

ERINA BUSINESS NEWS

Vol. 19

【第 19 号】 TOPICS	開通した東草ーザルビノー環春航路	p1
	シベリア鉄道概観 [第 4 回]	p4
SERIES	海外ビジネス情報	p7
	列島環日本海	p11
	北東アジア経済交流地域連絡会だより	p17
	セミナー報告	p18
	ERINA からのお知らせ	p21

2000 年 5 月 26 日発行

Economic Research Institute for Northeast Asia

財団法人環日本海経済研究所 (ERINA) ■〒951-8068 新潟市上大川前通 6-1178-1 日本生命笹谷小路ビル 6 階
Phone 025-222-3150 Fax 025-222-9505 Internet <http://www.erina.or.jp> E-mail koryu@erina.or.jp



■開通した東草ーザルビノー琿春航路■

1. 白頭山航路開設の推進経過と期待効果および展望（東草ーザルビノー琿春間海陸交通路の開設について）

東春航運株式会社 代表理事社長 文 俸 洙

航路開設の推進背景



白頭山（中国名：長白山）航路が開設されるまでの過去10年は、言葉では表すことのできないほど険しい道のりでした。

民族航路である東草ーザルビノー琿春間海陸交通路開設のための事業構想は、10年余り前、北朝鮮の失郷民たちと中国・延辺（延吉）を訪問する機会にさかのぼります。彼らとともに北朝鮮を対岸にする豆満江（中国名：図們江）の川辺に行くと、彼らは準備してきた食べ物を並べて望郷祭をあげました。北側にいる家族の名前を呼びながら嗚咽する失郷民を見ると、祖国の苦しい分断の現実が身にしみて感じられました。その夜、私は涙を流しながら、もっとも短い南北直行路を開設しようと考え、わが民族の自由往来のため一生を捧げること誓いました。この誓いを絶対を守ろうと、十年余りの準備期間中に数多くの挫折を経るたびに、わが民族の統一という念願成就ため微力を尽くす覚悟を新たにしてきました。

航路開設の推進計画

新しい千年という歴史の出発点で、白頭山航路が開設されるまでの過去10年を振り返ってみます。

東春号は2000年4月28日、東草港を起点とし、ロシア沿海地方ザルビノ港に初就航しました。最初に1991年、わが民族の情緒と歴史が息づく中国・吉林省琿春地域を結ぶ海陸交通路開設の基礎をつくるため、琿春市政府との間で、東草・琿春間航路開設に合意しました。1993年2月には、韓中海運当局者会議で航路開設が合意され、同年4月、海運港湾庁（現在の海洋水産部）から韓国側の運航事業者に選定され、北朝鮮の羅津港を経由地とする航路開設を推進してきました。

しかし、南北関係など周辺状況の変化と、羅津港や道路などの周辺基幹施設の未整備によって、7年余りにわたって推進してきた羅津港経由の航路開設を留保し、豆満江から24キロメートル北側にあるザルビノ港を経由地とする航路開設を積極的に推進することになりました。その結果、1999年4月、韓口海運会談において、ロシア・ポシェット港（のち、ロシア側の要請によりザルビノ港に航路変更）を経由地とする旅客・貨物通過関連事項が合意されました。同年6月、ロシア沿海地方政府とロシア連邦交通部から航路開設の承認を受け、航路の早期開設のため、同年10月5日、中国琿春市人民政府と300万ドル規模の韓中合作法人「東春航運株式会社」をソウルに設立しました。

その後、中国交通部とロシア交通部によるザルビノ港を経由する航路開設の最終協議を経て、12月15日、韓国海洋水産部から外港定期海上旅客（貨物）運送事業の免許を取得。環東海（日本海）圏の人的・物的交流を促進する「東春号」の歴史的就航のための本格的な準備に入り、東春号利用旅客の円滑な出入国手続きと貨物の迅速な通関のため、当社では国際的にも遜色ない東草港国際旅客ターミナルを建設することになりました。

航路開設による 期待効果および展望



このような10年余りの忍苦の努力により、2000年4月28日、民族航路である白頭山航路（東草ーザルビノー琿春間海陸交通路）に東春号が初就航を果たし、同航路の最短ルートが開設されたことは、中国・吉林省延辺朝鮮族自治州の人的・物的交流促進とあいまって、経済活性化に大きく寄与し、画期的な運送時間の短縮により、中国東北地方との交易の増大が期待されます。同時に、豆満江地域開発計画（TRADP）の経済地帯（TREZ）における中心地域であるザルビノ港と琿春市を結ぶ輸送路が確保されたことは、豆満江地域開発計画をいっそう活性化し、東海を通じた韓国・ロシア・中国を結ぶ最初のカーフェリー航路として、環東海圏地域・国家間の経済交流を促進させることになるでしょう。

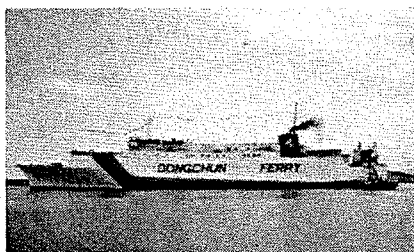
また、当初は羅津港を利用するルートの就航を7年余り推進してきた経緯から、羅津港と競合関係にあるザルビノ港にカーフェリー船が就航したことは、羅津港（北朝鮮）の開放を誘導し、南北関係の改善に寄与するものと期待されます。さらに韓国内では、東草港に寄港することによって、地域経済の活性化はもちろん、江原道地域の経済発展にも大きく寄与するものと期待されます。

結びに

最後に、前例のない東草ーザルビノー琿春間海陸交通路である白頭山航路開設のため、国家間協力のもと、東春号の就航まで積極的に支援いただいた中国政府、吉林省、琿春市の関係者、ロシア連邦政府、沿海地方、ザルビノ港湾当局をはじめとする政府機関、韓国海洋水産部をはじめとする政府機関、東草市、江原道の関係者に衷心より感謝申し上げます。安定的な輸送と顧客満足のため、今後とも努力を続ける所存です。

【韓国語原稿をERINAで翻訳】

東春号概要



総トン数	12,023 トン
貨物輸送能力	20フィートコンテナ 136 個、バス・トラック 71 台
日程	毎週月・水・金曜日：東草発、翌日ザルビノ着
旅客定員	519 人（乗務員 52 人含む）
船内施設	食堂、免税店、カラオケ、シアター、ゲームルームなど
旅客料金	130 ドル（3 等 B）～250 ドル（VIP）
運航距離	585 キロメートル（東草ーザルビノ）
所要時間	東草→ザルビノ：17 時間 ザルビノ→東草：16 時間

諸手続き

査証	ロシア複数通過ビザ（72時間滞在可能）および中国ビザ
出入国手続き	ザルビノ港の税関（現在は既存倉庫利用）で入国・出国検査を同時に完了 ザルビノ税関は一級税関ではないが、第3国人の出入国も可能
内陸移動	中ロ韓の合併会社が運営する中ーロ間バスを利用
中ロ国境移動	クラスキノ税関で無停車・無検査通関を実施 国境警備隊の監査は無し ザルビノー琿春間の所要時間：約1時間30分
貨物通過料	ロシア当局に14ドル/1TEU支払う

運航日程

	月	火	水	木	金	土	日
束草 夏季	14:00 発		09:00 着 14:00 発		09:00 着 14:00 発		09:00 着
冬季	15:00 発		10:00 着 15:00 発		10:00 着 15:00 発		10:00 着
ザルビノ		10:00 着 18:00 発		10:00 着 18:00 発		10:00 着 18:00 発	

【ERINA 調べ】

2. 琿春—長白山観光コース

延辺阿里郎（アリッ）国際旅行社

副総経理 崔 華

第1日

10:00 長嶺子口岸 ロシアより中国へ入国

琿春にて昼食

午後

琿春発 防川へ

圈河国境橋～はすの池～防川展望台見学

（泊）琿春賓館

第2日

07:00 朝食

08:00 琿春発 長白山観光へ

小天池～地下森林見学

（泊）国際観光ホテル（温泉付）

第3日

08:00 朝食

天池～瀑布～温泉見学

午後

長白山発 延吉へ

18:00 延吉着

（泊）大宇飯店

第4日（Aコース）

07:00 朝食

延吉～図們～琿春（昼食）

12:00 長嶺子 ロシアへ出国

第4日（Bコース）

07:00 朝食

延吉市内観光

熊樂園～民族村～民族博物館見学

夕刻

延吉空港 北京へ

料金（最小催行人数10人）Aコース：3,200 元

Bコース：3,500 元

■シベリア鉄道概観■ [第4回]

