

会議・視察報告

地域経済協力の推進力となるサハリンプロジェクト

ERINA調査研究部研究主任 新井洋史

2003年7月14～17日、サハリン州ユジノサハリンスク市にて「ロシア・アメリカ太平洋岸パートナーシップ(RAPP)」の第8回年次総会が開催された。この会議は、前回まで「アメリカ西海岸・ロシア極東経済協力会議(AHWG)」として、アメリカ西海岸とロシア極東の各地を巡回して開催されてきたものであり、今回はサハリン州がホストとなった。

ロシア、アメリカからはもちろんのこと、日本、トルコ、デンマーク、イギリスなどからの参加もあり、参加者総数は約250人に達した。参加者名簿上はロシア側参加者が半数強で残りが外国人ということになっているが、外国人のうち実際に国外から参加したのは40人程度であり、残りの約80人程度は米国企業や多国籍企業、団体などのロシア国内現地事務所や現地法人などからの参加であった。日本からの参加者も、筆者と同行した新潟県港湾空港局職員、在京の法律事務所関係者のほかは、現地参加(総領事館及び北海道ビジネスセンター)であった。



会議の様相

会議構成は、過去の会議と同様、個別の分野別セミナーや分科会の議論を中心としたものであった。最大の分科会は「天然資源分科会」であり、これをさらに細分化してエネルギー、森林、鉱物、水産、農業の各小グループごとの議論が行われた。そのほかには「輸送・観光・技術通信分科会」、「金融・法制度インフラグループ」、「ビジネス・コミュニティ発展分科会」もあった。同時並行のプログラムが多く、すべての状況を把握できたわけではないが、総じて言えることは、開催地サハリン州の最大の関心事である

「サハリン大陸棚石油ガス開発プロジェクト(以下、サハリンプロジェクト)」の存在感が大きい会議であった。会議の時間配分としてサハリンプロジェクト関連にかなりの時間が割かれていたこともさることながら、プロジェクトの実施主体(オペレーター)が、会議やレセプションの公式スポンサーとなって会議そのものを支えていた。また、サハリンプロジェクトの本格化に伴って今後増加が予想される人やモノの移動にどのように対応すべきかといったテーマが輸送グループで討議されるなど、エネルギーグループの会議以外でもサハリンプロジェクトに関連した議論がなされた。会議の場を離れても、サハリン滞在中のさまざまな場面で、これらのプロジェクトがサハリン州の経済に大きなインパクトを与えつつあることを見聞きした。少なくともサハリン州に関して言えば、サハリンプロジェクトが地域経済協力の大きな推進力になろうとしている。

もう一点、会議の特徴として指摘したいのは「現実のビジネスにできるだけ近いところの議論をしよう」という姿勢である。このことは、石油ガス開発に関わる巨大プロジェクトを議題の中心に据えながら、「エネルギー貿易」や「エネルギー協力」といった国家戦略的な大きな話はほとんど無く、実際に動き始めた「サハリン1」や「サハリン2」に関する進行状況についての情報提供やこれらのプロジェクト関連の業務受注といった目先のビジネスに関連した説明や質疑などといった実務的な内容が多かった点に如実に表れている。サハリンの石油・ガスの輸出先がアメリカなのか、日本なのか、それ以外の国なのかといったことは、モスクワやワシントン、ヒューストンの「その道の人」には関心があるかもしれないが、ロシア極東やアメリカ西海岸のビジネスマンにとっては、知ったことではない。とにかく、プロジェクトが着実に前にさえ進んでいければよいのである。こうした割り切りは潔く、好感を覚えるほどであった。同時に、米口とも首都の中央省庁からの参加者の存在感は小さかった。地方の問題の理解と解決に向けた熱意という点で、地方と中央の落差があるようにも感じた。

以下に、「エネルギー」、「輸送」、「金融」の各テーマについて、セミナーや分科会等での議論やそれ以外のコーヒープレークなどの場面での参加者との会話などから得られた情報を整理して紹介する。なお、会議の成果はいずれ総括文書として、公表される予定である。その内容については、会議最終日の全体会議において各分科会担当者から口頭発



