとめられる。

(1) 総合経済力の成長

1999年のGDPは前年比13.2%増の79,801万元となり、財政収入は同3%増の11,858万元であった。このように市の総合経済力は順調に高まっている。

(2) 対外貿易と観光業の発展

貿易額は、1994～98年の間では17.7億ドルに達している。貿易の拡大により、特に国境貿易額では1996年以降4年連続で黒龍江省の半分以上を占めている。1988～98年の経済技術協力は契約ベースで441件に上り、その貿易額の累計は18,883万ドル、中国国民の海外(ロシア)での労働による労働力輸出は12,955人となっている。また、同期間の口岸貨物通過量は1,038万トンに達し、省全体の約70%を占め、旅客通過量は386万人で、省全体の約60%を占めている。

綏芬河市の国境貿易は1999年も持続的高成長を示している。輸出入額は前年比14%増の72,821万ドル(税関統計)を実現し、省全体の33%を占めた。国境貿易は省の83%を占め、全国においても23%を占める規模である。口岸貨物通過量は216万トン(前年比29.5%増)であり、1987年の2.9倍、1994年の2.43倍に拡大している。また出入国者数は58万人(前年比24.7%増)に上った。

観光面をみると、1990年から1998年にかけて、旅行者の出入国数の累計は80.6万人で、観光業による外貨収入は6,040万ドルであった。1999年はさらに拡大し、1年間の旅行者出入国数は20.3万人、観光による外貨収入は2,799万ドルに達している。

(3) 都市インフラ設備の整備

辺境開放政策の実施以来、綏芬河市は10億元余の資金を投入して、口岸インフラ設備と公共施設を重点とする都市建設を進めてきた。1999年には、金家溝ダム及び第二浄水場が完成し稼働を開始している。また、鉄道国境貿易オフィスと駅及び道路の改修、10本の道路拡張整備、能力5,000トンの液体ガスステーションの新設を行った。インフラ整備とともに、オフィス面積は64万m²増加し、一日当たりの供水能力は30,000トンに増強され、電話台数も2万台に達している。現在、綏芬河市にホテルは58軒あり、1万人以上が宿泊可能となっている。また、都市緑化率は15.1%、森林も含めた緑化率は25.8%(一人当たり10.02m²)

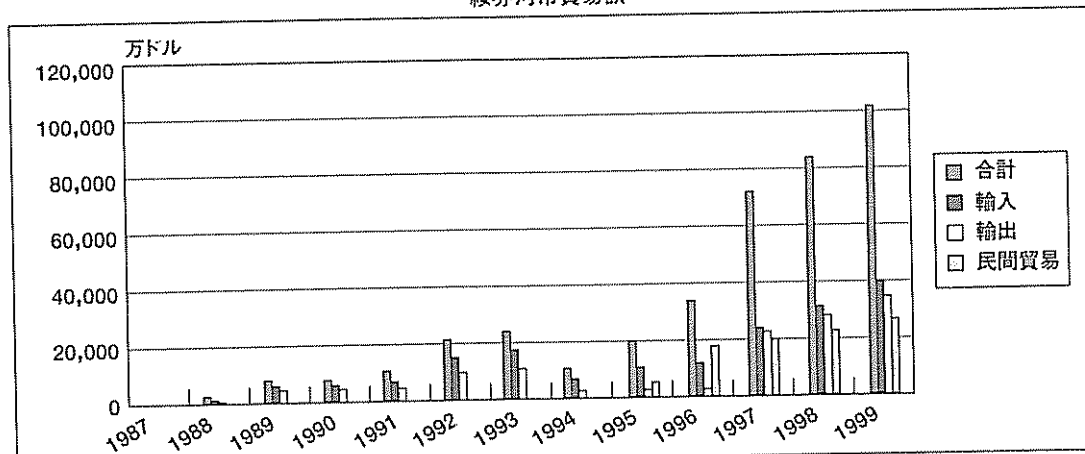
¹ 綏芬河市は牡丹江市に隸属する下級の行政区画であり、一般的に予算や優遇政策は黒龍江省政府から牡丹江市を通じて与えられる。しかし省レベルの計画単列市であることで、管理運営面では牡丹江市と同等の権限を与えられ、省から直接、予算や優遇政策を受けている。

² 税関機能を持つ特別な取り扱い施設。輸出入貨物の検査、検閲取り締まり、税金の徴収及び出入国管理等の通関業務が行われている。

³ 中国東北鉄道。綏芬河～ハルビン～満洲里を繋ぐ鉄道で旧ソ連によって建設された。

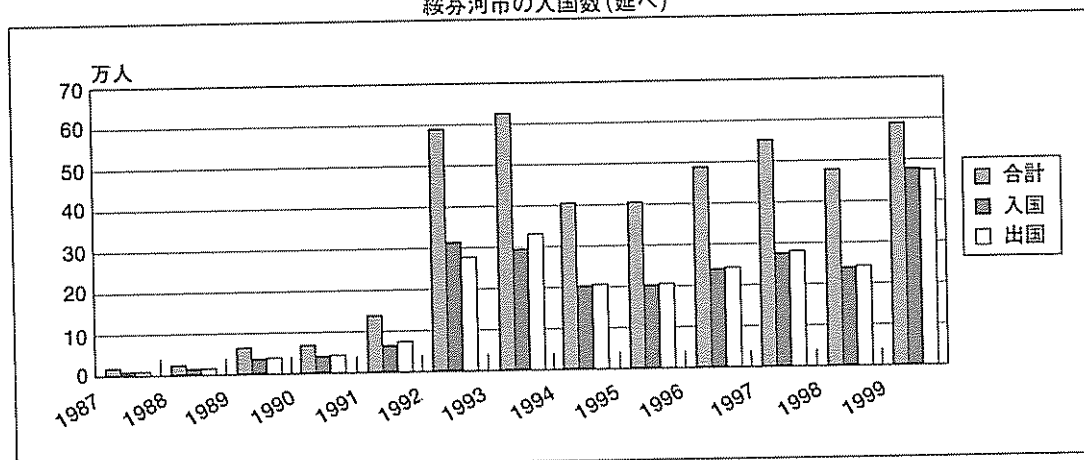
⁴ 1999年9月にオープンした国境自由貿易区。ロシア人は、有効旅行証明書があればノービザで自由貿易区の入出が可能。またロシア免許により中国の交通規則に従った区内での自動車運転と車による区への出入りが可能である。区内への持ちこみ品は、3000元以内であれば、輸入関税と輸入調節税が免除される。

綏芬河市貿易額



(出所) 綏芬河市政府資料

綏芬河市の入国数(延べ)



(出所) 綏芬河市政府資料

に達している。さらに、ロシアの沿海地方との協力により、両国国境地域間の国際郵便を実現するなど各方面で実績が上がっている。

(4) 対外開放の著しい成果

対外開放水準の向上と世界経済への参入を目指して、1999年9月24日、中・ロの綏芬河・ボグラニーチスイ自由貿易区の中国側が正式に稼動を始めた。この自由貿易区の面積は6.5km²である。稼動以来、ロシア人の流入は増加を続け、民間貿易額は前年比10%増に拡大している。加えて、ロシア人の区内での開業が続くなど、同貿易区は良好に発展している。

2. 綏芬河市発展の展望

(1) 有利な発展条件

綏芬河市が今後さらに発展するために有利な要因としては次のようなことが挙げられる。

1) 21世紀には経済がグローバル化し、新たな産業構造の調整と世界市場の形成が加速し、資本と資源及び科学

技術の国際的な流動と拡散が促進されるであろう。これは綏芬河市にとって新たな地域間交流への参加の場と機会が提供されることになる。

2) 北東アジア各国の連携が強化され、特に中・ロ間の国境地域での協力の進展が期待される。21世紀には中・ロ両国指導者が戦略的パートナーシップをより強め、両国民の友好関係がさらに深まる。

3) 北東アジア諸国、特に中・ロ間では資源・産業・市場の相互補完性が長期的に存在する。そのため、企業間の商品貿易による提携・協力が進展し、生産、流通、金融、サービス業などの発展が見込まれる。

4) 開放戦略の進行とインフラ設備やサービス機能の改善により、綏芬河市は黒龍江省の日本海への最大の出口として、中国とロシアを結び、北東アジア各国につながるネットワークの要衝となる。これが国内の各産業に対して波及効果を生み得る。

5) 目前に迎った中国のWTO加入により、綏芬河市の対外貿易市場が広がり、金融・保険・輸送業にさらなるビジネスチャンスがもたらされる。同時に、衣料品、紡

績品、家電製品などの比較的国際競争力を持つ商品の制限が徐々に緩和されることでそれら産業の発展のチャンスが広がる。関税及び非関税障壁の低下は輸出入に有利に働き、付加価値の高い加工業の発展が促進されることとなる。

- 6) 自由貿易区での成功は新たな中・口間経済協力を生み、綏芬河市の対外開放を拡大し、新しい政策手段をもたらすことになる。

(2) 発展における優位性

上述の一般的な条件に加え、綏芬河市は黒龍江省の他の口岸貿易都市と比べ、さらに3つの顕著な優位性を持つ。

1) 地理的優位性

綏芬河市は北東アジア経済圏の中心地帯にあり、黒龍江省にとっては日本海へ抜ける最大の陸路貿易口岸となっている。また、中国東北地区全体にとっても環日本海圏との経済交流における重要な窓口となっている。

ロシアとは1本の鉄道と2本の道路で結ばれており、その距離はボグラニチヌイまでは16km、ロシア極東最大の港湾都市ウラジオストクまでは210km、自由経済区のナホトカまでは270kmと近い。またロシアのウラジオストク、ナホトカ、ポストーチヌイなどの港を経由して、日本・韓国・北朝鮮及び東南アジア各国とも結ばれている。ハルビンから綏芬河、ウラジオストク（またはナホトカ）を経由して日本海沿岸各国及び東南アジア諸国へ至るルートは1996年から運行が開始され、輸送貨物量は100万トン余に上っている。

黒龍江省は、チチハル～大慶～ハルビン～牡丹江～綏芬河の国道301号沿線を開放地帯及び加工地帯とする「東進戦略」を計画中である。この戦略では、綏芬河市は東の窓口として位置付けられ、また中国からロシアをはじめとす

る他の国や地域への架け橋として機能することになる。こうした点からも当市はさらなる発展への潜在力を持っているといえる。

2) 口岸の優位性

綏芬河市は中国でも比較的早い時期から国際輸送路としての鉄道と道路が開通している。その年間取扱能力は貨物600万トン（うち鉄道500万トン、道路100万トン）、旅客数は150万人（うち鉄道100万人、道路50万人）である。鉄道は24時間、道路は12時間の通関が可能となっている。さらに中・口関係部門は道路通関時間の延長についての協議を既に終えており、まもなく24時間通関が可能となる予定である。綏芬河は中国の辺境口岸の中で重要な位置を占め、黒龍江省では最も重要な口岸となっている。ハード、ソフトの両面において改善に向けた取り組みがなされており、現在は大型口岸から超大型口岸への移行期にあるといえる。