ERINA 経済交流部
部長代理 佐藤 尚

4 回目はウラルである。広い中央ロシア平原を後にウラル山脈に入っていく。ウラル山脈の長さは南北に 2,000 ㎞以上。幅は東西に 40～150 ㎞、標高は最高峰でも 1,895 ㎞ (ナロードナヤ山)。日本人の感覚では、なだらかな丘陵地域と映る。自然も天然資源も豊かである。西欧から離れており、第 2 次世界大戦中には、戦争の被害を避けるため工場をヨーロッパロシア地域よりこの地に移した。現在では重工業を中心に産業が発達している。シベリア鉄道に関係する地域は、ウドゥムルト共和国、ペルミ州、スヴェルドロフスク州である。

ウドゥムルト共和国

人口 162 万人
首都 イジェフスク市 (人口 64 万人)
面積 4 万 2000 平方㎞
シベリア鉄道共和国内距離 約 215 ㎞

国名のウドゥムルトはフィンランド系民族の名前であり、ウドゥムルト人の総人口は約 75 万人、そのうち 67% (約 50 万人) が同共和国に住んでいる。頭の痛い問題は、武器密造販売である。自動小銃のカラシニコフが密造されており、これが犯罪組織に流れていると報じられる。筆者も隣接するペルミ州を 99 年に訪問したが、タクシーの運転手に「ウドゥムルトは物騒だから行くな」と忠告を受けた。当のペルミではロケット弾やミサイル、戦車を製造している。こちらは直接の対人殺傷用ではないから安全というわけか、と勝手に思った。が、このようにロシアでは重工業の中での兵器製造の割合が大きい。

▽グラーツ市

モスクワからの鉄道距離は 1,165 ㎞。人口 10 万 7000 人。都市名はロシア語の「目」に因んでいる。理由は都市計画により、この町が広場を中心として道が放射状に延びているため、目の瞳孔、虹彩を想起させるためである。政治犯の流刑地として利用された。現在では機械製造、軽工業が発達している。

▽バレジノ市

グラーツから 30 ㎞。人口約 2 万人。木材加工、圧延工場がある。

長居は物騒なので駆け足でウドゥムルトを見たが、参考にした共和国のホームページ (<http://www.udm.ru>) も表紙の色調が赤と黒、頻繁にライフルが現れる。因みにカラシニコフ自動小銃は現在まで 7,000 万丁以上が製造されている。

ペルミ州

人口 310 万人
州都 ペルミ市 (人口 110 万人)
面積 16 万平方㎞
シベリア鉄道州内距離約 320 ㎞

▽ヴェレシャギノ市

モスクワからの鉄道距離 1,317 ㎞。ウラル山脈の麓の町。人口 2 万 5000 人。シベリア鉄道の東進に伴い建設された町。旧名はオチェルスク。日露戦争、旅順港停泊中に日本軍の攻撃を受け轟沈した軍艦「ペトロパヴロフスク」と運命を伴にした画家、ヴェレシャギンに因み 1915 年、町名を変えた。繊維、食品工業が主要産業。

▽ペルミ市

州都。モスクワからの鉄道距離 1,437 ㎞。交通の要所。地名のペルミはフィノ＝ウゴル系の言葉が語源。意味は「ペラ」(遠い)「マー」(大

地)がロシア語化した。因みに、ウラル山脈の東に広がるシベリアは現地語で「眠れる大地」との語源解釈もなされている。ロシアには大地が有り余っているが、遠過ぎるか、手付かすのままと解釈される。

町の設立は1723年。近郊にあったエゴシーハ村の銅を溶解する工場がこの地に建設されたのが町の始まり。女帝エカテリーナの命により新しい郡が設置されたが、その際ペルミの場所に郡都として新しい町が建設された。19世紀初頭からウラルの鉱石を利用した鉱業が発達し、第2次世界大戦中には、多くの工場が戦場となった欧州ロシア部からウラル地方に疎開したが、ペルミも主要疎開先であった。現在では種々の工業が発達している。第2次世界大戦中は産業のみならず、文化も疎開したが、旧レニングラードからはバレエ学校・団も疎開し、それを基盤にロシアでも有数なペルミバレエ団がここを本拠とするようになった。

▽クンギール市

ペルミから南東に101キロメートル。人口8万人。1648年町は建設されたが、1662年、バシキール人により火攻めの攻撃を受け破壊され、同年すぐ再建が行われた。1774年のプガチョフの乱にも町は持ちこたえた。1759年には鉱山監督所が設置された。町の近郊には長さ6キロメートルにも及ぶ氷河鍾乳洞があり、中には約60の洞窟、30の地底湖がある。

スヴェルドロフスク州

人口 472万人

州都 エカテリンブルク市(人口137万人)

面積 20万平方キロメートル

シベリア鉄道州内距離約350キロメートル

▽ペルヴォウラルリスク市

モスクワからの鉄道距離1,774キロ。エカテリンブルクの西45キロメートルの都市。人口14万4,000人。1732年、製鉄所がこの地に建設されたのが町の始まり。20世紀の初頭、鋼管工場が建設され、第一ウラルシームレス圧延パイプ工場と命名された。この工場名を短縮し一語にした名前がペルヴォウラルリスクで、強いて訳すならば「第一ウラル市」なのであろうが、言外にウラル第一の都市という気概があるのかもしれない。70年から80年代にかけて大規模な金属加工、パイプ関係の工場が幾つか建設されている。

▽ヨーロッパとアジアの境界碑

ペルヴォウラルリスク近郊には、幾つかある境界碑の中で、最も有名なオベリスクがある。ウラル山脈にはヨーロッパとアジアの境界線があるが、最初の境界を明示するための目印は、1736年、ロシアの学者V.N.タチシェフの提唱により建てられた。これは現存しているが、ヨーロッパとアジアの分水嶺上にある。これ以降、幾つかの場所で境界碑が建立されてきた。ペルヴォウラルリスク近郊の境界碑は石造で、旧シベリア街道沿に設置されている。シベリア鉄道の境界碑はモスクワから1,777キロメートル、ペルヴォウラルリスク駅を出て3キロメートルの地点、ウラジオストクに向かって右側に設置されている。

▽エカテリンブルク市

州都。モスクワより1,818キロメートル。鉄道の主要分岐点。町は前述のV.N.タチシェフにより1721年、建設が開始された。公式記録によれば、町の誕生日は1723年11月7日(新暦11月18日)とされている。1723年、流刑者に労働を課せるための金属工場が建設された。この工