会場となったサヒンセンター

言がなされたので、聞き取ることができた部分を記した。一部不正確な部分や会議後に修正を行っている部分もあると思われるので、正確な内容についてはいずれ公表される文書にあたってもらいたい。

【エネルギー】

天然資源分科会では、エネルギー小グループに参加した。ここで議論された内容のうち、今回の会議の成果として、全体の総括文書に盛り込むこととされた点は次の5点であった。

入札情報の早目の公開を発注者側（サハリンプロジェクトのオペレーター）に求めていくこと。

サハリンプロジェクト関係の元請・下請けのための人材養成が重要である。この観点から、（アラスカ州の協力でサハリン州内に設立済みの）Sakhalin-Alaska Collegeの活動を強化すること。

生産物分与協定（PSA）に規定されている付加価値税還付が完了していない状況に鑑み、早期に還付をするためのメカニズムを検討するようロシア連邦政府に求めること。

ウラジオストク市から提案があった「都市エネルギーシステム」（集中型熱供給の効率改善や電力によるエネルギー供給、新エネルギーの活用などの諸施策の複合展開）について協力の可能性を検討すること

エネルギー小グループの分科会名称を次回から「サハリンプロジェクトグループ」とすること

これらのうち会議の中では、の入札に関する発言が多くなされた。現状では、サハリン州行政がサハリンプロジェクト関連業務の受注を希望するロシア企業のデータベースを作成している。このデータベースへの登録はオープンであり、掲載を希望するロシア企業はサハリン州行政にコンタクトをとって欲しいということであった。サハリン州

行政は、このデータベース情報をオペレーターや元請企業などに提供している。サハリンプロジェクトの生産物分与協定では、プロジェクト総額の70%をロシア企業に発注しなければならないというロシアンコンテンツ条項があるため、オペレーターや元請企業側としても潜在的受注者がどこにいるのかという情報には関心がある。特定の業務を実施する際に、これらの企業との間で共同企業体や合併企業を形成することも考えられる。

また、実際にプロジェクト関連の業務の一部を受注したり、入札に参加している企業からは、実務に関する具体的な問題も指摘された。一つは、原則的に国際基準に準拠している諸設備の設計基準に関する問題である。ロシア企業がサハリンプロジェクト関連業務の受注を目指す場合には、国際基準に基づいて設計・積算を行って応札しなければならない。入札が公示されてから該当する分野の国際基準を露訳、それに基づき設計等を行い、さらに入札文書を英訳して提出するので時間がかかる。国際的な業務展開をしていない一般的なロシア企業（大半のロシア企業）にとってはハードルが高い。こうした事情から、上記のような「早期の入札公示」要請が出された。

この問題に関しては、文書化はされなかったが他にも提案があった。ある発言者は、サハリン州行政などが関連する国際基準に関する文書を露訳して、希望するロシア企業に配布することを提案した。別の参加者は、必ずしも国際基準に基づいた設計でなくても、ロシア基準でも通用する例もあるはずなので、発注者側は柔軟に対応してほしいとの要望を述べた。後者については、現実には、国際基準に基づいた業務実施が米国輸銀や日本国際協力銀行など資金提供者の融資条件となっているため、オペレーター自身が柔軟に対応できる範囲は限られているとの指摘があった。ただし、部分的には国際規格と同等の性能が得られる独自の技術や設計を取り入れることができるようだ。もちろん、こうした「設計提案」の場合は、発注者側が性能評価を行う必要があるため、その分発注者側にも負担が生じる。コストや工期の面で発注者側にメリットが無ければ、採用される可能性は低いと思われる。その意味で実効性は不明だが、会議の場ではエクソンの関係者が前広に設計提案を受け付ける姿勢を示していた。

入札に関連しての守秘義務に関する問題提起もなされた。最終入札に参加できることとなった企業には、詳細な設計仕様書などが示されて、それに基づいた設計・積算が求められる。この仕様書は原則として対外秘となっているのが常である。しかし、現実には、設計対象のうちの一部設計等を専門業者に発注する必要があるケースもある。



