

# ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

## ERINA REPORT 58

キーパーソンインタビュー

「新しい日ロ関係の第1歩に向けて」

駐日ロシア特命全権大使 アレクサンドル・ロシュコフ氏に聞く

“Towards the First Step in a New Relationship between Japan and Russia”

Interview with Mr. Aleksander Losyukov, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Russia to Japan

The Northern Corridor of the Trans-Asian Railway Pierre Chartier

北部アジア横断鉄道回廊 ピエール・シャルティエ

好調なロシア経済が牽引するシベリア横断鉄道の国際利用 辻久子

The Booming Russian Economy Leads the Way in International Use of the Trans-Siberian Railway Hisako Tsuji

Foreign Direct Investment in Mongolia Dashnyam Nachin

北朝鮮・ロシア間経済協力の現状と南北経済協力に与える示唆点 趙明哲

朝鮮民主主義人民共和国の経済関係法の改正(1) 三村光弘

2004  
JULY

vol. 58

## 目 次

キーパーソンインタビュー（日／英） 「新しい日ロ関係の第1歩に向けて」 駐日ロシア特命全権大使 アレクサンドル・ロシュコフ氏に聞く .....	1
“Towards the First Step in a New Relationship between Japan and Russia” Interview with Mr. Aleksander Losyukov, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Russia to Japan The Northern Corridor of the Trans-Asian Railway（英／日） 北部アジア横断鉄道回廊 Pierre Chartier, Economic Affairs Officer, UNESCAP 国連アジア太平洋経済社会委員会 経済問題担当官 ピエール・シャルティエ .....	10
好調なロシア経済が牽引するシベリア横断鉄道の国際利用（日／英） The Booming Russian Economy Leads the Way in International Use of the Trans- Siberian Railway ERINA調査研究部主任研究員 辻久子 .....	30
Hisako Tsuji, Senior Economist, Research Division, ERINA Foreign Direct Investment in Mongolia（英／日抄） モンゴルにおける外国直接投資（抄訳） Dashnyam Nachin, Foreign Investment and Foreign Trade Agency of Mongolia モンゴル外国投資貿易庁 ダシュナム・ナチン .....	39
北朝鮮・ロシア間経済協力の現状と南北経済協力に与える示唆点（日／英抄） The Current State of Economic Cooperation Between the DPRK and Russia and Suggestions for North-South Economic Cooperation (Summary) 韓国対外経済政策研究院研究委員、ERINA調査研究部客員研究員 趙明哲 .....	48
Myung Chul Cho, Research Fellow, Korea Institute for International Economic Policy Visiting Researcher, Research Division, ERINA 朝鮮民主主義人民共和国の経済関係法の改正 <sup>(1)</sup> （日／英抄） Amendments to Economy Related Laws in the DPRK (1) (Summary) ERINA調査研究部研究員 三村光弘 .....	59
Mitsuhiro Mimura, Researcher, Research Division, ERINA 会議・視察報告 中国の平和台頭論 - ボアオ・アジアフォーラム年次総会に参加して - ERINA理事長 吉田進 .....	72
第8回北東アジア天然ガス・パイプライン国際会議 前ERINA調査研究部研究主任 新井洋史 .....	76
・発表原稿 “The Northeast Asian Natural Gas and Pipeline Conference in Shanghai” Vladimir I. Ivanov, Director, Research Division, ERINA .....	78
日ロ温室効果ガスインベントリワークショップ ERINA調査研究部研究助手 小林満喜子 .....	80
北東アジア動向分析 .....	83
Book Review 「ロシア市場参入戦略」 .....	89
Sunset Notes 「KTX超特急」 .....	90
研究所だより .....	91

## (キーパーソンインタビュー)

### 「新しい日ロ関係の第1歩に向けて」

#### 駐日ロシア特命全権大使 アレクサンドル・ロシュコフ氏に聞く

- まず、大使の日本に対する第1印象をうかがいたと思います。

(ロシュコフ) 私の日本についての印象は、初めて訪日した約15年前のことまで遡ります。それ以来、私は何度も日本を訪れてきましたが、主に様々なグループや代表団の一員としての短期滞在でした。外務省の局長、後には次官として日本を訪れたこともあります。多くの訪日経験を通じ、私は様々な対日印象を抱いてきました。大阪や京都など多くの都市を訪れたことがあり、様々な印象を受けました。この度日本に大使として赴任しましたので、訪問先リストがさらに長くなるでしょう。今回大使として赴任してからは、金沢と静岡を訪れただけです。しかし、新潟、札幌、そして再び大阪に行く予定があります。これら3都市は、ロシア総領事館の所在地です。これと前後して、他の地域を訪問する機会があるかもしれません。日本は興味深い国です。美しい自然に恵まれ、人々のもてなしが素晴らしい。私はこれらの日本の美德を享受し、在任中にもっと多くの場所を見て回ることを楽しみにしております。

- 日本にご着任される前には、東南アジアの幾つかの国々で勤務されたと承知しております。これらの国々に対する印象と、過去のご勤務を通じて感じられたことをご聞かせ下さい。

(ロシュコフ) 東南アジアと太平洋地域に勤務してきました。全ての国は、それぞれ独自の特徴をもって興味深いものです。ですから、どの国が面白く、どの国がそうではないと言うことは出来なんでしょうし、それは誤りです。それぞれの国が独自の民族心理や歴史的背景、地理的特徴を有しています。例えば、私が5年間勤務したフィリピンとニュージーランドを比べてみれば、多くの点で非常に大きな相違があることが分かります。しかしながら、それぞれの国や民族を理解し、より深く精通しようと試みることは面白いことです。ある国に長期間勤務する際、私が心がけることはまさにこの点にあります。もちろんアジア太平洋は非常に大きな地域であり、また気象条件も多様ですし、経済的・文化的な発展レベルが異なる国々が隣り合って生存しています。これら全てのことは、諸々の民族や領土が



非常に多様な集合体を成す、「多色絵」を創り出していると言えるでしょう。広大な地域ではありますが、同時に、アジア太平洋地域内の国々の間には幾つかの類似点を認めることもできます。この地域が地球上で非常に早い速度で経済成長を果たしていることは、改めて言うまでもないでしょう。発展段階の異なる国々に与えられた機会は非常に多様であると同時に、共同体としての気運や、共存し合いながら隣り合うことで、お互いに様々な利点を活かす機会が存在しています。

- 日ロ関係やロシア極東と北東アジアの関係について、どのようなお考えをお持ちですか。

(ロシュコフ) ロシアと日本は同じ地域に属しており、両国には多くの共有点があります。お互いの協力関係には非常に大きな将来性が見込めると思います。確かにロシアと日本は、相手がなくてもやっていけるでしょう。何故なら、日本は大国であり、自立し成功した経済を誇っていますし、ロシアは様々な可能性を秘めた資源を有する巨大な国だからです。しかしながら、この地域に宿る潜在力を利用してお互いに協力し合うことは、両国にとり、より一層有益なことでしょう。例えば、日本にとってロシア以外の国から

エネルギー資源を獲得できることは自明のことですし、日本は現在まさに、石油やガスを中東などから輸入しています。しかしロシアにも石油・ガス資源が豊富に埋蔵されています。ロシア国内の石油やガスの開発状況は未だ不十分なのですが、ロシアはこれらの資源の将来性に着目しており、開発していくことになるでしょう。無論、その為には他の国々と協力していくことがロシアには不可欠です。

ロシアは将来的にエネルギー資源の輸入国を必要とするでしょう。日本は潜在的な輸入国の1つです。しかし、私はこの種の協力関係について、単なる売買関係の枠組に留めるつもりはありません。この地域において共に行動していく上では、より深い協力関係を成功裡に進める必要があるでしょう。その為には協力関係を直ちに開始すべきでしょう。つまり、我々がそのような方向で歩み出すや否や、将来的な協力関係に向けた機会が増えることになるでしょう。言うまでもないことですが、この地域においては特にエネルギー資源に対して重大な関心があります。勿論、インドネシアなど他の国々にも大きな潜在的可能性が認められますが、ロシアは自国が非常に有望なエネルギー資源の供給国であると考えています。もしエネルギー分野での協力関係に我々の関心が向けられるならば、それが他の分野で協力関係を進める推進力となると思います。私達は自国民同士が貿易量を2倍、3倍にするまで待つ必要はありません。そんなことは自然に実現されるものです。人々に貿易を強制したり、特定の製品を誰かが購入することを強いたりすることは出来ません。それが市場経済というものです。しかし、今日の世界では、それぞれ地域内の協力について何らかのフレームワークを創る必要があるでしょう。それはWTOの庇護下における貿易がもしもせなし、工業セクターもしくは技術セクター内での協力、または情報、科学、エネルギーといったものかも知れません。我々の場合、ないものねだりをするのではなく、現在すでにあるものに関心を向けなければなりません。

中国の外国の天然資源に対する関心が高まっています。中国人はロシアの天然資源に非常に大きな関心を抱いています。私は外務次官時代、彼らとの交渉を通じて、それを感じてきました。もし我々がエネルギー分野の協力を中国とだけに集中させてしまうことがあれば、それは日本にとり好ましくないでしょう。しかし、中国が大きな関心を寄せていることは、客観的な事実なのです。

しかし、そのことはロシアが他の潜在的なパートナーを求めていることを意味するわけではありません。協力関係が拡大すればするほど、また当事国の数が増えれば増えるほど、ロシアには有益なことなのです。ロシアはこの地

域の他の国々が必要としているものを提供することが出来るのです。これは他の領域での貿易や協力を促進することになります。ロシアは、例えばエネルギー分野において、中国とだけ取引をしたいわけではなく、日本や韓国、インド、モンゴル等との協力も望んでいます。適切な方途で多国間協力を導こうとするならば、我々はそのことについて今考えなければなりません。日本の一部には、ロシアは日本から資金のみを欲しているのであり、それ以外の何もないとの声があります。しかし、その様な考え方をする人々がいるとすれば、ロシアは日本が欲しているのは恐らく領土問題の解決以外の何もないのではないかと、領土問題がなくなれば日本はロシアのことを忘れてしまうのではないかと反論するでしょう。しかしながら、これらの考え方は間違っています。

**- すでに日本とロシアはサハリンで協力をしています。日本はサハリン・プロジェクトに投資しており、石油はすでに産出されていますし、将来的にガスもそれに続くでしょう。これは両国間協力の成功モデルの一つと言えるでしょう。エネルギー分野に関して更に協力関係を推進するとすれば、大使にとり優先順位を与えたいプロジェクトはありますか。**

(ロシュコフ) まずサハリン・プロジェクトを更に推し進めて行く必要があるでしょう。それが短期的な成功例となります。思い返せば、4～5年前には全てのことが不確かであり、サハリン・プロジェクトが最終的に成功するかどうかに誰にも分かりませんでした。しかし今日、もはや成功の疑いはありません。日本や米国、その他の国々の会社との協力関係があり、サハリンが日本や韓国その他の国々に対して、エネルギーの供給源となることは有益なことです。ご承知の通り、ロシアの大陸側にも多くの機会が秘められています。中央シベリアから太平洋沿岸に向けたパイプライン敷設の展望についてですが、私はそれにかかわる問題も解決できると思います。率直に言えば、私はこのプロジェクトのゆっくりとした進捗状況、我が国政府の意思決定が遅いことを憂慮しています。しかし同時に、それだけ真剣だとも言えます。このプロジェクトは多額の投資を必要とする以上、全てを正確に計算しなければなりません。そうした諸々の計算がなければ、潜在的な購入者たちを惹きつけることもできないでしょう。計算が正確であればあるほど、そのプロジェクトの将来性はより確かなものとなります。だからこそ、我々はそれだけ慎重にことを進めているのですが、日本を含めた潜在的な輸入国に対してロシアの熱意を示さねばなりません。このことは、私が大使として

ここで訴えていることですが、口日両国にとり、経済面のみならず政治的な意味でも有益なことであると考えています。何故なら経済的協力関係が強くなればなるほど、政治的交流に向けた将来性も高まるからです。

**- 日口貿易投資促進機がまもなく設立される方向で話が進んでいます。エネルギー分野以外の経済協力としては、他にどのような可能性があるのでしょうか。**

(ロシュコフ) エネルギーは、他の分野での経済協力を促す上でより良い雰囲気醸成し出す主な分野となるでしょう。例えば投資です。私は日本のビジネス社会の対口関心が高まりつつあることを知っています。また、それはロシア事情に精通した大企業だけでなく、中規模の企業（おそらく、小規模企業ではない）による対口投資への関心の高まりについても言えるでしょう。もちろん、対口投資はロシアの国内事情に左右されますが、今日、ロシアの政治情勢は安定しています。ロシアが堅調な経済成長率を維持していることは、外国企業の対口投資への関心が増大していることを意味していますし、今後相当程度の競争が起こるでしょう。恐らく、欧米諸国はロシアの西部地域への投資にもっと関心を示すでしょうが、非常に豊富な埋蔵資源があり潜在的な魅力に富むロシア極東や東シベリアは、日本や韓国、中国、インド、オーストラリアなどの企業による注目的に自然となることでしょう。ロシアはこれら諸国の関心を歓迎したいと思います。もしロシアがこの分野に対する外国のパートナーたちの関心を惹きつけることができるのであれば、私は嬉しく思います。

また、科学・技術分野についても、協力の機会があると言えるでしょう。ロシアは科学分野での成功に関しては相当の水準を今でも維持していますが、良好な経済状況は、科学・技術研究に対する投資を惹きつけることでしょう。科学・技術分野における豊富な経験を鑑みれば、この分野においてロシアの潜在能力をかなり早いテンポで再構築することは可能であると思います。もちろん、第1段階として、国家による大規模投資が必要とされるでしょう。

**- しかしロシア極東では、未だに人口減少が続いており、経済状況もモスクワと比べれば極めて低水準です。大使はロシア極東の経済情勢をどのように評価され、何がなされるべきだとお考えですか？**

(ロシュコフ) 恐らくご指摘の点についてはある程度正しいでしょう。ロシア極東の人口は少ないですが、一夜にしてその状況を変えることは不可能です。中央政府が断固とした政策を施し、経済状況が良くなれば、状況は改善さ

れると思います。まさに現在必要とされることはこの点です。それは不可能なことではありません。結局のところ、我々は市場の関心を考慮しなければなりません。もし商品が生産され買い手がいるならば、貿易が成立します。ある製品が購入者側にとって非常に魅力的であるならば、購入者側はその生産過程への投資を考えるかもしれません。ロシア極東地域において、将来的に口日間や口中間で起こることはその様なことなのです。

ロシア極東以外に、ウラル山脈以東のロシア・ヨーロッパ地域と接する中央シベリアという地域があります。中央シベリアは、日本とヨーロッパから等距離にあり、かなり発展した、高い可能性を持つ産業を有する場所です。日本の投資家やビジネス界を惹きつける潜在的可能性を持つもう一つの地域となるでしょう。

**- それは非常に面白いアイデアですね。何故なら多くの日本人はウラジオストクまたはハバロフスクに寄った後、モスクワに向けて飛んでしまうだけで、シベリア地方には関心を払いませんから。**

(ロシュコフ) ごく最近も西シベリア地域からの代表団が訪日しました。幾つかの連邦構成主体が協力し合い、ここでプレゼンテーションを行いました。彼らの目的はウラル連邦管区を、一つの経済的な共同体として紹介することにあります。ちょうど今、ノヴォシビルスク州からの代表団が日本を旅行中ですが、彼らは日本の文化や自然を見て回るだけでなく、経済的繋がりへの開拓を主要目的としています。

**- 大使は6カ国協議出席の代表者メンバーの1人として非常に有名でありますが、北朝鮮問題についてのお考えをお尋ねしたいと思います。私達はどのようにしてこの地域的問題を解決することが可能なのでしょうか。**

(ロシュコフ) これまでのところ、同問題については多くの努力が払われてきましたが、その解決法を知る者は誰一人いません。しかし我々が協議を続けなければならない客観的な理由は幾つかありますが、残念ながら、この問題をめぐって我々が出来ることには明らかに限界があるのです。

まずは6カ国協議の有益性から話を始めましょう。朝鮮半島問題は喫緊なものであり、世界全体ではなくとも、アジア太平洋地域の全メンバーにとり深刻な問題です。それ故に、6カ国協議のメンバーである韓国、日本、米国、中国、ロシアは、何を成し遂げなければならないのか、似通った見方を共有しています。それは朝鮮半島の非核化であり、

朝鮮民族が共に生き、いかなる形になるにせよ彼らが望む形で関係を構築する機会を設けることです。無論、まず全ての当事国に関わる安全保障問題が解決されねばなりません。何らかの予期せぬ暴発や戦争のような悲劇を望む者などいないでしょう。朝鮮半島上の悲劇は、この地域の全ての国々に影響を及ぼします。そこにはロシアも含まれます。ロシアは北朝鮮に隣接しています。ロシア極東は、中国や日本同様に被害を受けることになるでしょう。つまり、この問題の危険性と深刻度は、明らかなことなのです。だからこそ我々は平和的手段で問題を解決するために、出来ることは何でもしなければならぬのです。6カ国協議の意義はこの点にあるのです。

ロシアと日本は同じような問題意識を持ち、同じ結果を求めようとしています。問題の解決に向けたアプローチについては相違が見られます。しかし、それについて悲観的になる必要はありません。ロシア側は日本側の代表団とも非常に密接に協力し合い、お互いを良く理解し合いました。もし将来的に6カ国協議が首尾良く進展し、我々が何かを達成することが出来るとすれば、それはこの地域全体の安全保障問題を包含する、ある種の将来的な枠組に向けた基盤となるでしょう。朝鮮半島問題の解決をなくして、その様な枠組を作ることは事実上不可能です。例えばASEAN地域フォーラムといったものがありますが、残念ながら同フォーラムは、過去には少なくとも可能でありましたが、最近はより実質的な外交に向けて進歩していません。だからこそ、アジア太平洋地域では、ASEAN+2やASEAN+3、または上海協力機構のような他の機構が作られつつあるのです。ある種のメカニズムを構築する必要性については、国際的に自然の流れであると思います。

朝鮮半島問題を解決するのは難しいことです。私はもはや6カ国協議の参加者ではありません。私達が北朝鮮側の心理状況や現実的な懸念を考慮することなくしては、何か本質的なことを達成することは非常に難しいでしょう。我々が事態を進展させたいと考えるならば、北朝鮮との和解を図らねばなりません。北朝鮮側にとり、安全保障上の懸念は深刻なものであり、恐らくそうした懸念に対して警戒し過ぎているのでしょう。しかしながら、彼らの懸念は存在しているのであり、それについて見過ごすことは誤りでしょうし、問題解決の助けとはなりません。

**- 大使が現職在任中に成し遂げたい希望と目標は何ですか。**

(ロシュコフ) 私は36年間の外交官人生を通じて、たくさんの希望を抱いてきましたが、その多くは達成されず、多

くの素晴らしいアイデアを諦めてきました。ですから、非常に多くの目的を予め設定することについては、とても慎重です。私は、妥当な目標とは事態を悪化させないことであると考えます。もし我々が更に多くのことが出来るとすれば、それはまた素晴らしいことでしょう。

しかしながら、私には日本における幾つかの真摯な目標があります。第1に、日口間の経済的関係を増大させることです。私は同問題が重大なことであると思っています。何故なら、それをなくして、政治的関係を含めた他の分野での進展を図ることは不可能だからです。政治的関係については自ずと限界があります。率直に言えば、政治的関係において、私達はほぼ行き着けるところまで来ています。両国は国際面で完全に協調し合っており、多くの国際問題について意見を共有しています。国際舞台において日本の外交官たちと協力する上での問題はありません。

ところが同時に、我々は領土問題を抱えています。領土問題は、日本にとり大きな懸念事項である一方、ロシアにとっても微妙な問題です。我々にはこの政治的難題がしがらみとなっており、両国民は領土問題をより良く理解するために歩み寄る方向で進んでいないことです。私が現時点で唯一の選択肢だと思ふことは、両国民を接近させるために、国際政治の分野のみでなく、経済や人道問題の分野、そして議会間および学者その他の専門家たちの間における議論と協力関係を深めることです。我々はあらゆる分野において健全なパートナーでなくてはなりません。それは客観的な必要性なのです。両国民がお互いに理解しようとし、相手側の懸念を受け容れようとするれば、我々は協力し合わなければならない、協力関係はあらゆるレベルで行われなければならないでしょう。そのような協力関係がなければ、今後長期にわたって事態は現状のままであり続けるでしょう。だからこそ、ロシア側は経済協力関係というアイデアを呼びかけているのであり、ロシアが日本からの投資がなければ苦しむからではありません。ロシアは他の場所で買いたい物を見つけることができます。しかし仮に人々が日本製品を望んだり、日本の会社が人々に雇用をもたらしたり、国民に利益をもたらすようなロシア国内のプロジェクトに投資がなされたりするようなことがあれば、ロシア側の態度も違ったものとなるでしょう。これは重要な点であり、日本の政治家や国民が理解しなければならないことです。同様に、私達はロシア国民に対して日本と交流することの有益性を説明しなければなりません。これは私が成功させたいことです。これは非常に大きな問題であり、数年で解決できるような問題ではないでしょう。しかしながら、私は両国間の距離を狭めるために出来ることがあれば、何

でもする用意があります。でも、その結果は私の努力だけに拠るものではなく、日韓両国の多くの人々や国際情勢によって左右されることでしょう。そこには多くの要素が含まれますが、是非とも実現したいと私は考えています。

**- 日韓2国間を行き交う旅行者数が少ないことは懸念事項の一つだと思います。最近、中国は日本人観光客に対してビザを要求しなくなり、韓国もすでにそうしています。多数の日本人観光客が中国や韓国を訪れておりますが、彼らの相手国に対するイメージは改善されつつあります。日韓両国間で観光客の数を増加し得る可能性やビザ要求をなくす可能性はあるのでしょうか。**

(ロシヤコフ) ビザ制度をなくすことは良いことかも知れませんが、それはテロ活動が増えつつある現在の世界において全体的な傾向ではないでしょう。ロシアは日本人が平和的な国民であり、日本はテロに関してどこよりも安全な国であることを知っていますが、治安当局の懸念はまさに正当化されるものでしょう。ご存知のように、ロシアは9・11事件の前からチェチェンその他の国内地域で自らの

問題を抱えてきました。実際問題として、我々の方が先にテロリストからの攻撃に耐えてきました。夜寝ていた女性や子供たちが無慈悲なテロリストたちが仕掛けた爆弾によって殺されました。この様なことがある限り、治安問題に関して安堵することはできないのです。ビザによる制限をなくすことは良いことであり、私もそれを歓迎しますが、ロシアの現況では難しいことでしょう。同時に、観光業は非常に重要な分野です。それは大きなビジネス・チャンスであり、我々ももっとホテルを建設し、ロシアでの観光の機会を発展させるべきです。観光業は潜在的に有望な投資対象となるでしょう。我々はシベリアへの観光客招致に関心を持つ韓国や中国の幾つかの会社と有益なビジネスについての話を進めています。

**- 本日はどうもありがとうございました。**

(2004年5月13日 ロシア大使館にて)

英語によるインタビューをERINAにて翻訳しました。

聞き手：ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

記録：ERINA調査研究部研究員 伊藤庄一

#### プロフィール

アレクサンドル・ロシヤコフ (Aleksander Losyukov)

1943年 モスクワ州生まれ

1968年 モスクワ国立国際関係大学卒業

1985年 在フィリピン・ソ連大使館公使

1990年 ソ連外務省アジア太平洋総局長

1992年 在ニュージーランド(トンガ王国、西サモア兼任)ロシア連邦大使館特命全権大使

1993年 在オーストラリア(フィジー、バヌアツ、ナウル兼任)ロシア連邦特命全権大使

1997年 ロシア連邦外務省第2アジア局局長代理後、同局局長

2000年 ロシア連邦外務省次官

2004年 在日ロシア連邦特命全権大使

## *Towards the First Step in a New Relationship between Japan and Russia*

Interview with Mr. Aleksander Losyukov, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Russia to Japan

**ERINA: First of all, we'd like to ask you about your first impression of Japan.**

Losyukov: My impression of Japan was formed about 15 years ago, when I first visited this country. Since then, I have been to Japan many times, mainly for brief visits, accompanying different groups and delegations, and also traveling in my personal capacity as director-general of the department in the Ministry of Foreign Affairs and later as Vice-Minister for Foreign Affairs. So I've made numerous visits and received numerous impressions of Japan, and I've had the chance to see several parts of the country, including Osaka and Kyoto. Coming here this time will give me the chance to add to that list. I've only had the chance to visit Kanazawa and Shizuoka so far since coming to Japan as ambassador. But I have plans to go to Niigata, Sapporo and to Osaka again - those three places where we have consulates-general. At the same time, or possibly in between or after these visits, I may visit some other places. It's an interesting country - beautiful in terms of nature, wonderful in terms of the hospitality of the people - so I'm looking forward to enjoying all those wonderful qualities of Japan and of course I'm looking forward to seeing much, much more in your country during my stay here.

**ERINA: Before arriving in Japan, you worked in several Southeast Asian countries. What was your impression of these countries and what did you learn during your previous assignments?**

Losyukov: I worked in Southeast Asia and then the Pacific area. Every country is interesting in its own way, so one cannot say that there are interesting countries and uninteresting countries; that would be unjust. But every country has a unique character, in terms of its national psychology, historical background and geography. If you compare the Philippines, where I worked for 5 years, with New Zealand, you understand that there are very significant differences between the two in many terms. Nevertheless, it is interesting to try to understand and get better acquainted with every country and nation. This is exactly what I was trying to do when I had the chance to stay in this or that country for a longer period of time. Of course, the Asia-Pacific region is vast, with diverse climatic conditions and different nations living together side-by-side with differing levels of economic and cultural development. This all creates a very "multicolor picture", with a very versatile conglomerate of nations and territories. It's a huge region of the globe, but at the same time, there are some similarities between countries within the region. Of course, I don't have to tell you that this is a very rapidly growing world economic zone. The opportunities available to and levels of development of different countries varies greatly,

but at the same time, there is a feeling of community and there are obviously chances to live together and utilize the advantages that being close neighbors affords the countries of this region.

**ERINA: Would you tell us your opinions about major areas, such as the relationship between Japan and Russia, and that between the Russian Far East and Northeast Asia?**

Losyukov: Russia and Japan belong to the same area and have very much in common, and I think that there are very good prospects for our mutual development and cooperation. Of course, both Russia and Japan can live without each other. You are a very big, self-sufficient, successful economy; we are a huge country possessing different kinds of resources with various potential, so we can survive without each other, but I think that we would do better by cooperating with each other, using the potential inherent in this region. For example, you understand that you can acquire energy resources elsewhere and this is exactly what you are doing at the moment, bringing energy resources from the Middle East, while we obviously have huge reserves situated on our territory. They have not yet been developed sufficiently, but there are good prospects that we are looking into and we will be developing those resources in the future. Of course, we need to cooperate with other countries in order to do that. We will need some prospective buyers for these products in the future, and Japan could be one such potential customer. But I wouldn't restrict that kind of cooperation to a simple scheme of buying and selling alone; I think it takes much deeper cooperation to act together successfully in this area. To do that, we should probably start cooperation immediately, because as soon as we do this - if, indeed, we do it - there will be better opportunities for cooperation in the future. It goes without saying that there is a growing interest in energy resources in particular in this area. Of course, other countries have great potential, such as Indonesia, but we see ourselves as a very promising prospective supplier of energy resources and I think that if we focus our attention on that area, it could create a locomotive force driving cooperation in other spheres. We don't have to wait for our people to double or triple the volume of trade, for example; it will come naturally. You can't force people to trade, you can't order someone to buy a particular product; it is a market economy. But it must be understood that, in the world of today, there is a need to create some kind of framework for cooperation in this or that area, be it trade, which is conducted with the assistance of the WTO, or cooperation in the industrial sphere or the technology sector, be it information or science, or indeed energy. In our case, we have to concentrate our attention on what we have, not what we don't have but wish to acquire.



The Chinese are extremely interested; as Deputy Minister, I observed that interest, which was obvious in our negotiations with them. I have to say that if we were to concentrate our future work in the energy sphere with China, I don't think that it would be advantageous for Japan; this is an objective reality - China is very interested. If we confine our cooperation to the framework of Sino-Russian relations alone, this would be OK. I think that China has potential and in the future it will be much more interested in obtaining resources from Russia. But that doesn't mean that we are not interested in other potential partners. We are, because the broader is the cooperation and the greater is the number of participants, the more advantageous this cooperation will be. We can provide something that other countries of this area need; this would in turn help to drive the whole turnover of trade and cooperation in other spheres. We don't want to deal exclusively with China in this sphere. We also want to cooperate with Japan, the ROK, India, Mongolia... If we want to do this in an appropriate manner, we have to think about it now. Some in Japan are of the opinion that Russia only wants Japanese investment and nothing else, but we could correspondingly say that what Japan probably wants from us is the resolution of the territorial issue and nothing more. After that, Japan would forget about Russia. However, these notions are wrong.

**ERINA: Already, we are seeing cooperation in Sakhalin; Japan has invested in these projects and oil is now being produced, with gas to follow in the near future. I do think that that's a model for success. To what projects do you wish to assign priority for further cooperation in the energy field?**

I think we will have to continue work on the Sakhalin projects; it's an immediate success. I remember that 4 or 5 years ago, everything was rather uncertain and nobody could be sure that eventually this project would be a success. But now I think there is no doubt. It's useful, there is cooperation with Japanese, American and other companies and it is certain that Sakhalin will be a good supplier of energy for Japan and probably the ROK, as well as other countries. But there are other opportunities in mainland Russia, as you know. There is a prospect of the pipeline from Central Siberia to the Pacific coast. I think that the problem will be resolved. Frankly, I am concerned by the slow pace of progress in that project, the slow pace of decision-making in our country, but at the same time, it's a serious endeavor; it takes a lot of investment and we have to calculate everything accurately. Without those calculations, I think that no potential buyers will be attracted. The more precise are the calculations, the better is the future potential of the project, so we are working on that very carefully. But we need a show of enthusiasm on the part of our prospective buyers, including Japan. This is the idea that I am propagating here as ambassador and I think that it would be useful for both Japan and Russia - not only in economic terms, but also in political terms, because the stronger is the economic cooperation, the better are the prospects for political interaction.

**ERINA: The Japan-Russia Trade and Investment Organization is to be established before long, so there may be more opportunities for cooperation other than in the energy sphere.**

Losyukov: Energy could be a major sphere which would create a better atmosphere for activity in other directions. Take investment, for example. I know that there is growing interest among the Japanese business community, not only bigger companies that are well aware of the situation in our country, but also on the part of medium-sized (though probably not small) business in investing in Russia. Such activity depends a lot on the situation and political stability in our country, but we have political stability now. We have a good growth rate, which means that interest on the part of foreign businesses in investing in Russia will grow and there will be a certain amount of competition. European countries and the US will probably be more interested in investing in the western part of our country, but the Russian Far East and Eastern Siberia, which are extremely rich in resources and potentially very attractive, is a natural focus of interest among Japanese, Korean, Chinese, Indian and Australian companies, and we welcome that interest. If we manage to attract greater attention from foreign partners in this sphere, I will be happy.

At the same time, there is an opportunity to cooperate in the field of science and technology. We still have a good level of scientific research and a good economic situation, which attracts investments in scientific and technological fields. Bearing in mind our good experience in this sphere, we will be able to restore our potential in this area fairly soon. A great deal of investment - by the state, in the first instance - will be required.

**ERINA: But in the Far East, the population is still decreasing and their economic performance is far below that of Moscow. How do you assess the economic situation of the Russian Far East and what do you think should be done?**

Losyukov: You are probably correct, but only to a certain degree. The population of the Far Eastern region of our country is not big and we can't correct that situation overnight. It takes better economic conditions, it takes decisive, determined policies on the part of the central government for the situation. That is the task at this point in time, but I don't think that this is impossible. After all, we have to bear in mind market interests. If there is a product produced there and there is a buyer, trade will take place. If that product is attractive to the buyer, then that buyer might think about investing in the production process. That's what will happen between us and Japan, between us and China in the future in this area.

Central Siberia is next to the European part of our country, and the border follows the Ural Mountains. That area has mostly been developed, there is good industrial potential and it is equidistant from Europe and Japan, so it's another potential area which Japanese investors and businesspeople may find attractive.