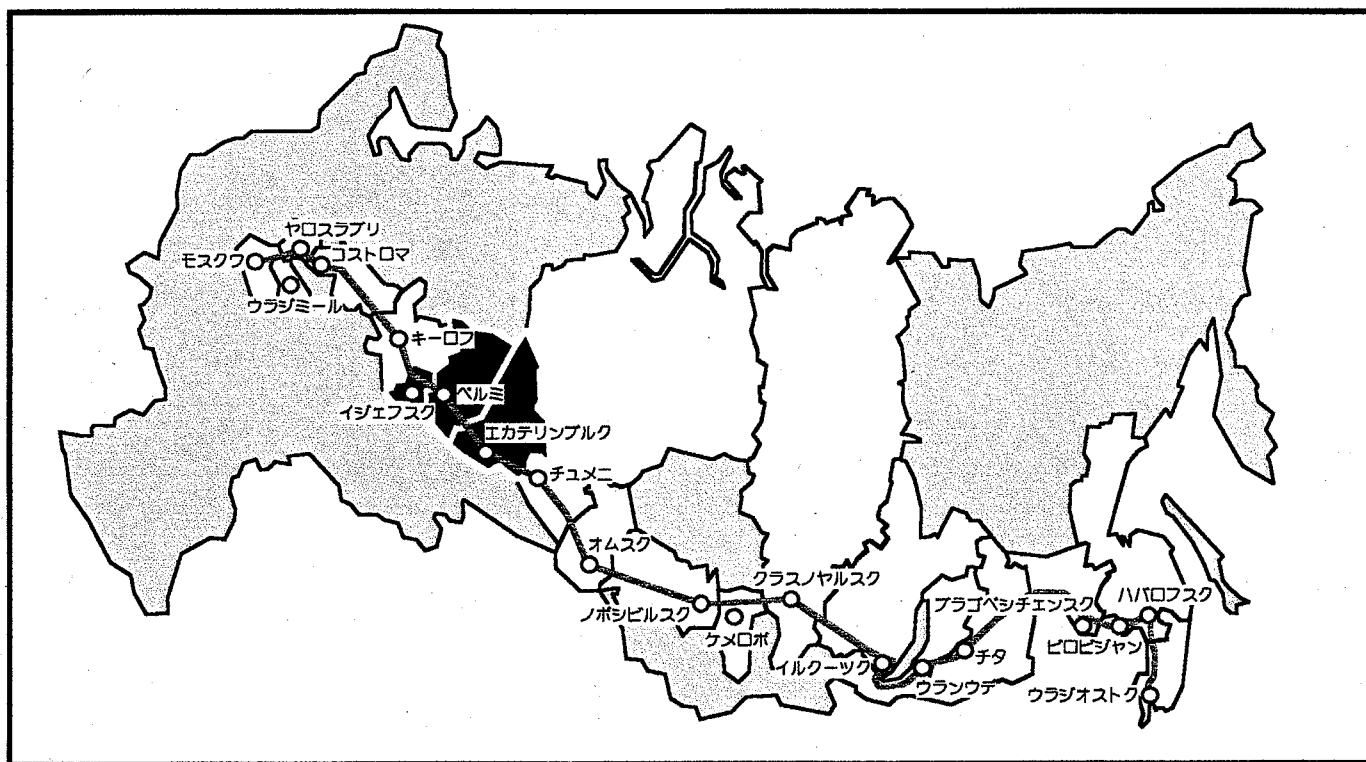
場の建設後、町は拡大し、当時の為政者エカテリナⅠ世を称え「エカテリンプルク」(ドイツ語でエカテリナの町)と呼ばれるようになった。1735年には、コイン鑄造所が建設された。1763年、エカテリンプルクを経由するシベリア街道が東に延伸され、町の重要性は高まっていった。19世紀には鉄道の主要分岐点として発展していった。ロシア革命の最中、この町でサントペテルブルクから移送、幽閉された時の皇帝ニコライⅡ世とその家族、従者が銃殺された。1918年7月17日から18日にかけての出来事である。革命後は、ウラルのみならずソ連における重工業の中心都市として発展してきた。

▽ボグダーノヴィチ市

モスクワから1,917キロメートル。人口3万7000人。南北に伸びる鉄道路線が、この町でシベリア鉄道と交差する。耐火物製造、枕木腐食防除工場などがある。

▽カムイシュロフ市

ボグダーノヴィチから45キロメートル。人口3万3000人。1668年、牢獄が建設されたのが町の始まり。19世紀末には商業都市として発展。現在では皮革製造、葡萄酒醸造、ロウソク製造産業などがある。



■海外ビジネス情報■

中国

黒龍江省は優位性を発揮し
北東アジア協力に参加を
(香港大公報4月6日)

現在、国内外が北東アジア地域の多国間協力に注目している。日本の太平洋側の東部地域は相対的に発達しているが、その西部は発展が遅れており、当地域を発展させるために日本は積極的に開放と多国間協力を主張している。韓国は先進国に仲間入りしたばかりで、発展のスピードが速い。この輸出主導型の国が、完成品輸出を増加させるためには、鉱物性原料と中間生産財が必要となる。したがって、日韓と黒龍江省は経済構造において補完性を持っている。黒龍江省は距離的に中国の経済中心地から遠いが、北東アジア経済圏に近いことから局地経済協力に参加できる優位性を持っており、多国間協力により黒龍江省の外向型産業の発展にプラスの影響をもたらすことになるだろう。

国家の経済発展という角度から、局地多国間協力において適切な対応を行えば、発展することは間違いない。深圳、上海、山東の発展過程がそれを証明している。しかし、北東アジア経済圏の多国間協力は経済問題だけではなく、政治問題も含んでいる。たとえば、SLB が多くの地域と関係しているが、終点のヨーロッパのロッテルダムまでに多くの国を通過することから、その調整が極めて困難であることは間違いない。他方、図們江地域開発は長年進められているものの、ほとんど進展していない。従って、局地開放の実行の前に黒龍江省はまず積極的に国家あるいは地域と経済協力を行うべきだ。これらの国と地域には、日本、ロシア極東地域、韓国と北朝鮮などが含まれる。

中国が北東アジア協力に参加する際、国全体を配慮し、国家計画部門に北東アジア国際協力問題を考慮するよう提案することが必要だ。経済のグローバル化の過程で、地域間協力と同時に、地理的に結びつきのある局地多国間協力も考慮すべきだ。ロシア極東地域は資源が豊富で、木材輸出を望んでいる一方、中国の多くの地域は木材が不足しており、そこへ大量に輸出する手法が考えられる。中国は鋼材生産量が世界のトップにあるが、毎年日本から薄鋼板とその他の鋼材を輸入している。本溪市の石炭貯蔵が枯渇する危機に直面しているにもかかわらず鋼材生産を行っていることから、その影響が懸念され、本地域の産業構造を改めて検討すべきだ。遼寧省、黒龍江省は自動車産業の発展に力を入れているが、果たして日韓自動車産業と競争できるかについても分析する必要がある。

黒龍江省は、深圳と香港の間の相互補完における優位性を学ぶことができる。香港の市場情報と市場経験が、広東省の輸出型加工業に良好な国際貿易環境を提供した。広東省は労働力が低廉であるという優位性を発揮し、従来の委託加工から始まり、現在は高次元産業へと発展している。黒龍江省は日本と韓国の市場経済状況を把握し、地理的優位性を活かして情報を収集し、市場を獲得するべきである。そして、これを土台として、北東アジア地域の市場経済の発展に寄与することができる。

遼寧省、黒龍江省の国有企業の基盤は良好であるが、市場ニーズに合致

していない。解決策は、国有企業が局地多国間協力を通じ、市場経済において優位性を生み出すことだ。

黒龍江省、吉林省は中国食糧生産基地であるが、原料生産基地だけに留まらず、農業の市場化と、第一、二、三次産業との連携も強化する必要がある。

中ロ国境貿易は飛躍的な発展を遂げたが、適切に経営管理されなかったため大量の劣悪な商品が出回った。このため、中国製品の信用と評価は失墜し、中ロ貿易のチャンスを失った。この教訓から、局地経済協力を通じて、国際競争に対抗できる企業を育てるために政府の政策と支援が必要である。深圳がまさにこのケースに当てはまり、香港の協力と政府支援がなければここまでの発展を遂げなかっただろう。

黒龍江省はまず対外開放を行い、それから日韓の経済貿易協力が得られれば、前途が期待できよう。黒龍江省が着手べきことは以下の通りである。

まず、インフラ建設に力を入れ、国際市場のルールを熟知することである。さらに重要なのは対日、対韓の調査研究、対応方法の研究などを深化すべきである。現在の黒龍江省の製品状況を考慮すると、日韓市場への進出は極めて困難である。しかし、悲観的になる必要はなく、経営に対する考え方を転換できれば解決できる。中国の工業は、種類の豊富さを重視するあまり、たとえば、ある工場がカラーテレビを生産すると、わが社もカラーテレビを生産するという大勢に従う生産システムである。その結果、過剰な生産ラインを抱えてしまうことになった。もし、労働の専門分業化が行われれば製品の競争力強化につながるだろう。

日本側は、まず日本、韓国の中小企業が黒龍江省、吉林省の中小企業とパートナーシップを結ぶことを提起している。企業の発展は小規模から大規模へという過程を経ることから、最初から多国籍企業と連携することを期待せず、まず中小企業を発展させるべきである。しかも、産業次元を考慮すれば現在の黒龍江省、韓国、日本の多国間協力は中小企業運営に適している。

これまでは政策制限のため、黒龍江省の中小企業は充分に発展できなかった。現在は規制緩和が行われているが、政府支援および各種所有制企業の発展に対する支援をさらに強化する必要がある。例えば経営管理の強化、日本の政府投資、技術センターの設立、中小企業への情報提供、そして企業の市場開拓支援などの政策が挙げられる。

