

The East by West Trade Corridor: Myth and Reality

Elizabeth Wishnick, Ph.D.

Research Associate, Department of Political Science, Barnard College,
Columbia University

In the mid-1990s, Washington State port officials became interested in establishing an East by West Trade Corridor (EWTC) to promote US transit trade via Russian Far East ports to China's Heilongjiang and Jilin provinces. The concept of the EWTC has a long history. In fact, interest in projects to involve US shippers with Russian-Chinese trade dates back to the mid-nineteenth century. In 1857, an American merchant named Bernard Peyton sailed from San Francisco to St. Petersburg and then made his way to Irkutsk where he approached Governor-General Murav'ev-Amurskii about creating a monopoly over Sino-Russian trade along the Amur River.¹ Although this plan was never realized, many American shippers who had come to California to make their fortune during the Gold Rush soon followed Peyton in seeking out new opportunities for commerce in Russia's Far East.

The EWTC under discussion today is a more recent example of a proposal to enhance trade and shipping ties between the US West Coast, the Russian Far East, and the Chinese Northeast. Preliminary discussions began in 1997. In June 1999, for the first time Chinese delegates were invited to the annual meeting of the US West Coast-Russian Far East Ad Hoc Working Group² so that representatives from all three countries could discuss the corridor in transportation sector meetings. Officials from Washington State, Primorsky Krai, Heilongjiang and Jilin provinces signed a protocol outlining issues to be addressed in order to move forward with the EWTC. Although the signatories recognized the need to attract more cargo to the route, the protocol focused on transportation and administrative issues. For the EWTC to be successful, however, it must be viewed as a trade project and situated within the context of existing trade and transportation networks in Northeast Asia.

Rationale for the EWTC

US West coast shippers support the EWTC to reduce the cost of trade imbalances with Russia and China and to save shipping time to China. They see the corridor as a means of accomplishing the following interrelated goals:

1. Compensate for the Trade Imbalance with the Russian Far East

Prior to the August 1998 Russian financial crisis, imports of US goods to Primorsky Krai were expanding and far outpaced exports. In 1997, the peak year for US trade with the region, US exports amounted to 119

million, while US imports of products from Primorsky Krai totaled just 7.6 million.³ As a consequence, US West Coast shippers were bearing the high cost of shipping empty containers home. They saw the EWTC as a means of addressing this imbalance: by continuing on to Northeast China, they could fill the containers with Chinese goods for shipment back to the US. Although the volume of US exports to Primorsky Krai fell by more than 50% in 1998 to \$60.5 million and US purchases of products from the region increased to \$18.7 million,⁴ the imbalance persisted. Russian exports to the US via West Coast ports have been increasing since 1999, but US exports also have regained their strength and continue to outpace Russian imports.

2. Provide Additional Containers for US China Trade

Because of the US trade deficit with China, there is an insufficient number of containers for exports to the US. In 1998, for example, the US imported almost \$37 billion in Chinese products, but American imports amounted to just \$17 billion. Thus, the development of the EWTC also could help resolve an imbalance in US-China trade since use of the corridor would bring in additional containers from the Russian Far East. Promoting trade between the US West Coast and the Chinese Northeast also could open up a relatively untapped market for Sino-American economic cooperation, which has tended to focus on the southern coastal areas.

3. Reduce Shipping Time and Costs

US shippers also view the EWTC corridor route as an opportunity to reduce their shipping time to northern China. Because the Primorsky Krai ports of Vostochny and Vladivostok are 1500 miles closer to Puget Sound ports than Dalian, shippers from Washington State could save a week or more in sailing time by shipping goods to these Russian ports and then overland to Harbin or Changchun. Shippers from Northeastern China also would save time—cargo from Dalian takes two to five days to ship overland to Changchun and Harbin, but in principle just one day to get from Russian Far East ports across the border to Heilongjiang and Jilin provinces. According to Russian cost estimates, US shippers could save \$1000 per 20-foot container. Chinese shippers dispute these cost savings, however, and claim that unpredictable fees and delays on the Russian side actually

¹ Norman Saul, "An American's Siberian Dream," *The Russian Review*, Vol. 37, No. 4, October 1978, p. 419.

² The Ad Hoc Working Group was formed in December 1994 as a component of the bilateral Business Development Committee, and the former Gore-Chernomyrdin Commission, now called the Joint Commission on Economic and Technological Cooperation.

³ Primorsky Kraevoi Komitet Gosudarstvennoi Statistiki, *Vneshneekonomicheskaya deiatel'nost' v Primorskom Krae, Vladivostok: Goskomstat, 1999*, p. 9.

⁴ *Ibid.*

might make the EWTC more expensive than the Dalian route.

Prospects for the Realization of the EWTC

In recent years, several organizations have been evaluating the feasibility of the East by West Corridor, either as a separate trade route or within the Tumen River economic development area.⁵ Studies of the EWTC have focused on three sets of potential obstacles:

- 1) Capacity issues: These are likely to be a problem once cargo volume increases, and would cut into time savings.
- 2) Fees and procedures: High fees may cancel out any cost savings from the new route and cumbersome border-crossing procedures may reduce any time savings.
- 3) Market: An inadequately developed market for the trade route will limit its attractiveness and make investments in infrastructure unlikely.