**ERINA: That's a very interesting idea, because many Japanese just go to Vladivostok or Khabarovsk, then jump to Moscow - they don't pay attention to these real Siberian areas.**

Losyukov: Quite recently, there was a group from the Western Siberian area - several regions combined their efforts and made a presentation here, introducing themselves as an economic entity: the Ural Federal Region, comprising several administrative regions. Right now there is a delegation from the Novosibirsk administrative region, touring Japan. In addition to culture and nature, their primary is developing economic ties.

**ERINA: You have become very famous as one of the participants in the six-party talks. What is your personal opinion of the DPRK nuclear issue? How can we solve this regional problem?**

Losyukov: Well, so far nobody knows how to resolve this issue, although a lot of effort has been made. There are some objective reasons why we have to continue those talks. And there are some objective limits to what we can do in this area, unfortunately.

Let me start with the advantages. First of all, the Korean problem is a burning issue and is of great concern to everyone in the Asia-Pacific region, if not the world. This is why the countries participating in the six-party talks - the ROK, Japan, the US, China and Russia - have a similar impression of what we have to achieve, what we want to achieve. This is a nuclear-free Korean Peninsula, as well as opportunities for Korean people to live together and develop relationships in whatever form they wish to do so. But the security problem comes first. Nobody wants some kind of unexpected explosion there or a war: that would be a tragedy. A tragedy in that area would affect every country situated in the region, including Russia, because Russia is next to the DPRK. Our Far Eastern areas could be just as badly affected by a nuclear catastrophe as China and Japan, let alone the ROK. So the danger and the magnitude of the problem are clear. That's why we have to do whatever we can in order to achieve a resolution by peaceful means. That is what the six-party talks are all about.

We - Russia and Japan - have the same attitude and want to achieve the same things, but we have certain differences in approaches. That is certainly not a tragedy. We cooperated very closely with the Japanese delegation and we managed to understand each other very well. If that process goes well in the future and we are able to achieve something, that could become a basis for some kind of future framework that would encompass security issues in the region as a whole. Without solving the Korean problem, this would be virtually impossible. There is the ASEAN regional forum, for example, but unfortunately it is not making any progress in achieving more practical diplomacy. At least, it has not been possible in the past. That is why some other fora are being created in the region, such as ASEAN+3, ASEAN+2 and the Shanghai Organization for Cooperation. International life needs the creation of certain mechanisms and they are being created as a natural result.

It is difficult to resolve the Korean issue, but I do have some advice, even though I'm no longer a participant in the talks. It will be very, very difficult to achieve something substantial if we do not take into account the psychology and real concerns of the DPRK. If we want to make progress, we have to achieve a rapprochement with that country. They have serious security concerns and are probably overcautious, but are concerned and to fail to notice this would be wrong. It will not assist in the successful resolution of the problem.

**ERINA: What are your hopes and goals for your time as Ambassador to Japan?**

Losyukov: In the course of my 36-year career in the diplomatic service, I have seen many hopes unfulfilled and a lot of good ideas buried, so I am very careful about setting forth tremendous objectives. I think a reasonable aim is not to allow the situation to deteriorate. If we can do something more, that would be great.

But seriously I have several major goals here: first, to try to increase economic interaction between Japan and Russia - I think this is crucial, because without this, we will be unable to move forward in other spheres, including that of political interaction. Political interaction has its own limits and, frankly, we have almost reached the heights of that interaction, because we cooperate perfectly well in international fora and we have the same opinions on many international issues. There is no problem in cooperating with Japanese diplomats in the international arena.

But, at the same time, we have the territorial problem on our hands; there is a great deal of concern in Japan regarding this and it is a sensitive issue for the Russian Federation. We are entangled in this political knot. We are not moving any closer to a better understanding of that serious issue between our peoples. The only option I see at the moment in order to bring our people closer together is to cooperate more, not only in the field of international politics, but also in the sphere of economics, in humanitarian issues, in relations between our parliaments, in discussions between our academics and experts. We have to be sound partners in every area. It's an objective necessity: if we want to understand each other and accept each other's concerns, we have to cooperate and that cooperation must take place on every level. Without that, things will probably remain the same for a long time to come. That is why we are propagating the idea of economic cooperation, not because we would suffer without Japanese investment. We can find things to buy in other places, but if those are Japanese products, if those are Japanese companies giving jobs to our people and investing money in projects within Russia, bringing benefits to our people, that would create a different attitude towards Japan. That is important and must be understood by politicians and the public here. We have to explain the benefits of interaction with Japan to people in Russia correspondingly, as well. That's what I'd like to achieve, but I'm afraid that this is too big a problem to resolve in a matter of a few years. I do want to do whatever I can in order to bring a solution closer, however. But the result will depend not only on me, but also on many in Russia and Japan and on the

international situation. There are numerous factors involved, but I hope we can achieve that.

**ERINA: I have one concern: there are very few tourists between our countries. Recently, China lifted the visa requirements for Japanese, allowing Japanese to travel to China, and the ROK has also waived its visa requirement. So millions of people visit China and the ROK, and that improves their image. Is there any possibility of increasing visitors between the two countries, or waiving the visa requirement?**

Losyukov: It would be good to waive the visa requirement, but it looks like this is not a world trend now, with the increase in terrorist activity. We understand that the Japanese are peaceful people and that Japan is safer than others in terms of terrorism. But unfortunately the concerns of our security authorities are quite justified. We have had a very negative experience. If you remember, even before September 11<sup>th</sup>, we had our own problems, in Chechnya and other places in the Russian Federation. Actually, we endured the first blows from terrorist activities; our people

suffered. Women and children were killed in their sleep by bombs planted by merciless terrorists. This is why we cannot afford a very relaxed attitude to security issues. It is good to lift visa restrictions and I would welcome that - but it would be difficult to achieve under the circumstances, I think. At the same time, tourism is a very promising area - it's a huge business and we have to think about that, building more hotels and developing better opportunities for tourism in our country. That would be another favorable opportunity for potential investors, by the way. We are talking now with some companies in the ROK and China, which are interested in serving tourists from their own countries in Siberia and building up a profitable business.

**ERINA: Thank you very much.**

Interview conducted in English at the Russian Embassy in Tokyo on May 13, 2004.

Interviewer: Hisako Tsuji, Senior Economist, Research Division, ERINA.

Minutes of interview recorded by Shoichi Ito, Researcher, Research Division, ERINA.

Curriculum Vitae

Name: Aleksander Losyukov

- 1943 Born in the Moscow Region.
- 1968 Graduates from the Moscow State University of International Relations
- 1985 Soviet Minister-Counselor to the Philippines
- 1990 Director of the Asia-Pacific Department at the Soviet Ministry of Foreign Affairs
- 1992 Russian Federation Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary to New Zealand (with Tonga and Western Samoa)
- 1993 Russian Federation Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary to Australia (with Fiji, Vanuatu and Nauru)
- 1997 Deputy Director, then Director of the 2<sup>nd</sup> Asia Department at the Russian Federation Ministry of Foreign Affairs
- 2000 Deputy Minister of Foreign Affairs
- 2004 Russian Federation Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary to Japan

# The Northern Corridor of the Trans-Asian Railway

Pierre Chartier

Economic Affairs Officer, UNESCAP

## Background

The 1980s and early 1990s witnessed some dramatic changes in the political and economic environment of countries in the UNESCAP region. Peace returned to Southeast Asia, countries in the Caucasus and Central Asia became independent and a number of countries adopted more market-oriented economic principles. These changes, which resulted in more outward-looking policies, led to unprecedented growth in trade to and from the UNESCAP region, at a rate that was twice the global figure. In addition, a salient feature of the region's trade growth was the increasing significance of trade within the region itself. Concomitantly, the number of journeys by people within the region to neighboring countries for both tourism and business purposes also soared. Each of these developments increased demands on the region's transport and communications systems and underscored the need to improve and expand existing infrastructure and upgrade the operational efficiency of linkages between the countries of the region as well as with other regions.

Recognizing that a process of profound change was underway, the 48<sup>th</sup> session of the Commission<sup>1</sup>, held in Bangkok in April 1992, endorsed the Asian Land Transport Infrastructure Development (ALTID) project. The project was formulated around three components, namely: the Trans-Asian Railway (TAR), the Asian Highway (AH) and the facilitation of land transport, with the objective of improving intraregional and interregional transport links as part of the secretariat's efforts to assist member countries in addressing the challenges of globalization by providing them with a tool for accessing the world's markets.

## Implementation of the ALTID project

In turning intentions into reality several considerations dictated a pragmatic approach. One consideration was the sheer scope of the project itself in terms of the geographical area that it encompassed, i.e. almost the entire Asian continent. Another was the disparities in the development of land transport networks in the countries and subregions concerned, and, finally, the availability of resources in individual member countries. As a result, a specific strategy was adopted for the implementation of ALTID. This strategy comprised (i) a major emphasis on project implementation at the subregional level to make the project more manageable for UNESCAP, while reinforcing the ownership of the member countries through the full involvement of existing subregional groupings as partners in the implementation process; (ii) a step-by-step approach through a series of corridor studies to assist in the

formulation of rail and road networks with an emphasis on minimizing the number of routes to be included in the networks and making maximum use of existing infrastructure; (iii) a focus on the facilitation of land transport at border crossings through the promotion of relevant international conventions and agreements as an important basis for the development of trade and tourism; and (iv) the promotion of close international cooperation with other United Nations agencies, including UNECE and UNCTAD<sup>2</sup>, as well as other governmental and non-governmental organizations such as the International Union of Railways (UIC), the Organization for Railway Cooperation (OSJD), the International Road Union (IRU) and the International Road Federation (IRF).

## The Trans-Asian Railway component of ALTID.

The Trans-Asian Railway (TAR) project was initiated in the early 1960s with, at the time, the objective of providing a continuous 14,000km rail link between Singapore and Istanbul (Turkey), and possible onward connections to Europe and Africa. This link offered the potential to shorten distances and reduce transit times between countries and regions to a considerable degree, while being a catalyst for the notion of international transport as a tool for trade expansion, economic growth and cultural exchange.

### Box 1. TAR-Related Corridor Studies Carried Out by UNESCAP

1. Feasibility study on connecting the rail networks of China, Kazakhstan, Mongolia, the Korean Peninsula and the Russian Federation (1996) - *Northern Corridor*
2. Development of the Trans-Asian Railway in the Indo-China and ASEAN subregion (1996); (countries concerned: Cambodia, China, Indonesia, Laos, Malaysia, Singapore, Thailand, Vietnam)
3. Development of the Trans-Asian Railway, Trans-Asian Railway in the Southern Corridor of Asia-Europe Routes (1999); (countries concerned: Bangladesh, China, India, Iran, Myanmar, Pakistan, Sri Lanka, Thailand, Turkey)
4. Development of the Trans-Asian Railway, Trans-Asian Railway in the North-South Corridor Northern Europe to the Persian Gulf (2001); (countries concerned: Armenia, Azerbaijan, Finland, Iran, Kazakhstan, Russia, Turkmenistan)

<sup>1</sup> The Commission is made up of high-level government officials from ESCAP member countries and is the main legislative organ of ESCAP. It meets once a year to consider economic and social issues of regional importance, review ESCAP activities and adopt its program of work.

<sup>2</sup> ECE - Economic Commission for Europe. UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development.

The international events that punctuated the 1960s, 1970s and early 1980s had a negative impact on the concept and its momentum during these three decades. However, with the political and economic changes that took place in the region in the 1980s and early 1990s, TAR-related activities were reactivated under the ALTID project. In 1996, the first of four major corridor studies (see Box 1) reflecting the regional approach adopted to implement the project was published. The studies followed similar methodology and principles, namely: (i) identifying the links according to the ALTID criteria (see Box 2); (ii) assessing their conformity with a set of technical requirements (e.g. loading gauges, axle-load, speed); and (iii) appraising the compatibility of operational practices on both sides of different national borders, in order to evaluate the possibility of cross-border movements (e.g. couplers, length of trains). In addition, the "soft" aspects of transport were reviewed with particular attention to tariff-related issues and the institutional framework pertaining to the passage of goods across borders. Finally, two crucial infrastructure-related elements were also considered, namely: (i) the existence of break-of-gauge points along specific linkages with an assessment of possible solutions to overcome this apparent technical incompatibility; and (ii) the existence of so-called 'missing links' making end-to-end movement impossible on some of the linkages.

*The break-of-gauge issue:* A break-of-gauge occurs when the railways of neighboring countries have different track gauges<sup>3</sup> as, for example, between China and Kazakhstan, or the DPRK and Russia. Various techniques exist to overcome these discontinuities. They include transshipment, bogie exchange and the use of variable gauge bogies<sup>4</sup>. Whatever solution is adopted, a break-of-gauge always constitutes an interruption to rail operations since it imposes additional stoppages in the movement of passengers and cargo.

*The 'missing link' issue:* A 'missing link' is an absence of physical linkages between the railway networks of neighboring countries or an absence of continuous railway infrastructure within one country, often due, in the latter case, to local geography. Missing links between the networks of neighboring countries are due either to the fact the link was never there in the first place, or because it ceased to exist due to political events. Bridging the former

#### **Box 2. Criteria for Including Specific Links Into the Trans-Asian Railway Network**

- Capital-to-capital links
- Connections to major industrial and agricultural centers
- Connections to major sea and river ports
- Connections to major container terminals and depots

requires a joint approach by the railways concerned and by their respective governments. Such elements as the importance of the link in regional economic development or trade may influence the decision to consent to a particular project. However, the traffic-generating potential of each route compared to the cost of constructing the necessary infrastructure will no doubt be a crucial factor, especially if private sector investment is to be sought. Meanwhile, bridging and, more importantly, operating the politically-induced missing links requires a high-level of bilateral cooperation and understanding. However slow progress may be in this area, it is nonetheless tangible. Thus, progress is underway to reconnect the rail networks between the northern and southern parts of the Korean Peninsula, and work should commence soon on restoring the 48km missing link between Sisophon and Poipet which was closed to traffic in 1980, thereby making rail movement impossible between Cambodia and Thailand.

Twelve years into ALTID, the TAR network looks as shown in Map 1, with each corridor presenting different characteristics in terms of their configuration and operational readiness. In broad terms, in the Northern Corridor<sup>5</sup>, with the exception of the missing link between the northern and southern parts of the Korean Peninsula (currently being constructed), there is a high level of operational readiness. In the Southern Corridor, a number of missing links hamper the development of international traffic and the priorities given to their development vary between countries. In the Indochina and ASEAN subregion, the need to develop subregional rail linkages is now fully accepted and related activities are being implemented by the ASEAN secretariat under the Singapore-Kunming Rail Link project, with the Asian Development Bank studying the potential for providing assistance in upgrading existing links and building some of the missing links. Finally, in the North-South Corridor linking northern Europe to the Persian Gulf, activities are being undertaken by the countries concerned with the aim of promoting traffic along the corridor in an effort to capitalize on shorter transit times by rail as compared with maritime shipping.

#### **The Trans-Asian Railway Northern Corridor (TARNC)**

*The context of TARNC development:* Under the ALTID project, the first corridor study to be carried out was the 1996 study on connecting the railway networks of China, Kazakhstan, Mongolia, the Korean Peninsula and Russia. This choice was dictated by the fact that, with the exception of the missing link across the Demilitarized Zone in the Korean Peninsula, the railway infrastructure was already in place in and between the countries concerned, and rail operation in all of these countries already followed high technical standards. Two additional elements also

<sup>3</sup> Track gauge is the distance between the inner surfaces of each rail and is conventionally measured in millimeters. Discontinuities in track gauge may also occur within individual domestic railway networks. This is the case, for example, in Bangladesh and India.

<sup>4</sup> Adopting measures to gradually standardize gauges or resorting to dual gauge operation are also possible options, albeit more readily applicable when the break-of-gauge occurs within individual domestic railway networks.

<sup>5</sup> Please refer to Box 1 for the list of countries involved in each corridor.

came into the equation. One was internal to the railways and related to the increasing pressure put on all railways around the world to act more as commercial enterprises, a trend that the railways along the Northern Corridor could not ignore. The other was external to the railways and took the form of the booming container trade between Asia and Europe.

In the 1980s and 1990s, beset by a host of other demands beyond the workings of market forces such as the need for, *inter alia*, better education, improved health services and efficient social safety nets, many governments both inside and outside the ESCAP region started to implement policies aiming to rationalize state spending. Under these policies, railways were encouraged to develop safe, efficient, reliable and competitive services that were likely to generate sufficient funds to maintain their assets and maximize company profits, thereby reducing the burden on national budgets. For the railways, achieving this broad objective meant the adoption of modern management and planning techniques, and the development of commercial skills within railway organizations. The booming container trade between Asia and Europe offered an ideal platform for railways to strengthen their capacity to define and market new services, and step into a new era.

A consequence of the more liberal economic policies adopted by a number of countries in the 1980s and 1990s was the transfer by western European producers of production facilities to the eastern and southern peripheries of the European continent and, more extensively, to Asia. In the other direction, manufacturers in Japan, the ROK and other manufacturing centers in Asia established production facilities for automobiles and electronic products in the UK or elsewhere in continental Europe. The international companies that created this trend had an obvious requirement for organizing the delivery of components to their manufacturing sites and for shipment of the finished products to distribution facilities. Progress in information technology only accelerated this trend. Concomitantly, rising disposable income in many countries in Asia and Europe resulted in ever-increasing demand for consumer products. All of those factors fed a surge in container trade around the world. Box 3 shows the evolution of container port traffic in three selected Asian and European countries over the period 1985 through 2000.

#### Box 3. Container Port Traffic in Three Selected Asian and European Countries (TEU)

	1985	1985	Increase over period
China (excluding Hong Kong)	446,473	21,559,037	4,700%
Japan	5,517,009	13,129,864	138%
ROK	1,245,538	9,030,174	625%
Germany (1985 figure includes East Germany)	2,248,293	7,695,688	
Netherlands	2,769,281	6,407,162	132%
UK	2,886,196	6,434,734	123%

Source: Containerisation International Yearbooks, 1988 and 2003.

*ESCAP activities relating to TARNC:* With the above elements in mind, and the possibility of the railways capturing some of the Asia-Europe market, a study of the international movement of containers by rail constituted a logical choice when reviewing the physical and non-physical bottlenecks impeding the development of international trade among the countries participating directly in the study and, as later became the case, among many developing countries of the ESCAP region. The initial study (i) defined a network of routes making up the TARNC (see Box 4); (ii) stipulated route requirements in terms of technical indicators (loading gauge and axle-load) and commercial indicators (minimum average speed); (iii) addressed a number of operational aspects including tariff issues; and (iv) stressed the importance of cross-border traffic facilitation measures.

Routes i to iii are all in good operating condition as regards their infrastructure and the loading gauge allows the conveyance of all types of container currently used in maritime transportation. With the exception of Route i which is fully double-track and electrified, Routes ii and iii are a mixture of single-track and double-track sections as well as diesel and electric traction in China and Kazakhstan (Route ii) and in China, Mongolia and Russia (Route iii). Heading for western Europe there is a break-of-gauge on all three routes at the border between Belarus and Poland, which operate their railways on a 1,520mm and 1,435mm

#### Box 4. TAR Northern Corridor Routes (distances to Berlin in brackets)

**Route i:** From Vostochny Port (Russia) to Europe via the railways of Russia, Belarus and Poland (11,600km);

**Route ii:** From Lianyungang Port (China) to Europe via the railways of China, Kazakhstan, Russia, Belarus and Poland (10,200km);

**Route iii:** From Tianjin Port (China) to Europe via the railways of China, Mongolia, Russia, Belarus and Poland (9,500km);

**Route iv:** From Busan Port (ROK) to Europe via:

- *Variant iv-1:* the railways of the ROK, the DPRK (from the border with the ROK to Sinuiju), China, Mongolia, Russia, Belarus and Poland (11,250km),
- *Variant iv-2:* the railways of the ROK, the DPRK (the from border with the ROK to Tumangang), Russia, Belarus and Poland (12,350km),

- *Variant iv-3:* the railways of the ROK, the DPRK, China, Russia, Belarus and Poland (10,950km).

**Route v.** From Rajin Port (DPRK) to Europe via:

- *Variant v-1:* the railways of the DPRK, Russia, Belarus and Poland (11,650km),
- *Variant v-2:* the railways of the DPRK, China, Russia, Belarus and Poland (10,100km).

track gauge, respectively. In addition, there is a break-of-gauge, on Route ii, between Chinese Railways (1,435mm track gauge) and Kazakhstan Railways (1,520mm track gauge), and, on Route iii, between Chinese Railways and Mongolian Railway (1,520mm track gauge).

Routes iv and v originate in the Korean Peninsula. As both routes connect with Routes i, ii and iii, the foregoing comments on infrastructure relating to these three routes and on the presence of breaks-of-gauge also apply to Routes iv and v. In addition, there is also a break-of-gauge between the railway systems of the DPRK (1,435mm track gauge) and Russia (1,520mm track gauge). In this respect, it must be noted that a 1,520mm Russian track extends about 50km across the border between the two countries to the port of Rajin. The condition of the infrastructure on this section of line is not known, although it is understood that it has seen little traffic, if any, in recent years. In general, the operational readiness of the rail infrastructure to carry containers in the northern part of the Korean Peninsula needs to be assessed in detail.

Finally, as regards Route iv, there is a missing link between the ROK and the DPRK. Following the historic meeting of June 2000 between the leaders of the two countries, the decision was taken to reconnect the railway systems on both sides of the Demilitarized Zone. With this objective in mind, both governments have started infrastructure work on the Gyungui line and the Donghae line. As regards the Gyungui line, work on the 12km section located in the ROK has been completed, while in the DPRK, 11.5km of a total of 15.3km requiring repair has been completed. All work is expected to be completed by the end of this year. As regards the Donghae line, preparatory work in the Demilitarized Zone has been completed and construction work is underway in both countries. When the railways in the Korean Peninsula are reconnected, through land transport from Busan to Europe will become possible.

At the Expert Group Meeting convened to review the recommendations of this initial study, the participants agreed to follow up on the work already accomplished with a detailed analysis of the tasks that needed to be implemented to make their railway services attractive to shippers. More specifically, this involved determining the required package of transit times, tariffs and level of services most likely to attract some of the Asia-Europe container volumes away from the shipping lines and onto the railways. At that time three more countries were added to the original group of six, namely Belarus, Germany and Poland. Germany was included into the project in view of its central location in the heartland of Europe and its integration into the European rail and road networks, making it an ideal hub for the pick-up and distribution of cargo. Meanwhile, with Germany in the project and Russia as the westernmost country in the TARNC, it was important to secure the participation of Belarus and Poland as transit countries from/to Germany. The findings and recommendations of the study were considered by representatives of all the countries concerned at two Expert

Group Meetings held in Bangkok. One important outcome was the decision to organize demonstration runs of container block-trains along the routes in the corridor. This commitment was encapsulated in a Memorandum of Understanding (MOU) reflecting the desire of the countries concerned to work cooperatively to develop international rail freight corridors facilitating the movement of containers within Asia as well as between Asia and Europe. The MOU is based on a series of Steering Committee Meetings and a number of demonstration runs.

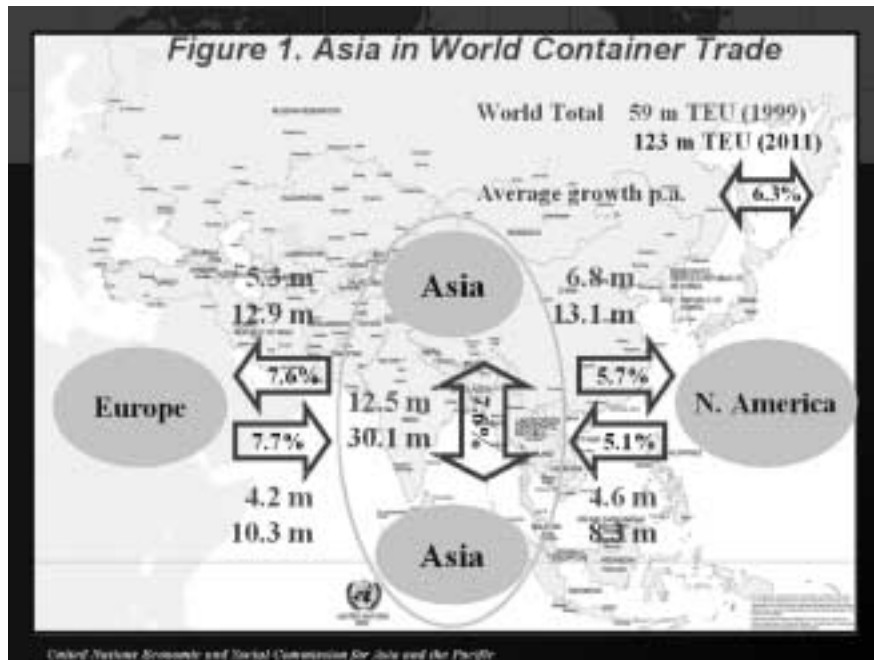
The Steering Committee Meetings (SCM) provide a forum to discuss issues of common interest in a cooperative manner. At the 1<sup>st</sup> SCM held in Vladivostok, Russia, in June 2002, the activities undertaken by each country to develop services and facilities for container operations were reviewed along with the possible synergies between these activities, with a view to integrating them into a wider framework for developing international freight corridors. At the 2<sup>nd</sup> SCM in Ulaanbaatar, Mongolia, in October 2003, the participants agreed on a schedule for four demonstration runs of container block-trains to take place along key sections of the TARNC between November 2003 and June 2004. The first such demonstration run was successfully organized between the Chinese port of Tianjin and Ulaanbaatar in November 2003.

The demonstration runs aim to (i) identify physical and non-physical bottlenecks to efficient cross-border movements by rail; (ii) develop interconnectivity between railway organizations, and between railway organizations and other modes of transport; (iii) give particular attention to the potential of the Trans-Asian Railway Northern Corridor to offer landlocked countries better access to the main ports of the region (there are two landlocked countries in the Northern Corridor, i.e. Mongolia and Kazakhstan, with the latter providing the only rail access to ports in East Asia for all the Central Asian Republics); and (iv) raise awareness among freight forwarders of the possibilities offered by rail for the transport of containers between Asia and Europe.

*Traffic potential:* The TEU volumes in Box 3 above indicate TEU throughput in selected ports in Asia and Europe. While they are illustrative of the continuous boom in container volumes worldwide, they do not accurately reflect the volumes of containerized trade between the two continents<sup>6</sup>. In a recent study, ESCAP estimated that global container trade will jump from 59 million TEU in 1999 to 123 million TEU in 2011, i.e. an average growth rate of 6.3% per annum (Figure 1). Of this overall figure, it is predicted that, during the same period, trade within Asia will rise sharply, from 12.5 million TEU to 30.1 million TEU. Meanwhile, trade between Asia and Europe is predicted to grow from 5.3 million to 12.9 million TEU in the westbound direction, and from 4.2 million to 10.3 million TEU in the eastbound direction. Finally, trade between Asia and North America will increase from 6.3 million to 13.1 million TEU in the eastbound direction and 4.6 million to 8.3 million TEU in the westbound direction.

If one takes a closer look at trade between Asia and

<sup>6</sup> In contrast to port container throughput, container trade only considers loaded containers between specific origins and destinations.



Europe (defined as member states of the European Union and Scandinavian countries), the following picture emerges. According to Containerisation International, in 2002, eastbound and westbound trade totaled 2.8 million TEU and nearly 5.5 million TEU respectively, with these volumes expected to increase to 3.15 million TEU and 6.6 million TEU in 2005 (Box 5). As these traffic figures include Northeast<sup>7</sup> as well as Southeast Asia, some refinement is required to identify the share of traffic between Northeast Asia and Europe, which is the catchment area of the TARNC so far as traffic between Asia and Europe is concerned. In 2002, containerized trade volumes to Europe totaled 1.25 million TEU from China, 0.58 million TEU from Japan and 0.3 million TEU from the ROK. Meanwhile, trade volumes from Europe totaled 0.36 million TEU to China, 0.44 million TEU to Japan and 0.33 million TEU to the ROK<sup>8</sup>. It therefore seems that, when considering the current market for containerized trade between Asia and Europe, the railways concerned could tap into a potential of around 2.16 million TEU and 1.13 million TEU in the westbound and eastbound directions, respectively. Although in macro-economic terms these figures should be further refined to match as closely as possible the pattern of containerized shipments between these three countries and Europe, the exercise would, however, yield little additional benefit for railway marketers. Indeed, in terms of cargo routing, all routes in the corridor (see Box 4 above) connect at some stage with the Trans-Siberian main line, whose capacity is estimated at around 300,000 TEU per annum. The railways of the Northern Corridor will therefore only ever dent the market

share of shipping. More important is for them to capitalize on their most obvious intrinsic advantage, i.e. faster transit times, to capture time-sensitive cargo for which shippers are ready to accept high transport charges provided fast transit times are matched by a high level of reliability and cargo security. Together, these items form the basis on which shippers will decide whether or not to commit their cargo to rail.

*Transit times:* The rail distances from ports in the Far East to Germany (Berlin) along the TARNC routes are between 10,000km and 12,000km (Box 4). This is substantially shorter than the sea distance of around 20,000km to 22,000km from Asian ports in China, Japan and the ROK to European ports in Germany, the Netherlands and the UK. Consequently, the railways are in a position to realize an improvement of 5 to 10 days on the Northeast Asia - northern Europe sailing time of 25 to 28 days on all routes in the TARNC. A number of container services launched by the railways concerned have yielded

#### Box 5. Europe - East Asia Trade in TEU

	East Asia to Europe	Europe to East Asia
2002	2,822,000	5,447,000
2003	2,936,000	5,741,000
2004	3,040,000	6,185,000
2005	3,149,000	6,633,000

Source: Containerisation International, October 2003

<sup>7</sup> In these Containerisation International figures, Northeast Asia is defined as including China (including Hong Kong), Japan, the ROK and Taiwan; while Southeast Asia is defined as including Indonesia, Malaysia, the Philippines, Singapore, Thailand and Vietnam.

<sup>8</sup> Sources: Korea Maritime Institute - Shipping Outlook 2002 for figures on China and Japan. Ministry of Maritime Affairs and Fisheries for figures on the ROK.



promising results. Along the Trans-Siberian main line, container block-trains cover the 10,300 km distance from the Russian port of Vostochny to Brest, at the border between Belarus and Poland, in 12.5 days, and the 10,500km distance to Buslovskaya, at the border between Russia and Finland, in 11.5 days. Through transit to Berlin (11,500km) is in the order of 14.5 days. Meanwhile, in December 2001, a container block-train travelled from Druzhba, at the border between China and Kazakhstan, to Berlin (6,200km), in 8 days and 4 hours. To fully exploit this transit time advantage, however, coordination at border points between railways on one hand, and between railways and customs on the other will be crucial with regard to such issues as the opening hours of border stations, the processing of documentation and the acceptance of documents in electronic format optimizing the railways' recent investment in information technology.

*Reliability/punctuality/frequency:* The pressure for continuous cost-reduction in industries and the development of modern management methods favor limited stock and just-in-time deliveries. As a result, shippers turn to transport operators who can guarantee that a shipment will be delivered without fail at a stated delivery time. Reliability means that the services promised in the contractual agreement are actually delivered as stipulated, i.e. at the right place, at the time and date stipulated, and with the goods in the condition expected. Punctuality is that part of the reliability concept relating to time and means that the advertised schedule, i.e. day/hour of departure/arrival, is always implemented. Meanwhile, frequency means that the intervals between two consecutive services of a certain type are of a duration that meets a shipper's production pace and matches his need to distribute the items produced to consumption centers without having to create stock. The three concepts are linked and have an impact on the shippers' performances. In all three aspects, the railways along the TARNC have in recent years taken the necessary steps to put in place through scheduling and give container block-trains a similar operating priority as that normally granted to passenger services. Railways are now concentrating their efforts on closer cooperation with customs administrations to reduce the time required for clearance, especially with regard to goods in transit.

*Security of cargo:* A few years ago, the United States National Cargo Security Council indicated that US companies alone were losing more than US\$10 billion annually from cargo theft and, according to Pinkerton Consulting and Investigations, total worldwide losses could be as high as US\$30-50 billion each year<sup>9</sup>. Considering that a container-load of high-value cargo will often reach millions of dollars, the conditions in which cargo security is undertaken during the line operation are an essential aspect of the service. Erroneous security choices in the selection of a transport operator can result in missing or damaged goods and will have a direct impact on a shipper's company image. Even the best insurance that customers may

subscribe to will only compensate for the direct financial consequences. Seldom will commercial prejudices and the loss of confidence in the shippers by their own clients be compensated and these will have unquantifiable negative effects on their businesses in the long term. Aware of the threat, shippers will naturally select freight operators who recognize the need to monitor all security requirements and have an unblemished record in this area, as well as being able to maintain this. As an example of this, it is acknowledged that the rising number of thefts and losses along the Trans-Siberian main line after the breakup of the Soviet Union is one of the reasons explaining the sharp decline of Japanese shipments by rail<sup>10</sup>.