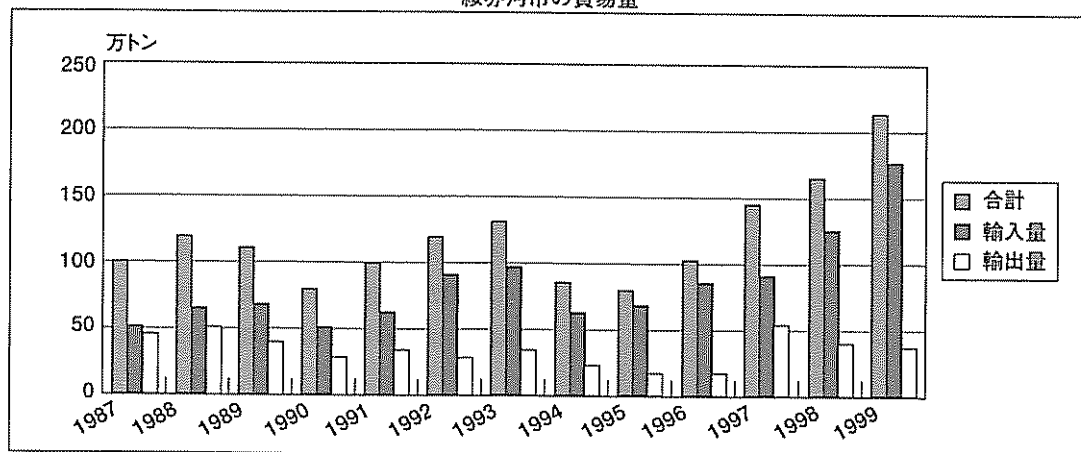
3) 市場の優位性

綏芬河市では200カ所余の大小型マーケットが建設されている。30ヶ所以上の大型マーケットのうち、青雲、環宇、マンハッタンなどは国内外で知名度が高く、ブランドマーケットとなっている。また、市場の専門化も進んでおり、衣類、靴・帽子、青果野菜、肉加工、装飾材料の4大対外販売市場のシステムが形成されている。これに加えて、現在、ロシア商品市場、貯木卸加工市場、家電輸出卸市場、食品卸市場が形成途中である。こうした市場の形成に合わせて通信・交通及びサービス施設が整備されることにより綏芬河市の市場優位性はさらに高まるであろう。

(3) 総合目標

綏芬河市は、北米と欧州の国境での経済発展のモデルを参考にし、また世界における経済の地域化の動向に従って、

綏芬河市の貿易量



(出所) 綏芬河市政府資料

国際慣例に則した多国間自由貿易地区の形成を将来の経済発展目標としている。

(4) 実施の要点

上述の総合目標を達成するため、以下のような戦略を実施していく方針である。

1) 開放拡大戦略の実施

第一はさらなる開放に向け努力することである。そのためには、中・ロ両国政府が自由貿易区の発展に関する外交協議を徹底して行い、ロシアの人や車両、商品の出入国手続きを簡素化することで、人と貨物の通関を容易にする必要がある。これによって、人・物・資金・情報の流れを拡大し、自由貿易区の健全な発展が促進されるのである。

第二に、開放のレベルを上げることである。優遇政策を活用し、経営環境を改善することにより、経営領域を拡大していくことが重要である。これにより、ロシア人による区内での商業貿易型、加工型、サービス型企业への投資の吸収を目指している。加えて、ロシア商品を取り扱う市場の建設に力を入れることで、ロシア人ビジネスマンの投資ブームを引き起こし、それを綏芬河市の新たな開発開放ブームへと繋げていく。

第三は、開放速度を速めることである。このためには、区内の観光施設を整備して、サービス能力を強化し、その水準を向上させる必要がある。“速度が効果であり利益である”という意識を堅持し、積極的に国外との連携を強化していく方針である。そして、中国側自由貿易区を確立すると同時に、ロシア側での自由貿易区の建設を促し、対外開放を戦略的に進めていく。

2) 大ルート戦略の実施

ハルビン～綏芬河～ウラジオストクから日本海沿岸諸国及び東南アジアまでのゴールドルートは、中国、ロシア、日本、韓国、米国、香港などの国と地域によって一部は既に利用されている。経済利益と社会効果を上げ、多くの企業家に注目されているルートである。この大ルート戦略の実施にあたって、まず口岸インフラ設備の整備を強化する必要がある。口岸は綏芬河市の世界への橋梁であり、また地域間貿易の中心となるために重要な設備である。

年間400万トン以上の貨物を取り扱っていくことを目指して、来世紀初めに鉄道貨物のインフラ整備、鉄道口岸検査ホールの改造、貨物積替え場と倉庫区の拡大を行う。さらに、道路口岸の取扱い能力を拡大し、中・ロの旅客及び貨物の輸送潜在力を高めていく。こうした整備によって海

陸一貫輸送市場を開拓し、積極的に国内外の大口商品向けにサービスを提供することで輸送量を増加させていく方針である。

また、ロシア、日本、韓国、米国及び東南アジア諸国と積極的に協力し、国内外の企業を誘致して、その波及効果を高めていくことを目指している。サービス意識の向上、料金の引き下げ、事務手続きの簡素化、業務効率のアップにより、多くの投資家を呼び寄せ、開発と建設を促進し、同ルートの利用率を高めその経済効果を上げていく方針である。こうした取り組みにより、上記の大ルートの機能を十分に発揮できるものと確信している。

3) 大型市場戦略の実施

現有の専門市場を強化すると同時に大型卸市場、建築装飾材料市場、工業製品販売市場、家電輸出卸市場を新たに建設する予定である。またロシア商品市場と木材取引市場の整備を行い、市場での取扱い分野を拡大し、市場吸引力を増強する必要がある。さらに青雲市場を中心に、ブランド市場グループを構築し、市場の品位とレベルを引き上げることによって、市場化率を高めていく。商品市場の国際化というトレンドに合わせて、条件を満たしている企業は、ロシア・日本・韓国などの企業家と合作あるいは株式経営を通じて、市場領域を拡大展開していく方針である。

4) 加工戦略の実施

現有の優位性を守り、特色を活かすことを原則に、国内外の資源（中国の労働力とロシアの原材料）と国内、国外の二つの市場を活用し、さらに付加価値の高い輸出型加工業を発展させることを目指している。特に、木材加工、くず鉄製錬、軽工業と日用品加工、食品加工といった外向型企業を中心に育成し、加工業を綏芬河市の成長産業とする。また、科学技術を先導させる方針を堅持し、工業経済を優れたものにする。ハイテク型・環境保護型工業、なかでも科学技術水準と効率の高い加工業を中心に発展させるべきと考える。社会経済資本の集中と新たな経済成長分野を作ることで、産業の高度化と構造調整を促進していく。

我々は優遇政策と質の高いサービスにより投資環境を改善し、日本企業の綏芬河市への進出と大ルート戦略における開発及び自由貿易区建設の参加を促進し、日中の協力により、さらなる美しい未来を作ることが可能と考える。

(中国語原文をERINAで翻訳)

黒龍江省国境紀行

ハルビン～綏芬河～グロデコボ～ウラジオストク

ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子

2000年3月11日（土）：快晴

北京から黒龍江省のハルビン、綏芬河、更に国境を越えてロシア沿海地方のグロデコボ、ウラジオストクの旅へ向けて出発した。この訪問の主な目的は、①中ロ国境経済交流の盛んな綏芬河～グロデコボ国境地帯を視察し、図們江開発の参考とすること；②特に1999年9月にオープンされた綏芬河中ロ自由貿易区の進展；③トランジット貨物ルートとしての綏芬河～ロシア沿海地方港湾を経由する回廊の動向の調査である。

会議に明け暮れた北京滞在中にうっかりリコンファームをし忘れたばかりに、満席となった北京発ハルビン行き航空便のウェイトिंगリストに回され、辛うじて最後の1席に乗り込むこととなった。昨年11月にオープンしたばかりの真新しい北京空港新ターミナルだが、ハルビン便のゲートは以前と同じくバス発車だった。直ぐ隣のゲートからはほぼ同時刻に上海便が同じくバス発車となっており、二つの人の列がそれぞれ並んだ2台のバスに吸い込まれて行く。うっかりしていると間違ったバスに乗りかねない状況だ。ハルビン行き機が待っていたのは、遙か空港の端にある格納庫の前だった。超満員の機内の最後列に座って約1時間半、快晴のハルビンに到着した。

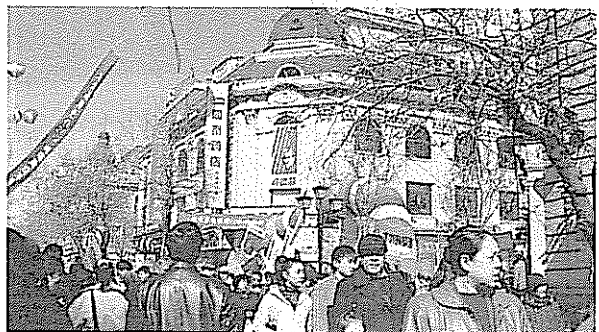
定刻に到着したものの、運ばれてきた手荷物の中に私のスーツケースが見当たらない。一緒にチェックインした同行のI氏の鞆はちゃんと運ばれてきたのだが。手荷物問い合わせ事務所へ行くと、もう一人中国人客が同様の問い合わせに訪れていた。担当の女性係官は、手順に沿って紛失した鞆の形状や色、今夜の宿泊先などを書類に記入していく。言葉の不自由な外国人に対して確認を忘れず、態度も誠実で好感が持てた。空路での手荷物未着を私は何度も経験したことがある。航空機乗り継ぎ旅行が一般化しているアメリカなどではよくあることで、私の経験では、書類を提出しておくとも幸運にも翌朝にはホテルや自宅に鞆は届けられた。しかし中国では初めての経験であり一抹の不安がよぎった。

ハルビン空港は市の西方48kmにあり、辺り一面地平線

に囲まれた平坦な大地を見ると多少の不安は忘れ大らかな気分になるものだ。途中、丸々と肥ったブタを満載したトラックや荷馬車に眼を奪われる。予定より遅れて市内のホテルに着くと、心配して待っていた中国人スタッフのJさんが早速空港との連絡・交渉をしてくれた。鞆は北京空港では見当たらないとのことだ。夕食の前に近くの百貨店へ出向き、取りあえず必要な下着やパジャマを買い込む。やがて夕食を終えてホテルに戻ると鞆が見つかったとのメモが残されており、夜11時ごろスーツケースはホテルに届けられた。私の鞆は間違って上海まで運ばれ、そこから北京経由最終便で送られてきたのだそうだ。上海へ運んだのは北京空港で直ぐ隣から飛び立った便に違いない。オープンしてまだ日が浅い新空港によくある混乱か。わざわざ二人の係員がホテルまで持ってきてくれたとのこと。丁寧な対応に職業モラルの高さを感じた。

3月12日（日）：快晴

朝夕の気温は氷点下10度まで下がるが日中は日差しのおかげ比較的暖かい。8朝ほど凍った状態の松花江には、氷祭りの残骸が所々に残っており、河岸では強い風を利用して蝶やトンボの形をした凧が盛んに揚げられている。日曜日とあって中央大街は歩行者天国で賑わっていた。（写真-1）一千万都市の迫力か。至る所に露天が並び、串焼き、ソーセージ、パン、菓子、電化製品などが売られており、傍らではリヤカーを引いた行商人が干し葡萄や木の実を売っている。広小路はバス、トラック、乗用車、馬車、それにリヤカーが混在し、更に信号や交通整理の警官が少ないことも手伝って、至る所で渋滞を起こしている。ハルビン位の大都市ならば北京や上海のように地下鉄建設を考えてもいいのではないか。