US proponents of the EWTC have emphasized the priority of resolving transportation and administrative bottlenecks before focusing on the marketing of the corridor route.⁶

However, these three sets of issues must be addressed simultaneously. In effect a vicious circle has been created. Shippers may be unwilling to try a new route if there is insufficient demand, and if time and cost savings are not clear from the beginning.

Without sufficient cargo volume, however, there is little incentive for Russian and Chinese officials to work together to lower fees and simplify procedures, which would reduce costs and delays. Moreover, if ports are under-utilized, there will be no clear rationale for additional investment in infrastructure.

The Myth of Trade Imbalances

The idea behind the EWTC making use of empty containers used to export US goods to the RFE, by shipping them to Northeast China where they can be refilled is based on the mistaken assumption that US demand for goods from Northeast China would be as strong as for goods produced in southern coastal areas. In reality, the current volume of trade between the US and China's northeastern provinces is extremely low.

Although US-China trade turnover was more than \$50 billion in 1998, Heilongjiang reported \$261,377,000 in trade with the US, the province's fifth ranking trade partner, after Russia, Hong Kong, South Korea, and Japan. Jilin's foreign trade with the US was even less in 1998 \$148,490,000 although the US was the province's third largest trade partner (after Japan and South Korea). Thus,

for the EWTC to succeed, it must be viewed as a long-term US-China trade project.

It will be difficult to promote exports from Heilongjiang and Jilin to Washington State in the short term due to their incompatible trade structures. These provinces are known as natural resource producers, and they typically export coal and food products to neighboring countries. Exports to the US also include small quantities of textiles, clothing, and furniture. Although there is interest in Heilongjiang and Jilin in importing US equipment and consumer goods, US rules on food imports and efforts to reduce Chinese clothing exports will constrain the expansion of existing exports from these regions to the US West Coast.

Moreover, at present there are no direct air transportation links between Harbin, Jilin, and Seattle. Since Heilongjiang and Jilin have oriented their US West coast trade to Los Angeles, trading companies would have to open offices in Seattle to pursue opportunities in the EWTC. Given the low volume of trade and absence of convenient transportation, firms have little incentive to relocate.

Nevertheless, officials in Heilongjiang and Jilin expressed interest in the EWTC for two main reasons

- 1) they are interested in achieving access to the sea; and
- 2) they are eager to develop new markets. From their perspective, they doubted that the EWTC would save them time or money due to fees and delays on the Russian side. They urged the US to send a trade mission to evaluate the existing export mix and investigate investment opportunities in new production.

Transportation issues are secondary, although they continue to present significant long-term challenges. Without an expansion of trade along the corridor route, it will be difficult to find support for the reduction of fees, resolution of procedural problems, and investment in infrastructure. If provincial officials could point to a growing volume of trade along the EWTC route, they would be in a better position to lobby Beijing to introduce preferential tariffs, lower customs fees, and make infrastructure improvements. Customs officials and transportation officials in Vladivostok make the same point with respect to Moscow's cooperation.

Differences in Views in Heilongjiang and Jilin Provinces

The EWTC involves two possible routes:

- 1) Harbin-Suifenhe-Vladivostok/Vostochny

⁵ Among the studies of the EWTC are: "The East by West Corridor: A Study of the Feasibility of Transporting Traded Goods between the U.S. West Coast and Northeast China, through the Russian Far East," prepared for the Ad Hoc Working Group Transportation Sector by the Washington State China Relations Council, June 2000; TREDATA: A Transport Forecast Study, prepared by the Northeast Asia Research Center, Northeast Normal University (Changchun, PRC) on behalf of UN/DESA and Tumen Secretariat, TRADP, July 1999; "A Report on the Border-Crossing Transportation Conditions between China and Russia," prepared by the Port and Airport Bureau of the Niigata Prefectural Government, March 1998; and Yaroslav Semenikhin, "Reality and Modern World Tendencies in Transit Shipping of Chinese-American Cargoes," FEMRI, Vladivostok, 1997.

⁶ The same point has been made about TREDATA. See, for example, Carl Aaron, "What Sort of a Future for the Tumen Region, and How Will It Be Financed?" ERINA REPORT, Vol. 34, June 2000, pp. 7-8.

2) Changchun-Hunchun-Vladivostok/Vostochny

The two routes face similar problems, but there are significant differences in views about the EWTC in Harbin and Changchun.⁷

1. Views in Heilongjiang Province

Heilongjiang province is the more enthusiastic of the two, despite reservations about the instability of Russian conditions. This province has considerable (positive and negative) experience with economic relations with Russia. Viewing trade with Russia as a means of opening to the outside world, Heilongjiang was the first province to lobby Beijing to reopen border trade in the early 1980s. Economic ties between Heilongjiang and the Russian Far East have been important for the province's economy and for Sino-Russian relations as a whole. In 1993, for example, trade between Heilongjiang and Russia accounted for 1/3 of the total Sino-Russian trade balance. When regional authorities in the Russian Far East began to complain of unregulated border trade, unscrupulous Chinese traders, and shoddy Chinese goods, it was Heilongjiang that took most of the blame, although other Chinese provinces were involved.