全面改装のため休業中のホテル

そのためには、その都度オペレーターの許可を得なければならぬため、ここでも時間がかかる。

以上のような具体的な議論を聞くにつけ、サハリンプロジェクトが本当に実施段階に移行したことを実感した。それに伴い、市内でも様々な動きがあるようだ。サハリンプロジェクト関連の業務を受注した新日鉄や東洋エンジニアリングなどの日本企業がまもなくかなりの数の日本人スタッフをサハリンに送り込むので、現在100人弱のサハリン在住の日本人の人数は倍増することになりそうだと話を聞いた。また、市内で建設中のあるホテルはサハリンプロジェクト関係で2年先まで予約済みとのことだった。市内のホテルは圧倒的に不足しているようで、今回の会議参加者の宿舍手配を行ったサハリン州の事務局担当者もかなり苦労したらしい。我々も当初希望したホテルには泊まることができなかった。ロシア極東各地からの参加者はいくつかの小規模ホテルに分宿していた。

さらに、今回の出張の帰路立ち寄った稚内市では、サハリンプロジェクト関連の物流基地になることを目指して、荷役設備などのハードの整備を進めると共に経済特区の指定も受けるなどソフト面も整備して、プロジェクト関係者への売込みを図っている。既に、一部業務の支援基地としての実績もあり、プロジェクトの本格化に大きく期待しているようであった。

【輸送】

「輸送・観光・技術通信分科会」は、輸送、観光、技術通信の3つの小グループに分かれて議論が行われた。このうち輸送グループの議論の一部に参加することができた。主に海上輸送、航空輸送の問題がテーマとなった。そのうち海運に関連して、総括文書に盛り込むこととされた点は以下の通りであった。

ワシントン州シアトル港の経験を参考にして、サハリ

ン州において物流関連機関・業者が参加する「Council of Freight Mobility (仮称)」を設立する。

「東西回廊プロジェクト」に関し、以下の取り組みを実施すること。

- ・港湾事業者、海運会社、フォワーダー等関係者によるワーキンググループを設置して、半年に1回の会議を開催する。
- ・ワシントン州立大学、極東海運研究所の編集による小冊子(パンフレット)を作成するため、しかるべき助成金を確保すること。
- ・中国東北部～沿海地方港湾～米国西海岸の間の双方向の輸送の取り扱いを増やすため、ロシア領内のトランジット輸送がより高速で安価なものとなるようロシア・中国の2カ国間でトランジット輸送に関する協定を早期に締結すること。
- ・次回の会議に、中国側の参加も呼びかけること。

ポストーチヌイ港における試行を経過した「Clear-PAC」システムを、サハリンプロジェクト向けの貨物輸送にも適用すること。



コルサコフ港での木材積込

このうち に関しては、提案の背景として、海運会社、通関業者、陸上輸送業者などの連携不足が円滑な輸送を妨げているという現状があるようである。サハリンプロジェクトの本格化に伴い、物流の円滑化はより切実な問題となると思われる。も同様の問題意識からの提案である。「Clear-PAC」システムは、輸入貨物の通関を迅速化するための仕組みで、アメリカでの貨物の船積み後、本船がロシア港湾に到着する前に必要なデータをロシア税関に送信し、ロシア側で必要な準備手続きを済ませておくというシステムである。沿海地方のポストーチヌイ港では何年かの試行を経て既に本格運用に移行しており、関係者の評価も高まってきているようで、これをサハリンにも適用すべきだという議論になった。