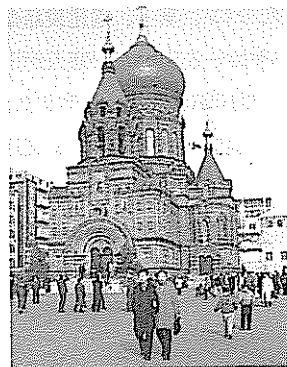


(写真-1)

中央大街

ハルビンの街も他の中国と同じく新旧の建物が混在する。市内の目抜き通りには、どこかで見たことのあるようなツインタワービルや、幾分ロシア風の超高層ビルが建設中であった。一方、裏通りの古くからある労働者アパートは老朽化し薄汚く映る。

ハルビンに独特の建築物は今世紀初めに建てられたロシア式建築である。中でも中央大街の両側に並ぶロシア式建築は歴史的遺産として魅力的である。中には老朽化して惨めな姿を呈しているものもあるが、文化財として保護されることを願う。更に中央大街は新築ビルも外見をロシア風に統一したらどうだろうか。日本の倉敷で整備されている美観地区や、ベルギーのブルージュのように街としての統一美が演出されれば、観光資源として売り出すこともできよう。中でもひととき人目を引くのは、ギリシャ正教の教会として建立された聖索菲亞（聖ソフィア）教堂である。（写真-2）1907年、帝政ロシア兵士の従軍用教会として創建された教会は、金色に緑取られた翡翠色の葱坊主と渋い色合いの煉瓦がマッチした美しい建築物で、現在は、「哈爾濱建築芸術館」として一般に開放されている。資料によると、ハルビンにはこのようなロシア聖堂が昔から多数あって、残念なことに一部は文化大革命期に破壊されたが、現在もいくつかは残っているという。今後も文化財として保存されることを期待したい。新潟-ハルビン航空路が開設されて以来、日本人観光客の誘致が唱えられているが、これらの歴史的ロシア風建築物は日本人向け観光資源として有望なのではないか。少なくとも神戸の異人館等よりも異国情緒豊かであるし、新潟のロシア村と違って本物である。



(写真-2) 聖索菲亞教会

3月13日（月）：快晴

黒龍江省政府の関係部局で今回の訪問の目的である、黒龍江省とロシアの国境貿易や綏芬河回廊についてヒアリン

グした。話を要約すると、黒龍江省とロシアとの国境貿易は歴史的に活発で、近年は口岸（通関所）の数も増えてきたが、その中でも綏芬河が圧倒的なシェア（75%）を占めており、綏芬河税関の取扱量は年々増大している¹。対口貿易の中ではロシアからの輸入が多く、中でも木材が大きな割合を占め、続いて化学肥料、紙パルプ、屑鉄などが輸入されている。輸出品としては消費財、衣類、米、果物等があり、消費財については担ぎ屋さんの役割が大きく、正確な数字の把握が難しいとのことであった。また、黒龍江省としては対ロシア経済交流に積極的姿勢を取っており、そのための交通インフラ整備を始め、昨年10月、綏芬河市全域が自由貿易区の指定を受け、ロシア人に対してノービザでの受け入れを許可するなどのソフトインフラ整備にも前向きである。一方、ロシア側に自由貿易区は無く、現在地方政府が中央に設置を申請しているところだそうだ。

中口貿易は盛んであるが、綏芬河回廊を利用したトランジット輸送はまだ少ない。トランジット輸送の発展のためには、複合物流基地の建設と国際複合一貫輸送を請け負うフォワーダーが必要であるようだ。

興味深いのは中国人労働者の対口出稼ぎが毎年数千人単位で行われているということであった²。これは企業単位で契約して行われており、6ヶ月から1年程度、中国人労働者がロシアに出向き、建設や農業に従事するというもので、人口・労働力不足に悩むロシア極東との補完的關係に基づく。中国側はこの出稼ぎを奨励しているが、ロシア側が制限しているとの話だった。

鉄路局では最近の鉄道輸送状況などについて聞いた。驚いたのは今月末で管内の鉄道からSL（蒸気機関車）の姿が消えてしまうということであった。石炭の使用による環境への悪影響を配慮したものだそうで、全くその通りなのだが、日本のSLファンにとってはちょっとショックかもしれない。数年前、東北を鉄道旅行した時にはずいぶんとSLを見かけ、懐かしく思ったものだ。同時に中国の環境問題に対する真剣な取り組みを改めて認識することとなった。

ヒアリングの一環として省の代表的運輸会社に案内された。黒龍江龍運集團というその会社は、省内の長距離バスとトラック輸送を一手に引き受けている。私たちが案内されたのは百台以上の大型バス³が駐車・整備されている基

¹ 1999年の綏芬河税関通過実績は216万ト、内輸出が56万ト、輸入が160万トで前年比30%増。

² 労働力輸出は98年が4,500人、99年が3,700人であった。

³ 使用されていたのはボルボ社との合併による国産大型バス。

地で、カラフルな龍のイラストが胴体に描かれた豪華バスがスタンバイしていた。遠くは瀋陽、長春、省内では、チチハル、牡丹江、綏芬河、ジャムス方面へ頻りにバスが出ており、バスガイドさんも付く。社長さんは事業に積極的で、道路さえ整備されれば満洲里辺りまで走らせたいとのことであった。これら長距離バスの競争相手は鉄道だが、最近ではバスの方が伸びているとのこと。民営対国営では民営に分があるのだろう。

夕食後ハルビン駅へ。21時発の綏芬河行き夜行列車に乗るためだ。ハルビンから綏芬河まではバスで5.5時間、鉄道では10時間だが、時間の有効利用のために敢えて夜行列車を選んだ。駅の待合室は中国の急速な発展から取り残されたような古色蒼然とした空間である。壁に張られた時刻表は日本のとは違って、上りと下り、到着便と出発便が混ざり合ったものだ。行き先を追っていくと、モスクワ、ウラジオストク、ウランバートルと漢字で書かれ、南方では上海行きというのものもある。私たちが待合室に着いてしばらくするとアナウンスがあって、大勢の客がホームへと消えた。北京行き夜行の出発とか。

やがて列車に乗り込み、4人用2段ベッドのコンパートメントに一行3人は落ち着いた。夜行列車といってもほとんど各駅停車に近い鈍行列車で、コンパートメントの設備も質素でサービスもほとんど無く、車掌の愛想もそっけない。掛け毛布は厚いが古くて質素だし、飲み水や熱湯のサービスもない。うっかり飲料水を買ってこなかったのが、鞆の中からバナナを取り出して夜食とし、眠りに就く。

ちなみに私が近年利用した寝台列車で一番豪華だったのは、モスクワ-サンクトペテルブルグ間の「紅い矢号」である。先ず車両が立派で、サービスとして朝食弁当と飲料水が配られる。朝になると愛想のよい女性車掌がコーヒー、茶用の熱湯を注いで回る。シベリア鉄道の寝台列車は概ね快適で、飲み物やスナックなどの車内販売も充実しており食堂車もある。興味深かったのは北朝鮮の寝台車で、車両は非常に古く、何時目的地に到着するのか思われるスピードで走行するのだが、女性車掌が親切で、朝は熱湯のサービスがあった。中国の寝台車にも地域によっては豪華なものもある。

3月14日（火）：快晴

明け方、列車の中まで冷え込むので日本から持ってきたホッカイロを取り出す。朝の車窓に映ったのは、雪が所々に残る山野と時折現れる農家で、その後ろには山が見える。

やがて列車は綏陽という駅に停車し、かなりの客が降りた。しばらくすると右手に綏芬河ビール工場が見え、列車は定刻通り7時に終着駅に到着した。

寒い。駅には綏芬河市外事弁公室日本担当のCさんが出迎えてくれた。日本語の上手なCさんは今年の1月に綏芬河市長と共に新潟会議に出席された。気温は-15度位とのこと。ひとまずホテルに案内され、旅装を解きシャワーを浴びる。お茶用に運ばれてきたポットの湯で持参したインスタントコーヒーを作って飲みシャンとする。ホテルのレストランでは歓迎の朝食宴が用意されていた。私たちが滞在中付きっきりで案内してくれた綏芬河市外弁のCさんとOさん、そしてホテルのG社長や運送会社社長のL氏などお揃いで豪華な朝食会だ。G社長はこの街で2つのホテルを経営しているほか輸送会社もやっているというから綏芬河の地方財閥らしい。Lさんは今年の新潟会議参加組である。

朝食後は市庁舎へ案内された。丘の上に建てられた立派な市庁舎からは街が一望できる。(写真-3) 先ず、副市長さんから対口貿易や自由貿易区の説明を受ける。興味深かったのは綏芬河市の歴史的背景である。綏芬河は対口貿易に長い歴史を持っており、1920年代には約20万人の人口を擁し、日本の総領事館があったという。その後、戦争や中口関係の悪化に伴い、改革開放前の1978年には1万人以下にまで減ったという。しかし、87年の中口関係改善、92年の辺境開放都市指定以後は発展を取り戻し、現在は人口も10万人に達するが、そのうち5万人は流動人口である。対口貿易、担ぎ屋さんによる経済交流ともに活発に行われているとのことである。ロシア人担ぎさんさんの入国は、99年は延べ18万人に達し、今年は20万人以上になると予測されている。



(写真-3)

市庁舎から市内を望む

年々活発になる対口経済交流をサポートする形で、口岸設備の充実、自由市場の創設、さらにノービザ受け入れ⁴などが行われてきたわけだ。1999年9月に綏芬河市のほぼ全地域を自由貿易区として指定して以来、貿易は急速に増大しているという。現在では、税関の業務時間は、鉄道は24時間/週7日対応、道路の場合も今年3月1日より12時間/週6日対応となっている。ロシア人担ぎ屋さんのための宿泊施設は市内の十数軒のホテルに約2000床あり、決済に使われる3通貨（RMB、ルーブル、ドル）の両替はホテルでも可能である。

興味深かったのはトランジット貿易の実績である。量的にはまだ少ないが、1997年以来、黒龍江省から綏芬河ーポストーチヌイ経由で韓国へ石炭が輸出されている。また新潟県の加茂市の特産品である桐グサの原料となる木材を、長春から綏芬河経由で輸出したとの話であった。それが縁で綏芬河市と加茂市の間で友好関係を構築する動きがあるという。尚、トランジット貿易の問題点としては、ロシアの鉄道料金がいため、価格競争力に不安があるようだ。

話し込んでいるうちに、10時にロシア行き列車への乗り込みが始るので見に行かないかと誘われて、再び駅へと向かった。駅の税関は荷物が詰まったナイロン製の大きな袋を引きずっているロシア人担ぎ屋で一杯だった。担ぎ屋さんの国籍は90%がロシア人、10%が中国人という。そのロシア人のうち約80%は女性である。しかも毛皮のコートを着、奇麗に化粧した、比較的若い美女が多いのには驚かされる。その女性たちが50kgの荷物の詰まった袋を担ぎ、引きずって駅の階段を上下し、さらに床の高い列車に積み込むのは大変な肉体労働である。常識的に考えれば、道路も自動車もいくらでもあるのだからまとめて運べばいいのに、何故このような肉体労働をするのか不思議である。地元の話では、自動車でも運ぶと関税や輸送料が課されるが、担ぎ屋さんの場合は手荷物として扱われるため免税扱いになる上、鉄道乗車料金が安いので採算が取れるのだという。ロシアではなかなか金儲けのできる良い仕事がないから仕方なくやっているとの話も耳にした。綏芬河ーグロデコボ間旅客列車は毎日2便あり⁵、ロシア人担ぎ屋さん達は通常、綏芬河に一泊して仕入れを行う。(写真-4、5)