In 1994 Sino-Russian trade fell by 34% overall from \$7.68 billion to approximately \$5 billion and has never recovered its 1993 momentum. During that year, Heilongjiang's trade with Russia fell by 26% to \$1.6 billion. Since then provincial officials have tried to ascertain the causes for the problems in Sino-Russian trade and find ways to reinvigorate it. Chinese commentary emphasizing recent increases in Sino-Russian trade should be interpreted in context—the increased trade reported in recent years should be viewed as recovery from the sharp downturn in 1994, rather than an absolute increase. In fact, Sino-Russian bilateral trade has stagnated between \$5 and \$6 billion per year since 1994.

Reviving it has proved to be a difficult process, and Heilongjiang's enthusiasm for the EWTC can be explained by the province's interest in finding alternative markets in Northeast Asia. Heilongjiang's strategy has become all the more urgent due to the Chinese government's new focus on development of China's western regions. A new rail link between Shenzhen and Shandong, with connections to Dalian and Harbin, will facilitate Heilongjiang's economic cooperation with China's more developed southern provinces. Expanding these economic linkages has been a key component of the province's strategy of "linking to the south, opening to north" since the early 1980s.

Although neither Heilongjiang nor Jilin can be seen as a major player in China's trade with the United States, Heilongjiang's trade with the United States is greater than Jilin's. The argument that the EWTC potentially could reduce travel time and costs finds more resonance in Heilongjiang, which is farther from Dalian than Jilin. By rail, Harbin is 944km from Dalian (and 548km from Suifenhe), while Changchun is 702km from Dalian (and 594km from Hunchun).

2. Views in Jilin Province

In Jilin Province, officials are focusing their attention on the development of the Tumen River area. They are interested in the EWTC to the extent that it would support the goals of the Tumen project. Moreover, many of the obstacles to the resolution of the Tumen project also impede the EWTC. For example, a dispute over fees between the Primorsky Krai Administration and the company administering the Kraskino border port delayed the Tumen Project and limited the EWTC route to the Harbin-Suifenhe variant. Despite its official opening on July 1, 1999, the Hunchun-Kraskino link did not become operational until early 2000. Generally in Jilin there were more negative views about dealing with Russia, in no small part due to the frustrations of the Tumen project.

In Jilin there was interest in linking the EWTC to the Tumen project more explicitly. Due to the small amount of trade between Jilin and the US, the US could get involved with transit trade in food products from Jilin to Japan and South Korea and then export Japanese and South Korean goods via the EWTC to Seattle/Tacoma. This trade could be expanded through investment in food processing in or other offshore production in Jilin. Since the Tumen project involves Posiet and Zarubino, in Jilin there was a preference to developing the EWTC through these ports to maximize resources infrastructure development and due concentrate cargo there. Although transit trade through these ports to South Korea and Japan has begun, the volume is quite low.

The investment climate in Heilongjiang and Jilin provinces

Both of these provinces were among the first in China to become industrialized in the 1950s, and many of China's heavy industries are located there. Unlike the southern coastal regions, the planned economy continues to play a key role in China's Northeast, and foreign investment has been much more limited. Firms in these regions with US foreign investment tend to produce goods for domestic use in China; for example, John Deere produces agricultural equipment in Heilongjiang, while Pepsi and Ford have operations in Jilin.

In Heilongjiang, there are 6903 firms with foreign investment; 60-70% of these firms are in state-owned enterprises. Currently the US has signed agreements pledging investment of \$683 million, and \$343 million has been invested already. This is a relatively small amount, considering that in 1998 the US contracted to invest almost \$7 billion in China as a whole. Nevertheless, the United States is Heilongjiang's second most important investment partner after Hong Kong. South Korea, Taiwan, and Japan rank third, fourth, and fifth. The leading sector for US foreign investment is wood processing, although US firms also have invested in electronics and food processing industries. Other potential areas for US investment include linen, furniture, and measuring equipment.

In Jilin, as of October 1999 \$4.68 billion had been

⁷ The following discussion is based on research carried out on behalf of the Washington State China Relations Council in November 1999. The views expressed in this article are solely those of the author.

invested in 3,829 firms. Only about 1% of Jilin's joint ventures have foreign investment. The US ranks fourth in terms of the region's investment partners, after Hong Kong, Germany, and South Korea. The United States' share is \$580 million. Food processing and the automotive industry attract the most foreign investment. Volkswagen is one of the larger foreign ventures in the province, and Bass Ale also has a joint venture. Generally food processing is viewed as a promising area for US investment.

New Developments in Northeast Asia and the EWTC

Two recent developments in Northeast Asia may help promote trade along the EWTC route. China's entry into the World Trade Organization (WTO) and US congressional approval of Permanent Normal Trading Relations (PNTR) with the PRC will open up new opportunities for Sino-American trade. The dramatic progress in normalization talks on the Korean peninsula may lead to a political climate more conducive to long-term investment and economic cooperation in Northeast Asia.

1. China's Accession to the WTO and US Granting PNTR

China is likely to join the WTO by the end of the year. Last month the US House of Representatives passed PNTR and at the end of July the Senate is likely to approve this status for China as well. This is a perfect time for US and Chinese businesses to seek out new markets. The EWTC could be a beneficiary of these new opportunities in US-China economic relations as firms in both countries seek out new ventures in newly opened sectors.