現在、経済のグローバル化の主体は多国籍企業であり、政府はこれらの企業の経営に関与しない。一方、中国の大企業は外国の大企業と比べグローバル化の点では発展途上である。中国の大企業の合併は外国の大企業の合併と違い、合併を通じて競争力を引き上げるのではなく、行政主導により合併が行われている。従って、国際的な大企業と比べ、中国企業は経営管理面で遅れている。国有企業の経営メカニズムがよくなれば、多国籍企業との連携において成功する可能性が生まれるだろう。

国有企業改革には、規制緩和と経営管理の強化が必要である。黒龍江省

の三大工場の電力設備は日本より後れているものの、韓国に比べ技術進歩しており北東アジアではナンバー・ワンである。核心的な問題は経営管理が市場経済メカニズムにおいて外国企業より遅れていることである。多国籍企業と連携することで、経営管理水準を引き上げ、市場開拓力を学ぶという目的を持ち、外国企業と協力を行うことが必要となってくる。問題は国の開放政策にかかっており、具体的に言えば外資の持ち株比率の制限問題などがある。三大工場が連携して、経営管理の強化、製造水準の引き上げ、従業員研修等を実行すれば人材を引きとめておくことができよう。

中国の機械工業は、建国以来30年の進展と20年余の改革開放を経て、水準は低くはないが問題点がある。私が日本のある中小企業を見学した時、この企業は武漢から1台の立体式平削盤を購入し、この機械をコンピューターと組み合わせ、新製品として売り出している。一方、我々は機電一体化というスローガンを抱えて20年が経過するが、未だ実行に至っていない。原因として、次のことが挙げられる—①従業員の教育体制。分業体制が細かい。②技術者の士気を上げる刺激がない。③産業政策の問題。日本が特許技術とその許可証を取得しようと懸命なのに対し、中国側は必要以上に製品の輸入に傾いている。④経営管理の問題。これが最大の課題である。

我々は上海、四川、西安、黒龍江に多くの工場を設けたにもかかわらず、輸入を行っている。以前、上海、西安、瀋陽のパルプ工場は同じ部門であったが、共同開発、情報交換を行わず、それぞれ独自の製品を作り、経営を行ってきたため品質は改良されていない。このような統制されていない生産システムは経済のグローバル化の妨げとなる。経営管理の強化、規制緩和により、このような事態は改善されていくであろう。

＊この稿は、北東アジア経済会議2000に参加した香港大公報記者・華大真が王慧炯（國務院発展研究センター学術委員会副主任）へのインタビューにより整理したもの。【ERINA 翻訳】

牡丹江市
対口国境貿易額が急増
(国際商報2月11日)

黒龍江省牡丹江市綏芬河の町では最近、ロシア商人がよく見かけられ、積替え駅でも毎日150両以上の貨物が積み替えられている。統計によれば、牡丹江市の対ロシア貿易額は昨年、10.525億ドル（対前年比27%増）で、黒龍江省の75.2%を占めている。

牡丹江市には綏芬河、東寧、2つの国家一類口岸があり、綏芬河市は昨年、億元以上を投資して鉄道駅の拡張工事を行った。同時に鉄道、道路税関施設を改造し、口岸貨物輸送取扱能力を600万トンまで引き上げた。年間実際通貨貨物量は214.9万トン（対前年比20%増）、通貨旅客は56万人（同19%増）で、史上最高を記録した。綏芬河市はロシア、イギリス、アメリカ、日本、韓国などの国と8つの複合輸送協定を調印。ハルビン、綏芬河からロシア・ウラジオストク港を経由して日本、韓国、アメリカまで、複合輸送を利用して石炭40万トン（同14%増）を輸出している。

昨年9月、綏芬河とロシア・ポグラニーチヌイの自由貿易区が開設されて以来、入国するロシア人は以前より2倍以上増加し、民間貿易額が倍増している。東寧県は国境貿易会社の発展に力を入れ、輸出品目を拡大

した。経済的に実力のある59社に対し国境貿易経営権を与え、これらの企業は一定の優遇政策を受けている。昨年、東寧県の対ロシア貿易額は3.2億ドルを実現し、前年より39%増加した。

情報筋によると現在、牡丹江市におけるロシアからの主な輸入品目は木材、化学肥料、有色金属、セメント原料などがあり、ロシアへの輸出品目は石炭、食品、果物、野菜などがある。【ERINA 翻訳】

北朝鮮

ピョンヤン国際展覧会 閉幕
(KOTRA 北韓室 5月15日)

北朝鮮が輸出入活性化のために開催した「ピョンヤン国際展覧会 (Pyongyang Int'l Trade Fair)」が5月9日、閉幕した。この国際展示会は朝鮮国際展覧社の主管により、5月8日～10日、ピョンヤンにおいて開催を予定し、年初から世界各地で参加企業を募集してきた。参加対象品目は中小型水力発電所設備からコンピューター、各種電子製品及び部品類、食品生産設備、文房具類に至るまで多岐にわたっていた。

しかし、今回の展示会には合計22社の参加が確認されたが、大部分が綾羅島、大成、平和貿易会社等の北朝鮮企業で、外国企業は8社の参加にとどまったと伝えられている。

商品展示会に参加した国はロシア、中国、台湾、タイ、日本、キューバ、イギリス、オーストラリアなど。中国と台湾は大規模使節団を派遣したことが報じられ、ロシアからはビジネス開発機関であるSIMEX関係者とベルゴロド市の工作機械工場関係者たちが参加したと報道された。【ERINA 翻訳】

ロシア

ハバロフスク地方
原木の輸出禁止へ
(ダーリニ・ヴォストーク通信 5月17日)

ハバロフスク地方の木材調達企業は2003年1月から原木の輸出を完全に停止し、主として材木と建設物を輸出することになる。

ハバ地方行政府によると、製品保護のため原料の輸出を禁止することにより、ハバロフスク地方では利益を生み出し、新しい雇用を創設することができるという。丸太の輸出禁止は「半加工木材有効利用発展プログラム」の中で行われている。プログラムは5年間の予定で実施される。2年前に地方では、現地で丸太の2割を加工している企業にのみ木材輸出の許可を与える決定を行った。この間、ハバ地方の木材調達関連企業の多くは外国の先進技術を導入し、提示された割合をきちんと守るようになり、仲買人の数も減った。地元の市場は材木と木造建設物で満たされている。加工木材の割合を2001年には30%、2002年には50%、2003年には100%にしなければならない。

国際輸送「東西」回廊
5月にスタート
(ダーリニ・ヴォストーク通信 5月17日)

5月初旬から、沿海地方を経由する国際輸送回廊「ボストーク・ザーパド (ロシア語で東西の意)」を通して、コンテナが運ばれ始めている。フェスコ・インターモダル社のイーゴリ・トルストフ社長の発表によると、20フィートコンテナの第1便がすでにボストチャーヌイ港に届き、さらにコンテナ6個を中国・牡丹江市から発送する準備ができているという。近いう

ちに、発送するコンテナの数を月間100個にまで増やす計画だ。

トルストフ社長によると、国際輸送回廊は、海への出口を持たない中国北部の省から、コンテナを沿海地方の港を経由してアジア太平洋諸国へ輸送するというもの。このプロジェクト実現のため、政府間および地域レベルで多くの作業が行われてきた。中でも、沿海地方を通過するための有利な条件設定作業により、フェスコ・インターモダル社は競争力あるトランジット料金を中国側パートナーに提示することができた。

中国のコンテナは牡丹江から自動車で、その後 FESCO の船でアジア太平洋諸国の目的地へ運ばれる。ちなみに、第1陣のコンテナ7個は日本に送られる。新しいトランジットが発展すれば、沿海地方の輸送インフラを十分に活用し、大きな利益をあげることができるだろう。

■列島環日本海■

北海道

サハリン2に物品納入
函館の協同組合が代理店契約
(北海道新聞4月14日)

函館極東貿易協同組合(理事長・泉清治函館空港ビルディング社長)は4月13日までに、サハリン大陸棚石油・天然ガス開発プロジェクト「サハリン2」の実施企業で日米欧4社が出資するサハリンエナジー(本社・モスクワ)との間で、同社に対し物品の納入などを行う代理店業務契約を結んだ。同社と日本の企業などとの代理店契約は初めて。