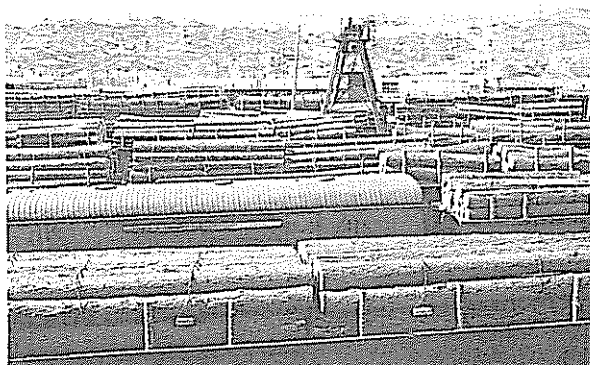


(写真-4) 列車に乗り込む担ぎ屋さん



(写真-5) 荷物を運ぶ担ぎ屋さん

駅にはロシアから輸入された丸太を積んだ貨車が大学並んでいた。ナホトカ港辺りで積まれている丸太に比べると細い。ロシアから輸出される木材の中で中国向け木材は等級が低いという話をロシアで聞いたことがある。綏芬河に比べると国境貿易という点で遅れている図們江の場合も、中口鉄道が本格稼働するとロシアからの木材輸入が増える可能性があるようだ。(写真-6)



(写真-6) ロシアから輸入された木材

⁴ ロシア人はノービザで30日間滞在可能。

⁵ 他にハルビンーハバロフスク・ウラジオストクを結ぶ特別快速列車が週2便運行されている。

駅の近くの商店街ではロシア人担ぎ屋が仕入れ商品探しに忙しい。中でも中心となっているのは、「青雲市場」と呼ばれるデパート型テナントビルである。このビルは市当局の管理となっており、テナント料は市の歳入となる。ビルの中には靴、鞆、衣類、アクセサリ、トイレタリー、化粧品、玩具、小間物など、ありとあらゆる百貨が所狭しと並んでいる。例えるなら、東京のアメ横やソウルの東大門市場を小さくしたようなものである。青雲市場に並べられている商品は全てがロシア人向けに作られたものだ。従って、並んでいる衣類の中にはKonishiki氏が着られそうな上着や超クイーンサイズのスカートもあった。商品は中国金土から到着し、中国人売り手は片言のロシア語を駆使して取引している。(写真-7、8)



(写真-7)
青雲市場で買物をするロシア人



(写真-8) 青雲市場の外観

ロシア人担ぎ屋が活躍しているのは、綏芬河以外にも黒河、滿洲里が知られている。図們江開発計画でも国境貿易の促進が詠われており、吉林省や琿春市も国境自由市場の創設に熱心である。条件が整えばいずれ琿春にも国境市場が作られ、多数のロシア人担ぎ屋さんがやってくることになるかもしれない。しかし、長期的に見るならば、このような原始的担ぎ屋商売は、ロシアにおいて経済環境の整備が進むに従って減少するのではないかと思う。例えば、ロシアの輸入関税が低く押さえられ、ロシア極東でも商品の

流通機構が整備されれば、貿易も今より効率的な形で行われるはずである。ウラジオストクにスーパーマーケットが登場し、ロシアがWTOに加盟する頃には、担ぎ屋さんを姿を消しているのではないかと。

午後は先ず市長への表敬訪問が計画されていた。丘の上に建つ市庁舎の、最上階の明るい立派な市長室では地元のTV局の取材班も同席した。兼作民市長は開放政策に積極的な方で、ハルビンの黒龍江省政府担当者も、「綏芬河の繁栄の一因は市長の積極策にある」と言っているほどだ。兼市長は今年1月の新潟会議にも参加され、北東アジア近隣国との経済交流の活発化を実現したいと考えている。対口貿易で実績を上げてきた綏芬河だが、トランジット貿易はまだ始まったばかりだし、外国投資誘致となるとこれからである。綏芬河の利点はロシア市場に直接繋がっており、ロシア経由で海への輸送路も確保されていることである。市としては日本企業、特に中小企業の進出を強く望んでおり、協力して欲しいということであった。考えられる業種としては、ロシア産木材を利用した木材加工、中国の豊富な労働力や原料を利用した各種製造業、国境という立地を活かした複合輸送サービスなどが挙げられる。

考えてみると、綏芬河は琿春と共通点が多い。共に国境の町で、中国の日本海への出口でもある。人口も10万~20万と似たようなものであるが開発の歴史は対称的である。琿春は朝鮮族が多いという民族的利点を利用して韓国企業の誘致に成功したが、北朝鮮やロシアの港湾を利用したトランジット輸送は未だ多くの難題を抱えている。また、琿春の場合は、歴史の浅さや輸送インフラの未発達により、国境貿易や国境市場が未発達である。一方、綏芬河の場合は、国境貿易や国境市場は既に発達しているにもかかわらず、外国投資の受け入れはまだ進んでいない。今後は、この二つの国境都市は互いに不足している部分を学びながら、バランスの取れた発展の道を進んでいくのではないかと楽しみである。

私たちは綏芬河も図們江開発の範囲に含めるべきであるとの提言をUNDPに対し行っている。それにより、琿春は綏芬河の国境貿易の経験から多くを学ぶことが出来るはずである。また、ロシア沿海地方のナホトカやウラジオストクは昔から綏芬河との経済的結びつきが強いため、ロシア側の図們江プロジェクトへの関心を集め易いという利点がある。さらに、UNDP/UNIDOの投資フォーラム等による支援が琿春の外国投資誘致に役立ったように、綏芬河への投資も進むことが期待される。

次に道路口岸へ案内された。鉄道駅からかなり離れた所にある道路口岸は最近新築されたずいぶん立派なものだ。ちょっとした地方空港ぐらいはあろうかと思われる二階建ての施設で、一階が出国、二階が入国と分かれており、立派な免税店もある。ちょうどロシア人観光客の団がロシアナンバーのバスで到着した所で、出国手続に要する時間は一人当たり30秒以内とスピーディーに処理が行われていた。中国全国の税関を結ぶコンピューターシステムが稼働しているとのこと。

新口岸ビルが出来たために使われなくなった旧口岸ビルでも免税店だけはまだオープンしていた。目についた商品は毛皮の帽子、マトルーシュカなどのロシアの特産品である。しかし、ここに並べられているのはいずれも中国製でロシア製に比べるとかなり安い。これらをロシア人観光客や担ぎ屋さんが買って帰ってロシアで売るわけだ。ということはロシアで売っている毛皮の帽子やマトルーシュカに中国産のものがあるということか。そう考えるとマトルーシュカの顔立ちや色合いが非ロシア的に見えてきた。中国人の顔というわけではないのだけれど…。バスは次から次へとやってくるがこの新口岸の処理能力は充分余力がありそうだ。ロシア側の道路税関はどうなっているのか。

再び市内に戻った。今度は旧日本総領事館跡に案内された。1920年代に使用されていた建物で「原日本領事館旧市址」と書かれた大きな表札が掛かっていた。現在はどこかの会社が使用している風だった。その建物にどのような歴史が刻まれてきたのか興味が沸く。

陽が傾いてくると冷え込みが厳しくなる。凍えそうになりながら街を歩いていると、商店で仕入れるロシア人の姿が目立つ。(写真-9)一方、中国人労働者風の男性が多数立っている一角がある。日雇い労働者達で、人買いを待っているのだという。そう言えば大阪にもそのような所があった。



(写真-9)

綏芬河市内のロシア人向け店

夕食はホテルのG社長の豪華な招宴に招かれた。メンバーはほぼ昼と同じだったが、直ぐ隣の部屋で別の宴会に出席していた董市長も飛び入り参加して大いに盛り上がった。外事弁のCさんからは、来年の新潟会議では是非綏芬河をテーマとして取り上げて欲しいとの依頼があった。持ち帰って検討することを約束する。G社長の話では、この日の招宴は百姓一年分の収入に相当する費用が注ぎ込まれたとのことですっかり恐縮した。日本ではお目に掛ったこともないような巨大なロブスターの生け作りが饗されたのには実のところ驚いた。どこからどうやって運んで来たのだろうか。殻は後で揚げ物になり、スープは茶碗蒸になって再登場した。中華料理の奥の深さと合理性を見せ付けられたようだ。

いよいよ明日は中国出発だ。運送会社社長のL氏によると、中国では到着客には麵類を振舞い、出発客には餃子を饗する習慣があるそうだ。従って明朝は是非餃子をご馳走させてくれとの申し出だ。喜んで招待を受けることにした。

3月15日(水)：快晴

いよいよ中国を離れる日だ。L氏のお迎えで街のレストランへ行く。餃子だけかと思ったら、山海のご馳走に始めて2種類の粥、そして4種類の餃子が出された。そして遥か月にでも出発する客を送り出すが如く、旅の無事を祈ってくれたのだ。これもL氏の新潟会議へのお礼の意味があったようだ。至れり尽くせりの案内、心のこもったご馳走攻め、それにお土産までいただいて感謝感激の綏芬河訪問であった。この小さな田舎町には、大都会では滅多に見られないような、暖かい人と人との心の繋がりがある。私たちが受けた歓迎はお金の匂いのするものでも、形式的なものでもない、胸を広げてみせてくれた誠意だった。

駅はロシア人の担ぎ屋や中国人旅行者で混雑していた。昨日見たのはロシア軌道に行くロシア車両だったが、今日私たちが乗ったのは中国軌道に行く中国車両だった。綏芬河の駅は中国軌道、ロシア軌道の両方があり、旅客列車は1日2往復(中ロ各1)運行されている様子だ。列車は5両編成になっており、ロシア人は専用車両に乗らされ、次に中国人及び第三国人の車両が続く。それとは別に政府関係者用の特別車両が連結されていて、私たちは市政府の特別な計らいでその特別車両に乗せて貰えた。特別車両といっても古い板張りの硬座車両であるが、乗っているのが十数人の政府関係者と鉄道関係者だけなのでくつろげた。もっとも、担ぎ屋さんやローカルな旅行者の実態を身近に見たり

話を聞く機会は逃したことになるが。

9時40分発車。列車はゆっくりと所々に残雪のある山間を進む。あまり長くないトンネルを幾つか経過し、何度も停車する。外を見ると、いくつもあった複線軌道は姿を消し、単線軌道を走っていた。山間では標準軌と広軌が一緒になった混合軌道になっているのだ。退屈したのか中国人鉄道員達は座席でトランプを始めた。興じているのはページワンだ。この人達は何の業務を行っているのだろうか。鉄道員の一人は日本人に出会ったことがないと好奇心を寄せてくる。日本の、硬貨をプレゼントしたら珍しそうに見つめていた。この路線を日本人が乗車することはまず無いそうだ。

しばらくして、外の建物、鉄道警備員の姿などに変化が見られ、中国領からロシア領へ入ったのが判断できた。しかし山間に行くためか、琿春～クラスキノ間の国境越えて目にするような、稲田から原野への風景の一変は見られなかった。再び停車してロシア人の係員らしい人が乗り込んできた。車窓の左手遠方に別の鉄道のようなものが見えてきたがシベリア鉄道か。しばらくして山間の小さな駅に停車し、ロシア人の乗客が乗ってきた。やがて残雪も無くなり平地が開けてきた。グロデコボ到着である。綏芬河～グロデコボ間26kmを約2時間かけて越境したことになる。山ひとつ越えただけなのにグロデコボは思いのほか暖かった。(写真-10)