The question is how to call attention to these new opportunities. A trade mission that would investigate opportunities for US firms in the Chinese Northeast in general could be planned. Trade promotion agencies in Harbin and Changchun would need to work with the US consulate in Shenyang to provide advance information about possible areas for cooperation.

The Internet also could provide information. There are mechanisms already in place at the US Department of Commerce, which do this already: BISNIS and the China Market Information Service. US West Coast shippers should work with the Commerce Department and the US Consulates in Vladivostok and Shenyang to coordinate information and promote business interest in the EWTC, for example, by establishing an EWTC link on the Commerce Department web page or by setting up EWTC sections within BISNIS or the China Market Information Service.

2. Improved Climate of Relations between North and South Korea

The past several months have seen a burst of diplomatic activity in Northeast Asia, including normalization talks between North Korea and Japan, and the landmark summit in Pyongyang on June 13-15, 2000 between Kim Jong-Il and Kim Dae Jung. The reduction of tensions on the Korean peninsula may have real

implications for the Changchun-Hunchun-Vladivostok corridor route, which overlaps with the Tumen river area development project.

The process of normalization of relations could pave the way for increased investment in the region. This would generate additional cargo and improve overall infrastructure along this route. In particular, infrastructure improvements in North Korean ports could lead to competition with Russian and Chinese ports for cargo and lead to overall reductions in fees. Japan and South Korea already are involved in transit trade via Posiet and Zarubino, and cooperation with these countries would be useful in moving forward with transit trade plans involving Vostochny and Vladivostok.

Nevertheless, such cooperation will be difficult to achieve because there is very little coordination between departments of US agencies responsible for Russia and for Asia. Russia continues to be viewed in the context of European affairs bureaus. This means that even though a project like the EWTC has implications for US Asia policy, departments dealing with Asia typically would not be involved.

One way of more effectively integrating the EWTC in US Asia policy and coordinating US efforts with those of Russia, China, Japan, and South Korea, would be to create a task force on the EWTC within relevant committees of the Asia-Pacific Economic Cooperation forum (APEC) and the Pacific Economic Cooperation Conference (PECC), since all five countries are members of both organizations.

APEC : Working with APEC would help situate the EWTC as an Asian trade and transportation initiative. APEC has working groups on Trade Promotion and Transportation, where EWTC issues could be raised effectively. For example, there is an intermodal task force within APEC's Transportation working group and this task force plans to meet in October 2000 in Miyazaki, Japan. Proponents of the EWTC should take advantage of the US APEC delegation's location in Seattle to press for discussion of the corridor at relevant APEC meetings.

PECC : Since the PECC aims to involve private industry in areas of concern to APEC, this forum also could be useful in marketing the EWTC. The current make-up of the PECC delegations would facilitate this. The President of Boeing is the head of the US delegation, the Korean trade promotion agency KOTRA chairs the South Korean delegation, and Viktor Ishaev, governor of Khabarovsk Krai, heads the Russian delegation. Expert level talks on harmonizing customs practices and reducing impediments to trade could be undertaken within PECC task forces on transportation and trade promotion.

Conclusions

To move forward with the EWTC, this project needs to be viewed in the context of Asian trade and transportation networks. In this way, the corridor can take advantage of opportunities for transit trade in Northeast Asia and make use of existing Asia-wide institutions to address problems with harmonizing regulations and

procedures.

In the short-term, although there may not yet be sufficient volume now along either of the two corridor routes, the US could participate in existing transit trade involving China, Japan, South Korea, and the Russian ports of Posiet and Zarubino and to coordinate our efforts with Japan and South Korea within Asia-wide institutions such as APEC and the PECC. Also, EWTC supporters should work with the US Commerce department and Chinese and Russian trade promotion agencies to facilitate

access to information about potential trade and investment opportunities along the EWTC route.

In the long-term, the EWTC should be seen as part of a broader trade and investment strategy for Northeast Asia. Recent developments in US-China trade and normalization on the Korean peninsula will provide opportunities for investment by private firms, foreign governments, and international donors, in previously untapped markets. The EWTC may be a beneficiary of a new climate of economic and political integration in Northeast Asia.

東西貿易回廊：虚構と現実

コロンビア大学バーナード校 政治学部研究員 エリザベス・ウィシュニック

1990年半ばからワシントン州の港湾当局はロシア極東の港湾を通過して中国の黒龍江省、吉林省へと向かう東西貿易回廊構想に関心を持ち始めた。東西貿易回廊には長い歴史がある。実際、ロシア・中国間にアメリカ船を仲介させるプロジェクトへの関心は19世紀半ばまで遡る。1857年、バーナード・ペイトンというアメリカの商人がサンフランシスコからサンクトペテルブルグまで航海シイルクーツクまで進んだ。そこで、彼はアムール川¹をまたぐ中国・ロシア貿易を独占するためにムラーエフ・アムールスキー知事に近づいた。この計画は実現されなかったが、ゴールドラッシュの時期と重なり、富を目的にカリフォルニアへ来た多くのアメリカの船乗りたちは彼の後に続いてロシア極東で商売を始めようとロシアへ向かった。