The 'security message' sent by shippers to transport operators has been received loud and clear by the railways along the TARNC and full attention is now given to the issue in the design of new services. The operation of block-trains with a reduced number of stops between origin and destination, together with the presence of armed security personnel onboard container trains should go a long way towards dispelling lingering apprehensions as to the ability of railways to protect goods traveling over long distances.

*Tariffs:* The rate that a shipper is offered will always be a key determinant in his selection of a transport mode. Understanding the principle of modern railway pricing is therefore essential if the railways involved in the definition and operation of TARNC services are to position themselves adequately in respect to competition while being able to cover costs and maximize the net revenue earned for each individual shipment. Until recently, the freight tariffs in use on the railways were those devised under a monopoly or in an era when the railways were not subjected to competitive forces; the related rate-making procedures applied very often to groups of commodities for which single freight rates were set in relation to the length of the haul. Such tariff structures may have had a *raison d'être* under a different economic environment, but they do not have the flexibility needed quickly to adjust to the competitive environment in the market segment of Asia-Europe container traffic in which the pace is set by sea transport. At this stage, juxtaposing existing TARNC rail tariffs with ocean rates is an awkward exercise as no through rail tariffs are currently available other than on the Trans-Siberian route from the Russian port of Vostochny to either Brest at the border between Belarus and Poland, or Buslovskaya, at the border between Russia and Finland.

In the context of TARNC, the railways are now well aware of and support the idea of an integrated approach to setting through tariffs for the international movements of containers. However, problems in the implementation of the idea arise from the different base tariff level promoted by each individual railway. The 1996 ESCAP feasibility study suggested that one possible step towards re-engineering tariff-setting practices in the railways concerned could be the creation of a jointly run entity with full authority to develop and negotiate price/service packages on behalf of all the railways involved in the

<sup>9</sup> Containerisation International, *Crimewave*, March 1999.

<sup>10</sup> H. Tsuji, *Growing International Use of the Trans-Siberian Railway: Japan is Being Left Out of the Loop*, ERINA Report Vol. 52, June 2003.

traffic. Whatever the form and mandate of the body (or bodies) that will eventually be responsible for tackling the issue, the through tariffs that will eventually be applied should take into account such elements as (i) the railways' revenue needs; (ii) an analysis of a shipment's point-to-point characteristics; (iii) an assessment of the value of the package put together by the railways, i.e. equipment, facilities, ancillary services, etc, within the shipper's total distribution system; (iv) the package on offer by competing modes; (v) the costs to the railways of providing the service; and (vi) the need to finance replacement of the equipment. The joint unit suggested above would ensure a consistency in the methodology used for pricing services.

This, however, does not mean that prices per TEU on all routes should be equivalent, as each shipment should be priced on a point-to-point basis reflecting the actual routing, terminals and facilities used. In practical terms, this also means that different shippers or forwarders may pay different prices for similar services; pricing policies should provide for premium services and reward large volumes and early booking, as well as reflecting the value of the service provided in the overall distribution cost for shippers. This last point is particularly important as it means that the entity (or entities) responsible for marketing TARNC services will have to be aware not only of the transport market but also of the market situation for the goods committed to their care.

*Distribution of traffic and catchment area at the European end:* As indicated above, there are five main routes constituting the Trans-Asian Railway Northern Corridor. The following observations can be made regarding the possible distribution of traffic along those routes in the future:

- (a) Route i, the Trans-Siberian route, is already being used for container block-train operations between Asia and Europe and has proved its operational viability from a technical and commercial point of view. The reduced number of border crossing and break-of-gauge points up to the border between Belarus and Poland makes the route highly competitive with shipping services;
- (b) Route ii, through China and Kazakhstan, has to date only been used for the movement of containers in block-trains as far as Central Asian countries, i.e. Kazakhstan and Uzbekistan, from the ROK and China and only for small volumes of traffic. Route ii has clear commercial viability in this market segment given that the alternative shipping route through ports in Iran or Pakistan and subsequent land-movements by rail or road are not easy. As far as movements from Asia to Europe are concerned, Route ii has a higher number of border-crossing points and two break-of-gauge points (between the railways of China and Kazakhstan, and those of Belarus and Poland). Therefore, setting up the proper systems at these particular points will be crucial if the route is to divert traffic from shipping;
- (c) Route iii through China and Mongolia has to date not been used for block-train container movements between Asia and Europe;
- (d) So far as Routes iv and v are concerned, the above remarks are valid as they make use of Routes i, ii and iii over most of their distance;

- (e) Given the importance of delivering high quality performance if rail is to compete with shipping, it is essential to reduce to the bare minimum imposed by technical requirements the time spent by containers at border points as well as at terminals where transshipment is necessary for break-of-gauge reasons. This means that such terminals will have to be well equipped and to a certain extent already accustomed to this kind of operation.

In general, it can be assumed that, eventually, each of the TARNC routes will have its share of Asia-Europe traffic, either generated by the route itself or diverted from shipping, provided the proper technical standards and operational capabilities are put in place. A certain amount of competition between the various TARNC routes may even be expected. However, it is important that the TARNC be developed as an efficient and integrated rail network for container traffic, especially if one considers the fact that all routes connect at some point with Route i, i.e. the Trans-Siberian route. Thus, all routes could easily carry loads originating on one route and having a scheduled connection with another load originating on another route at a dedicated yard along Route i. Accordingly, Karimskaya, Ulan Ude and Ekaterinburg would seem to be the natural meeting points for traffic traveling along Route i from places located east of these cities and traffic coming from across the northeastern part of China, Mongolia and Kazakhstan.

It is important to develop such synergies between routes as one route could then serve as a diversion for traffic in case of temporary operational problems on another route (e.g. natural disasters, derailments, speed restrictions, heavy track maintenance operation, etc.) thus leaving the commercial quality of TARNC services intact. They would also guarantee the optimal utilization of assets (e.g. locomotives, track use, etc.) and may help railways give greater consideration to 'light trains' - i.e. trains without a full load - knowing that space left unfilled at the terminal of origin would be occupied during the journey. Thus, along with the development of an information system, the development of an integrated jointly-defined space-booking system for the entire TARNC should be made a priority.

From a commercial point of view, the main traffic-generating areas in Northeast Asia are found in the eastern part of the region, in China, Japan and the ROK. Leaving technical standards and operational capabilities aside, traffic to and from these areas is likely to be distributed as follows:

*Cargo to/from Europe:*

- (a) Out of Japan and the ROK: containers could converge on either Vostochny or Rajin. Of the two ports, Vostochny is likely to be the preferred option for the foreseeable future in view of its now well-proven ability to handle cargo, and its improved interface between shipping and rail. So far as Rajin is concerned, despite current efforts by the government of the DPRK, the port still lacks adequate infrastructure and handling capabilities, and the institutional environment necessary to attract traffic has yet to be put in place. >From either

port, the natural rail connection is through the Trans-Siberian line.

- (b) Out of China: depending on where in the eastern part of China, or from which port, containers originate, containers can be routed either through Kazakhstan, or Mongolia, or through northeastern China to connect to the railways of Russia at Manzhouli/Zabaikalsk. Ultimately, the operational capabilities of each route will tip the choice towards one option or the other.

*Cargo to/from Central Asia:*

Out of Japan and the ROK: containers could converge on either the Russian port of Vostochny or ports in China. From Vostochny, containers would then be carried along the Trans-Siberian line to Novosibirsk, where there is a junction with the line to Kazakhstan. From Lianyungang, they would be carried through Urumqi and the Alatau Pass and on to Kazakhstan, or through Kazakhstan to other countries in Central Asia.

Although the route through China and Kazakhstan has a distinct distance advantage of around 3,500km over the route through Novosibirsk, it seems that Korean freight forwarders currently prefer routing their cargo through Vostochny and the Trans-Siberian line (see below). One possible reason for this is the fact that the route through China and Kazakhstan involves two railway organizations with different standards that may, at this stage at least, assign different priorities to Asia-Europe traffic. The route has one break-of-gauge point, at the border between China and Kazakhstan, and has a number of single-tracked and/or diesel-power sections. The attractiveness of this route will therefore depend on the efficiency of container transshipment, the operating priority given to container block-trains - especially on Chinese Railways where east-west movements may be affected by the high traffic density along the north-south corridors - and the flexibility of Kazakhstan's customs authorities regarding the clearance of containers in transit.

Notwithstanding future economic developments, the above elements point to the Trans-Siberian line, either in its entirety or over a fairly long section, becoming the backbone of TARNC for the movement of containers between North / Northeast Asia and Europe, while the route through China and Kazakhstan is better suited for traffic between North / Northeast Asia and Central Asian countries with possible future connections to Iran and Turkey.

Current traffic along TARNC: Movements along TARNC have increased dramatically in recent years. This increase, however, has been mostly driven by traffic growth along the Trans-Siberian main line out of the port of Vostochny. 48,800 containers were carried along the route in 2001, 70,000 in 2002 and 119,000 in 2003<sup>11</sup>. A look at traffic to and from Europe shows that 31,000 TEU and 21,000 TEU were carried in the westbound and eastbound directions respectively<sup>12</sup>. An origin/destination breakdown

of these volumes shows that, in the westbound direction, 84%, 14% and 1.5% originated in the ROK, China and Japan respectively, with nearly all cargo going to Finland. Containerisation International recently estimated that a third of the cargo routed to Finland is actually destined for Russia<sup>13</sup>. The reason is that Russia has yet to develop customs-bonded warehouses, so that import duties have to be paid immediately upon arrival, which can be expensive as electronic goods are mostly involved. To get around the problem, a number of Asian manufacturers, mainly from the ROK, have established distribution centers in Finland across the border from Russia, from where cargo trickles back as and when required. Meanwhile, in the eastbound direction, nearly all cargo originated in Finland; 73% of this was bound for the Korean Peninsula, 18% for China and 9% for Japan. An interesting feature of that trade was that 35% of the Korea-bound cargo was destined for the DPRK<sup>14</sup>. Unfortunately, no information was forthcoming as to the nature of the cargo being transported.

Other routes have also seen initiatives being taken to promote container transport by rail. These include container block-trains running between Brest and Ulaanbaatar, and between Beijing and Moscow. One of the most successful initiatives in recent years is the regular container block-train operating twice a week between Ulaanbaatar and the port of Tianjin, carrying around 100 TEU per trip in each direction.

Another sign of greater awareness by the railways of the requirements of shippers is to be found in investment in information technology. All railways in the corridor have installed, or are in the process of installing, optical fiber cables, demonstrating their understanding of shippers' requirements for information that is freely accessible at the push of a button. This will showcase the readiness of railways along TARNC to become part of the global supply chain.

Catchment area of TARNC at the European end: The foregoing has consistently referred to Europe as being one of the extremities of the corridor. However, the concept has to be geographically refined when it comes to identifying the terminal point of the rail journey.

Interviewed by Containerisation International, the director of APL said that the dream of connecting Asia with western Europe for large-scale commercial traffic still largely remains unfulfilled, citing the high cost of western European rail services as the main factor in this<sup>15</sup>. Additionally, a number of shippers have looked beyond the cost issue and have denounced the decline in the overall quality of freight services by western European networks, especially as regards punctuality and reliability. In the first half of 2003, this resulted in a 3.4% drop in volumes despite sustained overall demand for freight transport across the continent<sup>16</sup>. In short, past action plans aimed at increasing the rail share of freight traffic have not produced the expected results and the prevailing mood among shippers is not that of a forthcoming rail revival. This

<sup>11</sup> Railway Gazette International, March 2004.

<sup>12</sup> Source: Organization for Railway Cooperation (OSJD).

<sup>13</sup> Source: Containerisation International, January 2004.

<sup>14</sup> Source: Organization for Railway Cooperation (OSJD).

would, therefore, indicate that containers traveling along TARNC and destined for western Europe could travel on TARNC up to Brest and from there travel to their final destination by road. This is a somewhat ironic prospect in view of past political declarations in favor of moving freight away from Europe's congested road networks onto rail. It is highly probable that this will occur, as containers have in any case to be transshipped from broad gauge (1,520mm) to standard gauge (1,435mm) at Brest. Loading the containers onto trucks might then offer greater reliability and flexibility. This would most likely be the case for containers with final destinations in Belgium, France or the Netherlands. For cargo with final destinations in Germany, the mode for onward connection from Brest is more difficult to determine with certainty. Exchanges between Russia and Germany have boosted freight transport on Byelorussian Railway and the freight arms of the German and Russian railways have tried to develop container traffic on the Ostwind services. Active marketing could direct traffic onto rail, although the short distances from Brest to places in Germany could speak in favor of roads, especially in view of the transshipment constraint mentioned previously.

For containers destined for eastern and central Europe, continuation by rail may be a greater possibility. For a start, recent traffic trends have contradicted the pessimistic outlooks based on the drop that followed the breakup of the Soviet Union and rail freight traffic in the countries concerned increased by 4% in 2003. In addition, offering rates that are more moderate than in western Europe, traffic to and via these countries could be facilitated by their forthcoming entry into the European Union, which will result in the disappearance of time-consuming customs clearance procedures. The countries concerned will be the Baltic States, the Czech Republic, Hungary, Poland and Slovenia. Future through traffic to the Baltic States will be facilitated by the absence of a break-of-gauge between their respective national railways and the rail networks of Belarus and Russia. For traffic to the Czech Republic, Poland and Slovenia, a similar observation as the one formulated above for traffic to Germany applies. For traffic to Hungary, continuation from Russia could be via the railways of Ukraine (with no break-of-gauge between the two countries) to the border and break-of-gauge station of Chop/Zahony.

For container traffic with Scandinavian countries as its final destination, it seems that Finland-bound traffic will be a regular feature of TARNC for the foreseeable future, given that the absence of direct sea services between Asian and Finnish ports requires the relay of cargo via German ports, thereby increasing shipping times to around 28 days when services through the Trans-Siberian line can guarantee transit times of 18 days from the Korean port of Busan. For the same reason, cargo bound for other Scandinavian countries, i.e. Norway and Sweden, will in all likelihood follow the same route to ports in Finland, Russia or the Baltic States, whence feeder movements by sea to Oslo or Stockholm are more efficient than the circuitous

land route by rail or road via the north of Finland.

## Conclusion

Trade between Asia and Europe continues to develop and the resultant growing volume of containers being exchanged between the two regions represents an attractive market for the railways. In this respect the activities undertaken by ESCAP in relation to TARNC are proving popular among the railways participating in the project, as they provide a forum for coordinating efforts aimed at developing efficient services to shippers, for whom fast transit times and reliable schedules are important factors in their choice of a transport mode.

One reason why international corridors may have failed to capitalize on their intrinsic advantage in the past was that they may have been perceived by shippers not so much as a uniform transport mode but as a juxtaposition of various systems with little unity. The development of services along TARNC offers a unique opportunity for the railways concerned to dispel that misconception by promoting the image of a unified, efficient and, above all, quality-conscious transport operator.

The increasing pressure on industries to be ISO-certified in order to be anywhere near the top of their business sphere has led to renewed quality awareness and to a redefinition of quality management in industry. The result is that shippers who have gone through the process of improving performance—and for whom benchmarking is a question of survival—expect the same from transport operators whom they trust with their cargo. In this respect, one important benefit of the project is to promote closer relationships between railways and the private sector. Through joint meetings under the project implementation framework, railways develop a greater awareness of the growing demand for efficient international container block-train services within Asia and between Asia and Europe, and espouse shippers' logic in the way they develop, market and operate services. At the same time, freight forwarders are increasingly aware of the activities undertaken by the railways to offer fast landbridge services and, since the profession is always in an evolutionary mood to cut costs, careful planning, intelligent marketing and professional monitoring of services by railways along the Trans-Asian Railway Northern Corridor may give them the chance to carve their own niche in the Asia-Europe container market.

The railways concerned have already made significant progress in recent years towards a better understanding of

### Box 6. Useful UNESCAP Websites

Greater in-depth knowledge of related UNESCAP activities can be obtained through the following websites.

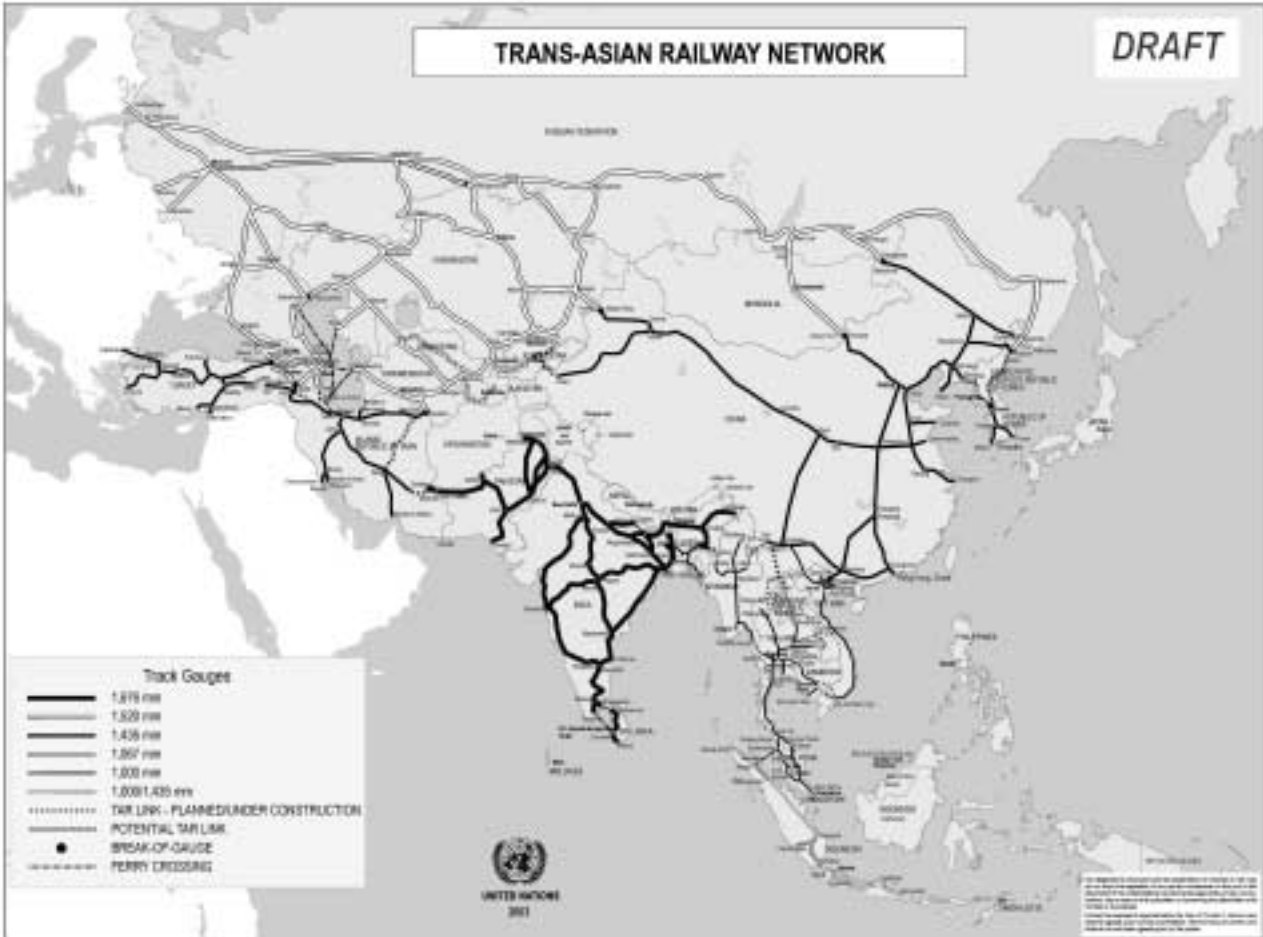
- <http://unescap.org/ttd/index.asp>

- [www.unescap.org/tctd/tar/index.htm](http://www.unescap.org/tctd/tar/index.htm)

<sup>15</sup> Source: Containerisation International, January 2004.

<sup>16</sup> Source: François Batisse, *Le Rail*, October 2003.

their potential customers. The challenge for the future challenges lies in “brand-building” the TARNC concept. Corridor-based organizations with the authority to act on behalf of their constitutive railway administrations in areas such as service definition, tariff-setting and marketing, as well as the possibility of bulk-selling trainload-based capacity to the private sector, constitute an interesting area of work for future managers of the railways concerned.



<http://www.unescap.org/tdw/common/images/latesttarmap-2003.gif>

# 北部アジア横断鉄道回廊

国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP)  
経済問題担当官 ピエール・シャルティエ

## 背景

1980年代及び90年代の初めは、国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP) 地域の各国の政治・経済的環境がドラマチックな変化を遂げた時期であった。東南アジアに平和が戻り、コーカサス・中央アジアの国々が独立し、多くの国が市場経済へと移行した。その結果、より外部志向の強い政策が採られ、UNESCAP地域の貿易が世界の成長率の2倍というこれまでにない成長を続けた。さらに、この地域の貿易成長の特徴として、域内貿易の重要性が増したことが挙げられる。同時に、観光・商用目的で地域内の隣国へ移動する人の数は、いずれも大幅に増加した。これらの発展は、この地域の交通・通信システムに対する需要を高め、既存インフラを改善・拡張し、地域内各国間並びに他地域とのつながりの効率を高める必要性を強調した。

大きな変化が進行していることの認識の下、1992年4月にバンコクで開かれた委員会<sup>1</sup>の第48回総会で、「アジア陸上交通インフラ開発プロジェクト (ALTID)」が承認された。プロジェクトは、アジア横断鉄道 (TAR)、アジアハイウェイ (AH)、陸上交通の円滑化の3本柱から成り、地域内並びに地域間の輸送リンクを改善することを目的に掲げている。これはグローバル化の課題に取り組む加盟国に、世界市場に参入するための手段を提供しようとする事務局側の努力である。

## アジア陸上交通インフラ開発プロジェクト (ALTID) の実施

ALTID構想を実現させるにあたり、いくつかの検討事項が実際的な取り組み方で必要とされた。第1は、プロジェクトが抱える本質的問題、つまり、ほぼアジア大陸全域が対象となる地理的条件である。第2は、関係各国・地域における陸上輸送ネットワーク発展の不均衡、そして第3に各加盟国における利用可能な財源である。その結果、ALTIDの実行に対して次のような具体的な戦略が採られた。(1)既存の地域グループのパートナーとしての完全な参加を通じて、実行過程において加盟国のオーナーシップを強め、UNESCAPがこのプロジェクトをより管理しやすい

ようにするため、地域レベルにおけるプロジェクト実行を強調。(2)ルート数を最小限に抑え、既存インフラの最大限利用を強調し、鉄道・道路網形成支援のために一連の輸送回廊の研究を経る段階的なアプローチ。(3)貿易・観光発展のための重要な基盤として、関係する国際協定や合意の推進を通じた陸上の国境通過の円滑化への着目、(4)UNECEやUNCTAD<sup>2</sup>など他の国連機関や、国際鉄道連合 (UIC)、国際鉄道協力機構 (OSJD)、国際道路輸送連盟 (IRU)、国際道路連盟 (IRF) などの政府・非政府機関との緊密な国際協力の促進。

## ALTIDの構成要素としてのアジア横断鉄道

アジア横断鉄道 (TAR) プロジェクトは1960年代の初頭に始まり、当時、シンガポールとトルコのイスタンブール間を連続した14,000kmの鉄道で結び、さらにヨーロッパやアフリカへつなぐことを目的とした。国や地域間の距離と輸送時間を大幅に短縮する可能性を与える一方、国際輸送の概念を貿易拡大、経済成長、文化交流の手段にするという発想のきっかけとなった。

1960年代、70年代、80年代初めに中断したこの国際事業は、この30年間で概念と機運に否定的な影響を与えた。し

### 枠1. UNESCAPが実施したTAR関連回廊調査

1. 中国、カザフスタン、モンゴル、朝鮮半島、ロシア連邦を結ぶ鉄道網の実行可能性調査 (1996年) - 北部回廊
2. インド - 中国、ASEAN地域におけるアジア横断鉄道の開発 (1996年)  
(関係国：カンボジア、中国、インド、ラオス、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナム)
3. アジア横断鉄道の開発 - アジア・欧州ルート南部回廊におけるアジア横断鉄道 (1999年)  
(関係国：バングラデシュ、中国、インド、イラン、ミャンマー、パキスタン、スリランカ、タイ、トルコ)
4. アジア横断鉄道の開発 - 北欧からベルシャ湾に抜ける南北回廊におけるアジア横断鉄道 (1999年)  
(関係国：アルメニア、アゼルバイジャン、フィンランド、イラン、カザフスタン、ロシア、トルクメニスタン)

<sup>1</sup> この委員会はESCAPメンバー国の政府高官で構成されるESCAPの主要な議決機関である。地域内の重要な経済・社会問題について話し合い、ESCAPの活動を振り返り、活動計画を採択するために年1回開かれる。

<sup>2</sup> ECEは欧州経済委員会。UNCTADは国連貿易開発会議。

## 枠2．アジア横断鉄道網に特定の連携を組み込むための基準

- 首都間の連携
- 主要な工業・農業センターの連結
- 主要な海・川の港の連結
- 主要なコンテナターミナル・駅の連結

しかし、1980年代と90年代の初めにこの地域で起きた政治・経済的变化に伴い、ALTIDの下でTAR関連活動が再開された。1996年に、プロジェクト実施のために採られた地域のアプローチを反映し、4つの主要な回廊調査(枠1参照)のうちの最初の1つが公表された。

続いて次のような調査が同様の方法論と方針の下で行われた。(1)ALTIDの基準に基づいた連携を明らかにする(枠2参照)。(2)技術的課題と合わせた整合性を評価する(例えば荷積ゲージ、車軸荷重、速度)(3)国境を超えた移動の可能性を評価するため、異なる国境の両側における運行方法の互換性を査定する(例えば連結器、列車の長さ)さらに、輸送の「ソフト」面、特に関税関連の問題と貨物の国境通過に付随する制度的枠組みが調査された。最後に2つの重要なインフラ関連要素も考慮された。すなわち(1)特定の連結点に見られるゲージの不連続地点の存在と、この明らかな技術的不一致を克服することが可能な解決策の評価、(2)連結を完了するのを妨げる分断区間の存在である。

### ゲージの不連続点の問題

ゲージの不連続点は、例えば、中国とカザフスタン、北朝鮮とロシアなど、隣り合う国の鉄道の軌道ゲージ<sup>3</sup>が異なる場合に起きる。このような不連続点を克服する様々な方法がある。例えば、積替え、台車交換、可変ゲージ台車の使用などである<sup>4</sup>。どのような解決策が採られたとしても、ゲージの不連続点は旅客・貨物の流れに余計な中断を与え、常に鉄道運行を妨げる。

### 「分断区間」問題

「分断区間」は、隣り合う国同士の鉄道網が物理的に繋がっていない、もしくは国内に連続した鉄道インフラがないことを指し、後者の場合は、しばしば地方の地理的事情による場合が多い。隣国間における鉄道網の分断区間は、元々結ばれていなかったか、政治的問題で途切れたかのどちらかである。前者の場合、解決には関係する鉄道と両国政府間の相互協力が必要である。地域経済の発展・貿易の

ための連結の重要性という要素は、特定のプロジェクトに同意する決定に影響を与えるかもしれない。しかし、必要なインフラ建設の費用と比較して各ルートが交通が生み出す潜在性は、とりわけ民間部門の投資を見込むなら、間違いなく重要な要素になる。一方で、政治的要因による分断区間を解消し、さらに鉄道運行を行うためには、ハイレベルな二国間協力と理解が必要である。この地域の進歩にはゆっくりではあるが実体がある。朝鮮半島では南北をつなぐ鉄道網の再連結が進行中であり、1980年に通行が閉鎖され、カンボジアとタイの間の鉄道移動を不可能にしたシソポン～ポイペット間の分断区間48kmの修復もまもなく始まる。

12年間のALTID検討を経て、アジア横断鉄道網は図1のようになっている。各回廊は地形や運行準備段階などの面で様々な特徴を示している。一般的に、北部回廊<sup>5</sup>では(現在、建設中の)朝鮮半島の南北間にある分断区間を除けば、運行準備が着々と進んでいる。南部回廊では、多くの分断区間が国際輸送開発の障害となり、その開発に対する優先順位も各国間で異なる。インドシナ半島やASEAN地域では、今や地域内の鉄道連結開発の必要性が完全に認知され、シンガポール～昆明鉄道連結プロジェクト下にあるASEAN事務局により支援活動が行われ、アジア開発銀行が既存の連結を改良し、分断区間を建設するために必要な支援の可能性を調査している。最後に、北欧とペルシャ湾をつなぐ南北回廊では、海上輸送に比べて輸送時間の短い鉄道を利用する努力の中で、関係各国が回廊を利用した輸送の促進を目的に、様々な活動を行っている。

## 北部アジア横断鉄道回廊(TARNC)

### TARNC開発の経緯

ALTIDプロジェクト下で最初に行われた1996年の回廊調査は中国、カザフスタン、モンゴル、朝鮮半島、ロシアの鉄道網を結ぶルートを対象としたものであった。朝鮮半島の非武装地帯を通る分断区間を除き、鉄道インフラは関係各国内及び国家間ですでに整えられ、これら全ての国の鉄道運行が既に高い技術水準で行われていることから、このような選択がなされた。さらに2つの要因が問題となった。1つは、鉄道の本質的かつ世界の鉄道に対して高まる圧力である営利企業としての役割に関係し、北部回廊沿いの鉄道はこの傾向を無視できない。もう1つは、鉄道の外

<sup>3</sup> 軌道ゲージとは、各レールの内側の長さを示し、便宜上、ミリメートル単位で示される。軌道ゲージの不連続点は、各国内鉄道網の中でも起こりうる。例えば、バングラデシュやインドのケースがそうである。

<sup>4</sup> ゲージ境目が国内の鉄道網の中にある場合に適用しやすい方法ではあるが、ゲージの標準化や二重ゲージの実施も可能な手段である

<sup>5</sup> 各回廊に携わる国の一覧については、枠1参照。

的要因で、アジア～ヨーロッパ間で急速に成長するコンテナ貿易である。

1980年代から1990年代にかけて、市場主導の機能以外の多くの要求、とりわけより良い教育、医療サービスの改善、効率的な社会的セーフティーネットなどを受け、ESCAP地域内外の多数の政府は国家支出の合理化を目指した政策の実行を始めた。これらの政策の下、鉄道は資産を維持できるだけの十分な資金を生み出し、企業の利益を最大にできるように、安全かつ効率的で信頼され、競争力のあるサービスを展開し、それによって国家予算の負担を減らすことを奨励された。このような大きな目標を達成することは、鉄道が最新の経営と計画技術を採用し、組織内における営利能力を開発することを意味した。アジア～ヨーロッパ間で成長著しいコンテナ貿易は、鉄道が新しいサービスを定義して機能を強化し、新しい時代に踏み出すための理想的な足場を提供した。

1980年代から1990年代に多くの国が採ったより自由な経済政策の結果、西ヨーロッパの生産者は生産設備をヨーロッパ大陸の東・南、遠くはアジアへ移した。他方、日本、韓国その他アジアの生産の中心にある製造業者は、自動車及び電気製品の生産施設をイギリスその他のヨーロッパ大陸に設立した。このような傾向を作った国際企業は、部品を生産地へ運ぶ体系作りや、完成品の流通基地への輸送を明らかに必要としていた。情報技術の発達がこの傾向をさらに加速させた。付随して、アジアやヨーロッパの多くの国で可処分所得が上昇し、消費財への需要が高まった。これらの全ての要因が世界のコンテナ貿易を急増させた。枠3は、1985年から2000年までのアジアとヨーロッパそれぞれから選んだ3ヶ国におけるコンテナ港湾輸送の変遷を示す。

#### TARNCに関するESCAPの活動

これまで述べた点を念頭に置き、アジア～ヨーロッパ間

枠3．アジア・ヨーロッパの各3カ国におけるコンテナ港湾輸送量

	1985年	2000年	(単位：TEU) 期間中の増加率
中国 (香港を除く)	446,473	21,559,037	4,700%
日本	5,517,009	13,129,864	138%
韓国	1,245,538	9,030,174	625%
ドイツ (東ドイツを含む1985年の数字)	2,248,293	7,695,688	
オランダ	2,769,281	6,407,162	132%
イギリス	2,886,196	6,434,734	123%