同組合は昨年6月、サハリンで石油開発を進める米国のメジャー(国際石油資本)などとビジネスを行う際の函館側窓口としての業務を開始。サハリンと空路で結ばれる函館の優位性を訴え、サハリン側からの受注活動を展開していた。サハリンエナジーと結んだ契約書によると、同組合は「函館のみならず道内全域で代理サービスを提供する」としており、具体的なサービス内容は①同社が必要とする物品の納入②ホテルや通訳、ガイドの手配③同社関係者で急病人が発生した場合の函館市内の病院の手配④荷物の通関手続きの代行など。契約書にないサービスについては、同組合が了承すれば提供できる。すでに船用エンジンや自動車部品などの注文が同社側からきている。

同組合は、同社の石油掘削リグ(油田掘削用の海上基地)の運行管理や建設資材運搬などを請け負い、日米欧の3社が出資するサハリンシェルサービス(本社・ユジノサハリンスク)とも25日に代理店契約を締結する予定。同社が所有するリグや船舶を修理時に函館港で受け入れるなどのサービスを行う。

ホルムスクー小樽フェリー
再開第1便 4月24日小樽入港
(北海道新聞4月21日)

サハリン・ホルムスクと小樽を結ぶ日ロフェリー航路が4年ぶりに定期運航となり、4月24日に再開第1便が小樽に入港する。日本の船会社と共同運航した1995、96年の定期運航と違い、今回はサハリン船舶

会社（略称・サスコ）の単独事業。「いつまで続くのか」と懐疑的な声もあるが、集荷に悩んだ前回に比べ、今回は定期的な貨物を確保しており、サスコは「採算はとれる」としている。

サスコによると、今年は4-12月に毎月1往復ずつ運航する。使用船は同社所有の「サハリン7」（5,025ト）で、定員36人、貨物積載能力は2,245ト。サスコの日本総代理店によると、サハリンから製材約700立方メートルを積むほか、小樽から建設用重機数台、中古車数十台を積み込む予定。小樽、稚内など関係自治体や関連企業でつくる日ロフェリー定期航路利用促進協議会（札幌）は「貨物の見通しが立ち、安定した航路になった。両地域の交流がさらに活発になれば」と期待している。

大韓航空の新千歳線
大型化で貨物急増
（北海道新聞5月2日）

3月26日から使用機が大型化された大韓航空の新千歳-ソウル線で、貨物取扱量が大幅に伸びている。同路線で、1ヶ月に新千歳空港が取り扱った国際貨物は輸出入計90.5トで、昨年1年間の実績（238ト）の38.0%をわずか1ヶ月で稼いだ勘定だ。

大韓航空は韓国からの旅客増を見込み、3月26日から小型ジェット機MD82（150席）を大型ジェット機のエアバスA300-600R型（266席）に変更。運航回数は毎日運航から週5便に減便されたが、一方でMDでは積みなかった航空貨物コンテナの搭載が可能になり、貨物の最大積載量も400トから一気に14トに増えた。さらに、世界各国と結ばれた同社の路線網を生かし、ソウル経由での各国との貨物のやりとりも可能になった。札幌税関支署千歳出張所によると、初日に米国のアスパラガスが輸入されたほか、ニュージーランドからの球根、フィンランドからの機械部品などがソウル経由で運ばれた。また輸出では香港向けの野菜、ソウル向けのカニやアワビ、オーストラリア向けの自動車部品など。新千歳空港の国際貨物の「稼ぎ頭」はKLMオランダ航空アムステルダム線。今年3月の取扱量は69.7トだったが、4月実績ではソウル線が逆転する可能性もある。

青森県

中国東北部・興隆溝遺跡
7月から日中共同発掘
一般向け現地ツアーも
（東奥日報4月20日）

東奥日報社、青森県、青森市で組織する「日本・中国先史時代遺跡発掘調査実行委員会」（会長・佐々木高雄東奥日報社長）は4月19日、中国社会科学院考古研究所（北京市）と進めていた中国内モンゴル自治区・興隆溝（こうりゅうこう）遺跡での共同発掘調査を承認、7月から着手することを決めた。今月24日に北京で同研究所と計画実施に関する調印式を行う。かつて満州と呼ばれた中国東北部に海外の研究チームが入るのは初めて。

近年、三内丸山（青森市）に代表される本県遺跡などの研究成果によって、中国東北部に分布する先史時代の遺跡と、北日本の縄文遺跡との文化的関連性がクローズアップされている。共同発掘は両文化の共通性の意味を、北東アジアの視点から解明するとともに、さらに一歩踏み込んで縄文のルーツを探るのが狙い。7千年前、日本列島北部と大陸との間で行われた壮大な「北の文化交流」のなぞが解明されると期待を集めている。東奥

日報社は発掘に合わせて7月下旬、一般を対象に現地見学ツアーを実施。
青森発着のチャーター便を飛ばす。

秋田県

吉林省山菜の輸入加工
ジェットロのLL事業に
(秋田魁新報4月5日)

中国・吉林省と経済交流を続けている県は、ロシア・ポシエト航路の定期コンテナ便を利用し、吉林省からの山菜の輸入加工に取り組むことになった。日本貿易振興会(ジェトロ)の平成12年度LL事業(ローカル・ツー・ローカル産業交流事業)の支援を受けるもので、県産業経済政策課は「経済交流だけでなくコンテナ便の利用促進につながれば」と期待している。

LL事業は、ジェトロが地域産業の国際化や活性化を目指し、日本と海外の地域間の産業交流を最長3年間支援する制度。本年度は自治体や商工団体など国内外から64件の応募があり、36件が採択された。本県は食品加工部門で採択され、670万円の支援を受ける。事業は12、13年度の2年間。吉林省は山菜や野菜の資源が豊富だが、加工や生産管理の技術水準が低いため、本県との共同開発によって両地域の貿易拡大を目指す。現在、県内の加工業者1社が関心を寄せており、県は5月から調査や商談ミッションを重ねるほか、有力企業を招くなどして取引を始めたい考えた。

秋田港国際化荷主協
ポシエト航路 延吉に事務所開設
(秋田魁新報4月22日)

秋田港国際化荷主協議会(平野井昌弘会長)の12年度総会が4月21日開かれ、秋田ーポシエト航路の貨物発掘を図ろうと中国吉林省・延吉市に海外連絡事務所を設けることを決めた。

海外連絡事務所はこれまで、韓国・ソウル、中国の大連と長春に置いていたが、12年度に延吉市にも設け、海外取引の情報収集、提供を行う。事務所の入居場所や所員は未定。また秋田港をPRするポートセールスは国内3回と海外5回の計8回実施する。国内は岩手、東京、県内で行うほか、海外は韓国、中国の吉林省と黒龍江省、台湾、シンガポールにミッションなどを派遣する。

山形県

酒田ー極東・ロシア コンテナ船
新航路開設へ県が調査開始
(山形新聞5月16日)

県は酒田港と極東・ロシアを結ぶ定期コンテナ船の航路開設に向けた調査に入った。21世紀に向け、環日本海交流圏の拠点として同港を位置づけ、極東地域、中国東北部との貿易を活発にするため、新たな航路開設の可能性を探る。シベリア鉄道を使ったヨーロッパへの輸送構想も将来的な視野に入れ、今回は極東・ロシア地域の港湾整備や輸送体制の実態について現地調査も実施する。県空港港湾課は「極東・ロシア輸送路が誕生すれば、現行の中国・大連港を経由して、日本各地の港に入るルートよりは輸送時間が大幅に短縮され、コストも軽減される。貿易、経済交流がさらに盛んになるはず」と話している。

新潟県

コンテナ鉄道輸送へ初の試み
新潟東港で船に積み替え
(新潟日報3月21日)

県と新潟臨海鉄道(社長・磯部春昭副知事)は3月20日、新潟東港の外貿コンテナターミナル内で、臨海鉄道の貨車から海上コンテナを取り出し、中国向けのコンテナ船に積み替える作業を試験的に行う。環境に配慮したトラック輸送から鉄道輸送への将来的な切り替えを視野に、鉄道線路がコンテナターミナル内を走る全国唯一の港湾である同港のPRを狙う。