アメリカ西岸と中国東北部をロシアの沿海地方の港湾経由で結ぶ輸送ルートを開設しようという「東西回廊」については、この会議の枠内で何年か検討が続けられてきた。今回の会議でもテーマの一つであったが、残念ながらあまり大きな進展は無かった。一部を除き参加者の顔ぶれが変わっていることも一つの要因である。古参の参加者の一人は、「今日議論している問題は、過去にも取り上げられたものばかりだ。これまでの議論をきちんと整理して、行動に移るべきだ」との不満をぶちまけた。コーヒーブレークの間に筆者がアメリカ側議長と話した際、「最近面白い資料を見つけたので、関心があったら読んでみたら？」と言って紹介してくれたのが、ERINAなどがまとめた「北東アジア輸送回廊ビジョン」だったというエピソードもあった。

フリーディスカッションの際の発言には、いくつかの断片的な話を聞くことができた。

- ・中国黒龍江省のハルビン市とポストーチヌイ港あるいはウラジオストク港との間では、少量ながら既にコンテナが動いている。
- ・大手海運会社Maerskがロシア極東でコンテナターミナルを借り上げたいとの意向を持っているが、各港湾側には貸し出す意図がないため実現していない。
- ・現在、ロシア極東北米西海岸向けの貨物は、ロシア側荷主の意向に関係なくフォワードの判断で北米直航ではなく日本（横浜、神戸）経由のルートとなることが多い。

ただし、これらの点については、突っ込んだ議論にはならず、詳細や真偽を確認することはできなかった。

また、航空輸送に関する議論では、アラスカ～サハリン、北米西海岸～アラスカ～ハバロフスクの定期航空路の早期開設が焦点となった。サハリン線に関しては、サハリン州関係者の話によれば、サハリンの地元航空会社「サハリン航空」が機材を持っていないことが問題だとのことであった。旧式のツボレフでは騒音基準がクリアできず、アメリカ線に就航させることができないため、ボーイング社製の機材導入を考えているが、導入コストの問題がある。ロシアへの機材の輸入関税が免除されれば、「サハリン航空」が路線開設する道が開けるとのことであり、関税免除をロシア連邦政府に要請することとなった。

【金融】

このテーマに関しては分科会に参加することはできなかったが、関連のセミナーを聴講するなどして、関係機関等の取り組み状況に関する情報を得た。

まず、アメリカの輸出入銀行（US EXIM Bank）は、

保証や保険のほか、短期（～180日）、中期（1～5年）、長期（概ね7年～）の融資を行っている。短期融資の対象になるのは、消費財や部品など資金回収が早いもの。現在の対ロシア向け融資残高の総額は約10億ドルであり、今年約3億ドルの融資を行う見込み。残高のうち1/4は政府向け、石油・ガスが半分弱である。今後、力を入れていきたいのは、バンクローン、地方政府向け、リースである。バンクローンは現時点では残高の10%程度でしかないが、この比率を高めたい。極東向けバンクローンの取り扱いはまだなく、外国貿易銀行ハバロフスク支店や極東銀行（ウラジオストク市）などに関する情報収集をしている段階である。また、地方政府向け融資はB-またはB3以上の格付けを持つことを条件としているが、現時点で貸付可能なのはモスクワとサンクトペテルブルクのみだという。ちなみに、しばらく前に日本の国際協力銀行の関係者の話を聞いた際にも、モスクワ、サンクトペテルブルク以外の地方行政への融資は考えられないという評価であった。

ロシア外国貿易銀行（VTB）は旧ソ連時代の国営銀行の流れを汲む大規模銀行であるが、セミナーで発表を行ったハバロフスク支店長によれば、極東においては中小企業（木材、サービス業等）にも融資している。同支店では、地域の貿易の約半分を取り扱っている。一般にロシア貿易では前金決済が多いと言われているが、L/C方式、L/G方式も増えているとのことであった。ただし、この言葉は同行の顧客のことを指しているにすぎず、極東全体でL/C決済が一般化したとは言えないと思われる。