出所：Containerisation International Yearbooks 1988年及び2003年

輸送市場を獲得する鉄道の潜在力から、この調査に直接参加している各国、そして後にはESCAP地域内の多くの発展途上国間で国際貿易の発展を妨げる物理的、非物理的な障害を見直すと、鉄道によるコンテナの国際的な動向調査は、論理的選択であった。主要な調査は、(1)TARNC(枠4参照)を構成するルート網を明らかにする、(2)技術的指針(積荷ゲージ、車軸積荷)と商業的指針(最小平均速度)からみたルートの必要条件を明確化する、(3)料金問題など運行面に取り組む、(4)国境通過輸送の円滑化対策の重要性を強調する、などである。

ルート1からルート3については、インフラと積荷ゲージが現行の海上輸送で使用されている全タイプのコンテナ運搬ができることから、運行状況は良い。全線が複線で電化されているルート1を除いて、ルート2と3は、中国とカザフスタン(ルート2)、中国、モンゴル、ロシア(ルート3)で、単線区間と複線区間、ディーゼルと電気の牽引が混在している。西ヨーロッパに行くと、鉄道の軌道ゲージ1,520mmのベラルーシと、1,435mmのポーランドとの国境で全3ルートにおいてゲージの不連続がみられる。また、中国の鉄道(軌道ゲージ1,435mm)とカザフスタンの鉄道(軌道ゲージ1,520mm)の間のルート2並びに中国の鉄道とモンゴルの鉄道(軌道ゲージ1,520mm)の間のルート3にもゲージの不連続がある。

ルート4と5は朝鮮半島から出発する。両ルートはルート1、2、3につながることから、この3つのルートのインフラ並びにゲージの不連続の存在に関するこの先のコメントは、ルート4、5にも当てはまる。さらに、北朝鮮(軌道ゲージ1,435mm)とロシア(軌道ゲージ1,520mm)間の鉄道システムにもゲージの不連続がある。この件について、ロシアの1,520mmの軌道は両国の国境を横切り羅津港までおよそ50kmに渡り伸びている。近年、この路線の輸送はあるとしてもわずかであるが、インフラの状況はよくわかっていない。総じて、朝鮮半島北部のコンテナ輸送鉄道インフラの運行準備は、詳しく調査する必要がある。

最後に、ルート4について、韓国と北朝鮮の間に分断区間がある。2000年6月の両国首脳による歴史的な会談後、非武装地帯における両国の鉄道システムを再連結することが決定された。これを目標に、両政府は京義線と東海線におけるインフラ作業を始めた。京義線については、韓国側の12kmが終了し、北朝鮮側の修復を要する15.3kmのうちの11.5kmが終了した。全ての工事は年内終了の見通しである。東海線については、非武装地帯の準備作業が終了し、両国内で建設作業が進んでいる。朝鮮半島の鉄道が再び連結されれば、釜山からヨーロッパまでの陸上輸送が可能になる。



#### 枠4．北部TARルート（カッコ内はベルリンへの距離）

- ルート1．ポスターチヌイ港（ロシア）からロシア～ベラルーシ～ポーランドの鉄道經由ヨーロッパへ（11,600km）
- ルート2．連雲港（中国）から中国、カザフスタン～ロシア～ポーランド經由ヨーロッパへ（10,200km）
- ルート3．天津港（中国）から中国～モンゴル～ロシア～ベラルーシ～ポーランド經由ヨーロッパへ（9,500km）
- ルート4．釜山港（韓国）から次を經由してヨーロッパへ
- 4-1：韓国～北朝鮮（新義州）～中国～モンゴル～ロシア～ベラルーシ～ポーランドの鉄道（11,250km）
  - 4-2：韓国～北朝鮮（豆満江）～ロシア～ベラルーシ～ポーランドの鉄道（12,350km）
  - 4-3：韓国～北朝鮮～中国～ロシア～ベラルーシ～ポーランドの鉄道（10,950km）
- ルート5．羅津港（北朝鮮）から次を經由してヨーロッパへ
- 5-1：北朝鮮（豆満江）～ロシア～ベラルーシ～ポーランドの鉄道（11,650km）
  - 5-2：北朝鮮～中国（延辺）～ロシア～ベラルーシ～ポーランドの鉄道（10,100km）

この最初の調査の提言を再検討するために開かれた専門家会合では、荷主にとって魅力ある鉄道サービスを作るために実施されるべき課題を詳細に分析し、既に完成した作業を継続することで合意した。具体的には、アジア～ヨーロッパ間のコンテナ取扱量を海上輸送から鉄道輸送に切り替えさせるために必要な輸送時間、輸送料金、サービスのレベルなどの決定である。その時点でベラルーシ、ドイツ、ポーランドの3ヶ国が当初の6ヶ国に加わった。ドイツはヨーロッパの中心部に位置し、ヨーロッパの鉄道・道路網の統合という視点から貨物の集荷・配達のカギとして理想的であるとの判断でプロジェクトに加えられた。一方、ドイツがプロジェクトに加わり、ロシアがTARNC最西端の国であるため、ベラルーシとポーランドの参加は、ドイツへの往來の通過地として重要であった。この調査の成果と提案は、バンコクで開かれた2つの専門家会合で全関係国の代表により検討された。1つの重要な成果は、回廊内のルートを利用してコンテナブロックトレインを試験運行させるという決定である。これは、アジア内並びにアジア～ヨーロッパ間のコンテナの輸送を円滑化する国際鉄道輸送回廊開発のために協力したいという関係各国の願望を反映して覚書（MOU）に要約された。この覚書は運営委員会（SCM）の一連の会議や多くの試験運転に基づいている。

運営委員会会議（SCM）は共通の関心事について協力的な方法で話し合うフォーラムを開催している。2002年6

月、ロシアのウラジオストクで開かれた第1回運営委員会会議では、国際輸送回廊開発のより広い枠組みへの統合を視野に入れ、コンテナ輸送のサービスと施設の開発のために各国で行われている活動と、それに伴う活動間の相乗効果の潜在性が見直された。2003年10月にモンゴルのウランバートルで開かれた第2回運営委員会会議では、TARNCの要所に沿って2003年11月から2004年6月にかけて4回行われるコンテナブロックトレインの試験運転のスケジュールが了承された。最初の試験運転は、2003年11月に中国の天津港とウランバートル間で行われ成功した。

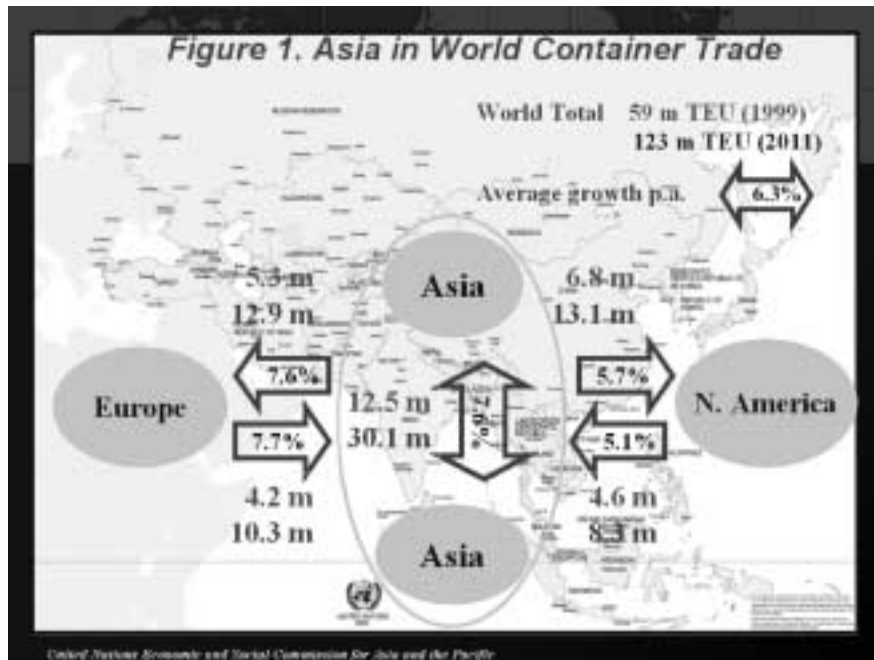
この試験運転の目的は次のようなものである。(1)鉄道による効率的越境輸送を実現する上での物理的、非物理的な障害を明確化する、(2)鉄道機関間及び鉄道機関と他の輸送形態間の相互連絡性を開発する、(3)陸に囲まれた国々に地域の港湾へのより良いアクセスを提供するため、TARNCの潜在性に注視する（北方回廊には陸に囲まれた国が2つある、すなわちモンゴルとカザフスタンで、後者は全ての中央アジア共和国にとって唯一の東アジアの港への鉄道手段を持つ）、(4)アジア～ヨーロッパ間のコンテナ輸送で鉄道が提供できる可能性に対して輸送業者の認識を高める。

#### 輸送の潜在力

上記枠3のTEU取扱量は、アジア並びにヨーロッパの幾つかの港におけるコンテナ処理実績を示す。世界的なコンテナ取扱量の増加傾向を示しているが、2つの大陸間のコンテナ貿易の取扱量を正確に反映しているとは言えない<sup>6</sup>。最近の調査で、ESCAPは世界のコンテナ貿易は1999年の5,900万TEUから2011年には12,300万TEU、すなわち毎年平均6.3%の成長率で伸びると予測している（図1）。この全体的な数から、同じ期間に、アジア域内の貿易は1,250万TEUから3,010万TEUと急激に上昇することが予想される。一方、アジアとヨーロッパの間の貿易は西航が530万から1,290万TEUに、東航が420万から1,030万TEUに増加すると予想されている。最後に、アジアと北米間の貿易は東航が630万から1,310万TEUへ、西航が460万から830万TEUに増加すると予想される。

アジア～ヨーロッパ間（EU加盟国とスカンジナビア諸国）の貿易をみると、次のような構図が現れる。Containerisation Internationalによれば、2002年の西航、東航の貿易量はそれぞれ280万TEUと550万TEUとなり、2005年にはそれぞれ315万TEU、660万TEUになる見込みである（枠5）。この輸送数には北東アジア<sup>7</sup>と東南アジア

<sup>6</sup> 港のコンテナ処理実績に比べて、コンテナ貿易は特定の基点と終点間で積まれたコンテナだけを考慮に入れている。



が含まれているため、TARNCの管轄区域である北東アジア～ヨーロッパ間の輸送の割合を明確にするには微調整が必要である。2002年のヨーロッパ向けコンテナ貿易量は、中国発が125万TEU、日本発が58万TEU、韓国発が30万TEUであった。他方、ヨーロッパ発貨物は、中国向けが36万TEU、日本向けが44万TEU、韓国向けが33万TEUであった<sup>8</sup>。そのため、アジア～ヨーロッパ間を輸送されるコンテナ貿易の現在の市場を考えると、鉄道が開拓できる貨物は西航が約216万TEU、東航が約113万TEUに上る可能性がある。マクロ経済的には、これら3ヶ国とヨーロッパ間のコンテナ輸送パターンに合わせるために、これらの数字はもう少し修正されなければならないが、しかしその作業を行ったとしても鉄道市場にもたらす利益は微々たるものであると思われる。実際、貨物ルートで言えば、回廊内の全ルート（枠4参照）が、どこかの時点で年間約30万TEUの能力を持つシベリア横断鉄道に連結する。それゆえ、北部回廊の鉄道は輸送の市場割合にほとんど影響しない。最も重要なのは、本質的な強み、すなわち輸送の速さを十分に生かし、信頼と安全が約束されれば荷主が高い輸送料金を払うことも厭わない急ぎの貨物を取り込むことである。合わせて、これらの条件は荷主が貨物を鉄道に委ねるかどうか決めるうえでの基本となっている。

#### 輸送時間

極東の港からTARNCを通してドイツ（ベルリン）への

鉄道距離は10,000～12,000kmである（枠4）。これは明らかにアジアの中国、日本、韓国の港からヨーロッパのドイツ、オランダ、イギリスの港までの海上距離20,000～22,000kmより短い。その結果、北東アジア～北欧までの航海日数25～28日間を、鉄道ではTARNCの全ルートで5～10日間短縮することが可能となる。幾つかの鉄道が導入したコンテナサービスは確実な結果を生み出している。シベリア横断鉄道を利用して、コンテナブロックトレインはポストーチヌイ港からベラルーシとポーランドの国境にあるプレストまでの10,300kmを12.5日で、ロシアとフィンランドの国境にあるプスロプスカヤまでの10,500kmを11.5日で走行する。ベルリンまでの輸送日数（11,500km）は14.5日程度である。一方、2001年12月に中国とカザフスタンの国境のドルジュバからベルリンまで（6,200km）を走行したコンテナブロックトレインの移動時間は8日と4時間であった。しかし、この輸送時間の利点をフルに活用するためには、国境駅の業務時間、書類の審査、最近の鉄道の情報技術への投資を最大限に利用した電子フォーマットによる書類の受領などの問題が解決されねばならず、他方で国境地点での鉄道同士の調整、鉄道と税関の調整などが不可欠となる。

#### 信頼性・時間厳守・頻度

産業内で続く経費削減のプレッシャーと最新の経営手法の開発により、在庫の制限と、指定時間通りの配送が好まれている。その結果、荷主は、間違いなく決められた配達

<sup>7</sup> このContainerisation Internationalの数値では、北東アジアは中国（香港を含む）、日本、韓国、台湾、東南アジアはインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムと定義されている。

<sup>8</sup> 出所：中国、日本の数値は韓国海洋研究所、Shipping Outlook 2002、韓国の数値は海洋漁業省。

### 枠5 . ヨーロッパ・東アジア貿易

	(単位：TEU)	
	東アジア	ヨーロッパ
2002	2,822,000	5,447,000
2003	2,936,000	5,741,000
2004	3,040,000	6,185,000
2005	3,149,000	6,633,000

出所：Containerisation International, 2003年10月

時間に荷物を届けることができる運送業者を頼るようになる。信頼性とは、契約に書かれたサービスが実際に規定されたとおり、すなわち、正しい場所に、取り決めた日時に、期待されたとおりの状態で品物が配達されることである。時間厳守とは、宣伝されたスケジュールにある出荷・到着の日時が常に履行されるという、時間と手段に関する信頼性の概念の一部である。一方、頻度とは、2つの連続する定期サービスの間隔が、荷主の製造速度に合い、在庫を作らずに製造品を消費センターに配達するというニーズを満たすことである。この3つの概念は相互に関連し、荷主の売り上げに影響を及ぼす。この3つの全ての側面において、TARNCの鉄道は近年、スケジュールリングを通して導入に必要なステップを踏み、コンテナブロックトレインに対しても、通常旅客サービスに与えるのと同様の運行上の優先事項を付与している。鉄道は、現在、とりわけ輸送貨物の通関時間削減に向けて、税関当局と緊密な協力を作るよう働きかけている。

#### 貨物の安全

数年前に、アメリカ国家貨物安全保障委員会は、貨物の盗難によりアメリカの企業だけで毎年100億ドル以上の被害を受けていると指摘し、ピンカートン・コンサルティング調査によれば、全世界の損失は毎年300～500億ドルに上るとい<sup>9</sup>。高価な貨物のコンテナ積荷はしばしば数百万ドルにもなることを考えると、輸送中の貨物の安全性はサービス上極めて重要な側面である。輸送業者を選ぶ際に誤った選択すれば商品の紛失や損害につながり、荷主のイメージに影響を及ぼす恐れがある。たとえ顧客が最善の保険契約をしても、直接の金銭的な結果が補償されるくらいしかない。顧客がもつ商業上の先入観や荷主の信頼喪失について補償されることはほとんどなく、これらは長期的にはビジネス上、数字で表されないマイナスの影響を与えることになる。このような不安を考慮して、荷主は必然的に全て

の安全性の要求をチェックする必要性を認識し、その地域で実績に傷がなく、この先も継続させることができる輸送業者を選ぶ。この一例として、ソ連邦崩壊後のシベリア横断鉄道で盗難や紛失が増加したことで、日本からの鉄道輸送が大幅に減少したことは知られている<sup>10</sup>。

TARNCルートの鉄道には、荷主から輸送業者に向けた「安全へのメッセージ」が声高に強く届き、新しいサービス作成にあたってこの問題が大きく注目されている。鉄道が長距離移動の商品を守る能力について、出荷から到着までの停車回数を減らしたブロックトレインの運行と、武装した警備員を乗車させることで、コンテナトレインは長引く懸念の一扫のために長い道のりが待ち受けている。

#### 料金

荷主に提示される料金は、常に輸送方法を選ぶ鍵となる決定要因である。TARNCサービスの定義と運行に関わる鉄道が、コストをカバーし各輸送で得る純収入を最大限にしながら競争に対する的確な立場を取るなら、最新の鉄道価格原則を理解することが極めて重要である。最近まで、鉄道利用の輸送料金は、鉄道が独占権を持っていたか、競争力を問題にしていなかった時代に考えられたものであった。価格決定手続きは、片道の貨物運賃が運送距離の長さによって決められる商品グループに類されていた。このような料金構造は、違った経済状況の下では恐らく存在理由があったであろうが、海上輸送主導で決められるアジア～ヨーロッパ間コンテナ料金の市場部分の競争的環境に素早く適応するのに必要な柔軟性を持たない。ロシアのポストーチヌイ港からベラルーシとポーランドの国境にあるブレスト、もしくはロシアとフィンランドの国境にあるブスロフスカヤへのシベリア横断鉄道以外に、現在、通しの鉄道料金表がないため、現行のTARNC料金を海上の価格と並列することは極めて厄介な作業である。

TARNCにおいては、各国鉄道は現在、国際的なコンテナ移動のための料金設定における統合的なアプローチに関心を持ち、その考え方を支持している。しかし、各鉄道によって設定された基準となる料金水準が異なることから、この考えを実行するにあたっての問題が浮上する。1996年のESCAPIによる実行可能性の調査では、関係する鉄道における料金設定作業の再構築に向けて実行できる一つの方法として、関係する全ての鉄道に代わって価格・サービスの総合的政策を開発し交渉する完全な権限を持つ共同運営体を設立することが提案された。この問題に対して責任を

<sup>9</sup> Containerisation International, Crimewave, 1999年3月。

<sup>10</sup> 辻久子「拡大するシベリア横断鉄道の国際利用 - 日本は蚊帳の外」、ERINA REPORT Vol.52、2003年6月

持つ機関の形式や任務がどのようなものであろうと、最終的に適用される通し料金は次のような要素を考慮しなければならない。(1)鉄道収益の必要性、(2)輸送の地点間の特徴分析、(3)荷主の配送システムの中での鉄道サービス全体の価値の評価、すなわち設備、施設、付属サービスなど、(4)競争相手が提供する総合的サービス、(5)サービス提供のコスト、(6)設備更新への融資の必要性。提案されている共同運営体は、サービス価格決定の方法論における一貫性を保証するものである。

しかし、これは全てのルートにおける1TEU当りの価格が同じでなければならないという意味ではなく、各輸送価格は、実際のルート、ターミナル、利用施設を反映したポイント間を基準として決められるべきものである。また実質的には、これは荷主もしくは運送業者によって、同じようなサービスに対して異なる価格を支払うことを意味する。価格方針によって、プレミアムサービスの提供や、大量の貨物や早期予約への報酬を行い、同時に荷主に対する全体的な配達コストに付与されるサービスの価値を反映するべきである。この最後の点は特に重要で、TARNCのサービスをマーケティングすることに責任を持つ機関は、輸送市場のみならず、取り扱う商品の市場状況にも配慮しなければならない。

#### ヨーロッパ側における貨物輸送の配分と管轄区域

上述のように、TARNCを構成する主要なルートは5本ある。将来的なこれらのルートを通った場合の潜在的な貨物輸送の配分については、次のような観察ができる。

- (a) ルート1、シベリア横断ルートは、既にアジア～ヨーロッパ間にコンテナブロックトレインが運行され、技術的・商業的観点から運営上の実行可能性が証明されている。ベラルーシ・ポーランド間の国境までの国境通過とゲージの不連続地点の回数を減らせば、このルートは海上サービスと高い競争力を持つことができる。
- (b) 中国からカザフスタンを通るルート2は、これまで、韓国・中国から中央アジア各国、すなわちカザフスタン、ウズベキスタンまで、少量のブロックトレインのコンテナの移動のみに使われている。イランまたはパキスタンの港を通る代替の海上ルートや、その先の鉄道もしくは道路の移動が容易でないことから、ルート2はこの市場区分では明らかに商業的な実行可能性はある。アジアからヨーロッパへの移動については、ルート2には多くの国境を越える地点と2ヶ所のゲージの不連続地点がある(中国・カザフスタン並びにベラルーシ・ポーランドの鉄道間)。それゆえ、海上輸送からこのルートへの転換を図るなら、これらの特定の地

点における適切なシステムを確立することが重要である。

- (c) 中国とモンゴルを通るルート3は、これまでアジアとヨーロッパ間のブロックトレインコンテナの移動には使われていない。
- (d) ルート4並びに5に関しては、かなりの部分がルート1、2、3を利用するため、上記の見解が当てはまる。
- (e) 鉄道が海上輸送と競合する場合に品質の高いサービスを提供する重要性を考えると、ゲージの違いが原因となり、積替えが必要な国境地点やターミナルでコンテナが費やす時間などの技術的要件によって課せられた不利を最低限まで減らす必要がある。つまり、このようなターミナルは十分な設備を備え、ある程度このような運行に慣れていなければならない。

一般的に、適切な技術的基準及び運行上の能力が整備されれば、各TARNCルートは次第に、自ら生み出すか海上輸送からシフトが起こり、アジア～ヨーロッパ間輸送のシェアを増やすと予測される。様々なTARNCルート間の競争すら期待できる。しかし、特に全てのルートがある地点でルート1、つまりシベリア横断鉄道ルートに接続する事実を考えれば、TARNCがコンテナ輸送にとって効率の良い統合された鉄道網として発展することが重要である。このように、全てのルートは、あるルートから出発した貨物を簡単に運び、ルート1沿いの専用ヤードでスケジュール通り他のルートを出発した他の貨物とつながる。その結果、カリムスカヤ、ウランウデ、エカテリンブルグは、東方に位置する町からルート1を通ってくる輸送や、中国東北部、モンゴル、カザフスタンから来る貨物の合流地点となるのが自然である。

あるルートで一時的な運行上の問題(例えば、自然災害、脱線、速度制限、重大な軌道保守工事など)が起きたときに、他のルートを輸送の転用として使うことができTARNCサービスの商業的価値を保てることから、このようにルート間の共同利用を発展させることは重要である。また施設(例えば、機関車、軌道利用など)の最適利用を保証することができ、出発地点のターミナルでは使われていなかったスペースが移動中に埋まることがわかれば、鉄道の「軽い電車」(すなわち積荷が、満載でない列車)に対する大きな配慮にもなり得る。このように、情報システムの発展とともに、TARNC全体において統合的スペース予約システムの開発が優先されなければならない。

商業的観点からみると、北東アジアの主要な輸送を生み出す地域は東部、すなわち中国、日本、韓国にある。技術的基準と輸送能力の問題を別にすれば、これらの地域に出

入りする輸送は、次のように区分けすることができる。

#### ヨーロッパに出入りする貨物

- (a) 日本・韓国から：コンテナはポストーチヌイもしくは羅津で合流。現在証明されている貨物取扱能力と、海上と鉄道の連結システムを考えると、2つの港のうち、ポストーチヌイの方が選ばれる可能性が高い。羅津に関しては、北朝鮮政府の努力にもかかわらず、港には適切な施設や処理能力が不足し、貨物を呼び込む制度的環境もまだ作られていない。どちらの港からも、シベリア横断鉄道につながるのが自然である。
- (b) 中国から：コンテナの出発地が中国東部のどこか、またはどの港かにより、コンテナはカザフスタンかモンゴル、もしくは中国東北部を通過して満州里・ザバイカルでロシアの鉄道とつながる。各ルートの輸送能力がルート選択の鍵となる。

#### 中央アジアに出入りする貨物

日本・韓国から：コンテナはポストーチヌイのロシアの港か中国の港に集めることになる。ポストーチヌイからは、コンテナはシベリア横断鉄道を通してカザフスタンへの分岐点のあるノボシビルスクに運ばれる。連雲港からは、ウルムチ、阿拉山口を通りカザフスタンへ抜けるか、カザフスタンを通過して中央アジアの国々に運ばれる。

中国～カザフスタンを通るルートは、ノボシビルスクを通るよりも明らかに距離的に3,500kmくらい短いですが、韓国の輸送業者は今のところポストーチヌイ～シベリア横断鉄道を通るルートを好むようである。考えられる理由の1つに、中国～カザフスタンを通るルートには異なる基準を持つ2つの鉄道組織があり、少なくとも現段階ではアジア～ヨーロッパ間の輸送に異なる優先順位を与えているという事実がある。このルートには、中国とカザフスタンの国境にゲージの不連続地点が1ヶ所あり、単線区間やディーゼル区間が数多くある。それゆえ、このルートの競争力は、コンテナ積替えの効率、コンテナブロックトレインに与えられる運行上の優先権（とりわけ、東西の移動が南北回廊沿いの渋滞によって影響を受けやすい中国の鉄道）そしてカザフスタンの税関におけるコンテナ通行時の通関手続きの柔軟性に左右される。

将来的な経済発展にもかかわらず、上述の要素は全部であれ部分的であれ、シベリア横断鉄道が北・北東アジア～ヨーロッパ間を移動するコンテナにとってTARNCの幹線

であり、一方、中国とカザフスタンを通るルートは、将来イランやトルコとの連結の可能性を含め、北・北東アジア～中央アジア諸国間の輸送により適合することを示している。

#### TARNCを利用する輸送の現況

TARNCを利用した輸送はこの数年劇的に増加している。しかし、この増加の大半はポストーチヌイ港を出るシベリア横断鉄道の輸送の伸びによってもたらされている。2001年に48,800個、2002年に70,000個、2003年に119,000個のコンテナがこのルートで運ばれた<sup>11</sup>。ヨーロッパに出入りする輸送を見ると、西航が31,000TEU、東航が21,000TEU輸送されている<sup>12</sup>。出発地と到着地の内訳をみると、西航の出発地は韓国84%、中国14%、日本1.5%で、ほぼ全ての貨物がフィンランドへ向かっている。Containerisation Internationalの最近の推定では、フィンランド向け貨物の3分の1は実際にはロシア向けである<sup>13</sup>。その理由は、ロシアにはまだに保税倉庫がないため、到着時に輸入関税を払わなければならない、ほとんどの電化製品が高くなる。この問題を回避するため、韓国を中心とした多くのアジアの生産者はロシアの国境を越えたフィンランドに配送センターを作り、そこから必要に応じて貨物を出荷している。一方、東航では、ほとんど全ての貨物はフィンランドから出荷されている。73%が朝鮮半島、18%が中国、9%が日本向けである。この取引の興味深いところは、朝鮮向けの貨物の35%が北朝鮮に行っていることである<sup>14</sup>。残念ながら、運ばれる貨物の種類については、それ以上の情報がない。

他のルートでも、鉄道によるコンテナ輸送が始まっている。例えば、プレスト～ウランバートル間、北京～モスクワ間のコンテナブロックトレインなどがある。最近の最も成功している試みの1つは、ウランバートル～天津港間を週2便定期運行するコンテナブロックトレインで、1便で片道約100TEUを運ぶ。

その他に鉄道が荷主の要求に大きく関心を払っている証しとして、情報技術に対する投資がある。回廊内の全鉄道に、光通信ケーブルを設置済みもしくは現在導入中で、ポタン1つでいつでも入手できる情報に対する荷主の要求を理解していることを表している。これはTARNCの鉄道が世界的な供給チェーンの1つとなる準備の模範を示している。

<sup>11</sup> Railway Gazette International 2004年3月。

<sup>12</sup> 出所：Organization for Railway Cooperation (OSJD)

<sup>13</sup> 出所：Containerisation International 2004年1月。

<sup>14</sup> 出所：Organization for Railway Cooperation (OSJD)

### ヨーロッパ側におけるTARNCの管轄区域

これまでは常にヨーロッパを回廊の1つの端として挙げてきた。しかし、鉄道移動の終点を決めるには、地理的に絞り込まなければならない。

Containerisation Internationalのインタビューに対して、APLの取締役は、アジアと西ヨーロッパを大規模な商業的輸送でつなぐという夢を満すまでには、まだ時間がかかると言い、西ヨーロッパの鉄道サービスの価格の高さをその主要な要因としている<sup>15</sup>。加えて、多くの荷主がコストの問題を超えて、全体的な西ヨーロッパネットワークの貨物サービスの質、特に時間厳守と信頼性の低下を訴えている。このことから、大陸横断の貨物輸送に対する全般的な需要が継続してあるにも関わらず、2003年前半の取扱量は3.4%減少した<sup>16</sup>。つまり、貨物輸送における鉄道の貨物輸送シェア増加を目指した過去の行動計画は期待された結果を生まず、荷主の間に前向きな鉄道復活ムードは広がらなかったということである。従って、TARNCを通して西ヨーロッパを終着とするコンテナは、プレストまでTARNCで移動し、そこから最終到着地まで道路を使うということになる。これは、ヨーロッパの混雑した道路網から貨物を鉄道に移動させようという過去の政策宣言に照らし合わせると、ある意味皮肉である。ともかくプレストでコンテナを広軌(1,520mm)から標準軌(1,435mm)に積み替えなければならないことから、このようなことが起きる可能性は高い。そこで、コンテナをトラックに積載することで、大きな信頼と柔軟性を提供する。これはベルギー、フランス、オランダを最終到着地とするコンテナに当てはまりそうである。ドイツを最終到着地とする貨物にとっては、プレストから先の接続方式を確実に決めるのは、もっと難しい。ロシア・ドイツ間の交流はベラルーシ鉄道の貨物輸送を増加させ、ドイツとロシアの鉄道の輸送部門はオストウインドサービスのコンテナ輸送を発展させようとしている。プレストからドイツまでの短距離では、これまで述べた積替えの制限に照らせば道路に軍配が上がるが、積極的にマーケティングをすれば、輸送を鉄道に導くことができる。

西ヨーロッパ、中央ヨーロッパに向かうコンテナについては、引き続き鉄道が利用される可能性が高い。まず、最近の輸送傾向は、ソ連邦崩壊を契機とする落ち込みに基づく悲観的な見方に反し、関係諸国の鉄道輸送は2003年に4%上昇した。さらに、西ヨーロッパよりも安いレートを提供することで、この先のEU参入によってこれらの国々

へ入ったり経由したりする輸送が容易になり、時間のかかる税関通過手続きをなくすことにつながる。対象となる諸国とは、バルト海沿岸諸国、チェコ共和国、ハンガリー、ポーランド、スロベニアである。各国の鉄道とベラルーシ・ロシアの鉄道網の間にあるゲージの不連続点がなくなれば、将来的なバルト諸国への直通輸送が容易になる。チェコ共和国、ポーランド、スロベニアの輸送には、ドイツへの輸送に関して先に述べたのと同じような考察が当てはまる。ハンガリーへの輸送は、ウクライナの鉄道経由でロシア(両国間にはゲージの違いはない)から国境まで行き、チョップ・ザホニーのゲージの不連続点に至る。

スカンジナビア諸国を最終到着地とするコンテナ輸送は、アジア～フィンランドの港間に直通の海上輸送サービスがなく、ドイツの港を経由したフィーダー輸送が必要なため、海上輸送に約28日間かかるが、シベリア横断鉄道の利用では韓国の釜山港から18日間で行けることから、TARNCが競争力を有する。同じ理由で、その他のスカンジナビア諸国、つまりノルウェーとスウェーデンへの貨物は、フィンランド、ロシア、またはバルト諸国の港湾経由で同様のルートをとると思われ、そこから海上でオスロかストックホルムへのフィーダー輸送は、フィンランドの北部を通る鉄道または道路の回り道よりも効率がよい。

### 結論

アジアとヨーロッパ諸国を結ぶ貿易は今後も発展を続け、これに伴い増え続けるコンテナ取扱量は鉄道にとって魅力的な市場である。これに関して、TARNCに関してESCAPが行う活動は、輸送時間の節約と信頼できるスケジューリングが輸送方法選択の重要な要素である荷主に対して、効率の良いサービスを開発することを目指した調整的な取り組みのフォーラムを開くなど、この事業に参画する鉄道関係者の間で好評である。