第一港湾建設局と県などは1997年に鉄道を使った海上コンテナ輸送についての可能性を調査した。新潟、伏木富山、秋田の3港について調査したところ、ターミナル内に鉄道がすでに敷設されている新潟港の可能性が最も高く、3億円程度の費用で駅などを整備すれば実現できるとの結果が出ている。鉄道輸送は長距離を運ばないとトラック輸送に対してメリットが生じないため、現在まだこの方式を導入したいという荷主からの具体的な要望はない。新潟臨海鉄道の若月実総務課長は「課題は多いが、この試みを契機にして将来的には海上コンテナを扱えるようにしたい」と話している。

新潟ーハルビン線
週3往復に増便
(新潟日報5月11日)

中国北方航空(本社・中国瀋陽)は、現在2往復運航している新潟ーハルビン線を、6月から10月まで週3往復に増便する。利用客が大幅に増える夏場の需要に対応するため、新潟空港発着の国際線では韓国ソウル線(週5往復)に次ぐ便数になる。

同線は1998年6月に開設された。98年度の座席利用率は40.8%と苦戦したが、路線が定着してきた99年度は同65.4%に上昇し、約2万1500人が利用した。現在は、新潟空港を月、金曜発着だが、新たに水曜発着を加える。ダイヤは午前8時5分ハルビン発・新潟着同11時15分、新潟発午後0時15分・ハルビン着同1時40分で月、金曜発着と同じ。機材も同じMD90を使う。同社は新潟ーハルビン線のほか、現在週1往復運航している新千歳ー瀋陽線の両路線でそれぞれ週1往復分の増便を運輸省に申請し、このほど認可を受けた。

富山県

YKKグループ
大連に初の建材工場
(北日本新聞5月10日)

YKKグループは、中国遼寧省・大連市に建材事業の新工場を建設する。中国での建材事業は初めて。5月末に着工し、年内完成の予定。市場経済が進展する中国では宅地開発などが急速に進んでおり、国内全域をマーケットに住宅用樹脂サッシの製造、販売を行う。

建材工場は大連市中心部から約27キロメートル離れた、日系企業などが数多く進出する経済技術開発区内に設置する。開発区内にはすでにファスナー製造の現地法人、大連YKK社があり、同社の南側に隣接する。敷地約6万平方メートルで、1期工事として延べ2万1000平方メートルの工場を建設、4年後に着工する2期工事で3万1000平方メートルまで拡大する。投資総額は22億円。建材工場の建設に当たって、YKKが全額出資する現地法人「大連吉田建材有限公司」を設立。資本金は2,500万ドル。売上高は

3年後に22億円、5年後に49億円を目指す。

北陸電力と遼寧省の電力2社
環境保全で共同研究
(北日本新聞5月11日)

北陸電力は、中国遼寧省にある国家電力公司東北公司（東北公司）、遼寧電力と、環境保全分野についての共同研究プロジェクトに着手する。石炭火力発電所から排出される硫黄酸化物（SO_x）を除去する排煙脱硫技術をテーマにすることで最終調整しており、7月にも3社間で正式調印し、北電側から技術者らを派遣する。

中国では一部地域で大気汚染が深刻化し、電力会社も早急な対応を迫られている。特に遼寧省内には約13カ所の石炭火力発電所があるが酸性雨の原因となる硫黄酸化物を除去する排煙脱硫装置がほとんど普及しておらず、中国側2社の意向も踏まえ、脱硫技術について共同研究する予定。東北公司是遼寧電力の上部会社に当たり、いずれも本社は瀋陽市。東北公司是火力、水力で632万キロワット、遼寧電力は716万キロワットの発電設備を持つ。

福井県

来春開設の県立大地域経済研
北東アジアも研究テーマに
(北陸中日新聞4月14日)

来年4月の開設が予定されている福井県立大学地域経済研究所（仮称）のあり方を検討していた体制検討会（委員長・児嶋真平福井大学学長）はこのほど、研究所の役割や組織、管理運営体制などに関する報告書をまとめた。産官学交流の拠点として、産業界のシンクタンクとして、地域経済の発展に貢献する研究施設と位置付け、北東アジア経済も研究テーマの一つとして盛り込まれた。

報告書は同研究所にふさわしいテーマとして▽地域産業領域▽地域企業経営領域▽地方行財政領域▽北東アジア経済研究領域▽地域福祉・環境領域▽地域の歴史研究領域—などを挙げた。北東アジア経済研究がテーマの一つとして盛り込まれたことは、地域経済にとって今後、対岸諸国・地域との交流促進が重要度を増すと認識されていることを示している。報告書はまた、個々の研究について、テーマに合わせて教員を任期制で採用する方式を提言した。研究員の任期制が実現すれば、全国でも初めてのユニークな試みとなる。研究テーマが設定されてから、そのテーマの専門家を研究スタッフとして集める。教員の任期は、プロジェクト研究の期間に合わせて3年から5年程度。チームの中核となる専任教員、同大学の教員のほか、他大学や自治体、民間企業などからも客員教員や研究員を迎え、弾力性のある組織とする。

山陰

ジェットロ・ミニLL事業
山陰両県で3件選ばれる
(山陰中央新報4月5日)

日本貿易振興会（ジェトロ）は4月3日、本年度のミニLL事業の実施内容を決め、島根県内では、県と中国・寧夏回族自治区とのワインの加工技術研究、浜田市と韓国・釜山市との農水産加工に関する2件の事業が選ばれた。鳥取県内では中国・吉林省とのソフトウェア事業が選ばれた。

ジェトロ松江貿易情報センターによると、県が姉妹友好提携する寧夏回族自治区との交流に最大500万円を援助。6月ごろ、寧夏のワイン製造

会社の担当者らを招き、島根ワイナリー（同県大社町）などでワインの製造過程を見てもらう。9月ごろには、県や企業担当者約10人が寧夏へ出掛け、有機農法・無農薬のブドウで良質のワインを製造する民間会社などを視察。将来的には県へのブドウ、ワインの輸出や共同研究による食品加工レベルの向上を図る。一方、浜田市は最大250万円の援助を受け、釜山で水揚げされる魚の種類や価格を調査し、地元業者が一括して輸入できるシステムや、果樹栽培の技術交流を模索。秋ごろに双方の自治体や企業の担当者らを派遣し合い、地場産業の活性化と浜田商港の利用拡大を目指す。

鳥取県関係では、鳥取県情報産業協会と中国・吉林省とのソフトウェア部門の産業交流事業が認められた。交流事業の具体的な内容や予算措置は、4月中旬までに決まる。

九州

環黄海経済圏
九州に平成の出島を
通産局が提言
(西日本新聞4月4日)

九州通産局は4月3日、九州に「平成の出島」をつくり、中国、韓国で環黄海経済圏の早期実現を目指すことを柱とした「九州国際化推進プラン」を発表した。

九州の輸入促進地域（FAZ）、中国の経済特区、韓国の輸出入自由地域（FTZ）を活用し、税制上の最恵地域待遇の協定締結を視野に入れた「平成の出島（産業交流特区）」の実現を推進する。同プランの具体化に向けて、2000年度には圏域内の産学官関係者でつくる環黄海経済交流会議や、九州国際化推進協議会を設置する予定。同局はさらに九州と中国、韓国でつくる環黄海経済圏と、東南アジア諸国連合（ASEAN）の経済交流の推進を進めて、北米自由貿易協定（NAFTA）にも匹敵する「広域経済圏」に成長させることも提言。これまでの九州－中国、九州－韓国の二国間の経済関係から「複数国間の関係強化を進める必要がある」としている。

このコーナーは主に日本海側の各新聞記事を参考にエリナ経済交流部で再取材・構成したもので、文責はビジネスニュース編集部にあります。

■北東アジア経済交流地域連絡会だより■

北陸環日本海経済交流促進協議会

北陸地域対岸貿易 99 年は回復
課題も山積—北陸 AJEC 報告
(北陸中日新聞5月12日)

北陸環日本海経済交流促進協議会(北陸 AJEC、金沢市)はこのほど、北陸 3 県の通関統計にヒアリング調査の結果を加え、北陸地域の 1999 年の対岸貿易状況に関するレポートをまとめた。

99 年の北陸 3 県の貿易総額(通関実績)は前年比 2.3%増の 3,626 億円。98 年を底に増加に転じた。このうち、ロシア、中国、韓国、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)との貿易は同 13.8%増の 1,495 億円。対岸諸国の景気回復を受け、二桁の増加となった。貿易全体に占める割合は 41.2%と高いウエートを占めている。