今日、議論となっている東西貿易回廊はアメリカ西海岸、ロシア極東、中国東北部間の貿易・航路の結びつきを高める一例である。予備会談は1997年に始まり、アメリカ、ロシア、中国の代表が輸送回廊部門について話し合うために1999年6月に初めて中国代表団がアメリカ西海岸・ロシア極東間のワーキンググループ²の年次会議へ招待された。ワシントン州、沿海地方、黒龍江省、吉林省の出席者は東西貿易回廊を前進させるために解決すべき問題を列挙した議定書に調印した。調印国はその回廊の必要性を認識しているが議定書の内容の中心は輸送・管理問題であった。東西貿易回廊が成功するための条件は、その回廊が貿易プロジェクトとして認識されること及び北東アジアの既存の貿易・輸送ネットワークとの関連の中で考えていくことである。

東西貿易回廊構想の根拠

アメリカ西海岸の海運業者はロシア、中国との貿易不均衡のコストと中国への輸送時間を削減するために東西貿易回廊を支持している。彼らはこの回廊を下記の統一目標を達成するための手段として考えている。

1. ロシア極東との貿易不均衡の是正

1998年8月のロシア金融危機以前は沿海地方のアメリカ製品の輸入は増加を続け、輸出量を凌駕していた。1997年、アメリカとロシア沿海地方の貿易はピークに達し、アメリカの輸出額は1億1,900万ドル、輸入額は760万ドル³であった。その結果、アメリカの西海岸の海運業者は空になったコンテナを自国へ戻す高いコストを負担していたため、東西貿易回廊をこの貿易不均衡問題の解決の手段と考えた。中国東北部へ延長することにより、アメリカへ帰港する前に空のコンテナに中国製品を積むことができる。沿海地方向けのアメリカの輸出額は1998年に前年比 50%強 6,050万ドルに減少し反対に同地方からのアメリカの輸入額は1,870万ドル⁴に増加したが、貿易不均衡は解消されていない。1999年以来、西海岸経由アメリカ向けのロシア製品の輸出は増加しているが、アメリカ製品の輸出も増加しロシアからの輸入量をを凌いでいる。

2. 米中貿易にコンテナを有効利用

アメリカの対中貿易は輸入が多いため、アメリカ向け製品用のコンテナが不足している。1998年アメリカの中国製

¹ Norman Saul, "An American's Siberian Dream" The Russian Review, Vol.37, No.4, October 1978, p. 419.

² ワーキンググループは1994年12月に当時のゴア・チェルノムイルジンを委員長とする2国間ビジネス促進委員会の一部会として設置され、現在は経済・科学技術協力の共同委員会。

³ 出所：沿海地方国家統計委員会報告書 1999年「沿海地方ウラジオストクの対外経済活動」p9

⁴ 出所：同上

品輸入額は約370億ドル、中国のアメリカ製品輸入額は170億ドルだった。東西貿易回廊によりロシア極東からコンテナを利用することで米中貿易の不均衡の解決に貢献することになる。また、アメリカ西海岸・中国東北部間の貿易を促進することで、今まで中国の南部の沿海部に集中していた中国とアメリカの経済協力が新しい市場を開拓することにつながる。

3. 輸送時間・コストを削減

アメリカ海運業者は東西貿易回廊を利用することで中国北部向け輸送の時間を短縮できると考えている。ロシア沿海地方にあるポストーチヌイ港とウラジオストク港は大連に比べワシントン州北西部港湾に1,500マイル(約2,400km)近く、ワシントン州を出た船はこのロシアの港まで行き、それからハルビン、長春へ陸路輸送にすることで航海時間を一週間以上短縮することができる。同時に中国東北部からの輸送についても時間を短縮できる。大連から長春、ハルビンまで陸路で2日から5日間要するが、ロシア極東の国境近くの港から黒龍江省、吉林省までは原則的にわずか1日で着く。ロシア側の輸送コスト見積もりによると20フィートコンテナ当たり1,000ドル削減できる。しかし、中国の輸送業者はこのコスト削減に疑問を持ち、ロシア側の予測不能な手数料要求と輸送の遅延のため大連ルートより東西貿易回廊の方がコスト高になるかもしれないと主張している。

東西貿易回廊の実現の見込み

ここ数年、いくつかの研究機関が東西貿易回廊を独立した貿易ルートあるいは図們江開発地域⁵の枠組みの中で実現の可能性について評価している。東西貿易回廊の研究では3つの問題に焦点を当てている。

1. 輸送能力の問題：輸送量が増加してしまうと時間の短縮メリットが失われる可能性がある。
2. 手数料と手続き：高い手数料と煩雑な国境手続きがこの新しいルートで生じるコスト削減効果と時間短縮のメリットを帳消しにするかもしれない。
3. 市場：この貿易ルートの市場は充分発達していないため市場としての魅力が乏しく、インフラ投資を引き寄せることは難しい。

アメリカの東西貿易回廊の支持者はこの回廊⁶の市場性に注目する前に輸送システムとその管理体制を先ず解決す

べきだと強調している。しかし、この3つの問題点は同時に解決しなければいけない。実際、悪循環が生じている。この回廊に対するニーズが少なく、時間とコストの削減効果が明らかでないとすれば輸送業者はこのルートを利用しないだろう。十分な取り扱い貨物量が見込まれなければロシアと中国は共同で手数料削減とコスト、遅延の問題となっている国境手続きの簡素化に取り組む方向にはいかないだろう。さらに、港湾利用が低ければインフラ投資を追加する明確な根拠がないことになる。