なぜ、過去に国際回廊が本質的な利点をフル活用することができなかったかといえば、荷主から統一の取れた輸送方式ではなく、まとまりのない様々なシステムの並列と思われていたことが理由かもしれない。TARNCに伴うサービスの整備は、統合された効率的、そして何より品質第一の輸送業者というイメージを助長することで、このような誤解を払拭するまたとない機会を与える。

ビジネスのトップを目指すためにISOの認定を受けるといった業界に高まるプレッシャーは、産業において品質の

<sup>15</sup> 出所：Containerisation International 2004年1月

<sup>16</sup> Francois Batisse, Le Rail 2003年10月

認識を新たにし、品質管理の再定義を導いた。その結果、業績改善の過程を歩んだ荷主（彼らにとってはベンチマーキングが存続の問題である）は、貨物を託す運送業者にも同じことを期待する。この点でこのプロジェクトの1つの重要な利点は、鉄道と民間部門の関係を近づけることである。このプロジェクトを実施するにあたっての共同会議を通して、鉄道は、アジア内及びアジア～ヨーロッパ間の効率の良い国際コンテナブロックトレインサービスに対する要求の高まりを強く認識し、サービスの開発、売り込み、運営における荷主の論理を共有する。同時に、貨物運送業者は速いランドブリッジサービスを提供するという鉄道の活動を徐々に認識して、業者は常にコスト削減に対する革新的意向があることから、北部アジア横断鉄道回廊を形成する鉄道による注意深い計画、理にかなったマーケティング、サービスの専門的なモニタリングが、アジア～ヨーロッパ間のコンテナ市場における隙間を切り開く機会を与えるかもしれない。

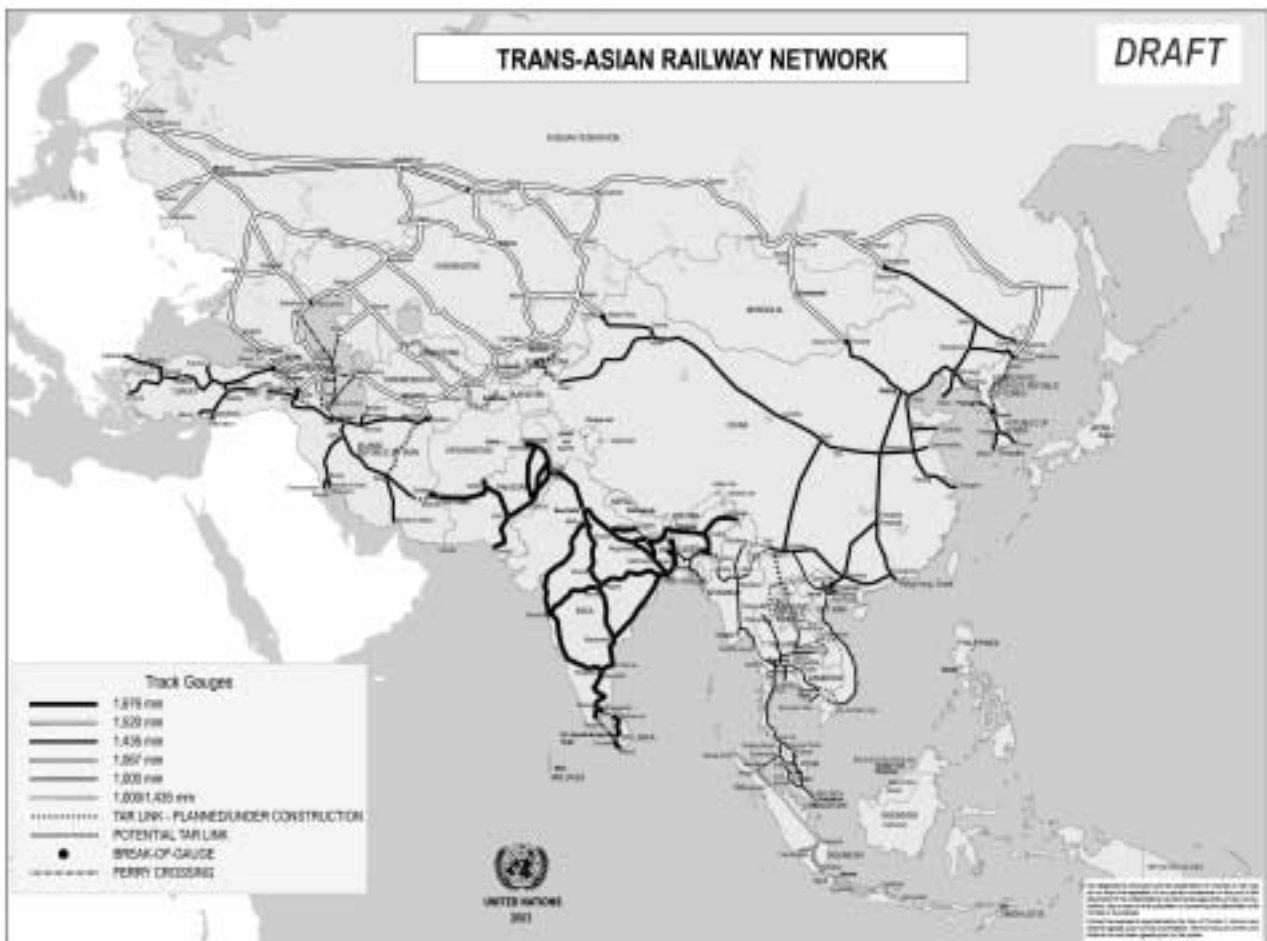
近年、関連鉄道は潜在的な顧客に対するより良い理解が進んでいる。将来的な挑戦に向けた挑戦は、TARNC概念の「ブランド確立」にある。サービスの定義、料金設定、マーケティングなど、また、民間部門への列車単位の大量貨物輸送能力・可能性など、各鉄道運営会社に代って回廊全体をベースに運営する組織は、関係する鉄道の今後の運営者たちの興味深い仕事の分野である。

**枠6．役立つUNESCAPのウェブサイト**

関連するUNESCAP活動のさらに深い知識は、次のウェブサイト上で知ることができる。  
 - <http://unescap.org/ttd/index.asp>  
 - [www.unescap.org/tctd/tar/index.htm](http://www.unescap.org/tctd/tar/index.htm)

( ERINAにて翻訳 )

図 1



<http://www.unescap.org/ttdw/common/images/latesttarmap-2003.gif>

# 好調なロシア経済が牽引するシベリア横断鉄道の国際利用

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

シベリア横断鉄道（TSR）の利用が空前の活況を呈している。韓国・中国貨物は好調な対口輸出を反映して急速に伸び、長期にわたって下落を続けてきた日本貨物も持ち直した。好調なロシア経済に支えられた旺盛な消費需要、中国を中心に高騰する海上運賃などシベリア鉄道に有利な条件が揃った結果である。以下、2003年のTSR利用状況を紹介する。

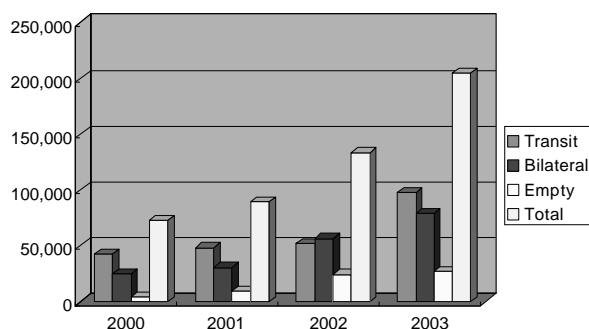
## 2003年のTSR利用状況

TSR利用の国際コンテナ輸送量は2000年以降、順調に伸びている（Fig. 1）。ポストーチヌイ港の荷役会社VICIS（Vostochny International Container Service）の資料によると、2002年は対前年比49%増<sup>1</sup>、2003年は対前年比53%増と上昇著しい。2003年の取扱いコンテナ量は実入りが177,167TEU、空コンテナを含めると204,650TEUに達した。これは1980年代の最盛期を上回る。

貨物量の増加を受け、韓国港湾～ポストーチヌイ間海上輸送には5社、中国港湾～ポストーチヌイ間には3社が参入し、週数便の高頻度で運航されている。一方、日本港湾～ポストーチヌイ間は1社が月2便の頻度で運航している。

内訳を見ると、トランジット、バイラテラルともに伸びており、2003年のトランジット対バイラテラル比率は55：45であった。

Fig. 1 Growing Container Volumess (TEU)



出典：VICIS

方向別では西航、東航ともに増加したが、西航対東航比は69：31と西航、即ち韓国や中国の輸出貨物が輸入を大きく上回る状態が続いている（Fig. 2）。西航対東航比はト

ランジットでは58：42と比較的バランスが取れているのに対し、バイラテラルでは84：16と偏りが激しい（Fig. 3 & 4）。この理由は、フィンランドへのトランジット輸送では帰り荷が存在するが、バイラテラル貨物として扱われるロシアや中央アジアへの輸出では、帰り荷の開発が進んでいないということである。

東航貨物の不足から空コンテナの輸送量は年々増加し、2003年には約27,000TEUが鉄道でポストーチヌイ港へ戻された（Fig. 5）。これは全輸送量の13.2%に当たる。空コンテナ輸送の増加は港湾や鉄道にとって負担となっていることは言うまでもない。自社コンテナを大量に抱える韓国のフォワーダーは輸入貨物の発掘に努力しているが限界があり、空コンテナの輸送は頭の痛い問題となっている。

貨物の中身を見ると、西航貨物の多くはトランジットもバイラテラルも最終消費地はロシアで、高成長に支えられた旺盛な輸入需要が背景にある。

西航トランジットは韓国企業のロシア向け家電製品が中心である。これらの輸出品は通常、韓国国内や中国の進出先工場からポストーチヌイ港へ海上輸送され、シベリア鉄道でフィンランドまで輸送され、フィンランドの保税倉庫に一旦収められた後、ロシア国内へトラック輸送される。韓国のフォワーダーの話では、フィンランド経由の方が主に通関面で有利という。尚、東アジアからフィンランド以外の欧州諸国への輸送ルートとしてTSRが利用される例は極めて少ない。

西航バイラテラル貨物にはロシア向けと中央アジア向けがある。ロシア向け貨物の中心は中国製消費財である。中国各地で生産された衣類、靴、鞆、装身具などが上海、寧波、天津、大連、煙台などの港湾から直接又は釜山経由でポストーチヌイ港へ輸送されている。これらの中国製消費財は主にロシアのフォワーダーが扱っている。他に韓国からレジン（プラスチック原料）がロシアへ輸出されている。

中央アジア向けは韓国からの輸出品が中心である。韓国企業はウズベキスタンやカザフスタンに自動車や家電製品の組立工場を持っており、原材料や部品の輸出が多い。

東航貨物はフィンランドから韓国・日本向け木材、紙パルプ類、韓国向けウズベキスタン産綿花などである。

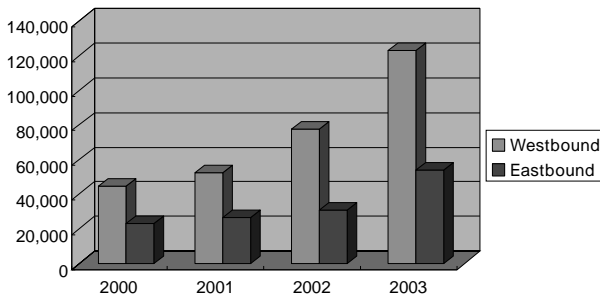
<sup>1</sup> 辻久子「拡大するシベリア横断鉄道の国際利用 - 日本は蚊帳の外 -」、ERINA REPORT vol.52、2003年6月



TSRで輸送される貨物の発着国別統計は得られない。以前は日本貨物と韓国貨物だけだったため、混載されることも無く、船単位で日本発着と韓国発着貨物量の統計を取ることが可能であった。しかし近年は中国貨物が釜山トランジットで韓国貨物と混載されてポストーチヌイ港へ運ばれるようになったため、韓国貨物と中国貨物の区別が不可能になった。そこで、現場の関係者の話を基に推定すると、韓国貨物が約60%、中国貨物が約40%、日本貨物が5%程

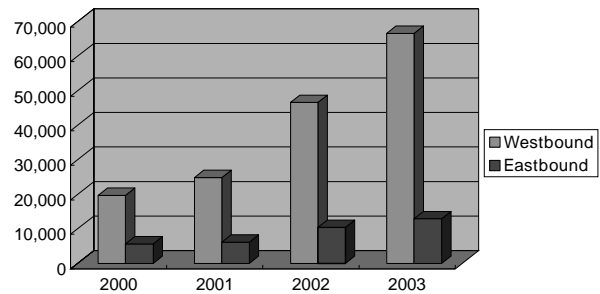
度となる。なお、韓国企業の中国進出が活発なため、近い将来、韓国貨物と中国貨物の割合が逆転すると予想される。

Fig. 2 West-versus East-bound Cargo: Total (TEU)



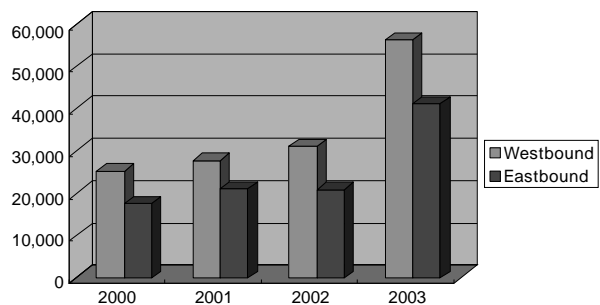
出典：VICS

Fig. 3 West-versus East-bound Cargo: Bilateral (TEU)



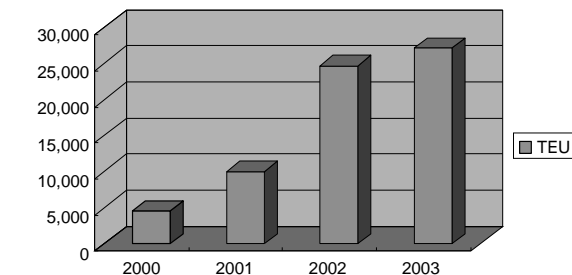
出典：VICS

Fig. 4 West-versus East-bound Cargo: Transit (TEU)



出典：VICS

Fig. 5 Increase in Empty Containers (TEU)



出典：VICS

### 日本発着貨物も増加

急速に拡大するTSRルート利用の影響は日本にも及んできた。日本発着貨物のTSRルート利用は長期低落傾向にあったが、2003年はトランジット、バイラテラルともに僅かながら増加した。日口間海上輸送を担当している(株)商船三井の資料によると、2003年の貨物量は、トランジットが2,638TEU(前年比+3.5%)、バイラテラルが6,231TEU(前年比+5.4%)、計8,869TEU(+4.9%)となった(Fig. 6)。

トランジットに限定した日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会(TSIOAJ)のデータも同様の傾向を示している。メンバー企業のみデータであるが、西航、東航の合計で12.9%の増加となった(Fig. 7)。

日本発着貨物の特色は、バイラテラルがトランジットを大きく上回る(70:30)ことである。主なバイラテラル貨物は西航がロシア向けオートパーツ、東航がロシアからの金属類である。トランジットでは東航でフィンランド産木材(ログハウス用)がある。しかし韓国と異なり、フィンランド向け西航トランジット貨物は殆どない。日本の輸出企業もフィンランドの保税倉庫を利用しているところが多いが、海上(All Water)でフィンランドへ輸送するのが通例である。この背景には日欧間コンテナ輸送料金が、韓国・中国発欧州向けの場合よりもかなり安くTSRルートは割高になるという実情がある。また、日口間配船サービスが月3便と少なく、利便性でも劣っている。これに対し、韓国の場合は週3便以上の配船サービスがあり、しかも数社が競争しているため料金も安いと言われる。

### 好況の牽引要因

シベリア鉄道ルートが盛況なのはなぜか。幾つかの要因が考えられる。

#### 好調なロシア経済

ロシアの2003年のGDP成長率は7.3%。エネルギー価格の高騰を背景に、ロシア経済は活気を取り戻し、消費需要も旺盛である。最近中国、インド、ブラジルとともにBRICsと呼ばれ、有望なエマージングマーケットとして注目されている。また、エネルギー産業が強みのロシアと消費財生産を得意とする韓国・中国とは産業構成において補完関係にあり、相互貿易が拡大する環境が整っている。因みに2003年の中国からロシアへの輸出は60億ドルで、前年

Fig. 6 TSR Cargo Volume to/from Japan

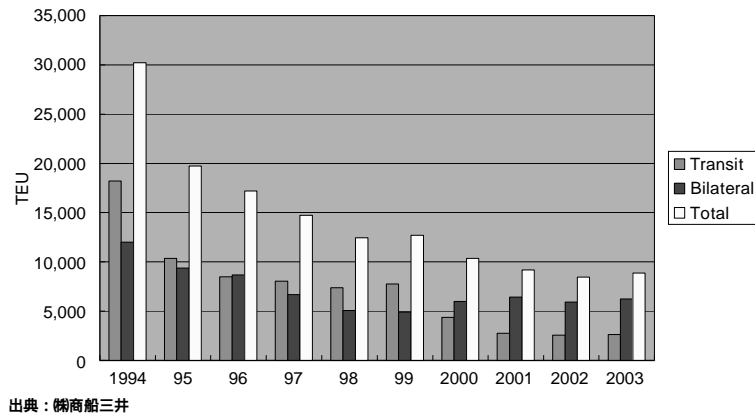
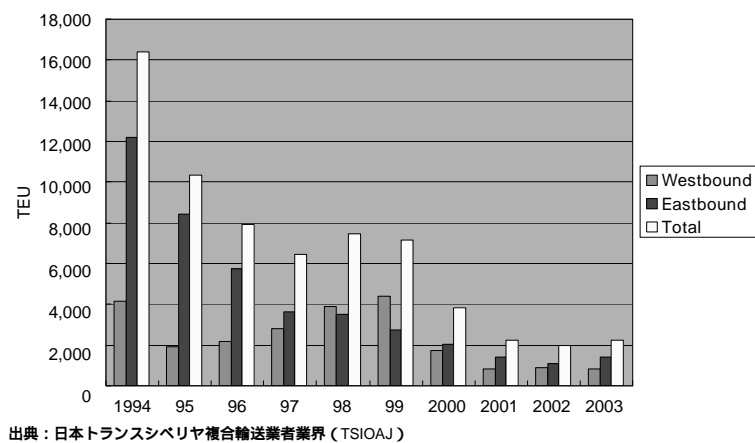


Fig. 7 TSR Transit Cargo to/from Japan



比71.4%の増加であった。モスクワの市場で売られている衣料品、靴、日用品の多くは中国製であり、極東の市場に溢れる野菜や果物も中国産が目につく。ロシアで売られているTV、白物などの家電製品の多くは韓国製か中国製である。日本製は割高な印象がある。

#### 海上運賃 (All Water) の高騰

2004年前半の東アジア経済を語る上でキーワードとなっているのは「中国特需」である。中国は2001年のWTO加盟で海外直接投資流入に弾みがつき、さらにここに来てメガ国家プロジェクトへの国内投資が急増している。2008年の北京五輪、2010年の上海万博、西部大開発、三峡ダム建設、東北振興などの巨大プロジェクトをあわせると投資額は30兆円近くに上るとも言われている<sup>2</sup>。これらの事業に必要な資材需要は日本を含む世界経済に恩恵をもたらしているが、同時に急速な需要増は原料価格の上昇や国際海運料金の高騰を招いている。実際、船が足りない、コンテナ船のスペースが確保できないといった声が聞かれる。

従来、東アジア～欧州間の輸送をモード別に比較した場合、TSRルートは海上ルート (All Water) に比べて速いが割高といわれてきた。しかし海上ルートの料金が上りスペースの確保も難しいとなればTSRルートの割高感も弱まり、貨物がシフトするのにも納得できる。

#### TSRルートのスピードアップ

2002年12月、ロシア沿海地方に僅かに残っていた非電化区間 (スビヤギノ～グベロボ間175km) の電化が完了し走行がスムーズに行われるようになった。ポストーチヌイからフィンランド国境のプスコフスカヤへは12日で到着する。また、中央アジア向けではポストーチヌイ～アルマトイ間にブロックトレインが走り10日間で到着する。スピードを武器に競合ルートに差をつける戦法だ。

#### 今後の展望

好調なTSR利用だが今後も盛況は続くのか。将来の動向は幾つかの要因が左右することになる。

<sup>2</sup> 『エコノミスト』2004年2月17日号

### ロシア経済の牽引力は持続するか

ロシア経済の動向は主な輸出項目であるエネルギーの市場価格に影響される。短期的にはエネルギー価格下落要因はないといわれており、ロシア経済は成長を続け、今後もエマージングマーケットとして注目されよう。特に、中国からの輸入はさらに拡大しそうである。

### 競合ルート（All Water、TCR、モンゴルルートなど）

#### の動向

TSRルートは常に競合ルートとの競争にさらされており、その動向が注目される。

現在海上ルート（All Water）は好況に沸いているが、この状態はいつまでも続かないと見る人が海運業界には多い。海運業界の歴史は、好況時に船舶供給を増やし、数年後にはキャパシティが余剰となるというサイクルであったと言われる。実際、現在の好況を受け、日本の大手海運3社は、今後4 - 5年の間に1兆円以上の投資を計画している<sup>3</sup>。これらの船舶が建造された頃には供給過剰となり、海運料金は下落しているかもしれない。そうするとTSRは割高になる可能性がある。

中央アジア向け競合ルートである中国横断鉄道（TCR）も設備改善とスピードアップを目指している。連雲港～阿拉山口間（4,100km）のうち複線区間は76.6%、電化区間は28.8%に過ぎない。中国鉄道はこの割合を高める計画を立てている<sup>4</sup>。既に中央アジア向け日本貨物は主にTCRを利用しており、韓国貨物についてもTCR利用が増加傾向にある。TSR、TCRのどちらが利用されるかは今後の競争次第である。

天津～ウランバートル～ウランウデを経てTSRに繋がるモンゴルルートも代替ルートとなりうる。現在、天津～釜山～ポストーチヌイ～TSRでフィンランドやモスクワ方面へ輸送される貨物の場合、モンゴルルートが利用できれば距離的に短く、短時間で輸送される可能性がある。

### TSRの輸送能力と料金設定

貨物量が増加するとその能力が問題となる。TSRの能力については年間20 - 30万TEUという説があるが、明確な裏付けはない。しかし過去の経験では、急に貨物が増えると遅れると言われている。それが鉄道の輸送能力によるものなのか、或いは船から鉄道への積み込み能力によるものなのかは不明である。ロシア側は今後の貨物増に備えて対

策を打っておく必要がある。

鉄道料金についても2002年から2003年にかけて値上げの動きがあった。2003年秋にロシア鉄道が国家から分離されると同時に、貨物の安全のための護衛料という名目で値上げされた。今後、ロシア鉄道の分割民営化が進むにつれて、値上げが行われるのではないかと懸念がある。

### フィンランドトランジットは継続するか

東アジア発ロシア向け輸出をフィンランド経由で行う方法は、リスクを回避する目的で10年以上続いている。フィンランドまで輸送するのに日本企業は海上ルートを使っているが、韓国企業はTSRと海上ルートを併用している。フィンランド経由の利点は、極東港湾から直接入れるよりも、関税面で有利であるとされる。関係者の話を総合すると、フィンランドからロシアへロシアのトレーラーで国境を越える場合、インボイスをごまかして関税を割り引くなどの行為が行われているという。その他にも、フィンランドに使い勝手の良い保税倉庫があることや、バイラテラルよりもはるかに安く設定されたトランジット鉄道料金の効果もある。これにより、隣国フィンランドは経済的恩恵を受けている。しかし不自然な迂回ルートがいつまでも続く保証はない。恩恵を受けているフィンランドの関係者も将来性を心配し始めている。ロシアがWTOに加盟すれば不正通関は廃止されるとの見方もある。

### 日本貨物が本格的に戻ってくる可能性はあるか

2003年に持ち直した日本貨物であるが、今後も引き続き増加が期待されるだろうか。関係者の見解では、今後も海上運賃の高騰や船腹不足が続く場合、バイラテラル貨物を中心に日本貨物は増加するかも知れない。しかし、日欧間海上運賃は中国や韓国に比べると依然安く、トランジットにおけるTSRルートの割高感は根強い。また日本製家電メーカーなどが生産地を海外に移したために日本国内の生産地からロシアへ向かう貨物は限られており、1980年代の再現はないだろうとみられている。

### 韓国製造業の海外移転の影響

ここに来て韓国の家電メーカーの中国進出がブームである。2004年第1四半期の対中直接投資は韓国が日本を上回った。例えば、サムスは天津、青島、煙台、LGは瀋陽、天津、上海、南京、煙台、大宇は煙台、天津に工場を建設

<sup>3</sup> 日本経済新聞2003年12月24日

<sup>4</sup> LI Qunren “Technical and Operational Condition of Trans-China Railway”, 2003年11月17日、ソウルで開催されたシンポジウム“Eurasian Landbridge Railway; Approaches to efficient utilization”における発表による。

した。韓国メーカーはこれらの中国工場からの輸出を韓国フォワーダーに任せており、ロシア向けの場合は韓国の工場からの場合と同様にTSRルートを利用している。従って、中国に工場移転する限り、TSRビジネス全体に大きな影響

はないとおもわれる。しかし、今後、韓国企業が東南アジアや欧州でロシア向け製品を生産することになれば、事態は変わってこよう。かつて日本が来た道を韓国も歩むことになる。

## The Booming Russian Economy Leads the Way in International Use of the Trans-Siberian Railway

Hisako Tsuji

Senior Economist, Research Division, ERINA

Use of the Trans-Siberian Railway (TSR) is thriving to an unprecedented degree. Reflecting bumper exports to Russia, there has been rapid growth in cargo from the ROK and China, and there has even been a recovery in the volume of cargo from Japan, which underwent a prolonged decline. This is the result of conditions favorable to the TSR being put in place, such as strong consumer demand supported by the booming Russian economy and soaring marine freight charges, particularly from China. The following is an overview of the state of TSR use in 2003.

### The State of TSR Use in 2003

Since 2000, the volume of international container cargo using the TSR has been growing steadily (Fig. 1). According to data published by Vostochny International Container Service (VICS), which is the cargo-handling company at Vostochny Port, there have been significant increases, with a rise of 49% on the previous year in 2002<sup>1</sup> and a further rise of 53% on that level in 2003. 177,167 TEU of containers was handled in 2003; this rises to 204,650 TEU if empty containers are included, eclipsing the volumes handled during the port's heyday in the 1980s.

Due to the increase in cargo volumes, five companies entered the marine freight market between Vostochny and ports in the ROK, while another three began competing on routes between Vostochny and ports in China, with services operating several times a week. In contrast, there is only one company involved in freight transport between

Vostochny and ports in Japan, operating services twice a month.

Looking at a breakdown of the figures, we can see that transit and bilateral cargo are both growing, with the balance between transit and bilateral standing at 55:45 in 2003.

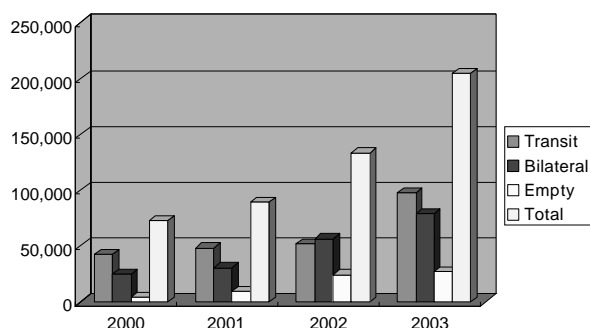
In terms of the direction taken by this cargo, both westbound and eastbound cargo volumes are increasing, with the balance between westbound and eastbound cargo standing at 69:31; in other words, westbound cargo, i.e. export cargo from the ROK and China, continues to outstrip import cargo by far (Fig. 2). Although there is a relatively even balance between westbound and eastbound transit cargo, at 58:42, there is a marked directional bias in the case of bilateral cargo, at 84:16 (Figs. 3 & 4). This can be attributed to the fact that although there is return cargo in the case of transit cargo to Finland, little progress has been made in developing return cargo in the form of exports to Russia and Central Asia that are handled as bilateral cargo.

As a result of the lack of eastbound cargo, the volume of empty containers transported is increasing annually and around 27,000 TEU was returned to Vostochny Port by rail in 2003 (Fig. 5). This equates to 13.2% of all cargo transported. It goes without saying that the rise in the transport of empty containers is a burden on ports and railways. Forwarders from the ROK, who have a large volume of their own containers, are trying to generate import cargo, but there are limits to what they can achieve and the transport of empty containers is a thorny issue.

Looking at the cargo in greater detail, the majority of westbound cargo is ultimately destined for Russia in the cases of both transit and bilateral cargo; one factor in this is the strong demand for imports that has been supported by high economic growth.

Westbound transit cargo mainly consists of household electrical appliances manufactured by ROK companies and destined for Russia. These exports are usually transported by sea to Vostochny Port from the ROK or the companies' manufacturing bases in China, before being transported to Finland via the TSR; after being stored for a time in bonded warehouses in Finland, they are transported to Russia by

Figure 1. Growing Container Volumess (TEU)



Source: VICS

<sup>1</sup> Hisako Tsuji, *Growing International Use of the Trans-Siberian Railway: Japan is Being Left Out of the Loop*, ERINA Report Vol. 52, June 2003.

truck. According to forwarders in the ROK, the Finland route has greater advantages for them in terms of the customs situation. There are very few examples of the TSR being used for transport from East Asia to European countries other than Finland.

Westbound bilateral cargo consists of cargo destined for Russia and that destined for Central Asia. The majority of the former is accounted for by Chinese-made consumer goods. Products such as clothing, shoes, bags and accessories manufactured in a variety of places in China are transported to Vostochny Port from such ports as Shanghai, Ningbo, Tianjin, Dalian and Yantai, either directly or via Busan. These Chinese-made consumer goods are mainly handled by Russian forwarders. In addition, resin (used in the manufacture of plastic) is exported to Russia from the ROK.

The majority of cargo destined for Central Asia is accounted for by exports from the ROK. Companies in the ROK have plants for the assembly of cars and household electrical appliances in Uzbekistan and Kazakhstan, so there are many exports of raw materials and components.

Eastbound cargo includes logs and paper pulp from Finland destined for the ROK and Japan, and cotton produced in Uzbekistan bound for the ROK.

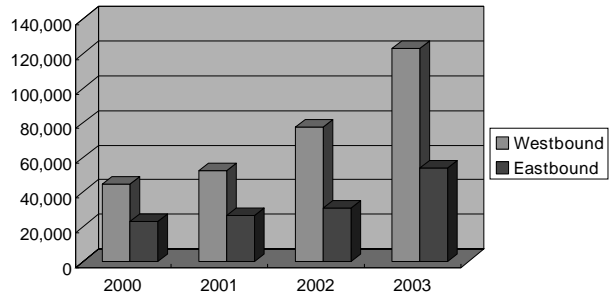
It is not possible to obtain statistics that specify the countries of origin and destination of cargo transported along the TSR. Formerly, as only cargo originating in or destined for the ROK or Japan used the TSR and there was no consolidation of cargo, it was possible to obtain statistics for the volume of cargo originating in or destined for the ROK or Japan based on the cargo carried on each ship. However, in recent years, as Chinese cargo sent to Vostochny Port has been dispatched in transit via Busan where it is consolidated with cargo from the ROK, it has become impossible to distinguish between cargo from the ROK and cargo from China. Given this situation, if we make estimates based on the information provided by those on the ground, we can see that about 60% of cargo is from the ROK, about 40% from China and about 5% from Japan. In addition, as many ROK companies have established bases in China, it is anticipated that there will be a reversal in the shares of ROK and Chinese cargo in the near future.

**An Increase in Cargo to/from Japan**

The effects of the rapid expansion in use of the TSR route have even extended to Japan. Use of the TSR route by cargo originating in or destined for Japan has experienced a long period of decline, but there was an increase, albeit slight, in the volumes of both transit and bilateral cargo in 2003. According to data published by Mitsui O.S.K. Lines (Fig. 6), which handles marine transport between Russia and Japan, the volume of cargo in 2003 totaled 8,869 TEU (an increase of 4.9% on the previous year), with transit accounting for 2,638 TEU (up 3.5% on the previous year) and bilateral accounting for 6,231 TEU (up 5.4% on the previous year).