国別にみると、ロシアは 18.7%増の 469 億円と大幅な伸び。98 年夏のルーブル切り下げによる経済混乱の収束とともに活発な貿易が復活した。しかし、国別の順位はこれまでの首位から転落し、中国、韓国に告いで 3 位。移行経済下で市場の透明性が十分に確保されていないため、中古車などの輸出が落ち込んでいる。

対照的に、中国との貿易は 2.7%増の 551 億円と、安定した伸び。中国経済の安定成長、北陸企業の中国進出の増加、定期航路開設などを背景に着実に拡大している。

韓国は 24.2%増の 475 億円と、前年が落ち込んだこともあって、急伸した。特に輸出の伸びが大きく、97 年の水準に戻った。北朝鮮との貿易は 74.3%増の 6,100 万円。額は少ないが、カニ、マツタケなどの輸入に動きがあった。

また、レポートは北陸の港湾の課題として▽輸出入のインバランスによる太平洋側港湾との海上運賃格差▽寄港型定期航路による利便性の欠如▽検疫施設などの不備▽大型消費地の太平洋側への集中—などを指摘。具体的な対策としては①韓国ルートの利用促進②既存の中国ルートを活用と新中国航路の開設③太平洋側からの集荷④具体的なサービス方法提示⑤航空輸送に対する認識向上—の 5 点を挙げている。

北陸の港湾はこれまではバラ積みの貨物の輸入が多く、臨海工業地帯に隣接した港は工業港としての役割を果たしてきた。しかし、地元企業のアジア進出に伴う取扱品目の多様化や製品輸入の増加などを背景に、次第に商業港的な性格を強めている。海外貨物は、従来の原材料(石炭、原油、木材など)から高付加価値化が進み、重厚長大型から軽薄短小方へと内容が変化している。

■セミナー報告■

平成12年度 第1回賛助会セミナー

「ロシア新政権と経済改革の行方」

平成12年4月20日

新潟グランドホテル

(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

新大統領と新政権の特徴



エリツィン前大統領は、3年間健康を害し、職責を果たしていたか疑問。日本が対ロ外交をエリツィンに賭けていたことに問題があった。

プーチン大統領は憲法を改正し、任期を7年にしたいという。ロシア議会(下院)はエリツィン時代、共産党など反エリツィン派が牛耳っており、PS法(生産分与法)などが議会で何回も否決されたが、昨年の選挙で与党が多数を占め、法案の可決可能性が大きい。日ロ投資保護協定も今年、批准された。4年プラス7年で、今後11年間、プーチン時代が続くことが予想される。

昨年、プーチン氏が首相に指名されたとき、知名度は低かった。テレビに出ても表情が乏しく、暗い印象を与えた。KGBの経歴が、プラスのイメージを与えなかった。しかし、アメリカ・オルブライト国务長官、ドイツのフィッシャー外相、イギリスのブレア首相などがプーチン氏と会い、いずれも明るい良い印象をもった。日本はプーチン氏との接触が遅れたが、今月初め、鈴木宗男代議士が小渕特使としてプーチン氏と会った。同席した丹波大使によれば、やはり良い印象であったという。

国内においても評価が高い方に向かい、選挙結果に現れている。チェチェン問題に対する強硬な態度のみならず、KGB出身はマイナスイメージではなく、有能な官僚イメージである。政府の力が強く働くことを主張しているのは、統制色が強いということではなく、法案が議会を通らない、徴税率が低い、経済政策を貫けない、資金が海外流出するなど、あまりに弱い部分をコントロールする意味がある。

サンクトペテルブルク出身ということで、改革派とも見られている。80年を通し、東ドイツ・ドレスデンに駐在し、秩序とか規律という言葉でドイツの人気を得るなど、国際的感覚もある。旧コムソモール(青年共産主義者同盟)の仲間意識が生きており、約束は守るなど、信用されている。学者ブレーンの評価もある。

大きな流れとしては、議会制民主主義、市場経済化の方向で、現実主義的に進められると思われる。ロシアでは、政治家は力がないと国民から信用されない傾向にあり、第一副首相や議会議長などの経歴のないヤプリンスキーの時代は終わったといわれ、プーチン大統領は力をもった。汚職追放も主張しているが、ロシアでは地位と利権はつき物とのコンセンサスもある。

大統領のもとに、戦略立案センターというシンクタンクがあるが、ここで新しい経済長期プログラムを策定中だ。ここでは急進的改革派、現実的なプラグマチスト、産業政策・軍事産業推進派など各種の人が集められおり、イワンテル所長は、3種類ぐらいの草案を提出し、対立より強調で進めている。共産党とも折り合いをつけていくだろう。

領土問題はプーチン氏にとって新しい問題であり、時間を与えなければならぬだろう。

経済復調の要因

昨年のロシア経済は大変良い成績を収めた。対前年でGDPは+3.2%、工業生産+8.1%、インフレも+36.5%におさまった。99年当初は、98年のルーブル切り下げの影響から悲観的だった。実際、1~6月ではGDPなどがマイナスであったが、後半に持ち直し、今年1~3月も工業生産暫定値+13%と好調が持続している。

好調の一番の原因は、ルーブル切り下げのプラス効果にある。98年8月のルーブル対ドルレートは1ドル=6~7ルーブルで、デノミ前で考えると、6,000~7,000ルーブルになり、1ドル=1ルーブルの92年から98年までに6~7,000分の1に下落したことになる。ロシアの人が、月収が60~70ドルに落ち込んだというが、まったく為替上のことであり、困り果てたことではない。ルーブルはその後も下がり、今日現在は1ドル=28~29ルーブルだろう。1年でおよそ4分の1になった。

こうしたことが最初はマイナスに捉えられた。輸入の自由化により、海外製品が一挙に流入し、国内産業が倒産、操業停止に追い込まれた。工業生産は90年に比較し、96~97年ごろは半分になった。商店、デパートでも国産品を見つけるのが難しく、輸入品で席卷された。ルーブル切り下げで輸入品価格は高騰し、国民生活は大打撃を受けるであろうとされていた。ロシア最大の輸出品である石油・天然ガスでも、98~99年初め、1バーレルあたり10ドルを切る石油国際価格の下落で、ロシアの国際収支は深刻な問題となった。

国民の実質可処分所得が大幅に減少した中で、逆に国産品の価格競争力が高まり、食料品、軽工業品などから息を吹き返し始めた。ロシアでは、99年の3月ごろ、プラス・マイナス効果がバランスし、4月以降、プラス効果が出てきたといわれている。また、輸出品の競争力も高まり、石油化学工業、鉄鋼業、非鉄金属産業、木材・パルプ加工工業などが2ケタ台の増産率を達成した。

次に国際石油価格の上昇がある。今年1~2月は1バーレル30ドル、一昨年~昨年の3倍もの貿易収支の黒字を獲得していることになる。これが通貨の供給量を増やし、企業の財務状況を改善した。

極東経済の好転

ルーブル切り下げ前のロシアの経済政策はIMFの枠をはめられ、インフレ抑制、財政の健全化を条件に、IMFからの借り入れでつじつまを合わせていた。具体的には通貨の供給量を制限する政策により、キャッシュフローが著しく不足する状態になり、年金・賃金の未払いに至った。企業間取引も信用取引、バーター取引になり、現金決済が最低18%にまで落ち込んだ時期も合った。

昨年は通貨供給量も増え、企業経営もかなりスムーズになった。特に極東では、企業の自主努力と投資、海外投資が経済をプラス方向に向かわせた。極東全体の経済で、沿海地方、ハバロフスク地方、サハリン州の占めるシェアは70%以上であり、昨年の工業生産が伸びたのもこの3州の伸びが貢献している。海外投資もサハリン州を中心に98~99年と大幅に伸びている。経済活動の好調とともに、鉄道貨物の輸送量も増え、各港湾の稼働率も高まった。しかしこの影響は新潟など日本の港湾には向かわず、

韓国・釜山港を中心とした物流が活発になっている。

こうした好調がこれからも続くかは意見が分かれている。ロシア経済省は、既存の生産設備をフル活動させ達成されたもので、内外の投資がなければ続かず、今年の GDP は+1.5%、工業生産は+4%と控えめな予測を出している。一方、国民経済研究所のイワンテル所長は、既存の設備活用であと2年間は好調を持続するとしているが、その後はやはり投資にかかっている。これが日本との貿易拡大につながるかどうか。