貿易不均衡という虚構

東西貿易回廊の概念はロシア極東へアメリカ製品を輸送した後の空のコンテナを有効利用し、それを再び中国東北部へ輸送しそこで荷積みすることであり、中国東北部の商品に対するアメリカの需要が中国南部の沿海側の商品と同じ位ニーズがあるという誤った仮定に基づいている。実際、現在のアメリカと中国東北部地方の貿易量は極端に少ない。米中間の貿易額は1998年に500億ドル強だったが、黒龍江省の発表によると同省とアメリカとの貿易額は2億6,137万7千ドルでロシア、香港、韓国、日本に次いで5番目であった。吉林省とアメリカとの貿易額は1998年では、1億4,849万ドルで日本、韓国に次いで3番目の取扱い額であった。この回廊が成功するためには長期にわたる米中間の貿易プロジェクトとして考えていかなければいけないということである。

黒龍江省と吉林省からワシントン州へ短期間で輸出を伸ばすことは両地域の貿易構造が相いれないため困難である。中国のこの2つの省は天然資源が豊富で近隣の国々へ石炭と食料品を輸出している。アメリカ向けの製品の中に僅かではあるが繊維製品、衣料、家具も含まれている。アメリカ製の機材や消費財に黒龍江省、吉林省は関心を示すが、アメリカが食料品に対する規則と中国製の衣服の輸入を制限しようとするためこの2つの省からアメリカ西海岸向けの輸出は伸び悩んでいる。

さらに、現在ハルビン、吉林とシアトル間に直行便がない。黒龍江省と吉林省はアメリカの西海岸向け貿易の重点をロサンゼルスに置いているため、貿易会社は東西貿易回廊のチャンスを求めシアトルに事務所を開設しなければならない。貿易量の少なさと便利な輸送手段がないため企業は移転する誘因が殆どない。

⁵ 東西貿易回廊の研究事例 1 「東西回廊 ロシア極東を介してアメリカ西海岸と中国東北部間貿易の可能性」2000年6月開催 ワシントン州中国関係委員会ワーキンググループの輸送部門で発表;2 「図們江経済開発地域の輸送予測」1999年7月、国連経済社会問題局と図們江開発事務局委託の北東アジア研究センターと東北師範大学の共同研究;3 1998年3月、新潟県港湾空港局(及びERINA)「中口の国境通過に関する実態調査報告書」;4 1997年7月極東海洋研究センター所長ヤロスラフ・セメニヒン「中国・アメリカ貨物輸送の現状と世界的傾向」

⁶ この指摘は図們江開発地域にも当てはまる。参照：Carl Aaron “What Sort of a future for the Tumen Region and How will It Be Financed?” ERINA REPORT Vol.34 2000年6月 p7 - 8

にもかかわらず、黒龍江省と吉林省は東西貿易回廊に対し次の2つの理由により関心を持っている。1 海路へのアクセスと2 新しい市場を求めているためである。彼らの考えでは、東西貿易回廊はロシア側の手数料と輸送遅延問題のため輸送時間と輸送コストが果たして削減可能か疑問を抱いている。彼らはアメリカに自国製品の評価と新しい投資機会を調査するために貿易使節団を送るよう要求している。

輸送問題は大きな長期的課題であるが、二次的な問題となっている。この回廊の貿易が拡大しなければ手数料削減、輸送手続きの問題、インフラ投資の解決は難しいであろう。もし、中国の省政府がこの回廊の貿易量を増加させることができれば、中央政府に特惠関税の導入、関税の低減、インフラの改善を陳情する際に有利な立場に立つだろう。ウラジオストクの税関と輸送関係者にもロシア中央政府との関係において同じことが当てはまる。

黒龍江省と吉林省間の見解の相違

東西貿易回廊には次ぎの2つのルートが考えられている。

- 1) ハルビン～綏芬河～ウラジオストク（ポストーチヌイ）
- 2) 長春～琿春～ウラジオストク（ポストーチヌイ）

この2つのルートは共通の問題を抱えているが、黒龍江省政府と吉林省政府では東西貿易回廊に対する見解⁷に大きな相違がある。

1. 黒龍江省の見解

黒龍江省はロシアの状況が不安定であることを念頭におきつつ、吉林省に比べこの回廊構想に熱心である。同省はロシアとの経済関係においてプラス面、マイナス面とも経験してきた。また、対ロシア貿易を外部世界への開放手段として考え、同省は1980年代初め国境貿易を再開するように中央政府に働きかけた最初の省である。同省とロシア極東の経済関係は省の経済と中国・ロシア関係にとって重要である。1993年、黒龍江省とロシアの貿易は中国とロシア全貿易の3分の1を占めていた。ロシア極東の地方政府が違法な国境貿易、悪質な中国貿易業者、劣悪な中国製品に非難を始めた時、中国の他の省も関与していたが責任の大部分を黒龍江省が引き受けた。

1994年、中国・ロシア間の貿易額は前年に比べ 34%、76億8,000万ドルから約50億ドルへ減少し前年のような勢いはなかった。同年の黒龍江省とロシア間の貿易は前年比26%の16億ドルに減少した。省政府は中口貿易の問題の