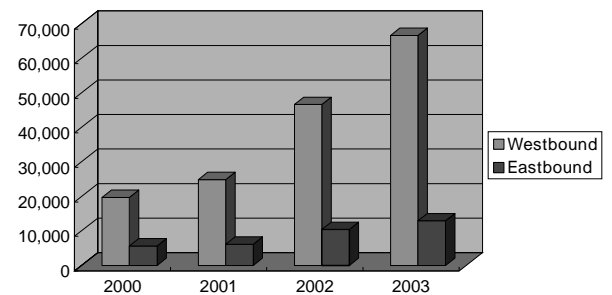
A similar trend is seen in data published by the Trans-Siberian Intermodal Operators Association of Japan (TSIOAJ), which is limited to figures for transit cargo. The data only cover member companies of the association, but these show a 12.9% rise in the combined figure for west-

Figure 2. West-versus East-bound Cargo: Total (TEU)



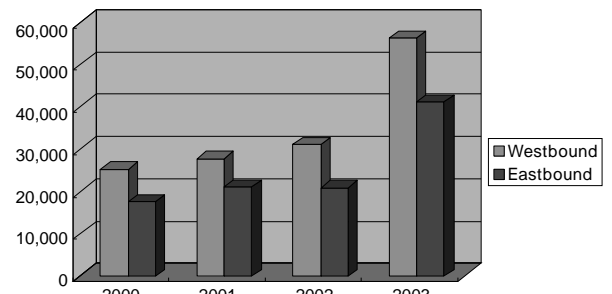
Source: VICS

Figure 3. West-versus East-bound Cargo: Bilateral (TEU)



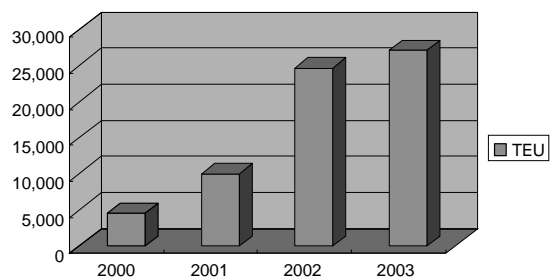
Source: VICS

Figure 4. West-versus East-bound Cargo: Transit (TEU)



Source: VICS

Figure 5. Increase in Empty Containers (TEU)



Source: VICS

and eastbound cargo (Fig. 7).

The predominant characteristic of cargo originating in or destined for Japan is that the volume of bilateral cargo far outstrips that of transit cargo (70:30). The main westbound bilateral cargo is car components destined for Russia, while the main eastbound cargo is metal from Russia. The main eastbound transit cargo is logs (for building log houses) from Finland. However, in contrast to the situation in the ROK, there is hardly any westbound transit cargo bound for Finland. Many Japanese export

Figure 6. TSR Cargo Volume to/from Japan

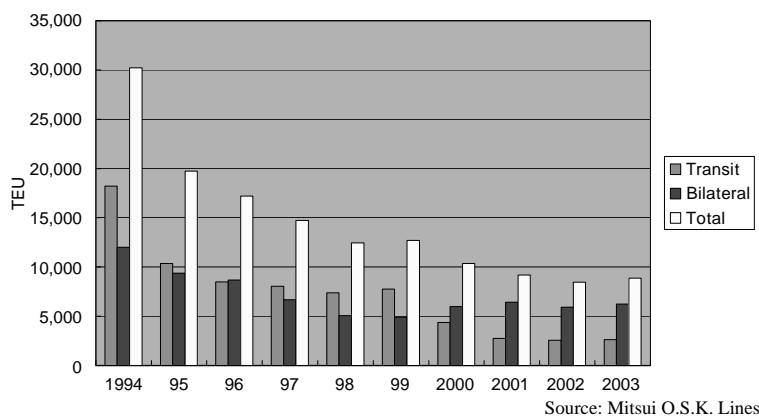
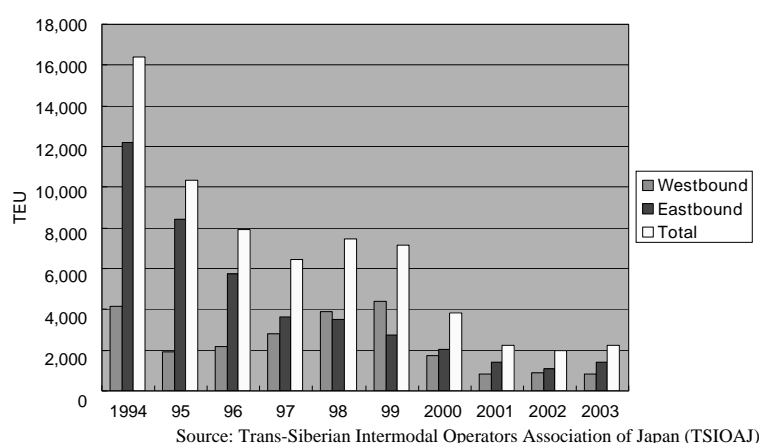


Figure 7. TSR Transit Cargo to/from Japan



companies also use Finnish bonded warehouses, but the All Water route is generally used for transport to Finland. The reason for this situation is that the rates for container transport between Japan and Europe are considerably cheaper than in the case of containers transported between Europe and the ROK and China, with transport via the TSR route comparatively more expensive. Moreover, the route lacks efficiency, as there are only two services each month between Japan and Russia. In contrast, there are more than three sailings each week between the ROK and Russia; fares are said to be cheap due to the fact that several companies compete on this route.

### Factors Contributing to the Boom

Why is the TSR route flourishing? There are several conceivable factors:

#### i) The booming Russian economy

Russia's GDP grew by 7.3% in 2003. The Russian economy has been rejuvenated by the sharp increase in energy prices and consumer demand is also booming. Recently, Russia—known along with China, India and Brazil as one of the BRICs economies—has been the focus of attention as an up-and-coming emerging market. In addition, there is a complementary relationship between the industrial structure of Russia, whose strong suit is energy,

and those of the ROK and China, which excel in the production of consumer goods; the environment needed for expanding mutual trade is therefore already in place. Incidentally, exports from China to Russia in 2003 totaled \$6 billion, an increase of 71.4% on the previous year. Most of the clothing, shoes and miscellaneous goods sold in Moscow markets are made in China, while the markets of Far Eastern Russia are flooded with fruit and vegetables produced in China. Many of the household electrical appliances sold in Russia, such as televisions and white goods, are made in China or the ROK. Japanese-made goods seem comparatively expensive.

#### ii) The steep rise in All Water fares

The keywords in talking about the East Asian economy in the first half of 2004 are “special procurement demand in China”. With China's accession to the WTO in 2001, inflows of foreign direct investment gathered momentum and domestic investment in state mega-projects is now increasing sharply. It is said that investment in such vast projects as the 2008 Beijing Olympics, the 2010 Shanghai Expo, the development of the western region of the country, the construction of the Three Gorges Dam and the development of China's northeastern region totals almost 30 trillion yen.<sup>2</sup> Demand for the resources required for these projects is benefiting economies around the world,

<sup>2</sup> *Economist* (Japanese weekly magazine published by Mainichi Newspapers), 17<sup>th</sup> February 2004 edition.

including Japan, but at the same time, the rapid increase in demand is triggering increases in the prices of raw materials and a steep rise in international marine transport fares. In fact, there are those who say that there are not enough ships and that it is not possible to obtain space on container ships.

Until now, when comparing the various modes of transport between East Asia and Europe, it has been said that although the TSR route is faster than the All Water route, it is comparatively more expensive. However, if charges on the All Water route increase and it becomes difficult to secure space, the perception that the TSR route is comparatively more expensive will lessen and it would be understandable if cargo were to shift onto that.

### iii) Increased speed on the TSR route

The electrification of the small section of railway in Primorsky Territory (175km between Sviyagino–Guberovo) that had yet to be electrified was completed in December 2002, making transport along the TSR smoother. Cargo takes 12 days to travel from Vostochny to Buslovskaya on the Finnish border. In addition, block trains run between Vostochny and Almaty in Central Asia, taking 10 days to complete the journey. A strategy of using speed as a weapon to take the lead over rival routes has been adopted.

## Prospects for the Future

Will the TSR continue to flourish in the future? Developments will be determined by a number of factors.

### i) Will the Russian economy continue to be a driving force?

Developments in the Russian economy will be affected by the market price of energy, which is the country's main export. It is said that there are no factors that will cause a fall in energy prices in the short term, so Russia's economy is likely to continue to grow and remain the focus of attention as an emerging market. In particular, imports from China are likely to expand.

### ii) Developments in competing routes (All Water, TCR, Mongolia route, etc.)

The TSR route is already being exposed to competition with rival routes and developments in this area are attracting attention.

At present, the All Water route is booming, but many in the marine transport industry feel that this situation will not continue indefinitely. The history of the marine transport industry has been a cycle in which the number of vessels has been increased when the industry has been experiencing a boom, only to find that there is excess capacity a few years later. In fact, given the current boom, Japan's three major marine transport companies are planning to invest more than one trillion yen over the next 4–5 years.<sup>3</sup> It is possible that there will be excess supply by the time these ships have been built, and that marine freight charges will have dropped. If this happens, there is a

possibility that the TSR will seem more expensive in comparison.

The Trans-China Railway (TCR), which is a competing route to Central Asia, is also aiming to improve facilities and reduce journey times. Of the 4,100km of track between Lianyungang Port and Alashankou, 76.6% is double-track, but only 28.8% is electrified. China Railways is formulating a plan to increase the length of such sections.<sup>4</sup> Japanese cargo bound for Central Asia already mainly uses the TCR and use of the TCR for cargo from the ROK is also on the rise. Competition in the future will center on the issue of which route to use: the TSR or the TCR.

The Mongolian route, which runs via Tianjin, Ulaanbaatar and Ulan-Ude and links up with the TSR, could become an alternative route as well. If the Mongolian route were used, cargo currently transported to Finland or Moscow via the Tianjin–Busan–Vostochny–TSR route could be transported to its destination faster and via a shorter route.

### iii) Transport capacity and price-setting on the TSR

Capacity becomes a problem when the volume of cargo increases. Some are of the opinion that the TSR has a capacity of 200,000–300,000 TEU annually, but there is no concrete evidence to support this theory. However, past experience suggests that the pace of transport via this route will slow if the volume of cargo rises sharply. It is not clear whether this is due to the transport capacity of the railway or the capacity of facilities for transshipping cargo from ships to trains. It is necessary for the Russian side to take action in preparation for a future rise in cargo volumes.

Moves were also made to increase rail charges in late 2002 and early 2003. In the autumn of 2003, Russian Railways was de-nationalized, while fares were increased in the form of the convoy charge, which was introduced to ensure the safety of the cargo. It is feared that charges may be increased further in the future, as the privatization of Russian Railways progresses.

### iv) Will Finland transit continue?

The transport of cargo from East Asia to Russia via Finland has continued for more than a decade, with the aim of avoiding risk. Japanese companies use the All Water route to transport cargo to Finland, but ROK companies combine use of the TSR and the All Water route. The advantage of transit via Finland is said to be that it is more beneficial in terms of the customs aspects than entering Russia directly via ports in the Russian Far East. Piecing together what has been said by those with links to the industry, it seems that customs officers fiddle the invoices and reduce the amount of customs duty to be paid in the case of Russian trucks crossing the border from Finland to Russia. In addition, Finland has easy-to-use bonded warehouses and there is also the effect of rail transit charges that have been set far lower than the charges for bilateral transport. As a result, the neighboring country of

<sup>3</sup> *Nihon Keizai Shimbun*, 24<sup>th</sup> December 2003.

<sup>4</sup> Li Qunren, *The Technical and Operational Condition of the Trans-China Railway*, a presentation at the *Eurasian Land Bridge Railway: Approaches to Efficient Utilization* symposium held in Seoul on 17<sup>th</sup> November 2003.

Finland is reaping great economic benefits. However, one cannot guarantee that transport via this artificially circuitous route will continue indefinitely. Those with links to the industry in Finland are beginning to worry about the future viability of the route. There are those who believe that corrupt customs practices will be abolished if Russia joins the WTO.

v) Is there any possibility that Japanese cargo will return to the TSR in earnest?

Even though Japanese cargo volumes picked up in 2003, is there any hope that this rise will continue in the future? Some with links to the industry are of the opinion that, if the sharp rise in marine freight fares and the lack of freight space continues, Japanese cargo (mainly bilateral cargo) may well increase. However, marine freight fares between Japan and Europe are still cheaper than fares from China and the ROK, and there is a deep-seated sense that the TSR route is comparatively expensive in the field of transit transport. Furthermore, as many Japanese manufacturers of household electrical appliances have moved their production bases overseas, the volume of cargo being transported to Russia from production bases within Japan is limited and it is thought unlikely that the

boom experienced in the 1980s will be repeated.

vi) The effects of the shift of ROK manufacturing industry overseas

At present, the ROK's manufacturers of household electrical appliances are increasingly expanding into China. Direct investment in China on the part of investors from the ROK outstripped that of investment from Japan in the first quarter of 2004. For example, Samsung has built plants in Tianjin, Qingdao and Yantai, LG has built plants in Shenyang, Tianjin, Shanghai, Nanjing and Yantai, and Daewoo has built plants in Tianjin and Yantai. Manufacturers from the ROK entrust exports from their Chinese plants to forwarders from the ROK, with exports destined for Russia being transported via the TSR route, just as in the case of exports from plants within the ROK. Accordingly, it is thought that there will not be much of an effect on TSR business as a whole, as long as ROK businesses continue to shift their production bases to China. However, if companies from the ROK opted to produce goods destined for Russia in Southeast Asia or Europe, the situation would change and the ROK would tread the path previously taken by Japan.



# Foreign Direct Investment in Mongolia

Dashnyam Nachin<sup>1</sup>

Foreign Investment and Foreign Trade Agency of Mongolia

## 1. Introduction

Since the economy was opened up in the early 1990s, foreign investment in Mongolia has been increasing steadily, assisted by the amendments to and enforcement of the Foreign Investment Law of Mongolia and various measures taken by the Mongolian government to create a favorable legal environment for foreign direct investment (FDI). There has been worldwide interest in a variety of Mongolia's industrial sectors. The agro-processing, trade and service sectors were the first recipients of modest inflows of FDI. It has been noted that the liberalization of the investment regime, while making foreign investment procedures simpler, has also given rise to increasing capital flows.

The purpose of this paper is to review FDI inflows into Mongolia, detailing the sectors benefiting from this investment and the countries whence it originates, based on information gathered in the period to 2003 (cumulative data) by the Foreign Investment and Foreign Trade Agency of Mongolia (FIFTA).

## 2. FDI Inflows into Mongolia up to 2003

Despite the worldwide decrease in FDI, interest in Mongolia on the part of foreign investors, especially those from East Asia and North America, has grown over the last few years, mainly in the mining, textile, trade and service sectors.

The Mongolian government has recently been paying significant attention to FDI. As a result, a more favorable external and internal legal environment was established, in order to provide a free and open regime for business (incentives such as tax exemptions, deductions and policies aimed at encouraging exports have been put in place under the Foreign Investment Law and other related laws); this has had an important impact, leading to an increase in the total amount of FDI as well as in the breadth of the sectors.

From 1990 to the end of 2003, 3,042 foreign investment companies from 73 countries were registered with the government, implementing total direct investment of about US\$1 billion.

### 2. 1. FDI Inflow by Sector

#### *Geological prospecting<sup>2</sup>, mining and oil exploration*

The 2003 FDI data for the oil exploration field in has been amalgamated with the figures for FDI in the geological prospecting and mining sector, and this composite sector now accounts for 46% of total FDI. FDI in oil exploration is also reflected in the list of FDI by source country. 235 foreign incorporated companies from 31 countries are registered in this sector, with investment by each company averaging around US\$2 million. The leading investing countries are Canada (US\$132 million), China (US\$130 million), the USA (US\$115 million) and Bulgaria (US\$26.9 million). It is interesting to note that investment in this sector originating from Canada, Bulgaria and the Bahamas comprises 95–99% of total investment in Mongolia by these countries.

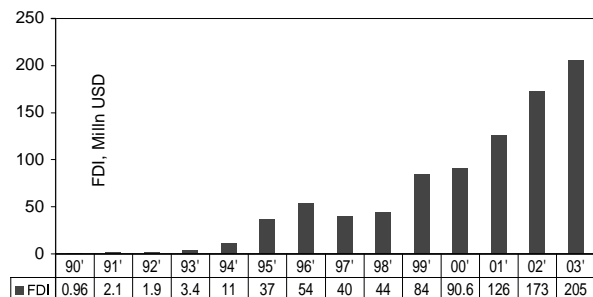
#### *Trade and catering services*

This category includes wholesale business, retail trade, restaurants and cafés. The main investors in this sector are China, the ROK, Singapore, the UK, Japan, Italy and Russia. The average value of investment per company is around US\$180,000, the lowest figure of all the sectors in receipt of FDI. All foreign investment companies establishing a presence in Mongolia are initially designated as having the right to conduct "foreign and domestic trade" in addition to their main activities; after obtaining special permission to conduct specific economic activities, they can be categorized into different sectors. If the latter activity is not specified as being the company's main orientation, then the company remains in its previous category.

#### *Light industry*

This sector mainly comprises companies active in the garment manufacturing and textile industry, which have been established by investors from Japan (US\$28.1 million), China (US\$19 million), Hong Kong (US\$8.1 million), Taiwan (US\$6.8 million), the ROK (US\$6.7 million) and the USA (US\$3.7 million). The average investment per company is around US\$524,000. Sewn underwear, apparel, coats, jackets, knitted or crocheted underwear, and sweaters are the main products of this

Figure 1. FDI Inflows by Year



<sup>1</sup> Senior Officer, Foreign Investment and Foreign Trade Agency of Mongolia, Government Bldg. # 11, Sambuu Street 11, Ulaanbaatar 211238, Mongolia.

Phone: (976-11) 326040, Fax: (976-11) 324076, Email: nachin@investmongolia.com

<sup>2</sup> According to the Minerals Law of Mongolia, "prospecting" means investigation in order to identify mineral concentration without disturbing the subsoil through physical observation, rock sampling, airborne surveys and reviewing related geological and mineral information (www.mram.mn).

Table 1. **Summary of FDI Inflows into Mongolia by Sector up to 2003**  
(cumulative value)

Sector	US\$1 million
	Investment
Geological prospecting, mining and oil exploration	462.076
Trade and catering services	128.466
Light industry	83.338
Processing raw materials of animal origin	50.267
Engineering construction and production of building materials	49.502
Banking and financial services	31.467
Transportation	20.957
Telecommunications	20.924
Culture, education, science and publishing	17.540
Production of food and beverages	14.387
Tourism	11.424
Agriculture	9.510
Energy	5.269
Furniture production	5.146
Health and beauty services	4.825
Public services	2.208
Electric appliance manufacturing	1.600
Jewelry and gifts	1.364
Production of housewares	1.325
Other	78.790
<b>Total</b>	<b>1,000.385</b>

sector and comprise around a quarter of the country's total exports.

#### *Processing raw materials of animal origin*

FDI in industries dealing with the processing of such raw materials as cashmere, camel wool, animal hides and skins, intestines and bones is mainly conducted by investors from China, the USA, Italy, the UK and Japan. The average investment per company is around US\$342,000. This sector also includes meat-processing companies established by investors from Russia, Kazakhstan, Poland, Germany and Switzerland. Leather, cashmere and wool goods, processed intestines and bones are the main items produced by companies in this sector.

#### *Engineering construction and production of building materials*

The construction sector is growing as well, due primarily to the promulgation of the Land Ownership Law for Mongolian citizens, which allows for the private ownership of land.

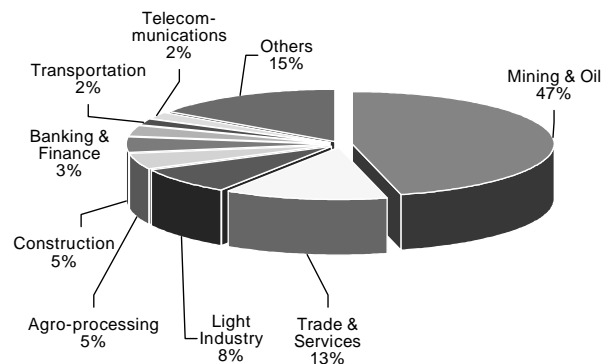
#### *Banking and financial services*

The banking sector has recently become a recipient of FDI due to the privatization of the Trade and Development Bank and the Agricultural Bank of Mongolia, as well as further liberalization in the banking system.

#### *Telecommunications*

Japan is the leading investor in the telecommunications sector, although last year investors from the ROK began to compete with Japanese investors in the provision of mobile phone services, bringing service charges down and improving quality

Figure 2. **Cumulative Sectoral Distribution of FDI Inflows up to 2003**



## 2. 2. FDI Inflows by Country

The country has been the focus of broad-ranging interest from investors in a variety of sectors across the globe, especially those in East Asia and North America. China leads the list, accounting for about 37.9% of total investment, followed by Canada (13.2%), the USA (11.4%), the ROK (8.1%), Japan (6.0%) and Russia (3.3%), with other countries accounting for the remaining 20.1%.

China is currently the leading investor both in terms of the value of investment and the number of companies. Chinese FDI flows are growing in such sectors as geology and mining (US\$153.8 million), trade and catering services (US\$92.5 million), engineering construction and construction materials (US\$30 million), and light industry (US\$22.9 million).

Canadian investors are very active in the geological surveying and mining sectors; 17 of a total of 23 Canadian investors in Mongolia are engaged in this sector and FDI

increased from US\$6 million in 2002 to US\$120 million in 2003, pushing it up from 15<sup>th</sup> place to 2<sup>nd</sup> in the list of top investing countries.

Figure 3. Distribution of FDI Inflows by Region

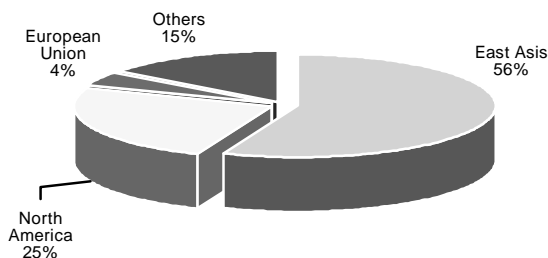
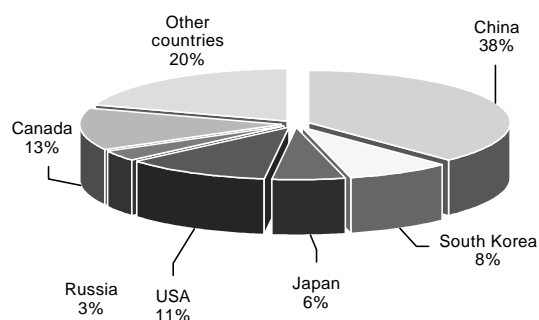


Table 2. Top Fifteen Countries Implementing FDI in 2003 (cumulative value, US\$1 million)

	Country	Investment
1.	China	379.010
2.	Canada	132.518
3.	USA	114.895
4.	ROK	80.856
5.	Japan	60.429
6.	Russia	33.718
7.	Bulgaria	27.215
8.	Hong Kong (China)	21.646
9.	UK	21.309
10.	British Virgin Islands	17.953
11.	Bahamas	14.814
12.	Taiwan (China)	10.957
13.	Italy	10.734
14.	Singapore	9.151
15.	Other countries	65.180
	Total	1,000.385

Figure 4. Distribution of FDI Inflows by Source Country



American investors were more attentive to the following sectors: geology, mining and oil (US\$94.3 million), processing raw materials of animal origin (US\$6.9 million), light industry (US\$4.0 million) and construction & construction materials (US\$2.6 million).

FDI from the ROK is increasing, taking place in such industrial and service sectors as geology & mining (US\$12.8 million), light industry (US\$6.7 million), transportation (US\$5.6 million) and telecommunications

(US\$5.3 million).

Japanese investors have preferred to invest in such sectors as light industry (US\$28.1 million), telecommunications (US\$8 million), trade and catering services (US\$3.1 million) and processing raw materials of animal origin (US\$1.8 million).

Investment on the part of Japan outstrips that of other countries in the telecommunications sector, as well as in the field of cashmere processing. Mongolian cashmere goods have been introduced to the international market for the first time with the assistance of Japan. A bilateral agreement between Mongolia and Japan on the encouragement and mutual protection of investment was signed in February 2001 and is expected to facilitate Japanese FDI in Mongolia. The presence in Mongolia of branches of such Japanese companies as Itochu, Sumitomo, Nissho Iwai, Osaka Cashmere and Mitsubishi may have influenced this growth.

As of the end of 2003, the government of Mongolia had concluded bilateral investment treaties with 37 countries and double taxation exemption treaties with 31 countries. Additional factors attracting FDI to Mongolia include the country's Most Favored Nation status under trade agreements with countries such as Austria, Canada, Japan and the USA, its Textile Trade Agreement with the European Union and its incorporation into the General System of Preferences of many countries.

It seems that interest in Mongolia on the part of Japanese investors is growing and covering new business areas too. In 2003, FIFTA registered 29 joint ventures in which Japanese personnel or legal entities were involved financially, with a total value of US\$6.8 million. Examples include Suruga Corporation, which has engaged in re-investment in golf-related business, while Dynem Investment Co. is involved in freight forwarding and Autobacs Seven Co. has an interest in car repair services and sales. Monenzim International, a newly established joint venture in the field of science and technology, has already started to produce cosmetics for the Japanese market. The tourism, trade and mining sectors are also favored by Japanese investors. Increasing investment from Japanese investors is expected, based on the growing competitiveness of Mongolian products and services, using hi-tech, environmentally friendly technologies.

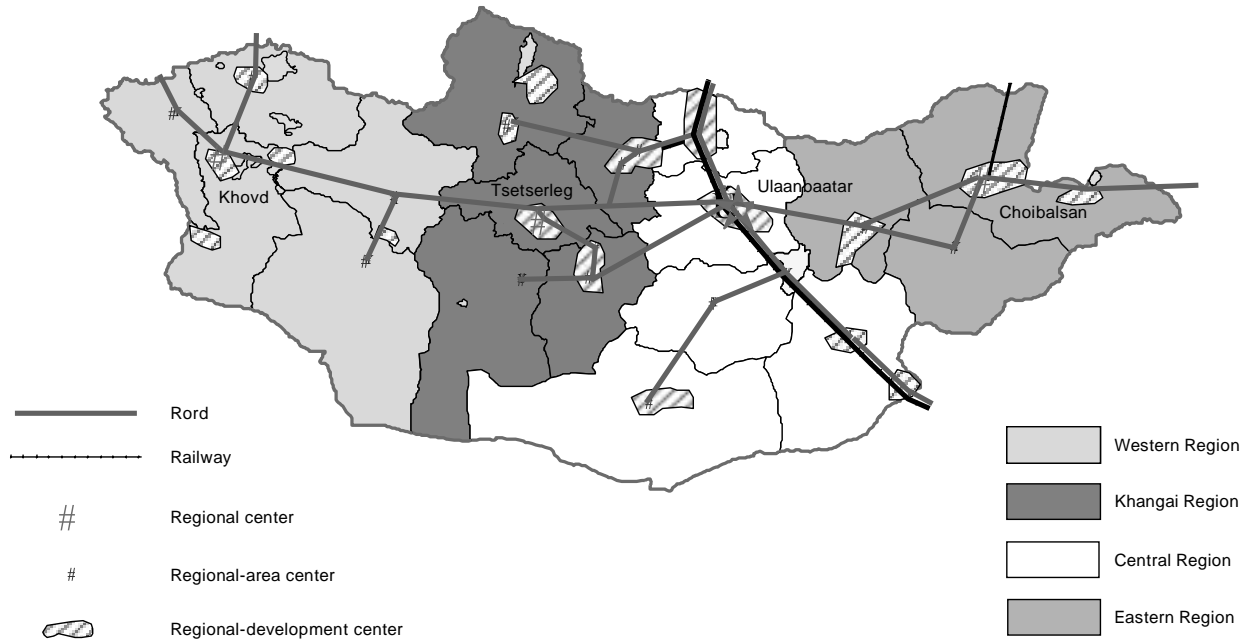
FDI flows from Russia tend to be concentrated in such sectors as geology & mining (US\$7.8 million), construction & construction materials (US\$5.2 million), banking and financial services (US\$4.1 million) and the food industry (US\$3.1 million) sectors. It should be noted at this point that this review does not cover data on investment predating the 1990s.

**2. 3. Ownership and Average Value of Investment**

Of the 3,042 foreign incorporated companies that have been registered in Mongolia, 60.4% are joint ventures and 39.6% are wholly owned foreign-invested companies.

The average value of FDI per company is about US\$330,000, but varies greatly depending on the sector, ranging from around US\$2 million in the geology, mining and oil sector to US\$180,000 in the trade and catering sector.

## Mongolia's Economic Development Regions



### 2. 4. FDI by Location

Looking at investment by location, 95.6% of total registered investment is concentrated in the capital city of Ulaanbaatar, with the remaining 4.4% (i.e. about US\$43.7 million) being distributed among the provinces. 11% of investment in the provinces is registered in the Western region, 29.4% in Khangai region, 33.1% in the Central region and 27.5% in the Eastern region. In other words, FDI is basically concentrated in the cities and provinces, where infrastructure is better developed.

**Western Region** (Zavhan, Uvs, Khovd, Bayan-Olgii and Gobi-Altai provinces)

Since 1993, 61 foreign-invested companies registered with FIFTA have directly invested a total of US\$4.4 million in this region. These companies are mainly active in the geology & mining, food processing, light industry and service sectors.

**Khangai Region** (Khovsgol, Bulgan, Orkhon, Arkhangai, Ovorkhangai and Bayankhongor provinces)

Since 1992, 41 foreign-invested companies registered with FIFTA have directly invested a total of US\$13.4 million in this region. These companies are mainly active in the wool, leather and wood processing industries and the mining, construction, tourism, agriculture and service sectors.

**Central Region** (Selenge, Darkhan Uul, Tov, Dundgovi, Dornogovi, Gobisumber and Omnogovi provinces)

Since 1992, 88 foreign-invested companies registered with FIFTA have directly invested a total of US\$14.5 million in this region. These companies are mainly active in the geology & mining, light industry, building materials manufacture and service sectors.

**Eastern Region** (Khentii, Dornod and Sukhbaatar provinces)

Since 1992, 22 foreign-invested companies registered with FIFTA have directly invested a total of US\$11.4 million in this region. These companies are mainly active in the geology & mining and agriculture sectors.

### 2. 5. Free Economic Zones

The Mongolian parliament has recently passed a number of laws concerning the development of free economic zones (the Free Zone Law, the Altanbulag Free Trade Zone Law, the Zamyn-Uud Free Economic Zone Law and the Tsagaan Nuur Free Trade Zone Law) in 2002 and 2003.

Trade in the Altanbulag Free Trade Zone, located along the northern border with Russia, is expected to expand rapidly due to the favorable economic incentives as well as its excellent infrastructure, including both road and rail links. A masterplan for this free trade zone has been formulated and will soon be published with the aim of attracting further investors.

Located on the southern border with China, the Zamyn-Uud Free Economic Zone will be very important for the economic development of the country due to its close proximity to a large trading partner and the increasing volume of trade being seen in that area.

Located on the western border with Russia, along the Millennium Road, Tsagaan Nuur Free Trade Zone was recently established by means of an act of parliament.

### 2. 6. FDI: Economic Aspects

FDI has increased as a result of measures taken by the Mongolian government, bringing new investment from an increasingly diverse group of international investors into numerous sectors, helping to broaden the country's economic base while providing greater opportunities to the

workforce.

So far, foreign incorporated companies (including joint ventures established before the 1990s) in Mongolia have created around 70,000 jobs (cumulative data). They also account for about half of the country's total exports and pay about 40 billion togrog in tax revenue each year. According to the General Taxation Authority, in 2002 foreign invested companies paid a total of 37.3 billion togrog, accounting for 10.5 % of total tax revenue.

In addition to creating new job opportunities and contributing tax revenue to the state budget, foreign-invested companies indirectly promote other industrial and service sectors (including electricity, heating, telecommunications and transportation).

653 companies were registered in 2003, with total investment worth US\$205.2 million, equivalent to 17.5% of GDP, a 10% increase on the previous year.