昨年のロシアの貿易収支は、輸入を切り詰めて416億ドルの大幅黒字となった。これがロシア国内に還流すればいいが、外国に留め置かれる(キャピタルフライト)が問題になっている。これを合法的に国内に還流させるには、投資によるもの好ましいと考えるが、国内政治の安定、経済回復基調のトレンドが必要だ。

残念なのは、日本からの対口輸出が昨年、5億ドルを割ってしまったことで、これは70年代初めの水準である。かつて日本はロシアにとっての重要な貿易相手国であった。70年には、日本は西側諸国の中で最大の貿易相手国であり、その後はドイツにその座を譲ったが2位の位置にあり、80年代から92年までは4~5位の位置にあった。それが一昨年は11位、昨年は10位になった。日本はロシアにとって経済大国として意味があった。たとえば鉄鋼、特に日本からのパイプがなければ西シベリアのガス開発、ヨーロッパへの供給は実現されなかったであろうし、石油化学プラント、木材開発プラントなどがロシア経済にとって重要なものであった。日本には対ソ関係時代から政経不可分の意識があるが、私は日ロで一番重要なのは経済関係で、経済関係が良くなれば政治関係も良くなると思っている。新潟も日ロ貿易関係では先端にあり、貿易の拡大に努力をお願いしたい。

Q：北東アジアに対して
中央の政府・経済人の発想の転換、
エネルギーの再結集が必要。

日ロ貿易の不振をロシア経済の責にするのは誤り。他の国には通じない。日本の商社は旧輸出入銀行の資金をバックに大規模なプラント商談を追いかけてきたが、ロシア側が契約頭金を支払えず、契約が実行されていない。その間に、日本商社も持っていた、かつての開拓精神をヨーロッパに企業に持っていかれたように思う。

■ERINA からのお知らせ■

セミナー案内

「カムチャッカへの誘い」
—新潟空港発着チャーター便に寄せて—

日時 平成 12 年 6 月 12 日 (月) 14:00~16:00
会場 新潟グランドホテル
内容 来る 7 月 22 日から、新潟空港発着のカムチャッカ・チャーター航空機 5 往復が就航するにあたり、自然と資源に恵まれたカムチャッカの魅力、開発と環境の調和などにおけるカムチャッカの現状を紹介し、チャーター便の利用促進を呼びかける。
講師 カムチャッカ研究会 会長 竹内良夫氏
カムチャッカ研究会 専務理事 橋井宣二氏
主催 カムチャッカ研究会
財団法人環日本海経済研究所 (ERINA)
後援 新潟県
新潟市
新潟空港整備推進協議会
新潟空港利用促進協議会
国際港湾交流協力会 (JOPCA)

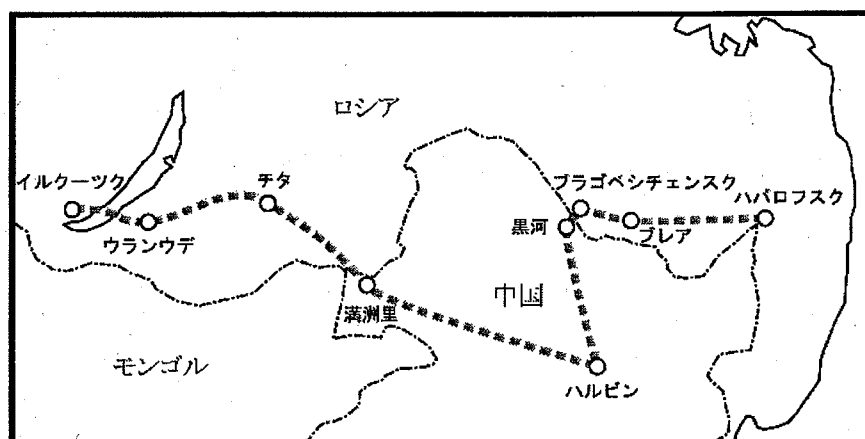
ERINA ビジネスミッション

—中口北方貿易回廊視察—

■視察地
イルクーツク・バイカル湖・チタ・満洲里・ハルビン・黒河・
ブラゴベシチェンスク・ブレア発電所・ハバロフスク
■期間
8 月 18 日 (金) ~ 8 月 28 日 (月)
■参加費
新潟空港発着 384,000 円
(期間中すべての交通費・宿泊費・食事費込。その他、主催旅行社提示
条件による)
■最小催行人数
10 名
■企画
ERINA
■旅行主催
日本交通公社 (JTB) 新潟支店
■問合せ・申込み先 (詳しい案内書、申込書を差上げます)
ERINA 経済交流部 佐藤尚
Tel: 025-222-3150 Fax: 025-222-9505

■日程

日次	月日	地 名	現地時間	交通機関	予 定
1	8/18 (金)	新潟発 イルクーツク着	17:00 22:00	SU827 専用バス	空路、イルクーツクへ 着後、ホテルへ 《イルクーツク インターリストホテル泊》
2	8/19 (土)	イルクーツク	午前 午後	専用バス	イルクーツク、バイカル湖視察 バイカル湖畔リストビヤンカ村へ 《リストビヤンカ泊》
3	8/20 (日)	リストビヤンカ発 クリュエフカ着 クリュエフカ発 ウランウデ着 ウランウデ発	午前 20:27	フェリー 専用バス 列車 N0250	バイカル湖横断、対岸のクリュエフカへ 専用バスにてウランウデへ 夜行寝台列車にてチタへ 《車中泊》
4	8/21 (月)	チタ着 チタ発 満洲里着	06:35 午後	専用バス 専用バス	チタ視察 専用バスにてザバイカルスクへ 国境にて中国側バスに乗り換え 《満洲里 国際飯店泊》
5	8/22 (火)	満洲里 満洲里発	終日 16:06	専用バス 列車 212	満洲里視察 列車にてハルビンへ 《車中泊》
6	8/23 (水)	ハルビン着 ハルビン発	07:10 午後 18:34	専用バス 列車 T215	専用バスにてハルビン視察 《車中泊》
7	8/24 (木)	黒河着	07:44	専用バス	着後、黒河視察 《黒河 商貿酒店泊》
8	8/25 (金)	黒河発 ブラゴベシチェンスク着	午前	船 専用バス	アムール川を越えてブラゴベシチェンスクへ ブラゴベシチェンスク視察 《ブラゴベシチェンスク ゼアホテル泊》
9	8/26 (土)	ブラゴベシチェンスク発 ブレア発	終日 21:00 頃	専用バス 列車 N0226	終日、ブレア水力発電所視察 夜行寝台列車にてハバロフスクへ 《車中泊》
10	8/27 (日)	ハバロフスク着	06:46	専用バス	着後、専用バスにてハバロフスク視察 《ハバロフスク インターリストホテル泊》
11	8/28 (月)	ハバロフスク発 新潟着	14:10 14:05	H8 309 便	空路、日本へ 着後、解散



編集後記

俳人で、かつての職場の先輩から「俳句でもいいかー」と便りが届きました▼この季節、さまざまな所で北東アジア関連の国際会議が開かれ、エリナのスタッフの往来もあわただしさを増してきます▼5月30～31日、ロシア・ハバロフスクで日ロ極東官民合同経済会議▼6月21～22日、中国・瀋陽で2000年日中経済協力会議▼6月21～23日、アメリカ・カルフォルニア州モンレーで米ロ経済協力・アドホックWG会議▼新潟でも、6月6～7日、北東アジア経済会議組織委員会が行われます▼会議に加え、経済ミッションや調査ミッションの派遣も相次ぎます▼これらの報告も待たれるところですが、さまざまな土地柄で、一句ひねるのも、また愉しからずや。

ERINA BUSINESS NEWS Vol.19

2000年5月26日

発行人 金森久雄
編集責任 中川雅之
編集者 中村俊彦
発行 財団法人環日本海経済研究所
〒951-8068
新潟市上大川前通 6-1178-1
日本生命荏谷小路ビル6階
Phone 025-222-3150
Fax 025-222-9505
Internet <http://www.erina.or.jp>
E-mail koryu@erina.or.jp

禁無断転