(写真-10)

グロデコボ駅

列車から下車すると「ビザ、ビザ」と叫ぶロシア人係員の声、パスポートを見せると押収されてしまった。我々は特別車両に乗ったために直ぐに下車出来たが、一般乗客は列車の中で待たされたままである。しかし我々も駅舎の中で入国審査までの間、長時間立ったまま待たされることとなった。入国審査の窓口は3つあった。ロシア流の入国審査ではまずロシア人が優先されるため、最初に入国できる

のはロシア人担ぎ屋さん達だ。彼らが一様に引きずっている黒と青の縞模様のナイロン袋をよく見ると、袋の縫い合わせ部分が、再度手で縫われており、補強しながら繰り返し使い込まれている様子が窺われた。ロシア人の入国がひとしきり済むと、次は中国人担ぎさんだ。中国人の場合はなぜか使用している袋の種類が多様である。担ぎさんの次は中国人観光客だ。ハルビンから来たという男ばかり30人ほどの一団は揃って身ぎれいで軽装だった。中国人が全員終わると第三国人の番だ。同列車で着いた第三国人は、約30人ほどの家族と見られるベトナム人一行、放浪人風英国人男性1人、それに我々日・韓・中の混成チームだった。ベトナム人一行は、ハノイから鉄道を乗り継ぎ、北京、ハルビン経由でやってきたというが、何の目的でロシアに来たのかは不明であった。リーダー格の男性はロシア語を話せた。英国人は香港在住で、ウラジオストクの友人を訪ねて行く途中だった。

入国審査も丁寧に調べているため一人当たり数分を要した。中国に比べると効率が悪く映る。その次にIMMIGRATIONという窓口があり、入国審査と同じようなチェックを受ける。これは他の国には無いチェック項目である。次にX線の荷物検査がある。入国時にX線で荷物の検査を行うのはロシアと北朝鮮ぐらいのものである。次にかなりの確率でスーツケースを開けて調べられる。更に税関申告書を提出すると財布やハンドバッグの中を調べられる。今回もドル札入れを開けられた。税関の係員の態度は一樣に大きく、検査という業務を優越感に浸りながら楽しんでいるように見えた。

丁寧に検査を重ねて駅舎を出られたのは中国時間で13時30分、ロシア時間では15時30分になっていた。中国を出国してから4時間、ロシアへの入国審査だけで待ち時間を入れて2時間を要したことになる。列車の旅客の多さも手伝って、私が近年ロシアに入国した経験の中でも最も時間を要する越境であった。1996年に経験した豆満江(北朝鮮)～ハサンルートや、昨年経験した琿春～クラスキノルートと手続の煩わしさは似たようなものであったが、今回は担ぎさん達の大部隊がロシア側国境審査能力を遥かに上回っているのだ。これを解消するには、通過手続の簡素化は勿論であるが、税関施設の拡大、道路利用の促進、列車運行の頻度を上げるなどの工夫も有効なのではないか。

何よりも失望したのは、ロシアの入国手続が何年も進歩していないということである。国際慣行と比べて遥かに厳

しく、非効率的な入国審査を十年一日の如く続けているのだ。おそらくソ連時代にやっていたことをそのまま続けているのだろう。前の週、北京で開催された図們江開発に関するワークショップで、ロシアの国境通過に関する制度的制約が図們江地域の経済発展をいかに妨げているかを議論してきたばかりであるが、国境通過の問題は図們江地域に特有なものではなく、ロシア極東、あるいは膨大な距離の国境を有するロシア全体に共通の問題のようだ。ソ連崩壊から10年経った。ソ連流のやり方から早く脱却して国際慣行を取り入れないとロシア極東は北東アジアの中で取り残され、やがてはこの地域の最貧国になるのではないかと案じる。

駅舎の前にはお願いしておいた迎えの車が来ていた。税関と一緒に待っていた一人旅の英国人が、ウラジオストクまで同乗させて欲しいというので一緒に行く。一般にロシア極東ではタクシーを見かけない。風来坊が一人旅するにはこの上なく不都合な国であるが、さすが旅慣れた英国人は要領が良い。グロデコボからウスリースクまで119km、さらにウラジオストクまで113kmの遠距離ドライブである。周りは未使用の原野が続くが道路状態は良い。ロシアは初めてという中国人のJさんは未耕作の土地の多さに驚いている様子だ。ウスリースクに近づくと牛の牧場や農家が現れ、ウスリースクの町では廃虚のような建物が目についた。途中、車は検問を受けパスポートの提示を求められた。この国はどれも検問やチェックの要員が多い。生産活動よりも取り締まりばかりやっているのではないか。

約2時間半ほどで今夜の宿であるウラジオストク空港に隣接したVeniceホテルに到着した。新しいきれいなホテルなのだがフロントは愛想が悪く、驚いたことに3階建てに

もかかわらずエレベーターが無い。宿泊客は重いスーツケースを担いで階段を上がらなければならないのだ。ロシア人が力持ちなのは良く分かったが、新築ホテルではいただけない。車椅子利用者などに対するバリアフリーの配慮というものはこの国にはないのだろうか。3階建て以上のホテルでエレベーターが無かったのは、私の経験ではイタリアのベニスに古いホテルしか思い出せない。だからこのホテルの名前がVeniceでもないだろうけれど。客室のトイレレットペーパーはゴワゴワの厚紙だった。これもソ連時代の遺品か。さらに悪いことに私の部屋にはバスタオルがなく、仕方なく持参のタオルを使った。唯一嬉しかったのは日本のTVが見られたことだ。

その夜は、ウラジオストク在住の某研究所のS所長とダウンタウンのホテルで夕食を取った。話も有意義だったが、レストランのライブの弦楽器とソプラノによるクラシック演奏が素晴らしい。この国の芸術の“伝統”が極東の最果てにおいても健在であるのは嬉しい。しかし経済効率を阻害するような悪しき“伝統”までもがいつまでも健在であるのは困ったものだ。人間は本質的に保守的なものである。自分が長年やってきたやり方を変えるのはかなりの抵抗がある。しかし今のロシアは大きな変革無しには生存できない。ロシア極東の経済建て直しのために本当に必要なのは、動かし難い保守性を打破する「防ぎようの無い外圧」でしかないのではないかと思われてくる。日本が黒船の襲来で明治維新を断行し、敗戦でまったく新しいやり方を受け入れたように、もっと追いつめられないとロシアも変わらないのではないか。その上でまずは自己否定から始め、次に外国人を自由に入れ、外国投資を積極的に導入し、世界の進んだやり方を学ぶしか改革の道はないと思う。

北東アジア動向分析

中国（東北三省）

1999年の中国経済は内需拡大政策により目標であった7%の経済成長率を達した。こうした中で、遼寧、吉林、黒龍江といった東北三省の動向はどうであったのか。今回は99年の東北三省を概観する。

全国を上回る成長率

東北三省はそのGDP規模では中国全体の約1割を占める。99年のGDP成長率をそれぞれみると、遼寧省8.1%、吉林省8.1%、黒龍江省7.5%であり、三省ともに全国の成長率を上回った。これによって、三省の成長率は97年以降3年連続して全国平均を上回ったことになり、経済回復の兆しが窺える。

産業別にみると、第一次産業では遼寧省と黒龍江省は全国平均を上回る成長率であったが吉林省では0%の伸びに留まった。これは、吉林省の第一次産業の6割を占める農業の不振によるところが大きい。同省では農民の収入の上昇を目指し、99年は収益性の低いトウモロコシを中心に作付面積を5.4万ha減少させた。また秋以降一部地域で干ばつなどの被害があったことにより、食糧生産量が前年比▲8.0%となった。食糧生産量では遼寧省も大豊作であった前年を下回ったが、水産業や牧畜業が好調であったため、第一次産業全体の伸び率は全国平均を上回る4.7%となっている。

第二次産業をみると遼寧省の伸び率が8.4%と全国平均程度であったのに対して、吉林省は11.4%と高く、また黒龍江省は7.6%に留まった。吉林省の第二次産業は投資の拡大と内需刺激政策を受けて順調に発展した。工業（含鉱業）^(注)では電子、医薬、食品といった三大産業の成長を中心に12.5%の伸びを記録した。企業別にみると特に外資系企業の伸びが高く、前年比23.5%増となっている。また、建設業においても全国を大きく上回る19.3%の伸びを記した。一方、第二次産業の伸びが低かった黒龍江省では、特に国有企業の成長率の低さが目立つ。同省はこの理由を市場の需要不足の制約の下で国有企業改革を強化しており、そのために生産が伸び悩んだとしている。

第三次産業では三省ともに全国平均を上回る伸びを示している。中でも黒龍江省の伸びが9.9%と高い。黒龍江省はサービス業の発展を省の目標に掲げて取り組んできた。同省のサービス業は順調に発展し、全体に占める第三次産

業の比率も高まっている。

農村住民収入の減少

こうした経済状況の中で住民の収入はどうであったのだろうか。東北三省の都市住民収入は伸びてはいるものの、各省共に依然全国平均を1,000元以上下回っている。農村住民の純収入をみると金額は全国並ではあるが、その伸びは全国平均が前年比3.8%増であったのに対して、遼寧省では▲0.2%、吉林省は▲5.2%、黒龍江省は▲2.4%と三省ともに前年を割り込んでいる。この地域では農村住民の収入の減少が続いており、各省が共通して、その収入の増加を今後の課題として取り上げている。この収入減の主な原因は農産品の販売難による価格低下と郷鎮企業の収益低下である。こうした状況を改善するために、2000年は全国的により収益性の高い農産物へと生産構造の転換が図られることになっており、吉林省ではトウモロコシから大豆への転作が行われる。今後は農村住民の収入増加に向けたさらなる取り組みが求められる。

国有企業改革の進展

最後に国有企業改革という視点から99年の東北三省をみてみよう。この地域は特に国有企業が集中しており、その改革の進展が注目されている。中国の『経済日報』によれば、「1999年は全国31省・市・自治区のうち、26の地域で国有企業の利潤が増加、あるいは赤字が減少するなどの成果が現れており、中でも東北地方においては状況が大きく好転している」と報道され、その成果が評価されている。

遼寧省の統計によれば99年の国有及び国有持株企業の利潤は13.1億元（前年は24.9億元の欠損）となった。例えば紡織業では9年連続の赤字経営に歯止めがかかるなどプラスの材料がみられる。吉林省では国有及び国有持株企業の利潤は16.2億元に達し、42ヶ月間続いた欠損に終止符が打たれた。黒龍江省では76企業を会社制に改め、改変予定企業数の93.8%に達したと伝えている。

このように、統計からみれば国有企業の経営状況は改善されてきているようであるが、一方で改革の深化に伴うレイオフ者や失業者の増大が心配される。2000年には三大改革の一つである行政機構改革が地方レベルでも本格的に取り組みされる予定である。改革に際しては大幅な職員削減

^(注)ただし、吉林省の工業付加価値額は国有企業及び年間販売収入500万元以上の非国有企業の合計のみ。

減が予想され、国有企業改革の進展によるレイオフ者の増加と合わせて失業者の増大が懸念されるところである。三大改革の進展と共に社会保障制度の整備も含めた失業者対

策の強化が望まれる。

(ERINA調査研究部研究員 川村和美)