## 2. 7. FDI in 2003

653 companies were registered in 2003, with total investment worth US\$205.2 million. Compared with the previous year, these indicators increased by 67% and 11.7% respectively. It is interesting to note that existing foreign investors in Mongolia are now re-investing, making significant contributions to overall total FDI for the year. This trend is a very positive one and FDI is expected to pick up further in the future. For instance, between 2000 and 2003, 105–140 existing foreign incorporated companies invested a total of US\$29.5–141.1 million, accounting for between 28.3% and 69.2% of FDI for the relevant year.

Sectors such as geological prospecting, oil exploration & mining, trade and catering services, construction and manufacture of construction materials, banking, the food industry and the textile industry are the leading recipients of foreign direct investment.

Table 3. FDI Inflows in Major Sectors in 2002 and 2003

Sectors	Investment (US\$1 million)	
	in 2002	in 2003
Trade and catering services	89.543	8.315
Geological prospecting and mining	36.176	157.225
Engineering construction and production of building materials	5.985	2.390
Banking and financial services	4.002	0.125
Culture, education, science and publishing	3.430	2.391
Production of food and beverages	2.996	0.736
Light industry	2.885	4.708
Transportation	1.154	2.284
Tourism	0.719	0.826
Processing raw materials of animal origin	0.296	0.125
Others	25.334	25.806
Total	172.520	205.214

Table 4. Top Foreign Investors in Mongolia for 2002

Recipient Company	Origin of Investment	Main Sphere of Activity
SOCO Tamsag	USA	Oil exploration
Ivanhoe Mines	Canada	Mining
Mobicom	Japan	Telecommunications networks
Boroo Gold	Canada	Mining
Buyan Holding	Japan	Cashmere processing
Chinggis Khaan Bank	British Virgin Islands	Banking
Mongol-Amicale	USA	Cashmere & camel wool processing
Tumurtei Huder	China	Mining
Zolotoi Vostok	Russia	Mining
Mongol Hung Hua	Hong Kong	Textiles
GL-Monpolimet	USA	Mining
Gobital	Italy	Cashmere processing
Zuilun	China	Construction
Huanchan	China	Construction
Menatep - Sankt Peterburg	Russia	Banking
Temujin Mench	UK	Textiles
Rock Oil	USA, China	Oil exploration
Trade & Development Bank	Luxembourg	Banking
4x4 Parts Mongolia	Australia	Trade and services

## 2. 8. Top Investors in 2002 and 2003 and their Main Spheres of Activity

### 2. 9. Comments by Investors

“In my experience over the past three years, the Mongolian government has been implementing appropriate policies concerning the promotion of foreign investment, encouraging investors with various incentives. As the economy grows, living standards are improving, the country is being integrated into the world economy, and there is a more business-friendly environment. As for local Mongolians, they are very friendly, talented, hard-working and helpful in assisting with the growth of companies. I believe that Mongolia will develop successfully in the future,” said Mr. Wilson Wong Ho, General Manager of “United Apparel-Mongolia Limited” Co., Ltd., which is active in the textiles sector. (Source: FIFTA Brochure 2004)

“In the past few years, the Mongolian government has taken a number of steps in the right direction in terms of attracting foreign investment. The major advantage of investing in Mongolia is the fact that, compared with other Asian countries, procedures for setting up a business here are simple, such as obtaining licenses and special approval. Tax policies are being improved in comparison with other countries. Mongolia has many fields worthy of investment.” Mr. John Savageau, General Director of the Mongolian-American joint venture “Magicnet” Co., Ltd., shares his experience in the information and telecommunications sector. (Source: FIFTA Brochure 2004)

“For investors like us, a stable political, economic and legal environment, a clear tax policy and attractive incentives are the important factors when making an investment and doing business. I would particularly like to note that Mongolia has one of the best laws on minerals. In addition, the opportunity to work with the country’s skilled

and motivated young workers creates a pleasant business environment for us. I would say that Mongolia is the right option for entrepreneurs seeking to invest overseas, especially because of the excellent opportunities it offers in the mining sector.” Mr. Edward Flood, Vice-President of “Ivanhoe Mines” Co., Ltd. (Source: FIFTA Brochure 2004)

Mr. Robert J. Washon, General Manager of Soco Tamsag Inc., which is active in the field of oil exploration, said that, “We have been increasing the volume of our investment in Mongolia by US\$5-7 million annually and 2003 is no exception. We have adequate reason to increase our investment”. (Source: *Onodor* newspaper, #222, 19<sup>th</sup> September 2002, Kh. Enktuya, *Let’s Cooperate in the Development of Mongolia*, Ulaanbaatar)

### 3. Outlook for 2004 and Beyond

UNCTAD predicts that FDI flows will stabilize in 2003, with further increases from 2004 onwards depending on factors at the macroeconomic, microeconomic and institutional levels. The fundamental economic forces driving FDI growth remain largely unchanged and intense competition continues to force transnational corporations (TNCs) to invest in new markets and seek access to low-cost resources and factors of production. Green field investment is likely to become more important as a mode of entry, especially in developing countries and Central and Eastern Europe. Tourism and telecommunications are expected to lead the recovery.

It is expected that the upward trend will continue in a steady manner in 2004 and beyond, in line with increased interest in Mongolia as an investment destination. Investment will most likely continue in areas recently targeted by foreign investors, such as geological prospecting and mining by international companies such as Cameco Gold, Ivanhoe Mines, Placer Dome Inc. and AngloGold. Reasons for this include the following:

- Ease of access to the vast markets of China and Russia.

Table 5. Top Foreign Investors in Mongolia in 2003

Recipient Company	Origin of Investment	Main Sphere of Activity
Boroo Gold	Canada	Mining
Soco Tamsag	USA	Oil exploration
Ivanhoe Mines	Canada	Mining
Trade and Development Bank	Luxembourg	Banking and financing
Suruga Mongol	Japan	Golf
Baolinpetrochem	China	Oil exploration
Petmongolia	UK	Light industry
Erdmin	USA	Copper processing
Mobicom	Japan	Telecommunications
Bogda Holdings	China	Construction, tourism
Donshen Gazryn Tos Mongol	China	Oil
Magic Suit	USA, Canada	Light industry/textiles
Ulaanbaatar Cinema	ROK	Entertainment services
Monperlit	Ukraine	Manufacturing construction materials
Mongol Amicale	USA	Cashmere and wool processing
Etsiopharodari	Austria	Trade and services
United Apparel	Bermuda	Light industry
Temujin Mench	UK	Knitting and textiles
Monfresh Juice	China	Food production
Nasny Zam	China	Construction of roads and ferro-concrete bridges

- Worldwide availability of information about Mongolia's mineral resources (Oyu Tolgoi and other copper and gold deposits) and government decisions approving a list of priority sectors for foreign investment in 2001, and the 2002 publication of the medium-term plan for the geology and mining sector.
- Free FDI regimen (foreign investors allowed to establish wholly foreign-owned enterprises and engage in any activities not restricted by law), FDI protection, and taxation incentives and exemptions under the Foreign Investment, Taxation and Customs Laws of Mongolia. Amendments made to the Foreign Investment Law in 2002 increased the forms and types of FDI, opening up opportunities for bigger investors to do business in stable taxation conditions.
- Increased private savings (private savings increased from 86.4 billion togrog in 1998 to 207 billion togrog in 2002 and to 348.6 billion by the end of 2003) improves the competitiveness of local businesses, which may ultimately also have a positive impact in terms of attracting foreign investors.

Mr. Blair Baker, a market trade specialist with *The Wall Street Journal*, has been quoted as follows, "The sound policies of the government and the Central Bank of Mongolia have a positive impact on investors' interest in Mongolia. Today, Mongolia has created a favorable legal environment for foreign investment. However, as a matter of fact, the strengthening of the economic indicators has a far greater impact in terms of promoting Mongolia overseas than improvements to the legal system." (Source: FIFTA Brochure 2004)

Therefore, the main way in which FIFTA<sup>3</sup> can achieve its targets might be to undertake professional advertising activities aimed at attracting foreign investment to sectors such as mining and infrastructure, as well as monitoring and providing support for the implementation of approved projects. In addition, one of FIFTA's priority activities will be to attract FDI into the Free Economic Zones and Regional Economic Development Zones, in addition to supporting and advertising relevant projects.

#### 4. Conclusion

The Mongolian government has been successful in developing and implementing policies aimed at opening up the country, attracting FDI, and building a favorable legal environment in line with global standards. As a result, Mongolia has performed superbly in terms of attracting FDI and has great potential to do even better in the future<sup>4</sup>.

It is important to use this internationally recognized comparative advantage for attracting FDI into key domestic development sectors (mining, tourism and agro-processing), transferring and adapting innovative technologies in order to increase the competitiveness of local products and services, and promoting programs targeted at investors concerning the re-investment of profits, the protection of the environment and consumer rights.

Improved competitiveness is closely related to the transfer of innovative technology and efforts should be made to use FDI for this purpose.

#### References

- Government of Mongolia (GOM), 2002, State Information 2002, #5, *Amendment to the Foreign Investment Law of Mongolia*.
- Government of Mongolia (GOM), 2001, State Information 2001, #34, *Government Resolution on Approving a List of Priority Sectors for Foreign Investment*.
- Foreign Investment and Foreign Trade Agency (FIFTA) Brochure, 2004.
- National Statistical Office of Mongolia (NSO), 2001, *Statistical Bulletin of Mongolia 2000*, Ulaanbaatar: NSO.
- National Statistical Office of Mongolia (NSO), 2002, *Statistical Bulletin of Mongolia 2001*, Ulaanbaatar: NSO.
- National Statistical Office of Mongolia (NSO), 2003, *Statistical Bulletin of Mongolia 2002*, Ulaanbaatar: NSO.
- National Statistical Office of Mongolia (NSO), 2000-2003, *Foreign Trade Customs Statistics of Mongolia 2000*, Ulaanbaatar: NSO.
- Onoodor* newspaper, # 222, 19<sup>th</sup> September 2002, Kh.Enktuya, *Let's Cooperate in the Development of Mongolia*, Ulaanbaatar

<sup>3</sup> The primary goal of the Foreign Investment and Foreign Trade Agency of Mongolia (FIFTA) is to attract and promote foreign direct investment into key social and economic sectors in Mongolia. FIFTA provides investment matchmaking services to both foreign and Mongolian investors seeking cooperation in the areas of technology, management and marketing. It hosts foreign investment missions and organizes Mongolian business missions overseas, as well as holding international investment conferences and seminars. In addition, FIFTA carries out investment promotion activities in order to promote a favorable image of the Mongolian business environment.

FIFTA's One Stop Service Center is designed to coordinate assistance to investors wishing to establish business enterprises, by providing a local network facility that will enable investors to comply with all registration procedures. At this center, investors can benefit from the professional advice and support of representatives of such government authorities as tax, customs and labor authorities and other business licensing organizations. Its registration service is authorized to issue a certificate of incorporation with foreign investment or representative offices based on the investor's application; and its aftercare service concentrates on assistance to investors in facilitating further stages of the process of investing in and running a business, including supporting the import of capital and equipment, issuing official letters to the authority responsible for the investor's residency permit and multiple entry visas to Mongolia, as well as assisting with guidance concerning problems faced by investors at the relevant authority level.

FIFTA's web sites: <http://www.investmongolia.com>, <http://www.exportmongolia.com>

<sup>4</sup> According to UNCTAD's Inward FDI Performance Index and Inward FDI Potential Index surveys, Mongolia moved to the front-runner high potential FDI category in 1999–2001, having been in the lowest FDI potential and performance category in 1993–1995.

United Nations Conference on Trade and Development, 2002, *World Investment Report 2002: Transnational Corporations and Export Competitiveness*, United Nations, New York and Geneva, 2002

United Nations Conference on Trade and Development, 2003, *World Investment Report 2003: FDI Policies for Development: National and International Perspectives*, United Nations, New York and Geneva, 2003

## モンゴルにおける外国直接投資（抄訳）

モンゴル外国投資貿易庁 ダシユナム・ナチン

本稿では、モンゴルへの外国直接投資（FDI）の流入について、モンゴル外国投資貿易庁（FIFTA）がまとめた2003年までの累積データに基づき、産業部門別、投資国別等分析を加え報告する。

過去数年間、モンゴル政府はFDIに大きな関心を示してきた。その結果、内外の良好な法環境、自由で開放的な経済体制が整い（免税、減税、輸出促進施策等の優遇策が外国投資その他関連法規により整備されている）、FDI総額の増加と産業部門の拡大に重要なインパクトを与えた。

1990年から2003年末までに、10億ドル以上の直接投資を行った外国企業は、73カ国から3,042社に上る。その主な部門は、地質調査、石油探査・採掘、貿易・飲食業、建設・建設資材、銀行、食品産業、繊維産業である。

地質調査、鉱業、石油探査はFDI全体の46%を占めている。31カ国から235社が登録され、主要投資国はカナダ（1億3,200万ドル）、中国（1億3,000万ドル）、米国（1億1,500万ドル）、ブルガリア（2,690万ドル）等である。

貿易・飲食業（卸売・小売貿易、飲食業等）部門では、主に中国、韓国、シンガポール、英国、日本、イタリア、ロシアなどの企業家が投資している。1社当りの平均投資額は約18万ドルで、FDI分野別で最も小額となっている。

軽工業部門は、日本（2,810万ドル）、中国（1,900万ドル）、香港（810万ドル）、台湾（680万ドル）、韓国（670万ドル）、米国（370万ドル）等の被服・織物工業を主としている。1社当りの平均投資額は約524,000ドルである。

カシミヤ、ラクダの毛、動物の皮・革・腸・骨製品分野へのFDIは、主に中国、米国、イタリア、英国、日本などの投資家によって行われている。1社当りの平均投資額は342,000ドル。ロシア、カザフスタン、ポーランド、ドイツ、スイス等の投資家による食肉加工会社の設立もこの部門に含まれる。

諸外国の中で、日本のFDIは通信部門において著しいが、近年、韓国の携帯電話サービスが低価格・高品質を提供して日本に対抗している。

世界の国々、特に東アジアや北米諸国が各部門に多様な関心を寄せてきた。総投資額では中国が37.9%を占めてリードし、カナダ（13.2%）、米国（11.4%）、韓国（8.1%）、日本（6.0%）、ロシア（3.3%）、その他（20.1%）と続いている。

中国からのFDI流入増は、地質調査・鉱業（1億5,380万ドル）、貿易・商業・サービス（9,250万ドル）、土木・建設・建設資材（300万ドル）、軽工業（2,290万ドル）等の部門におけるものである。

カナダからの投資は地質調査・鉱業部門で著しい。全23社中17社がこの部門で契約し、2002年では600万ドルだったFDIが、2003年には1億2,000万ドルに増え、投資国リストの15位から2位に躍進した。

米国の投資家は、地質調査・鉱業・石油（9,430万ドル）、動物性加工品（690万ドル）、軽工業（400万ドル）、建設・建設資材（260万ドル）に関心を寄せている。

韓国のFDIは各種工業、サービス業で増加している（地質調査・鉱業1,280万ドル、軽工業670万ドル、交通560万ドル、通信53万ドル）。

日本の投資家は、軽工業（2,810万ドル）、通信（800万ドル）、貿易・商業・サービス（310万ドル）、動物性加工品（180万ドル）等が中心である。

諸外国に比べ、日本のFDIは通信及びカシミヤ製品の軽工業部門で顕著であるが、2001年2月にモンゴル・日本間で締結された「投資保護促進協定」が日本のFDIを促進する推進力として期待されている。伊藤忠、日商岩井、大阪カシミヤ、三菱等の日本企業がモンゴルに支店を置いていることの影響も大きい。2003年末までに、モンゴル政府は37カ国と二国間投資協定を結び、31カ国と二重課税防止条約を締結した。オーストリア、カナダ、日本、米国等との最恵国待遇、EUとの繊維貿易協定、諸外国との特惠措置も、モンゴルへのFDIを吸引する要因となろう。

日本の投資家のモンゴルへの関心は高まり、ビジネス分野も広がってきた。2003年、FIFTAでは日本の個人・法



人の参加による総額680万ドル・29社の合併企業を登録した。ゴルフ場再投資のスルガ・コーポレーション、貨物運送のDyem Investment、自動車修理サービスのオートボックス等である。新しく設立された、優秀な科学技術を持つモンエンズィム・インターナショナルの合併会社はすでに、日本市場向けの化粧品生産を開始している。日本の投資家の間では、観光、貿易、鉱業部門が注目されている。モンゴルは特に、競争力を増し、ハイテクや環境にやさしい技術を活用した、モンゴル製品やサービスへの日本からの投資を期待している。

ロシアからの投資は、地質調査・鉱業（780万ドル）建設・建設資材（520万ドル）銀行・金融業（410万ドル）食品（310万ドル）部門に集中している。このデータは1990年代以降をカバーしており、それ以前のもの含まれていないことを注記したい。

地域別に見ると、総投資の95.6%が首都ウランバートルで登録され、4.4%（4,370万ドル）が地方でなされている。地方への投資の内訳は、地域経済の発展度合いにより、11%が西地区、29.4%がハンガイ地区、33.1%が中央地区、27.5%が東地区となっている。言い換えれば、FDIは基本的に都市部及びインフラが比較的整った地方で行われている。

モンゴルの外国企業（1990年代以前に設立された合併企

業を含む）は累計約70,000人の雇用を創出した。外国企業はモンゴルの輸出額の半分を占め、毎年、約4,000万トグログの税を支払っている。国税局によれば、2002年の外国投資企業の納税額は、モンゴルの全税収の10.5%に相当する3,730万トグログである。新しい雇用機会の創出と国家予算への納税のほか、外国投資企業は間接的に、電気、暖房、通信、交通等の新たな産業・サービス部門の発展に貢献している。

本稿の最後に、モンゴルで活動しているいくつかの部門の投資家からヒアリングを行った。このヒアリングと対内FDI実行インデックス及び対内FDI可能性インデックスのランクに関する国連貿易開発会議（UNCTAD）の調査によれば、モンゴルは、1993 - 1995年では最も低いFDI可能性・実行カテゴリーにあったが、1999 - 2001年にはFDIのハイ・ポテンシャル・カテゴリーのフロントランナーの位置に移った。

結論として、国際的に認められたモンゴルの主要開発部門（鉱業、観光、農畜産品加工）へのFDI誘致の比較優位性を生かし、地域産品・サービスの競争力を増す革新的技術を導入し、余剰利益の再投資を促進し、FDIプロジェクトの実施に当たっては環境の保護と消費者の権利に留意することが重要である。競争力の向上は、革新的技術の移転及びFDI利用に向けた努力と密接な関係にある。

# 北朝鮮・ロシア間経済協力の現状と南北経済協力に与える示唆点

韓国対外経済政策研究院研究委員 趙明哲  
ERINA 調査研究部客員研究員

## I. 序論

過去には伝統的な友邦であった北朝鮮とロシアの関係は、旧ソ連の崩壊を機に政治、経済、軍事、社会文化の全分野にわたって急激な断絶を迎えることになり、それをきっかけに北朝鮮は深刻な経済難に陥ることになった。しかし、最近の北朝鮮とロシアは3回にわたる首脳会談と様々な分野の高位級接触などを通じて、疎遠となっていた両国の関係を復元しようとしている。

朝・ロ両国は1993年から断絶した相互関係を「実務的かつ実用的」に接近させ始め、具体的には、国際関係においてロシアが北朝鮮の立場を配慮する形で現してきた。1994年に北朝鮮がNPTを脱退したとき、ロシアは北朝鮮に対する直接的制裁に反対しながら、核問題の関連国である韓国、北朝鮮、アメリカ、ロシア、中国、日本および国連と国際原子力機関（IAEA）で構成された8者会談を提議することで、北朝鮮の立場を配慮すると同時に、この問題に対する自らの影響力を増大させようと努力した。また、ロシアは金日成の死亡以後、朝鮮半島に緊張が高まり、北東アジアにおける勢力均衡が崩れることを防止するために、「北朝鮮指導部の交代により両国関係が弱まることはないし、両国間の善隣関係を継続し、維持することが重要である」という声明を発表した。

1994年10月、ジュネーブにおいて北朝鮮とアメリカの間で核問題が妥結した後、北朝鮮とロシアは1995年9月から既存の「友好および相互防衛条約」に代わる新しい関係条約に対する協議を始め、同年の2月と6月には両国間で議論していた「新林業協定」と「科学技術協力計画」を電撃的に締結した。

また、北朝鮮が休戦協定の無効化を試みたことに対応して、韓国とアメリカが1996年4月に「4者会談」を提案すると、ロシアは朝鮮半島問題の解決において排除されたことに強く反発し、その対応として旧ソ連の崩壊以後には一度も開催されていなかった朝・ロ両国間の「経済・貿易および科学技術協力委員会」を再開し、大規模な経済協力に関する議論を始めた。

その後、1997年に北朝鮮とロシアは両国間の第2回「経済・貿易および科学技術協力委員会」を開き、様々な分野において協力事業を推進することを決定し、特にロシアは150万ドル相当の北朝鮮に対する食糧支援を約束した。

それだけでなく、1998年には旧ソ連崩壊以後から完全に途絶えていた両国間の軍事交流および協力関係が再開された。

1999年12月31日のプーチン政権の出帆は、ロシアと北朝鮮の関係を形式的な善隣関係ではなく、実質的な関係正常化に導くきっかけとなった。

2000年2月9日、ロシアのイーゴリ・イワノフ外務大臣は平壤を訪問し、それまで延期されていた「朝・ロ友好善隣協力条約」を正式に締結した。

この条約の締結を通じてロシアは、朝鮮半島で90年代の初めからとってきた韓国一辺倒の外交政策から脱皮し、南・北等距離外交に転換しようとする意図を見せた。

プーチン大統領は、2000年7月19日に旧ソ連とロシアの全歴史を通じて初めて国家元首の資格で平壤訪問を断行することで、南・北等距離外交の意志を再び確認し、朝・ロの両国関係を一層強化させた。

以上のように、北朝鮮とロシアの関係は90年代初めには見られなかった新しい相互協力関係が急進展するような傾向を見せており、鉄道、エネルギー、産業協力などの実質的な大型プロジェクトが、具体的に論議される段階に発展している。

北朝鮮とロシアの間の急激な関係改善と経済協力の動きは、韓国の対外および対北朝鮮政策と南北経済協力に直接的・間接的に影響を与えるため、変化する朝・ロ関係を南北関係発展と北東アジア経済協力を拡大するのに肯定的に寄与できるよう誘導することが、何よりも重要な課題である。

そのためには、北朝鮮とロシアの関係の歴史、特に経済関係の歴史的な特徴と問題点を把握し、最近、展開されている北朝鮮とロシア間の新しい関係の本質と特徴を正確に分析しなければならない。

本稿は、最近、論議されていることや推進されている朝・ロ間の経済協力事業の現状を評価し、今後の朝・ロ間の協力事業が南北経済協力と北東アジア経済協力活性化に寄与できるような方策を提示することを目的としている。

朝・ロ首脳会談以後、ますます多様化され具体化している両国間の経済協力の拡大が、韓国の利害関係とどの程度合致するかを分析することは非常に重要である。現在、論議されている懸案の中では韓国の参加を前提とする事案が

少なくないし、韓国・ロシア間の経済協力と南北経済協力の影響を与える事案も多い。例えば、最近、北朝鮮とロシア間で最大の経済協力事業として浮上しているTSR-TKR連結事業は、韓国の直接的な参加を前提としており、ロシアの豊富なエネルギーと天然資源を南北が共同で利用するための開発協力事業も南北の協力を通じてのみ可能となる。したがって、これから展開される朝・口の経済協力は、朝・口間の協力として限定されるのではなく、北朝鮮とロシアおよび韓国の密接な協力の中で展開されざるを得ない。そして、北朝鮮とロシアの経済協力が活性化するためには韓国の参加が必須であるので、朝・口間で推進されている経済協力プロジェクトに韓国を参加させるため、まずは北朝鮮が南北間の経済協力の積極的に関与しなければならぬ。

今後、韓国の資本と優秀な技術力、北朝鮮の質の高い労働力と地理的利点、ロシアの豊富な資源を適切に融合していけば、北東アジア地域の経済協力は、より新しい構図の中で大きな成長動力を得られるだろう。

## Ⅱ．北朝鮮・ロシア間経済関係の現状

伝統的な社会主義同盟国であり、強固な経済依存関係があった北朝鮮とロシアは、1990年代初めのロシアの急激な市場経済体制への転換とそれにとまなう貿易取引のハードカレンシー決済要求などにより急激に萎縮した。

事実、北朝鮮とロシアは1990年まで両国間の貿易取引額を95億ルーブルに増額することに合意したことがあるが、それは80年に比べて実に2.5倍の目標額であった。しかし、実際の朝・口間の貿易量は持続的に減少し、1988年の貿易量は16億170万ルーブル、1989年には14億9,770万ルーブル、1990年には13億4,000万ルーブルに減少した。そして、1991年の両国間の貿易はほとんど崩壊状態に至り、貿易量は4億ルーブルまで急落した<sup>1</sup>。

両国間の貿易量が急激に減った主な理由は、ロシアと北朝鮮の経済が深刻な状態に陥っていることと、交易方式をバーター貿易から市場取引方式に転換したからである。市場取引方式の新しい貿易体制の開始により友好価格制が廃止され、精算決済方式の代わりにハードカレンシー現金決済方式が適用されることで、物々交換方式のバーター貿易体制が崩壊した。北朝鮮と旧ソ連の間の急激な経済関係の縮小は、北朝鮮の産業生産に重大な支障を与え、それによって北朝鮮は90年代の全期間にわたって深刻な経済難に陥った。

しかし、2000年2月、「新しい朝・口友好善隣協力条約」が締結され、同年7月にプーチン大統領が北朝鮮を訪朝して「朝・口共同宣言文」を採択したのがきっかけで、疎遠であった北朝鮮とロシアの関係は新しい協力の道を模索している。

「共同宣言文」の発表以後、北朝鮮とロシアは経済分野において多角的な協力方法を模索しているが、まだ具体的な成果はない状態である。

2001年8月4日に金正日委員長は、このような不振を開くためにロシアを答訪し首脳会談を開いた。朝・口首脳会談の経済分野においての成果は、シベリア鉄道(TSR)と朝鮮半島縦断鉄道(TKR)の連結を実現すること、ロシアの支援で建設された施設、特に発電所の近代化を推進すること、北朝鮮の過去の対口債務問題を合理的に調整することなどが挙げられる。

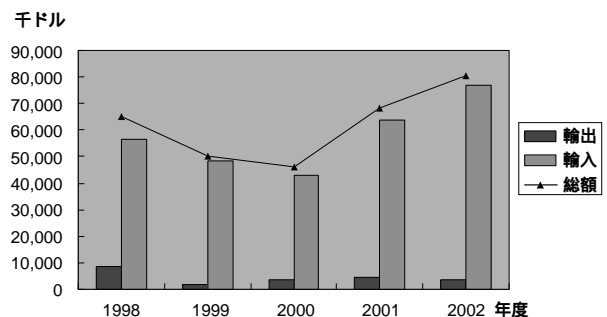
### 1．貿易

2002年の北朝鮮とロシアの全体取引額は8,069万ドルを記録し、前年対比18.1%の増加をみせた。北朝鮮の対ロシア輸出は364万ドルで、前年対比19.8%減となり、輸入は7,705万ドルで前年対比20.8%増加であった(図2-1、表2-1)。

北朝鮮のロシアに対する主な輸出品目は航空機、機械類、プラスチック、肉類であるが、輸出規模は微々たるもので前年に実績がない新規品目が多く追加された(表2-2)。

北朝鮮の対ロシア主要輸入品目は、石油(1,302万ドル)、トラクター(491万ドル)、戦車(437万ドル)、金属加工機械(331万ドル)、機械類、石炭、古鉄などであり、特に注目すべき点は北朝鮮の支払能力不足により輸入が中断されたロシアのトラックメーカーKAMAZのトラック35台が、93年以後8年ぶりに輸入されたことである(表2-3)。

図2-1 北朝鮮の対ロシア交易推移



<sup>1</sup> Operational Materials of Russia's Ministry of Foreign Affairs, the Document of March 20, 1992, pp.6-8. N.Ye.Bazhanova, O Sovetsko-Severokoreyskoi (On Soviet-North Korean Trade), 京郷新聞, 1992. 2. 3.