原因を確かめ、再び貿易が活発になるような方法を見つけようと努力した。中口貿易が活発化していると強調しながら中国側はここ数年、両国の貿易高が増加したのは絶対値が増加したのではなく1994年の急激な落ち込みからの回復による影響であると考えている。実際、中口二国間貿易額は1994年以来、年間50億ドルから60億ドルの間で推移し、停滞している。

両国間の貿易を活発化することは難しいが、黒龍江省の貿易回廊に対する熱意は北東アジアでそれに代わる市場を見つけようとする関心の高さからうかがわれる。同省の戦略は中央政府が西部開発へ重点的に取り組んでいるため、緊急を要する。大連とハルビンにつながる深州・山東間の新しい鉄道路線は黒龍江省と中国の発展地域である沿岸の省との経済協力を促進させる。沿岸地域との経済的なつながりを拡大することは80年代初めからの「南方と結びつき、北方へ開放」という省の戦略の基本要綱となっている。黒龍江省も吉林省も中国の対アメリカ貿易では中心的な位置を占めていないが、黒龍江省とアメリカとの貿易は吉林省とアメリカ間の貿易を上まわっている。東西貿易回廊が輸送時間と輸送コストを削減する可能性があるという議論は吉林省に比べ大連から地理的に遠い黒龍江省においてより説得力がある。鉄道ではハルビンから大連まで944km(綏芬河まで548km)、長春から大連まで702km(琿春まで594km)である。

2. 吉林省の見解

吉林省政府は図們江地域の開発に注目している。省政府は東西貿易回廊が図們江地域開発に資するという観点からこの回廊に関心を寄せている。さらに、図們江地域開発における多くの障害がこの回廊構想を妨げている。例えば、沿海地方政府とクラスキノの国境輸送を管理している会社との間で手数料をめぐる対立が図們江地域開発を遅らせ、東西貿易回廊をハルビン～綏芬河ルートに限定する結果となっている。琿春～クラスキノルートは99年7月1日に正式に開通したが2000年初めになってやっと運行が開始された。一般に吉林省では図們江開発への苛立ちからロシアとの交流に関して否定的な考えを持っている。

同省では図們江地域開発をより明確に東西貿易回廊と結びつけて考えている。吉林省とアメリカ間の貿易量が少ないために、アメリカは吉林省から日本と韓国へ食料品を輸送し、東西貿易回廊を経由してシアトル、タコマへ日本製品と韓国製品を輸送できるかもしれない。この貿易は吉林省

⁷ この原稿で述べられている両省の見解は1999年11月に実施されたワシントン州中国評議会の研究に基づく著者の意見であり、必ずしも両省の考えを反映しているものではない。

では食料品加工への投資を通じて拡大するだろう。図們江開発にはポシエツ港とザルビノ港が含まれるので吉林省ではこれらの港のインフラ開発を促進し、そこに貨物を集中させ東西貿易回廊の発展を図ろうとしている。これらのロシアの港を通じて韓国、日本への輸送貿易は始まったが、貿易量はまだ非常に少ない。

黒龍江省と吉林省への投資状況

黒龍江省と吉林省は50年代に中国で最初に工業化した省であり、中国の重工業の多くが両省にある。南部の沿岸地域と違い計画経済が中国東北部では重要な役割を果たして外国からの投資は非常に少ない。この地域でのアメリカとの合弁企業は中国国内向けの製品を生産する傾向にある。ジョンディア社は黒龍江省で農業機器を生産し、ペプシ社とフォード社は吉林省で生産している。

黒龍江省では外国投資を受け入れている企業は6,903社あり、そのうち60%～70%の企業は国営企業である。現在、アメリカは6億8,300万ドルの投資契約に調印し、そのうち3億4,300万ドルがすでに実行された。98年のアメリカの対中国投資が約70億ドルであったことを考慮すると投資額は比較的小さい。アメリカは黒龍江省向けの投資額では香港に次いで2位であり、韓国が3位、台湾が4位、日本が5位と続く。アメリカ企業はエレクトロニクス業界と食料品加工業に投資しているが、アメリカの対外投資の先導分野は木材加工業である。他の有望なアメリカの投資先は繊維品、家具、測量機器である。

99年10月現在、吉林省では46億8,000万ドルの投資が3,829の企業に行われた。吉林省の合弁企業の僅か1%が外資を受け入れているにすぎない。吉林省へ投資している国としてアメリカは香港、ドイツ、韓国に次ぎ4位で、投資額は5億8,000万ドルである。食品加工業と自動車業は多くの外資にとって魅力的な業界である。フォルクスワーゲン社は吉林省では最大の外資企業でありバスエール社は合弁企業を持っている。食品加工業はアメリカの投資先として有望な業界であると考えられている。

北東アジアと東西貿易回廊の新しい展開

北東アジアでの2つの新しい動きが東西貿易回廊の貿易を促進させている。中国のWTO加盟と中国に対する通商関係正常化法案をアメリカ議会が承認したことで中国とアメリカにとって新しい貿易の機会が得られる。また、朝鮮半島の正常化に関する劇的な会談は北東アジアへ長期的な投資と経済協力を導くかもしれない。