		全国		遼寧省		吉林省		黒龍江省	
			伸び率		伸び率		伸び率		伸び率
国内総生産	億元	82,054	7.1%	4,136	8.1%	1,671	8.1%	2,897	7.5%
第一次産業	億元	14,212	2.8%	520	4.7%	428	0.0%	376	3.0%
第二次産業	億元	40,806	8.1%	1,985	8.4%	662	11.4%	1,589	7.6%
第三次産業	億元	27,036	7.5%	1,631	8.8%	580	9.4%	933	9.9%
一人当たり国内総生産	元	6,517	N.A.	9,999	7.8%	6,326	7.8%	7,660	6.9%
都市住民収入	元	5,854	9.3%	4,899	7.5%	4,480	8.8%	4,595	10.9%
農村住民純収入	元	2,210	3.8%	2,501	▲0.2%	2,261	▲5.2%	2,166	▲2.4%
食糧生産量	万ト	50,800	▲0.8%	1,649	▲9.8%	2,306	▲8.0%	3,075	2.2%
米	万ト	N.A.	N.A.	416	2.1%	N.A.	N.A.	944	2.0%
トウモロコシ	万ト	N.A.	N.A.	988	▲18.0%	N.A.	N.A.	1,228	2.4%
大豆	万ト	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	447	0.4%
甜菜	万ト	920	▲36.4%	26	▲36.5%	26	▲53.6%	248	▲20.0%
野菜	万ト	N.A.	N.A.	1,651	4.3%	N.A.	N.A.	1,128	13.0%
果物	万ト	6,100	11.9%	257	▲14.1%	49.6	9.0%	19	1.6%
工業総生産(付加価値)	億元	35,357	8.5%	1,781	8.7%	395	12.5%	1,400	7.5%
国有企業	億元	11,603	7.4%	2,219	8.0%	229	7.1%	754	4.8%
集団所有制	億元	3,462	7.0%	376	5.6%	27	15.6%	N.A.	16.8%
外資系	億元	4,201	12.9%	603	21.4%	67	23.5%	N.A.	12.6%
軽工業	億元	8,690	8.3%	716	16.3%	96	15.8%	121	17.0%
重工業	億元	11,617	9.3%	2,646	8.5%	299	10.6%	789	4.8%
ICPPI-総生産量(標準炭換算)	億ト	11.0	▲11.3%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
石炭生産量	億ト	10.5	▲16.4%	0.5	▲17.4%	N.A.	N.A.	0.6	▲12.1%
原油生産量	億ト	1.6	▲0.1%	0.1	▲1.5%	N.A.	N.A.	0.5	▲2.2%
発電量	億kwh	12,393	6.2%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	412	▲2.9%
天然ガス	億m ³	N.A.	N.A.	14.3	▲8.2%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
建設業付加価値額	億元	5,450	4.6%	204	5.6%	110	19.3%	188.8	N.A.
固定資産投資総額	億元	29,876	5.2%	1,100	4.5%	495	17.6%	808.0	N.A.
交通輸送・郵便電信業付加価値額	億元	4,660	9.3%	N.A.	N.A.	120	9.9%	165	9.3%
貨物輸送量	億ト	41,170	8.2%	1,705	8.8%	598	3.6%	938	5.3%
鉄道	億ト	12,841	2.6%	916	1.7%	390	6.8%	715	4.5%
水路	億ト	5,793	5.6%	208	0.6%	81	3.3%	157	11.6%
水路	億ト	21,857	12.6%	453	43.9%	1	2.3%	21	10.8%
航路	億ト	42	26.5%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	1	0.0%
旅客輸送量	億人	11,250	5.7%	452	1.9%	185	7.2%	377	6.0%
鉄道	億人	4,131	9.3%	290	4.9%	111	6.7%	159	1.6%
道路	億人	6,145	3.4%	150	▲6.0%	73	8.0%	207	10.6%
水運	億人	117	▲2.5%	12	63.0%	0.1	0.0%	0.1	0.0%
空運	億人	857	7.1%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	11	▲9.6%
港湾貨物取扱量	万ト	104,000	13.0%	13,000	13.0%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
外貿	万ト	38,000	11.8%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
社会消費財小売総額	億元	31,135	10.1%	1,696	12.5%	734	11.6%	1,016	11.3%
小売物価上昇率		-	▲3.0%	-	▲3.9%	-	▲3.3%	-	▲3.9%
都市		-	▲3.0%	-	▲4.1%	-	N.A.	-	▲3.6%
農村		-	▲2.9%	-	▲2.8%	-	N.A.	-	▲4.7%
消費者物価上昇率		-	▲1.4%	-	▲1.4%	-	▲2.0%	-	▲3.2%
都市		-	▲1.3%	-	▲1.3%	-	N.A.	-	▲3.0%
農村		-	▲1.5%	-	▲1.7%	-	N.A.	-	▲3.7%
食品		-	▲4.8%	-	▲4.9%	-	▲4.7%	-	▲5.7%
交通・通信		-	▲5.5%	-	▲5.3%	-	N.A.	-	▲5.5%
娯楽教育文化用品		-	▲3.2%	-	▲3.9%	-	N.A.	-	▲4.2%
住居費		-	1.7%	-	3.9%	-	2.0%	-	1.6%
サービス料金		-	10.6%	-	14.1%	-	9.0%	-	6.9%
輸出入総額(税関統計)	億ドル	3,607	11.3%	137.3	7.8%	22.2	34.1%	21.9	8.9%
輸出額	億ドル	1,949	6.1%	82.0	1.9%	10.2	36.1%	9.5	4.8%
輸入額	億ドル	1,658	18.2%	55.3	17.9%	12.0	32.5%	12.4	12.2%
外資払込額	億ドル	N.A.	N.A.	30.4	▲3.3%	4.2	▲27.3%	11.1	0.0%
うち直接投資	億ドル	404.0	▲11.4%	20.6	▲6.4%	3.0	▲26.4%	N.A.	N.A.
金融機関の預金残高	億元	108,779	13.7%	5,269	11.5%	1,928	12.9%	3,017	14.2%
金融機関の貸付残高	億元	93,734	12.5%	5,064	8.5%	2,580	11.7%	3,104	8.8%
人口	万人	125,909	-	4,171	-	2,658	-	3,792	-
自然増加率	%	8.77	-	3.33	-	5.23	-	5.06	-
都市部登記失業率	%	3.1	-	3.5	-	3.3	-	2.9	-

出所:中国及び東北三省の統計公報

注:網掛け部分は前年値をもとにERINAにて算出

遼寧省の経済類型別、軽・重工業別生産は生産値ベースである(付加価値ベースではない)。

吉林省の工業付加価値額は国有企業及び年間販売収入500万元以上の非国有企業の合計のみ。

黒龍江省の経済類型別、軽・重工業別生産は国有企業及び年間販売収入500万元以上の非国有企業の合計のみ(付加価値ベース)。

ロシア（極東）

1999年、ロシア経済は大方の予想より早く立ち直った。経済成長率3.2%のプラス成長を達成したほか、鉱工業生産、農業生産、固定資本投資等がいずれも増加に転じた。また、貿易収支、経常収支の黒字幅はともに大きく伸びた。一方、インフレは依然として高い水準にあり、このため家計の実質可処分所得が低下し、小売売上も減少するなど、家計・民間消費部門は1998年の経済危機の影響を引きずっている。ロシア極東地方の経済もほぼ同様の状況となっている。以下、1999年のロシア極東経済を概観したい。

生産の回復と民間消費の立ち遅れ

鉱工業生産は多くの州で前年を上回った。特に、主要な産業集積地である沿海地方、ハバロフスク地方、サハリン州で生産の伸びが大きい。極東の主要な輸出品目である木材は、主要産地であるハバロフスクで対前年比41%増と大幅に増加するなど、各地で増加している。域内市場向けの商品であるウォッカ類は、ルーブル下落による輸入代替効果が如実に表れ、ほとんどの州・地方で3割増から2倍増となった。同じ食品でも、もともと域内生産が中心であるパンは地域によって増加・減少のばらつきがあり、輸入代替効果を読み取ることはできない。

農業は、ロシア全体ではプラス成長であったが、極東は4%の減少となった。沿海地方の落ち込みが大きい。極東全体として、耕種農業、畜産業のいずれも減少しているが、耕種農業の方が減少幅が大きい（▲4.8%）。穀類（▲27.1%）、野菜（▲9.6%）、ジャガイモ（▲3.8%）など、主要作物で軒並み生産が減少した。

極東で最もインフレが激しかったのはチュコト自治管区で68.7%であったが、これは全国でも最大の上昇率であった。一方、アムール州は全国でも最も物価が安定した地域であった。このように、極東内部で大きなばらつきがあるが、チュコト自治管区のほか、カムチャッカ州、マガダン州、サハリン州など海上輸送に依存している地域で大きな

物価上昇率を示している。これは、海上輸送コストの上昇を反映したものであると推測される。物価の上昇を受けて、小売売上高（実質値）が落ち込んでいる状況は全国と同様である。

貿易黒字、外国投資が拡大

貿易については、極東税関の発表によれば、輸出は重量ベースで対前年比34%増、輸入は39%減となった。金額ベースでは、輸出が240億ドル（前年比▲22%）、輸入が14.5億ドル（前年比、▲47%）で、黒字幅が拡大した。品目別の内訳がないのではっきりとは分からないが、輸出の重量が増加して金額が減少したのは、98年には中国等への武器輸出などが多くの比重を占め、99年には前年のルーブルの切下げによる価格競争力向上などもあって鉄・木材など低付加価値品輸出が増加したためではないかと考えられる。

特筆すべきは、サハリン州への外国投資が1998年の14億ドルから10億ドルへ、7倍以上に急増したことである。1999年のロシア全体への外国投資の1割以上を占め、89あるロシア連邦構成主体の中で、モスクワに次いで第2位となった。一方、それ以外の州では、軒並み外国投資が減少した。

サハリンへの投資の大部分がサハリン大陸棚開発関連であることは想像に難くない。サハリン「プロジェクト」が1999年7月の商業生産開始後、秋までに原油14万トンを生産して韓国及び中国に輸出するなど、サハリンプロジェクトはいよいよ本格的に始動し始めた。サハリン州のファルフトジーノフ知事は、2000年の外国投資はサハリン「プロジェクト」の遅れから4億ドル程度まで減少するとの見方を示しているが、サハリン I・II の最終的な投資額は総額250億ドルにも上るといわれ、年ごとの波はあるにせよ、総体的にはサハリン州への投資は高水準が続くと思われる。

（ERINA調査研究部研究員 新井洋史）

	鉱工業生産 [1999年] (対前年比、%)	農業生産 [1999年] (対前年比、%)	小売売上高 [1999年] (対前年比、%)	消費者物価 [1999年12月] (対前年同月比、%)	外国投資 [1999年] (百万ドル)	参考:地域総生産 [1996年] (対全国比、%)
サハ共和国	5.9	6.5	▲ 8.6	37.3	86	1.4
ユダヤ自治州	6.4	5.4	▲ 13.2	29.5	0	0.1
チュコト自治管区	▲ 9.6	▲ 34.9	▲ 31.6	68.7	—	0.1
沿海地方	10.7	▲ 20.1	▲ 5.8	31.8	54	1.3
ハバロフスク地方	9.0	▲ 0.1	▲ 1.5	35.0	33	1.2
アムール州	4.1	1.6	▲ 15.5	24.0	2	0.7
カムチャッカ州	▲ 5.5	▲ 15.5	▲ 7.0	51.6	26	0.4
マガダン州	▲ 1.9	▲ 9.5	▲ 28.5	48.9	30	0.3
サハリン州	7.0	3.0	▲ 5.3	40.7	1,026	0.5
極東	—	▲ 4.0	—	—	1,258	6.0
ロシア連邦	8.1	2.4	▲ 7.7	36.5	9,560	100.0