EBRDロシア小企業基金は1994年の開設で、現在4.5億ドルの融資残高がある。ロシア企業への直接の融資は行わず、ロシアの商業銀行を通じて融資している。極東銀行（ウラジオストク市）もそのひとつ。中心となるのは、1万ドルまでの「マイクロローン」（最長3年）と1万ドルから200万ドルまでの「スモールローン」（最長3年）である。ただし、実際に企業貸付の窓口となるロシアの商業銀行が融資期間をできるだけ短くしようとしているため、マイクロローンの平均貸付期間は8ヶ月、スモールローンは18ヶ月でしかない。このほかに、5,000ドルまでの極小ローンもある。融資先企業は、当初はほとんど商業企業のみだったが、最近では製造業など生産部門の企業向融資残高が20%に達している。30日以上延滞債権は全体の1%未満という好成績である。これは、窓口銀行の融資姿勢が非常に慎重なためである。

SALCO（サハリンリース会社）は独立系のリース会社であり、幅広い資金源にアプローチすることができる立場であるが、実際に資金を出してくれるところが少なく苦労

しているとのことであった。サハリンのほかハバロフスクでも営業していて、借り手側企業の経営改善支援も手がけている。アメリカ輸出入銀行などが出資しているデルタリース極東支店でも、SALCO同様、資金調達の困難を感じているが、米国からの資金がある分だけまだ恵まれているとのことであった。いずれの発言からも、資金が潤沢にあればビジネスチャンスには事欠かないといったニュアンスが感じられた。日本人のロシアビジネス関係者の中にも、サハリンでの建設機械リース事業の好調さを指摘する向きもあるので、これらと符合する。

最後に、市内の様子なども含めて、サハリンの現状や将来性に関して雑感を記したい。帰国前日の空き時間に、最近できたばかりというMegapolisというショッピングセンターを訪問した。地上3階、地下1階（地下は韓国料理レストラン）で、市内で初めてエスカレーターを設置しているとのことだ。1階の約半分は食品スーパー、2階以上はファッション店などが中心で、価格は日本の量販店より高く、専門店・百貨店レベルのものもあった。このほかにSlavyanski Bazarというショッピングセンターもあり、ほぼ似たような品揃えや価格帯であった。ウラジオストクやハバロフスクにも、ここ1年程度の間でエスカレーター設置のショッピングセンターが相次いで開店しており、極東諸都市での消費水準の向上を示している。これら高級店のターゲットは、まず第一にサハリンプロジェクト関連の外国人スタッフである。しかし、これらの企業の現地職員の採用が増え、その給与水準も上がってきているという点も見逃せない。オペレーター各社の現地オフィススタッフの月給は2,000ドル程度ではないかといううわさも耳にした。先にも述べたように、日本企業が現地オフィスを設置するという計画もあり、当然のことながらサハリンプロジェクト業務を受注した他の外国企業も現地オフィスを構えるで



サハリンエナジー社のオフィス

あろうから、賃金水準が急上昇することも予測される。

サハリンプロジェクトでは、「ロイヤリティ」や「ボーナス」といった名目で地元にお金が落ちる仕組みになっている。これらの資金を活用したインフラ整備などが行われている。今回、州都ユジノサハリンスクから南部の港湾都市コルサコフまで約40kmを走行したが、拡幅・改修が進んでおり、かなりの区間が片側2車線となっていて、路面の舗装状態も良く、快適な道路であった。まさに現在工事中という区間も何箇所もあった。ただし、都市内の街路や歩道の維持・修繕はあまり進んでいるようには見受けられなかった。古ぼけた建物との対比で、サハリンプロジェクトのオペレーター事務所の真新しさが際立っていた。ライフラインの老朽化も進んでいるようで、市民の間では、「ロイヤリティ」や「ボーナス」はどこに消えているのかといった疑問が渦巻いているとの話も聞いた。ただし、全体としてみれば、人口50万人強の州に数億ドル規模の資金が「プレゼント」されることのインパクトは大きいはずである。

サハリン州の基幹産業の一つである水産業は、ここ数年（少なくとも統計上は）不調である。これに対し、サハリンプロジェクト関連ではさまざまな波及効果（先述のホテル新設はその一例）も顕在化しつつあることから、サハリン経済は石油・ガス開発プロジェクトがリードする形で、目に見えて好転するだろうとの確信を持った。