1. 中国のWTO加盟とアメリカの対中通商関係正常化法案承認

中国は今年の末までにWTOに加盟する見込みである。先月、アメリカの下院が対中通商関係正常化法案を可決し7月末に上院もその法案を承認する見込みである。これはアメリカと中国のビジネス界にとって新しい市場を開拓する絶好の機会である。東西貿易回廊は新しく開かれた分野で新規事業を探す両国企業の経済関係により利益を享受することになる。

問題は新しい貿易機会をどのようにして呼び起こすかである。中国東北部に進出しているアメリカの合弁企業の投資機会を調査する貿易使節団の派遣が計画されている。ハルビンと長春の貿易促進委員会が瀋陽のアメリカ領事館と共同で協力可能な分野において事前に情報を提供する。インターネットによる情報提供もある。アメリカの商務省内部には既にこのための情報提供機関がある。それはロシア向けビジネス情報機関（BISNIS）と中国市場情報機関である。アメリカ西海岸の海運業者は商務省とウラジオストク、瀋陽にあるアメリカ領事館と協力して商務省のホームページに東西貿易回廊のリンクを設定したり、東西貿易回廊のセクションを作るなどして東西貿易回廊の情報やビジネス情報を提供するべきである。

2. 北朝鮮と韓国の関係改善

北東アジアではここ数ヶ月の間、重要な外交交渉が続いた。それは北朝鮮と日本の国交正常化会談や6月13日から15日に開催された歴史に残る朝鮮半島の南北首脳会談である。朝鮮半島の緊張緩和が図們江地域開発と競合する長春～琿春～ウラジオストク間ルートに影響を与えるかもしれない。

朝鮮半島の正常化により北東アジア地域への投資と上記ルートの貨物量が増え、インフラが改善する可能性がでるだろう。特に北朝鮮の港はインフラ改善により貨物の取扱いをめぐってロシアと中国の港と競争になり、手数料の引き下げが行われるだろう。日本と韓国は既にポシエツ港とザルビノ港を通して中継貿易をしており、これらの国々との協力はポストーチヌイ港とウラジオストク港を介する貿易を促進させることになる。

しかし、このような協力は実現が難しい。理由は以下のとおりである。まず、アメリカではロシアとアジアを担当している政府機関の間でお互いにこの問題に関して殆ど調整が行われていない。ロシアは政府のヨーロッパ部局が力を握っているため、東西貿易回廊プロジェクトはアメリカの対アジア政策と関係があっても、アジアを管理する政府部局は関与しないだろう。

東西貿易回廊をアメリカの対アジア政策に組み入れ、ロシア、中国、日本、韓国とアメリカが協力するための効果的な方法の一つは先の5カ国が加盟しているAPEC（アジア太平洋経済協力閣僚会議）とPECC（太平洋経済協力会議）の中に東西貿易回廊を扱う委員会を設置することである。APECを利用すれば東西貿易回廊をアジアの貿易と輸送の先導として位置付けることができる。APECは貿易促進と輸送に関するワーキンググループを持っており、そこで東西貿易回廊の問題点を効果的に処理できる。APECの輸送に関するワーキンググループ内で複合輸送についての委員会があり、その委員会の会合が2000年10月に日本の宮崎で開催される。東西貿易回廊の支持者はAPECの会合でその回廊について討論する際、APECのアメリカ支部がシアトルにあるという地理的優位性を利用するべきである。PECCはAPECに関係する分野で民間人を参加させる目的で設立されたため、このフォーラムは東西貿易回廊の市場調査をする際に有効である。なぜなら、PECC代表団の現在のメンバーにはアメリカのボーイング社社長、大韓貿易投資振興公社、ハバロフスク地方のヴィクトル・イシャーエフ知事が参加しているからである。税関システムの統一、貿易障害の削減に関する高級レベルの会談がPECCの輸送・貿易促進委員会で行われることが可能である。

結論

東西貿易回廊を前進させるため、このプロジェクトはアジアの貿易と輸送ネットワークの関係の中で考える必要がある。ある意味において、この回廊は北東アジアの輸送貿易の機会を最大限利用することができ、貿易に関する規制と手続きを調整しながら問題を解決するためにアジアの世界機関を利用することができる。

短期的に2つの回廊（ハルビン～綏芬河～ウラジオストク、長春～琿春～ウラジオストク）とも貿易高は多くないがかもしれないが、アメリカはAPECとPECCのようなアジアをまたぐ国際機関を通じて日本、韓国と協調しながら中国、日本、韓国、ロシア（ポシェット港、ザルピノ港）を含む既存の輸送貿易に参加できる。また、東西貿易回廊の支持者はアメリカの商務省と中国、ロシアの貿易省と協力することで東西貿易回廊ルート圏の貿易・投資の情報を入手しやすくなる。

長期的に東西貿易回廊は北東アジアにとって貿易・投資戦略の一部として考えられるべきである。アメリカと中国間の貿易における最近の動きと朝鮮半島の正常化により今まで未開発だった市場に民間企業、外国政府、国際機関からの投資を呼びおこすことになるだろう。東西貿易回廊は北東アジアにおける経済と政治の統合という新しい進展を享受するかもしれない。

（原文をERINAで翻訳）