出所:ロシア国家統計局「ロシアの経済社会情勢1999年」,「ロシアの経済社会情勢1999年1月」,「ロシアの地方1998」

モンゴル

30年ぶりの大寒害

モンゴルはこの冬、寒害に見舞われた。4月12日のモンゴル国家非常事態委員会の発表によれば、家畜被害は200万頭以上、被害総額は1,000億トグリグ（約9,300万ドル）に上るとのことである。この数字には、情報収集が困難な遠隔地の情報が含まれていないため、実際の被害はこれよりも大きいとされる。さらに、4月及び5月が繁殖期であること、家畜の食糧となる牧草が生育し始めるのは6月頃となることから、最終的な家畜被害は500万頭に達するとの見方もある。ちなみにモンゴルのGDPは、約10億ドル（1998年）であり、被害額はその1割近くにも達することになる。また、1999年時点で家畜頭数は3,300万頭であり、既にその6%が失われ、今後さらに10%程度を失う可能性があることになる。過去には1967/68年に総家畜数の12%を失う災害があり、今回はこれに匹敵する規模である。言うまでもなく、今回の被害がモンゴル経済にあたえる影響は甚大で、トヤ外相は4月19日、国連本部での記者会見で、災害復興には2～3年は必要であると述べている。

今回の災害の直接的な原因は、記録的な低温と降雪のため牧草地が氷雪に埋もれるなどして、家畜が衰弱死（凍死・餓死）したものであるが、昨年のは早魃がその被害を甚大化した面もある。昨年のは早魃のため、多くの遊牧民に限られた牧草地に集中し、本来冬期まで残っているはずの牧草までが既になくなっていったこと、また、通常より長距離の移動を強いられた家畜の体力も弱っていたことなどが指摘されている。さらには、ここ数年、家畜頭数が急増していたこともその背景にある。モンゴルの家畜頭数は、1989年時点では2,468万頭であり、この10年間で3割以上増えたことになる。特に、市場経済化及び経済開放に伴い、現金収入が期待できるカシミヤ山羊は2倍以上に増加した。山羊は貪食な食性を持つため、牧草地の荒廃が懸念されていたところでもあった。

被害規模の大きさから、モンゴル国内での対応には限界があり、モンゴル政府は外国に対して支援を呼びかけた。

国連及び国際赤十字は、それぞれ専門家による現地調査を実施して、援助活動に必要な金額を算定して国際社会にアピールを公表している。国連のアピールでは、国連各機関が今後1年間に約50万人の遊牧民を対象として実施する各種援助プログラムに必要な額を約300万ドルと算出している。また、国際赤十字は、特に困窮している遊牧民35,000人を対象に12ヶ月分の衣類や食糧などの援助を行うための費用として約250万ドルが必要であるとしている。

畜産品の価格は混乱

公表されている3月までの経済統計から畜産品の価格動向を拾ってみると、食肉及び肉製品の消費者価格が対前年12月比で42.1%上昇している。また、羊皮の市場価格は一部地域で極端に値下がりしており、最大被災地の一つであるドンドゴビ県では、3月の価格が1999年平均価格の20分の1近くにまで下落している。一方で、カシミヤは各地で1.5倍から2.5倍の高値となっており、畜産品によってそれぞれ価格動向が異なっている。現地の情報が十分でないため、明確なことは言えないが、羊皮は死骸から剥いで市場に持ちこむことができ一方、屠殺場から離れた場所で死亡した牛は商品化できないこと等、家畜の性質により寒害の市場供給量への影響が異なることがその理由ではないかと考えられる。カシミヤについては、中国側の外需の強さが価格に反映していることが推測される。1～3月の平均輸出価格は\$59/kgで、前年同時期の1.7倍に上昇している。

当面は、被災者への援助物資の配給や、物価の安定化等の緊急対策が中心となろうが、同時に中長期的な政策についても検討が必要であろう。第一には、適正な家畜頭数・構成や畜産品の流通形態など、牧畜関連産業の将来ビジョン作成である。また、今回の災害で畜産業を続けることができなくなり、都市へ移住する遊牧民が数万人単位で発生する可能性を考えると、都市における雇用吸収力の確保や都市基盤整備といった、農牧業以外の政策課題も重要である。

(ERINA調査研究部研究員 新井洋史)

	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	00年1-3月	3月
鉱工業生産(前年同期比:%)	12.0	▲2.5	4.4	3.3	—	▲5.3	▲15.0
消費者物価上昇率(対前年12月比:%)	53.1	44.6	20.5	6.0	—	6.9	6.9
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	1266.4	1241.4	1204.0	1273.6	—	395.9	395.9
失業者(千人)	45.1	55.4	63.7	49.8	—	40.1	40.1
貿易収支(百万USDドル)	58.0	▲26.6	▲16.8	▲158.1	▲90.2	▲25.0	▲15.1
輸出(百万USDドル)	473.3	424.3	451.5	345.2	335.6	71.7	26.6
輸入(百万USDドル)	415.3	450.9	468.3	503.3	425.8	96.7	41.7
国家財政収支(十億トグリグ)	▲4.7	▲48.3	▲65.1	▲97.5	—	▲28.7	▲28.7

(注) 失業者数は期末値。貨物輸送、財政収支は年初からの累積値。
(出所) モンゴル国家統計局、「モンゴル統計年鑑1998」、「モンゴル統計月報2000.3」

韓国

99年は10%成長を達成

99年の韓国経済はGDP成長率で10.7%を記録し、水準としては97年の通貨危機から完全に回復した。これは主に民間部門の最終消費支出と外需の拡大に支えられたものといえる。固定資本形成については年間では4.1%伸びたが、第3、第4両四半期にはマイナスとなっており、完全な復調とはいえない状況にある。これを内訳で見ると、機械設備投資は年間を通じてプラスとなっているのに対し、建設投資は第1、第3、第4の各四半期にマイナスとなっている。工場等の建設を伴う大型の設備投資、または住宅投資が低調な状況がうかがえる。

政府系シンクタンクである韓国開発研究院(KDI)は、4月26日に2000年の成長率を8.6%とする経済予測を発表したが、こうした高い成長を実現するためには、建設投資をはじめとする固定資本形成の一層の回復が必要条件となろう。

通貨危機からの回復過程では、大きく減価した為替レートを背景に、輸出が大きく伸びた。しかし、99年に入ると国内経済の回復を受けて輸入も拡大し、年間の貿易収支の黒字は、前年の416億ドルを大きく下回る287億ドルとなった。さらに今年に入り、輸入の拡大は続いており、3月の輸入額は史上最大の142億ドルとなり、貿易黒字はほぼ消滅した。韓国経済の体質から、景気の回復は今後、中間財、資本財輸入の一層の増加をもたらすと考えられ、今年の貿易収支は赤字化の可能性もあると見られる。

一方、為替レートは年初から1ドル=1,100ウォン台前半にあり、1,200ウォン前後で推移した昨年に比して幾分のウォン高となっている。しかし今年2月以降、日本円も米ドルに対して上昇傾向にあり、第三国市場で日本製品との競合するケースが多い韓国製品の価格競争力は、それほど大きく低下してはいないと見られる。今後の動向については、貿易収支の黒字傾向の消滅、また海外投資家のポートフォリオ組替によるウォン売りドル買いの発生も予想されることなどから、大幅なウォン高が発生する可能性は当面小さ

いと考えられる。

生産活動の回復を受けて、失業率の改善も進んでいる。季節調整値で見ると、最悪であった99年1月の7.8%から、今年3月には4.1%にまで低下してきている。政府は4月10日の経済政策調整会議で、当初の年間目標であった失業率4%は今年上半期中に達成可能で、10月ごろには3%台前半に下がるとの展望を示した。また同時に、その実現に向けてベンチャー企業の支援、建設投資の拡大、情報化教育等の転職準備支援の強化などの政策を打ち出している。

ルノーの三星自動車買収が決定

3月から仏ルノーと債権銀行団の間で協議が続いていた三星自動車の買収問題は、4月27日に5億6,000万ドルで売却することで双方が合意した。この価格は銀行団側の希望額をかなり下回るものの、ルノーが当初提示していた4億5,000万ドルには上乘せした額になっている。ただし、支払いは一部を2014年までの分割とし、さらに営業利益が発生しない場合の繰り延べを認めるなど、買収側に有利な条件も含まれている。最終的に合意にいたったのは、双方とも交渉の長期化による競争入札への移行を嫌い、妥協に動いたためと見られる。これによって、韓国の自動車産業の一角が、外資の傘下に入ることとなった。今後は、同じくルノーの資本参加を受けている日産自動車による技術支援なども考えられる。

一方、今年前半に予定されている大宇自動車の競争入札に対しては、米GM、米フォード、独ダイムラー・クライスラー、伊フィアット及び韓国の現代自動車が名乗りを上げている。財界の一部及び労働界には大宇自動車の外資への売却に反対する意見も出ているが、大宇グループの破綻処理を担当する金融監督委員会は、雇用の維持を条件とし、外資と国内資本を無差別に扱おうとしており、大宇自動車が三星自動車と同様に外資傘下に入る可能性は高いと見られる。

(ERINA調査研究部研究主任 中島朋義)

	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	99年4~6月	7~9月	10~12月	00年1~3月	2000年1月	2月	3月
国内総生産(%)	8.9	6.8	5.0	▲5.8	10.7	4.1	3.3	2.8	-	-	-	-
最終消費支出(%)	8.2	7.2	3.2	▲8.2	8.5	2.7	1.9	2.6	-	-	-	-
固定資本形成(%)	11.9	7.3	▲2.2	▲21.1	4.1	4.1	▲1.5	▲2.5	-	-	-	-
製造業生産指数(%)	12.0	8.6	5.2	▲7.5	25.0	5.7	7.1	7.3	-	3.2	-	-
失業率(%)	2.0	2.0	2.6	6.8	6.3	6.7	5.9	4.9	4.4	4.6	4.4	4.1
貿易収支(百万USD' \$)	▲4,444	▲14,965	▲3,179	41,627	28,716	7,955	6,933	7,052	2,300	625	723	950
輸出(百万USD' \$)	125,058	129,715	136,164	132,313	143,686	35,742	35,088	42,602	39,569	12,175	12,792	14,602
輸入(百万USD' \$)	135,119	150,339	144,616	93,282	119,752	28,760	29,759	35,667	38,823	12,586	12,018	14,220
為替レート(円/USD' \$)	771	805	951	1,399	1,190	1,192	1,194	1,174	1,126	1,131	1,129	1,117
生産者物価指数(%)	4.7	3.2	3.9	12.2	▲2.1	0.1	0.1	1.9	▲0.1	▲0.1	0.0	0.0
消費者物価指数(%)	4.5	4.9	4.5	7.5	0.8	0.2	▲0.0	1.1	0.3	0.2	0.3	0.3

(注) 失業率は水準、他のパーセンテージ表示は前期比伸び率
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、製造業生産指数、失業率は季節調整値
(出所) 韓国銀行、韓国統計庁

北朝鮮

冷戦後(=平和共存)時代を作り出した南北首脳会談の意味

4月10日に韓国と北朝鮮の両政府は南北間の首脳会談が6月12日から14日まで平壤で行われると同時に発表した。ここでの分析は5月初現在のもので南北首脳会談が実現されることを前提として、その首脳会談の意味を探ることにする。

1998年以降、韓国の金大中政権は、対北朝鮮政策として、「和解・協力」の実現を通じた南北間「平和共存」という、いわゆる「包容政策 (Engagement Policy)」を一貫して推進して来た。その中身は北朝鮮を吸収し統一することではなく、実践可能な経済・社会面での和解と協力関係を定着させることによって、政治的な統一に漸進的に近づくことである。この背景には、冷戦時代の対決・緊張構造が続けば北朝鮮も韓国も経済再生・発展が難しくなるという現実的な判断がある。

一方、北朝鮮の金正日政権は、対韓国政策として、南北双方の現在の政治経済体制を維持しながら、いわゆる「連邦制による統一」を推進する政策を基本原則としてきた。即ち、政治問題の解決を優先する立場である。その中身は韓国が外国勢力(特に米国)から「自主」的になり、北朝鮮と「民族的大団結」をしながら北朝鮮と「平和」的に統一を達成することである。この背景には、「統一」を「民族内部問題」として南北間で、「軍事安保・朝鮮半島平和体制」を「国際的問題」として米朝間で解決するという戦略が背景にある。

今回、北朝鮮は朝鮮半島問題の解決には米国との平和体制を造ることが最優先であることしながらも、韓国との首脳会談に応じた。これは、経済再生・発展のために「民族的大団結」の旗印の下で韓国政府と和解し、経済協力を公式的に受け入れても良いという最高指導者金正日総書記の判断があったからであるとみられる。その判断が出された背景としては、①国内政治体制の安定、②米・韓の包容政策実施による安保脅威の減少、③計画経済システムの保全、④経済正常化が何よりも重要であること、⑤対南(韓国)政策での攻勢的転換などが考えられる。

特に、⑤番の分析は、北朝鮮が「民族的大団結」を突破口として朝鮮半島問題における主導権を取りながら、韓国を政治・経済的に引っ張り、米・日・韓の共助システムを崩す戦略を採ったのではないかということである。但し、攻勢的といっても韓国政府に在韓米軍の撤退を直接要求す

ることはないだろう。この問題は北朝鮮にとって米国と直接対話を通じて解決する主題となっているからである。従って、南北首脳会談で発表されるものは、朝鮮半島平和宣言と自主的平和統一への努力、非核兵器地帯宣言、「通常兵器」削減などの軍事的緊張緩和、朝鮮戦争中に離れ離れになった家族の再会実現、経済交流・協力拡大などになるとみられる。北朝鮮政府は、①韓国と「民族内部問題」を解決しながら経済再生を狙い、②米国とは「軍事安保・朝鮮半島平和体制」を「国際的問題」として解決し、③日本とは「過去清算」として国交正常化を推進する、という分離した三つの枠組を作りたいのではないかと考えられる。

しかし、米国と日本としては北朝鮮のいわば「核兵器・ミサイル開発」を中断させることができず、一方南北関係が速く進展することは安保上望ましくないだろう。韓国政府としても北朝鮮と「平和共存」しながらも、北朝鮮からのいわば「軍事的脅威」を防ぐ名目で米・日・韓の共助システムを維持するだろうと考えられる。

従って、今回の南北首脳会談は「民族内部的」には、朝鮮半島での冷戦後の平和共存と統一指向時代を作り出した歴史的な意味を持ちながら、「国際的」には米国の東アジア安保統制体系のなかでの米・日・韓共助システムが「現状維持」されるか、裂け目ができるかという重要な意味を持つことになる。^(注)

南北首脳会談をきっかけに現れる「民族的大団結」の経済面での姿は、韓国が北朝鮮へ大規模な人道的支援と経済協力をを行う形を取ると考えられる。韓国の金大統領は今年の「新年の辞」で「南北経済共同体」構想を出しており、政府次元の経済協力で南北政府が踏み切ることになる。しかし、韓国政府が保有している財源は各種協力基金で、最大10億ドル程度なので、北朝鮮の経済再生・発展のためのインフラ建設には国内・海外からの融資・借款を得るか国際コンソーシアムを設立するしかないだろう。この場合、韓国政府が「軍事安保」の面で北朝鮮政府から確実な「保障」を取得しない限り、米国・日本だけでなく韓国国内でも不満の声は上がる可能性がある。しかし、北朝鮮の政策は「軍事安保」の核心問題(核兵器・ミサイルなど)については米国と交渉することにしてしているので、韓国政府としてはこれが痛みとなるとみられる。

(ERINA調査研究部客員研究員 李燦雨)

^(注)例えば、南北首脳会談開催合意の発表直後である4月12日、米国のコーエン国防長官は「南北間の首脳会談開催の合意は歓迎するものであるが、米軍は朝鮮半島に長期間駐屯する」と明らかにした。これに対し北朝鮮政府は21日、「武力で相手を威嚇しないといった(1994年の)米朝基本合意の義務を守る意思が無いということを明らかにした」と批判した。

研究所だより

1.平成12年度事業計画の概要

(1) 情報収集・提供事業

経済情報や研究者・経済人等の識見を掲載した総合情報誌「ERINA REPORT」を隔月発行するほか、インターネットによる情報提供などにより、「情報センター」としての機能強化を図ります。

(2) 調査研究事業

次のテーマによる調査研究を行います。

① 重要分野別政策研究

- ・ 北東アジアにおける国際的輸送ネットワークの拡充に向けた研究
- ・ 韓国経済及び中国中西部開発等に関する研究
- ・ エネルギー開発と環境に関する研究
- ・ 情報通信ネットワークによる企業連携に関する研究
- ・ 食糧需給動向に関する研究

② 特定テーマに関する分析

- ・ 開発資金の導入と北朝鮮経済
- ・ 中国東三省の国有企業改革
- ・ P E C C 及び A P E C の設立・発展の経緯並びに北東アジアへの応用可能性
- ・ 「北東アジア経済会議2001イン新潟」関連の共同研究
- ・ 計量モデルによる北東アジア及び日本海沿岸府県の政策研究

(3) セミナー・シンポジウム等の開催事業

一般市民、企業関係者を対象とした環日本海地域経済に関する「地域セミナー」を開催するほか、賛助会員に情報と意見交換の場を提供する「賛助会セミナー」の開催や、海外から研修生を受け入れ経済活動の現地研修を行います。

(4) 内外関係機関等との交流及び協力

国内外から客員研究員を招聘し、人的ネットワークや情報ルートの拡充に取り組みます。

(5) 企業国際交流支援事業

民間企業の経済交流を支援するため、「ERINA BUSINESS NEWS」を発行し情報提供するとともに、ビジネスミッションの派遣や関係機関との連携を強め、貿易・投資・物流の促進に努めます。

(6) 「北東アジア経済会議2001イン新潟」開催事業

本会議を新潟県などと共催するほか、北東アジア経済会議組織委員会の事務局としての諸活動を展開します。

2.平成12年度収支予算の概要

	科目	金額(千円)
収 入	基本財産運用収入	91,936
	会費収入	9,200
	事業収入	55,113
	補助金等収入	139,849
	負担金収入	3,500
	雑収入	410
	前期繰越収支差額 当期収入合計	34,816 334,824
支 出	事業費	242,558
	管理費	56,263
	固定資産取得支出	300
	敷金・保証金支出	200
	特定預金支出	5,037
	予備費	450
	当期支出合計	304,808
	次期繰越収支差	30,016

3.セミナーの開催

▽平成12年度第1回賛助会セミナー

日時場所 平成12年4月20日(木)新潟グランドホテル
(新潟市)

テーマ 「ロシア新政権の誕生と経済改革の行方」

講 師 (社)ロシア東欧貿易会理事・ロシア東欧経済研究所所長 小川 和男氏

▽平成12年度第2回賛助会セミナー

日時場所 平成12年5月24日(水)新潟グランドホテル
(新潟市)

テーマ 「中国進出上の問題及びその対処」

講 師 日中投資促進機構理事・事務局長

菅野 真一郎氏

▽平成12年度第1回地域セミナー

日時場所 平成12年6月2日(金)北上ワシントンホテル
(北上市)

テーマ 「対中投資の現状と留意点」

講 師 日中投資促進機構理事・事務局長

菅野 真一郎氏

編 集 後 記

北東アジア地域においては、今、新しく、大きな変化が現れ始めています。大きなニュースとしては6月に予定されている南北朝鮮の首脳会談が挙げられます。朝鮮半島の平和と安定は誰もが望むことです。北東アジア地域のさらなる発展のためにこの会談の成果が期待されています。

また中国では中西部開発戦略が打ち出され、次期5ヵ年計画に盛り込まれる見通しです。加えて今年中に見込まれるWTO加盟に向けた動きも注目されます。ロシアでは新大統領就任に伴いさまざまな情勢の変化が現れることでしょう。

さらに本年4月には中国の珲春市から陸路でロシアのザルビノ港へ至り、同港と韓国の東草港をフェリーで結ぶ、新しい旅客・貨物一貫輸送ルートが開設されました。これにより、図們江地域を中心とした中韓の貿易や観光客の往来がさらに活性化することが望まれます。

本号では、こうした北東アジア地域の現状を把握するために、この地域の多国間プロジェクトの代表として位置付けられる図們江開発の進展状況の特集しました。特に、資金調達、輸送回廊、直接投資の問題に焦点を当て、現状を分析し、課題を明確にしたうえで将来像を検討しています。

また、中国経済の今後についての駐日中国大使館の呂公使のインタビューの他、中国及びロシアの地方の状況に関して、中国綏芬河市董市長、JEIRO大橋氏の論文をそれぞれ掲載しました。今回掲載した論文から北東アジアの動きと地方が進める国際協力の現状を感じていただけたらと思います。

21世紀を目前に控えた今年には北東アジア各国・地域の情勢及び各国間の関係が大きく変わる節目の1年となることでしょう。今後もこの地域の新しい「動き」を伝えていきたいと思っています。

なお前号から掲載している北東アジアの動向分析はERINAのホームページ (<http://www.erna.or.jp>) からもお覧頂けるようになりましたので、是非ご利用下さい。

(K)

発行人 金森 久雄
 編集委員 辻 久子 ウヰー・ワフ 中村 俊彦
 高橋 真知子 川村 和美
 発行 財団法人 環日本海経済研究所◎
 The Economic Research Institute for
 Northeast Asia (ERINA)
 〒951-8068 新潟市上大川前通6-1178-1
 日本生命榎谷小路ビル6階
 Nihonseimei Masayakoji Bldg 6F
 6-1178-1 Kamiokawamae-dori, Niigata City
 951-8068, JAPAN
 tel 025-222-3141 (代表)
 025-222-3636 (調査研究部)
 025-222-3150 (経済交流部)
 fax 025-222-9505
 E-mail webmaster@erna.or.jp
 ホームページ (URL)
<http://www.erna.or.jp>

発行日 2000年6月15日

(お願い)

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、上記までご連絡下さい。

禁無断転載