表 2 1 北朝鮮の対ロシア交易推移

(単位:米ドル、%)

区分	1998		1999		2000		2001		2002	
	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率
輸出	8,462	50.1	1,613	80.9	3,404	111	4,541	33.4	3,642	19.8
輸入	56,500	15.5	48,507	14.1	42,881	11.6	63,794	48.8	77,048	20.8
総額	64,962	22.5	50,120	22.9	46,285	7.7	68,335	47.6	80,690	18.1
貿易収支	48,038		46,894		39,477		59,253		73,406	

資料:ロシア関税委員会

表 2 2 北朝鮮の品目別対ロシア輸出実績(10万ドル以上)

(単位:千ドル、%)

HS CODE	品目	2001年	2002年	増減率
880212	自体重量2トン超過のヘリコプター		1,211	
390760	ポリエチレン		560	
844900	フェルト帽子		491	
841112	推進力25キロニュートン超過の航空機		210	
540772	合成フィラメント糸織物	1	154	15300%
890200	漁船		137	
20329	冷凍豚肉		132	
20714	冷凍家禽類の肉		120	
20321	豚肉		101	

資料:ロシア関税委員会

表 2 3 品目別対ロシア輸入(100万ドル以上)

単位:千ドル、%

HS CODE	品目	2001年	2002年	増減率(%)
271000	石油製品	2,004	13,019	549.7
871000	戦車およびその付属品	2,000	4,370	118.5
846210	鍛造機、ダイステンピング機(金属加工器具)		3,309	
870190	トラクター(その他)	2,300	3,192	33.80
847989	空気清浄機や半導体製造用の機械		2,827	
271000	石炭	385	2,421	528.8
720449	古鉄	2,592	2,327	10.2
480252	板紙		2,281	
630120	毛布と旅行用のラグ	117	2,162	1747.90
870323	トラクター(1500cc 超過 3000cc 以下)	1,034	1,722	66.5
903180	測定または検査用機器	4,609	1,376	70.1
470311	化学木材パルプ		1,359	
870510	起重機		1,332	
721550	鉄または非合金鋼の棒	61	1,267	1977.00
293371	窒素ヘテロゴリ化合物		1,114	
720712	型钢	94	1,006	970.2
901320	レーザー器機		1,004	

資料:大韓貿易投資振興公社(KOTRA)

旧ソ連は、1990年まで北朝鮮の最大の交易国かつ戦略物資と産業設備の供給国であり、特に精算決済によるパートナー貿易で旧ソ連の黒字分は事実上の対朝援助に転換されてきた。1990年の北朝鮮の対旧ソ連輸出は9億ドル、輸入は13億2千万ドルで、貿易額は22億2千万ドルに上り、北朝鮮の全体対外交易の53%を占めた。

一方、北朝鮮の主な対ロシア輸出品目は、衣類、工作機械、圧延鋼材、マグネシアクリンカーなどであり、1990年の場合を見ると衣類(54.4%)、機械設備および輸送機器(16.8%)、圧延鋼材(7.5%)、マグネシアクリンカー(7.1%)、電気機器(3.1%)であった。北朝鮮の対旧ソ連輸出品目は年度別に変動が大きい、主な輸入品は石油、機械および装備、石炭、コークス、トラック、綿糸、木材などであった。

91年からは両国間の貿易がハードカレンシー決済に変更

され(91年までは部分的なハードカレンシー決済)、朝・口貿易額は91年の3億6千万ドル、95年の8千3百万ドル、2000年の4千6百万ドルと急激に減少した。2000年で見ると、北朝鮮の主な輸出品は航空機および部品、タービン、電子製品、マグネシアクリンカーなどであり、主な輸入品は精密機械(魚群探知機)、石炭、石油、肥料、古鉄、トラクター、乗用車などの順であった。

朝・口間の主な経済協力分野の一つとして漁業分野は重要な位置を占めている。1987年5月に締結された「水産業部門の協力に関する長期協定」により、平壤とウラジオストクで毎年、交互開催されている漁業委員会会議は、朝・口経済水域での漁獲クォータ量調整、操業漁船随意協議、共同漁労事業、その他の漁業分野の協力のための協議をしており、旧ソ連解体以後も継続的に開催されている。しかし、90年代に入り、ロシア水域での北朝鮮側の無償漁獲クォー

表2 4 北朝鮮のロシア水域無償漁獲クォータ

(単位: 万トン)

90年以前	92年	93年	94年	95～98年	99年	2000年
20	12	6	4	3	2.5	2.25

資料: KOTRA

夕量が大幅に減少した。最近では再び両国間の共同漁労、加工などの協力事業を拡大している(表2-4)。

ロシア極東地域の最大の水産会社であるDalmoreproduct社と北朝鮮は、共同漁獲水産物(秋刀魚、明太、鱈)を北朝鮮の新浦の合作工場で缶詰加工しており、北朝鮮地域で生産された昆布を加工してロシアに輸出する事業も行っている。1999年に開催された両国の漁業委員会会議では、両国経済水域の共同漁獲区域の拡大、エビ、ウニ、ナマコなどの養殖事業、原産水産物の加工工場の近代化などを協議したことがあるが、同会議では2000年の両国間の漁業協力事業規模を2～3.5百万ドルにするなど、協力規模はまだ大きくない。

両国間の林業分野における協力は、北朝鮮の労働力を活用したロシア極東地域の伐採事業であり、97年9月に第1回林業分科会議を開催し、2001年4月の第4回会議ではハバロフスク、アムール地域での北朝鮮の伐採労働力の送出問題を協議した。2000年10月には、北朝鮮の林業使節団がロシアを訪問し、上記の2地域での木材生産を2003年から2倍に拡大することで合意したことがある。

農業分野では95年4月にロシアの沿海州政府と北朝鮮の農業委員会の間で締結された協力規定に基づき、北朝鮮の農民が沿海州に進出して、種苗事業、豆および野菜栽培、家畜事業、農村住宅の建設および補修、農業機械の修理などを行っている。

林業、農業、建設分野の協力は、主に労働力が不足しているロシアの極東地域に北朝鮮の労働力を提供する事業であり、一時期は約3万名の北朝鮮労働者がロシアで公式登録され、その中で15,000名は伐採工として、10,000名は農業労働者として、2,000名は建設労働者として、800名は鉱夫として活動しており、彼らは主にハバロフスク、沿海州などの極東ロシア地域で活動していた。このような労働力の輸出により北朝鮮が稼ぐ収入は2000年基準で見ると約4,500万ドルであると推定されている。

## 2. 投資

ロシアの統計委員会の発表によると1998年末時点の北朝鮮の対ロシア投資は21万ドルであり、ロシアの対北朝鮮投資は1千ドルに過ぎない。

北朝鮮はハバロフスクに9社、沿海州に8社、サハリンに6社、アムールに2社など、計25社が進出しており、主

に建設、農業、飲食業、自動車整備業などに従事している。

一方、北朝鮮とロシアは96年11月に「投資保障協定」、97年9月に「所得と財産に対する二重課税防止協定」を締結している。北朝鮮とロシアは97年以来ロシアのサハ共和国(ヤクーチヤ)内のコークス炭鉱の共同開発を推進しており、2000年9月には北朝鮮の電気、石炭、工業省の代表団がロシアを訪問してコークス炭鉱開発の実態および運営上の問題を論議している。

また、98年4月には金策製鉄所に対するコークス炭の供給を主な内容とする「金策製鉄連合企業所の近代化に関する協定」を締結している。しかし、ロシアの北朝鮮に対するコークス輸出は1999年には皆無であり、2000年には2千トン、13万6千ドルに過ぎない。

北朝鮮とロシアは2002年8月に首脳会談を開き、TSR TKRの連結事業とロシアの北朝鮮に対する電力供給の問題を論議し、農林、水産業分野協力、エネルギー通信分野協力、羅先精油工場と金策製鉄所の近代化など、北朝鮮の基幹産業の拡充のための経済協力方策を論議するなど経済協力の接触が活発に行われている。

## 3. 産業協力

北朝鮮と旧ソ連は1967年に経済共同委員会を創設して以来、90年の24回会議まで、毎年、両国間の経済協力問題の懸案を協議する会議を行ってきたが、24回会議を最後に中断したことがある。旧ソ連の解体とロシアの市場経済への転換などにより中断された両国間の協議チャンネルは96年に復元し、同年4月に第1回「朝・ロ経済および科学委員会」を再開して経済協力関係を復元することにした。97年10月の第2回会議では、北朝鮮とロシアは農業協力協定など4つの協定に署名したが、その後は北朝鮮のロシアに対する債務調整問題などに対する意見の相違により一時中断されたが。その後、プーチン大統領の訪朝以後、2000年10月に第3回会議を開催した。

北朝鮮とロシアは経済委員会の決定により、傘下に交通、林業、石炭、科学技術、軽工業、貿易、金融、債務など、8つの小委員会を設置して運営している。

また、漁業委員会は87年に締結された「水産業部門の協調に関する長期協定」により、継続的に平壤とウラジオストクで会議を開催しており、2002年12月まで15回の定期協力関連協議会を行った。

最近の朝・ロ関係の展開をみると、ロシアの外務大臣が98年5月に北朝鮮を訪問し、北朝鮮とロシアの間での「新しい善隣友好協力条約」の締結に基本的に合意し、その翌年の3月にロシアの外務省次官が訪朝して、同条約に仮署

名し、2000年2月にロシアの外務大臣が再び訪朝して正式に署名することで朝・口間の全般的な関係正常化と経済協力の拡大のための基盤が作られた。特に、2000年7月にプーチン大統領が北朝鮮を訪問して首脳会談を開催し、共同宣言文を採択することで、両国関係の発展と経済協力の拡大のための基盤が作られた。

旧ソ連の支援により建設された設備の近代化に関連して、首脳会談の行われた2001年8月3日に両国の副総理の参加の下で「経済、通商、科学技術委員会」を開き、「ロシアの対朝支援対象に北朝鮮内の4つの火力発電所と鉄鋼団地の近代化計画」を含めた。この合意書により企業所の改建計画は北倉火力、平壤火力、清津火力発電所と金策製鉄連合企業所が優先的に改建対象になるとされる<sup>2</sup>。一方、企業所の近代化と関連して合意書は、北朝鮮の旧ソ連債務返済問題を連携させているが、債務返済問題はまた朝・口間で合意していない事案であり、経済協力の拡大を妨げる主な障害物になっている。それと関連して2002年7月に北朝鮮を訪問したチェルヌヒン財務次官は、北朝鮮と38億ルーブルに及ぶ債務返済問題を論議し、債務規模を確定、返済日程の再調整などを規定した「債務検証証書」を締結した。しかし、検証証書を通じて合意した債務規模は言及しておらず、当時のチェルヌヒン次官は「現在としては両側が返済日程の再調整方式に大きな意見の相違をみせており、次の協商は9月にモスクワで開かれる<sup>3</sup>」と明かしている。

朝・口間の経済関係において最も深刻に提起されている問題は、北朝鮮の対ソ連債務返済に関する問題である。北

朝鮮とロシアは数回にわたっての協商の末、債務返済の基本枠を決めたが、未だに債務の規模と返済方式において意見の相違が存在するため、実現段階まではまだ時間がかかると思われる。もし、北朝鮮が債務を返済しようとする努力を示さなければ、最近になって活発に論議されている様々な経済協力事業を始めることは難しいというのがロシア当局の立場である。

北朝鮮の企業所の近代化計画と関連して、ロシアは北朝鮮の了解のもとで外部資金を導入する方式を好んでいる。北朝鮮の産業施設の近代化事業の中で火力発電所が優先事業として選定されているが、それはロシアの立場からみると電力問題がTSR-TKR連結問題と関連しているからであり、北朝鮮側からみると当面の産業稼働と直接的に関係があるからである。しかし、発電所の施設近代化を成し遂げても燃料である石炭、石油が持続的に供給されなければならないが、そのための財源調達は厳しいと思われる。

#### 4. 鉄道協力

ESCAPのアジア交通網整備構想（ALTID）のアジア横断鉄道（TAR）北部回廊構想は、TKR TSR連結を始め、韓・朝・口の3国間の鉄道協力が始発点になったといえる<sup>4</sup>。この論議ではTAR北部回廊8案の中で韓国の釜山を出発して北朝鮮とロシアのシベリア横断鉄道につなぐ回廊が慎重に検討されたが、それは、現在、南北朝鮮が推進しようとするTKR-TSR連結回廊と同じである。

ロシアは大陸間鉄道連結が成し遂げられたら、鉄道中心の自国の運送体制に活気をもたらすと思われ、国連アジア

表2 5 近代化対象の火力発電所と金策製鉄所の内訳

施設名	沿革	生産能力
北倉火力発電所	・1961年10月着工、中・ソ理念紛争により中断 ・1968再着工、1970年12万kwに増設 ・1978年3月、増設のために北朝鮮技術陣のソ連派遣	16万kw
平壤火力発電所	・1960年、朝・ソ援助協定に基づき、1961年着工 ・1965年12月、1段階完了（1～4号機） ・1966年～68年、5～8号機を稼働 ・1970年、10万kw級の9号機稼働	50万kw
先鋒火力発電所	・1967年、朝・ソ経済技術協定に基づき、1968年着工 ・1973年10月、1号機完成 ・1977年12月、10万kw増設	20万kw
清津火力発電所	・1980年着工、84年に1、2号機完工（5万kw） ・1986年12月、3号機増設完了（5万kw）	15万kw
東平壤火力発電所	・旧ソ連から6,500万ルーブル借款、発電設備、技術支援提供により1989年2月に着工 ・1994年初、1号機稼働	5万kw (当初の計画は20万kw)
金策製鉄連合企業所	・1938年、三菱と日本製鉄の合作で設立された清津製鉄所が母体 ・解放後、10数年稼働中断、1954年に操業再開 ・70年代に旧ソ連の支援により、年産100万トンの鋼鉄職場、年産85万トンの熱間圧延職場が1976年に完工、一括製鉄所の面貌を持つ	製鉄216.7万トン 鋼鉄25万トン 圧延鋼材147万トン 熱間107万トン 冷間40万トン

筆者作成。

<sup>2</sup> 旧ソ連の支援により建設された北朝鮮の工場は70ヶ所あまりで、北朝鮮の産業生産の70%が旧ソ連により設立された工場が生産したと思われる。旧ソ連の支援により建設された27の主な施設リストは北朝鮮ニュースレターを参照

<sup>3</sup> 前掲

<sup>4</sup> ジョン・ヨチョウン（2001）『南北朝鮮 - ロシア3者間鉄道協力の論議動向と課題』、KIEP調査分析01 06、p35

表 2 6 TAR北部回廊

	西	東
	ドイツ(ベルリン)～モスクワ～ポストーチヌイ	
	ドイツ(ベルリン)～ポーランド～ベラルーシ～ロシア～カザフスタン～中国(南陽)	
	ドイツ(ベルリン)～ポーランド～ベラルーシ～ロシア～モンゴル～中国(横断)～中国(天津)	
	a. ドイツ(ベルリン)～ポーランド～ベラルーシ～ロシア(ザバイカルスク)～中国(満州里、南陽)～北朝鮮～韓国	
	b. ドイツ(ベルリン)～ポーランド～ベラルーシ～ロシア(ハサン)～豆満江～北朝鮮～韓国	
	c. ドイツ(ベルリン)～ポーランド～ベラルーシ～ロシア～モンゴル～中国(北京、丹東)～北朝鮮～韓国	
	a. ドイツ(ベルリン)～ポーランド～ベラルーシ～ロシア(ハサン)～北朝鮮(羅津)～韓国	
	b. ドイツ(ベルリン)～ポーランド～ベラルーシ～ロシア(ザバイカルスク)～中国(満州里、南陽)～北朝鮮(羅津)～韓国	

資料：クオン・ウォンソン(2001)、「韓 口運送協力の現状と展望：シベリア鉄道(TSR)の利用と韓 口経済協力」、KIEPロシア経済研究会の発表文

太平洋経済社会委員会(ESCAP)のTAR構想と北部回廊の選定過程に深くかかわってきた。特に、ロシアは1990年代の前半からESCAPの北部回廊に韓国のTKRが参加することが確実になると、TKRとTSRを韓・朝・口の3国間協力を通じて連結することを提案した<sup>5</sup>。

2000年の南北首脳会談以後、南北関係と北朝鮮およびロシアの関係が進展し始めるとロシアは3者間経済協力のための環境が整ったとみなし、その初めての事業としてTKR-TSR連結事業に対して本格的な検討作業を始めた。

2000年のプーチンの北朝鮮訪問をきっかけに北朝鮮とロシアの関係は比較的正常化されており、2001年の金正日委員長へのロシア訪問では、モスクワ宣言を通じてTKR-TSR連結事業の本格化を宣言し、鉄道協力協定を締結した。

南北朝鮮の間では2000年の首脳会談以後、鉄道連結工事が推進され、2002年末には京義線鉄道連結工事が行われた。

現在、TKRとTSRの連結は様々な経済的利益を期待させる。

アジア-ヨーロッパをつなぐ鉄道網構築を通じて、北東アジア内では勿論のこと、アジアとヨーロッパ地域の産業的な連携をより密接にし、運送の効率性を高めて物流費用を大きく削減し、複合運送システムによる運送の多様性を成し遂げられると期待している。

### Ⅲ．北朝鮮とロシアの経済協力が南北経済協力で与える示唆

北朝鮮とロシアの関係を総合してみると、冷戦時代には政治および戦略的理解関係により旧ソ連が一方向的に北朝鮮を支援する特恵的な経済関係であったといえる。冷戦以後からは経済的な利益を中心に実務的かつ実用的な経済関係を志向していることがわかる。しかし、現在の両国間では、経済関係を拡大できるような特別なメリットや経済的な余力が少ない状況である。北朝鮮は深刻な経済難により海外から継続的に支援を受けなければならないが、ロシアには北朝鮮に対して過去のような特恵的な支援を与える経済的

な余力がない。

このような状況で90年代の初めに北朝鮮は、ロシアの経済的支援に対してはあまり未練をもち、むしろ西側との経済協力を通じて産業の近代化を追求しようとした。しかし、西側の国々は北朝鮮の核問題をはじめとする当面の国際的な懸案問題と経済体制の改革未完了を理由に経済的支援と協力を行う意思をもっていなかった。

全ての基幹産業がほぼ中断している状態で、特に発電所が燃料と部品の不足により産業へのエネルギー供給が行えない状況下で、北朝鮮は当面の問題を解決するために再びロシアとの協力を考えざるを得なかった。

北朝鮮の基幹産業は基本的に旧ソ連の施設支援により運営されてきた。鉄鋼、金属、化学、機械、造船、エネルギーなど、ほとんどの基幹産業が旧ソ連の技術と施設支援により建設され、旧ソ連の技術により運営されてきた。その旧ソ連の支援により建設・運営されてきた基幹産業が施設老朽化と部品、エネルギーおよび技術不足により稼働中断に陥っている。

北朝鮮の最も大きな悩みも、すでに北朝鮮産業が旧ソ連の技術と施設で装備されており、ロシアを除く他のどの国とも現存する北朝鮮の産業近代化を論議できなくなったことにある。

北朝鮮としては西側の経済的支援がすぐに行われない状況で、旧ソ連の支援により建設された既存の産業施設だけでも再整備し、正常稼働することで経済の安定を図ることが最も急がなければならない課題になっているが、それにも多くの隘路事項が立ちだかっている。旧ソ連の産業施設を整備し、復旧するためには必然的にロシアの支援を受けなければならないが、北朝鮮の状況ではロシアに対価を払う余力がない。すなわち、冷戦時代のように政治的に接近して無償支援や借款をはじめとする友好的な有償支援を受けられないのである。特に、北朝鮮の対ロシア債務がすでに30億ドルを越えており、債務を返済しないと追加の経済支援はできないというのがロシア政府の基本的な立場で

<sup>5</sup> 前掲p20～28

ある。

したがって、北朝鮮としては中断されている産業施設の改修に対するロシアの支援を得るためには特別な対策を講じなければならなかった。その戦略は北朝鮮の地理的な利点を活用して、ロシアが望んで、利益があげられるだけではなく、実現可能性も高い様々な連携開発プロジェクトを推進し、その対価としてロシアから産業協力を得るという戦略である。例えば、北東アジア鉄道協力やエネルギー協力などがその代表的な事例として挙げられるが、北朝鮮はロシアと韓国の経済的な利害関係と利益を連携する対価としてロシアの北朝鮮に対する産業協力を導き出すということである。

一方、ロシアの経済的な立場からみると、北朝鮮は経済的に大きな負担の対象であると同時に、長期的には活用価値が十分ある有用性のある対象である。現在、ロシアが追求している経済近代化において北朝鮮が寄与できるような部分はほとんど存在しないし、しかも、北朝鮮がロシアの商品を消費してくれる魅力的な消費市場ともいえない。ロシアにとっての北朝鮮は、大きな債務を背負っているのに返さない対象、ロシアの産業支援とエネルギーなどの支援がなくては立ち上がらない対象程度の認識しかないかもしれない。しかし、少し広い視野に立って考えると状況は異なるかもしれない。北朝鮮の背後には巨大な産業生産国であると同時に消費国である韓国と日本があるが、その中間を北朝鮮が地理的に遮断している状況である。

重要なのは、ロシアが追求している極東地域の開発戦略であるが、ロシアの極東地域開発戦略を実現させるには、海外から資本と技術を積極的に誘致し、不足する労働力問題を解決しなければならないし、地域間の産業インフラの連携を密接に行わなければならない。資本を誘致するためには、韓国と日本の関心を引く極東地域の支援開発プロジェクトを推進しなければならないし、労働力問題を解決するためには中国と北朝鮮の協力が必要となるし、連携インフラを実現するには北朝鮮の積極的な協力が必要となる。何よりも、ロシアの極東地域開発は大きな生産および消費市場である韓国および日本と物流的に直接的な連携を成し遂げることから始めなければならない。韓国もヨーロッパ大陸から陸路進出を望んでいる状況で、この戦略は北朝鮮の協力があれば十分に可能性がある戦略である。したがって、ロシアは北朝鮮がそれほど魅力的な対象ではないにしても、ロシアの長期的な発展を考えてみれば、北朝鮮との産業協力を提示しながらその対価としてロシアとの韓国の直接的な大陸連携事業に北朝鮮が協調するよう誘導しているのである。

北朝鮮の経済体制と産業の構造を改革する方向で南北経済協力を推進しようとする韓国の立場からみると、このような北朝鮮とロシアの戦略と協力関係、そして、過去の冷戦時代に構築された北朝鮮の産業構造と技術的な特性は多くの示唆点を提供してくれる。

特に、ロシアを産業再建に誘導しようとする北朝鮮の利害関係、北朝鮮を通じて韓国をロシア開発に誘導しようとするロシアの利害関係が絡んで展開している最近の朝・日間経済協力関係は、南北の経済協力事業に多くの示唆点を提供してくれる。

第1に、北朝鮮の経済再建に必要な財政的需要を韓国や国際社会が果たせないと仮定すれば、次善の方法としてロシアがそれを担当するようにすることが合理的でありうる。

その主な理由は北朝鮮産業の構造と技術的な特性について最もよく把握しており、再建に必要な資材や部品原料および設備を持っていて、北朝鮮の産業再建を最もリーズナブルな費用で解決できるからである。

また、これまでの無償援助と有償援助および技術支援により北朝鮮の産業構造の特性はロシア式であるといっても過言ではない。

基幹産業を運営する技術者もロシア留学経験者か、国内でロシアの技術で教育を受けた人であるため、再建のために特別な技術訓練を施す必要もない。また、現在、北朝鮮が運営している産業施設と同じ種類の施設がロシア国内でも運営されており、北朝鮮産業再建に必要な部品や原料および資材、その他の技術的な要素を提供することもそれほど難しくないだろう。

最も重要なのは、北朝鮮が国内産業の再建に対するロシアの参加問題に対してあまり拒否感を持ってないということである。それは長い間の協力過程を通じて形成されていた目に見えない親密感と交流文化がまだ消えてないことを意味する。

現在、北朝鮮産業の再建がなければ南北経済協力の拡大が実質的に難しい状況であるため、ロシアがそれを担当することになれば、それは南北経済協力にも肯定的な効果を与えるだろう。しかし、ロシアも少なくない費用を負担しなければならないので、それを支援する方策を模索することが重要な課題であるといえる。直接的な支援方法もありうるし、間接的な支援方法もありうる。また、ロシアの開発事業に参加する対価形式の支援方法もありうる。

第2に、北朝鮮とロシアの経済協力事業は、もはや朝・口だけの経済協力事業ではなく、特に韓国との経済協力事業の性格をもっていることを示唆している。



現在、南北経済協力を拡大するのにあたって最も大きな障害は政治および軍事問題よりも北朝鮮の輸出能力の不在による側面が大きい。北朝鮮の産業を正常化できなければ南北経済協力の量的拡大は期待できない。北朝鮮の産業が再建され正常化するには、北朝鮮の産業施設と技術の絶対的な支援者であったロシアの協力が必須とされる。

一方、南北が推進しているか、推進しようとする様々なプロジェクトの中では、自然にロシアと連携する事業も少なくない。例えば、鉄道協力であるとか、朝鮮半島エネルギー開発プロジェクトなど、多くの事業がロシアの参加を前提としている。

特に重要なのは、ロシアの北朝鮮に対する協力事業の究極的な目標が北朝鮮の市場にあるというより、韓国と日本をはじめとする北東アジア国家の資本と市場にあるということである。しかし、ロシアの北東アジア推進戦略は北朝鮮を通さなければ所期の目的を達成できない構造になっている。

北朝鮮もロシアとの協力そのものに目的があるというよりは現存する産業施設の再建を通じて韓国や日本などの海外に、より多くの輸出をすることで当面の外貨難と経済難を解消することに目的がある。

すなわち、北朝鮮も南北経済協力や対外交易を拡大するにはロシアの協力を得なければならない対外経済政策構造を持っているのである。

韓国も南北朝鮮の経済統合を通じて南北経済協力を中心を置きながら、北朝鮮を通して極東地域、さらにはヨーロッパへの大陸進出を重要な目標として掲げているため、北朝鮮とロシアとの協力関係を同時に解決していかなければならない課題を持っている。

北朝鮮とロシアの協力と韓国とロシアの協力、そして南北朝鮮協力はお互いに連携しており、ある一方の欲求だけでは効率的な推進が望めない。したがって、3国は各自の利害関係と北東アジア地域での共同の利害関係を適切にすり合わせながら、相互協力を推進していかなければならない。

第3に、その全てを解決するための南北朝鮮およびロシアの共同協力体の構成は、時期的にも切実なことでありといえる。北朝鮮とロシアの間では、すでに「経済、科学、技術協力委員会」が構成され、定期的に両国間の懸案を協議していて、韓国とロシアの間でも経済協力委員会が稼動中である。問題はこの協議体が3国間の利害関係を統一できず、両国間の懸案討議に偏っていることである。したがって、この時点では北東アジア地域の経済協力レベルで、又は3国の経済協力レベルで、韓国、北朝鮮およびロシアが

共同参加する共同協議体を構成し、各国の利害関係と利益を調整し、合意した事案の履行を監督していくのが合理的であると思われる。

世界経済が地域ブロック化を進めている状況で、切実な利害関係があり、相互補完性と協力可能性の高い南北朝鮮とロシアの共同協力体の構成は、自然なことであり時代の流れにも符合している。

しかも、この協議体は孤立かつ閉鎖された北朝鮮を地域協力を導くにあたっての重要な役割を果たすだろう。勿論、この協議体は開かれた協議体として将来的に中国や日本などの参加により北東アジアの地域協力体に発展させることもできるだろう。しかし、その時でも南北朝鮮とロシアの経済協議体は持続的に行われなければならない。

第4に、南北朝鮮とロシアの経済協力が実質的に行われるためには、貿易のみならず、各国が最も関心を持つ経済問題を中心に経済協力プロジェクトを開発し、共同で推進していかなければならない。

現在、南北朝鮮とロシアが置かれている状況から考えると、双務関係のレベルで交易と投資が拡大しにくい状況にある。北朝鮮は経済難に陥っており、ロシアは財政的な余力がない。韓国は地理的に不利な位置にある。もし、北朝鮮が地理的な利点を韓国に提供し、ロシアは開発の優待権を提供し、韓国は財政部分を担当すれば、3国間の協力の実践可能性はより高まるだろう。また、ロシアの資源と北朝鮮の労働力、韓国の資本は相互補完性が強いので、開発プロジェクトが推進される場合は非常に効率的に行われる可能性が高い。特に、主なプロジェクトの推進は3国の相互協力を口だけではなく、行動に転換させるのに重要な役割を果たすことになるだろうし、3国間の協力文化を形成し、貿易をはじめとする他の分野の産業協力にも促進的な役割を果たすだろう。

今後、韓・朝・ロの経済協力が安定的かつ持続的でありながら、効率的に推進されるためには、北朝鮮の核問題解決を起点に、3国が制度的な協力体を構成しお互いの利害関係と利益を調整して大きな枠組みの中で協力政策を提示し、その実現のための様々な形態の共同プロジェクトを推進して実質的な行動を誘発させ、長期的には資源と資本および労働力が融合して、産業の直接的な連携が実現できるお互い緊密な依存関係を形成させていくべきである。

#### 参考文献

- カン・ウォンシク(1998)『ロシアは我々にとって何なのか』(ソウル:イルシン社) p129  
クォン・ウォンスン(2001)「韓 - ロ運送協力の現状と展

- 望：シベリア鉄道(TSR)の利用と韓 - 口の経済協力」  
KIEPロシア経済研究会の発表文
- カン・ジョンモ(1993)「北朝鮮の貿易および貿易構造分析」慶熙大学アジア・太平洋地域研究所
- 大韓貿易投資振興公社、『1999 - 2000年の北朝鮮の対外貿易動向』
- 民族統一研究院、『北朝鮮のエネルギー需給実態研究』、研究報告書39 - 21
- ウラジミール・アンロエイアノブ(2002)「北朝鮮の核計画の経済・軍事的な側面」『統一経済』通巻23号、ソウル：現代経済研究院
- アン・ピョンミン(1999)『シベリア横断鉄道網の活性化のための朝鮮半島縦断鉄道の役割』、韓国シベリア学界主催の99年秋季国際学術大会(ソウル、1999年11月27日)発表論文
- アン・ヨングン(2000)「南北電力分野の協力は透明に振興しなければ」、国政報道資料
- アレクサンダー・ティモリン(1996)「韓国、北朝鮮、ロシア3国間の経済協力の展望」『統一経済』、通巻第13号、p119~125、ソウル：現代経済研究院
- アレクサンダー・ティモリン(1996)「韓国、北朝鮮、ロシア3国間の経済協力の展望」『統一経済』、1996 - 1
- アレクサンダー・ティモリン、「朝・口経済関係の現状と展望」、『統一経済』1995 - 7
- イ・チャンゼ(2000)「第2回韓・口フォーラム発題文：韓・口経済協力の進むべき方向」(韓国国際交流財団主催第2回韓・口フォーラム発表論文)p1
- ジョン・イルス、アン・ピョンミン他(1988)『統一に備えての南北朝鮮総合交通網の構築計画』、ソウル：交通開発研究院
- ジョン・ヨジョン(1997)『韓 - 口経済交流の現状と政策課題』、対外経済政策研究院の政策研究97 - 03
- ジョン・ヨジョン(2000)『アメリカの対北朝鮮経済制裁の緩和と南北経済共同体の建設方案』統一研究院
- ジョン・ヨジョン(2001)『南北朝鮮 - ロシア3国間の鉄道協力の論議動向と課題』KIEP調査分析2001 - 06、p35
- 趙明哲、ホン・イクピョウ(2000)『中国・ベトナムの初期改革、開放政策と北朝鮮の改革方向』、ソウル：対外経済政策研究院
- 趙明哲(2001)『北朝鮮の対外経済政策10年：評価と課題』、対外政策研究院
- 趙明哲(2002)『南北経済協力ロードマップ研究』、対外経済政策研究院
- キム・ミョンナム(2002)『東南 - 北 - 中のエネルギー協力の可能性の評価および今後の課題』
- ホン・ミリ(2002)「北朝鮮の産業：非鉄金属産業」、『統一経済』、現代経済研究院
- 統一部(2002)『週刊北朝鮮動向』、各週号
- 統一部(2003)『北朝鮮概要』12月号
- 統一部(2002)『軽水炉事業の推進状況』
- 韓国銀行、『1999年の北朝鮮GDPの推定結果、報道資料』
- 朝鮮日報の各年度
- 韓国日報の各年度
- Felix K. Chang. Spring 1999, "The Unraveling of Russia's Far Eastern Power" Orbis, pp257~284
- George F. Kunadze (1999) "Security and Economic Situation in the Korean Peninsula with Emphasis on North Korea" (a paper presented for the 9<sup>th</sup> IFANS- IMEMO Conference on "Korean - Russian Cooperation at the Turn of the Century", Seoul, October 28~29, 1999), p4, ツカチエンコ, "ロシア - 北朝鮮関係の変化と南北関係への影響", (漢陽大学中ソ研究所のセミナー、1993.6.1) p104
- Goskomstat Rossii, Rossiiskii Statisticheskii Ezhegodnik, 1999, Moscow 2000
- Goskomstat USSR, Vneshine Ekonomicheskie Svyazi SSSR, 各号
- Gueorgui F. Kounadze. 1999.9, "Russia's Foreign Policy in Evolving World and Prospects of Russia-Korea Relationship" 『外交』、第13号、p164
- IMF et.al., A Study of the Soviet Economy, Vol. I, Paris 1992
- Kounadze "Russia's Foreign Policy in Evolving World and Prospects of Russia- Korea Relationship", p165 ; Vladimir Miasnikov, "Russia in the New Concert of East Asian Power" (a paper prepared for International Conference of "The new Asian - pacific Era and Korea" by the Korean Association of Intrenatinal Studies, August 20~21, 1992, Seoul Korea), p18; Alexander Zhebinm, "North Korea after Kim Il-Sung: Hard Choices", The Korean Journal of Defence Analysis, VOLVII, NO1 (Summer 1995), p213, p227 『朝鮮日報』1994.4.15
- Vadim P. Tkachenko.(1992) "Confidence - Building Measure in Korea the Russian Position" (a paper prepared for the Fifth ISSS - IFES Joint Conference, Seoul, President, October, 13~14, 1992), p7~11
- Yakubovsky, V. B, "Economic Relations between Russia and DPRK", Korea and World Affairs, Fall, 1996, Yonsei University

# *The Current State of Economic Cooperation Between the DPRK and Russia and Suggestions for North-South Economic Cooperation (Summary)*

Myung Chul Cho

Research Fellow, Korea Institute for International Economic Policy

Visiting Researcher, Research Division, ERINA

The DPRK and Russia have traditionally had a friendly relationship, but this was suddenly severed in all fields, including politics, economics, military issues, social issues and culture, following the collapse of the Soviet Union; as a result, the DPRK fell into serious economic difficulties. However, the DPRK and Russia have recently been trying to restore their relationship, which had become estranged; with this aim in mind, three summits between the two countries have taken place, along with high-level contacts in a variety of fields. As the rapid moves towards cooperation and improvements in the relationship between the DPRK and Russia will have both direct and indirect impacts on the ROK's diplomatic policy, particularly that concerning the DPRK, and economic cooperation between the two Koreas, the government of the ROK has a particular interest in developments in this area.

Following the agreement concluded between the DPRK and the US in Geneva in October 1994 concerning the nuclear issue, the DPRK and Russia began negotiations in September 1995, concerning new treaties governing their relationship that would replace the treaties concluded in 1961. In February 1995, the two countries concluded their *New Agreement on the Forestry Industry*, with the *Science and Technology Cooperation Plan* following in June of the same year. On 10<sup>th</sup>–12<sup>th</sup> April 1994, the DPRK and Russia reconvened the Committee on Economic, Commercial, Scientific and Technological Cooperation in Pyongyang, with an agreement being reached concerning large-scale economic cooperation with the DPRK.

In January 1997, an agreement was concluded concerning the draft of a new treaty between the two countries, with the actual conclusion of that treaty being agreed in early 1998. The second meeting of the Committee on Economic, Commercial, Scientific and Technological Cooperation took place during this period and various treaties were concluded, in addition to a commitment being made to provide \$1.5 million of food aid to the DPRK. Although the conclusion of the new treaty, which had been planned for 1998, was postponed, military cooperation between the two countries was resumed.

On 19<sup>th</sup> July 2000, President Putin became the first leader in the history of both the Soviet Union and the Russian Federation to visit Pyongyang, further strengthening the relationship between the two countries.

At present, of the pending issues concerning economic cooperation that are being discussed by the two countries, there are many that require the participation of Japan and the ROK; even in other cases, there are numerous issues

that will inevitably impact upon these countries' economic cooperation with Russia or their relationship with the DPRK. The project aiming to link the Trans-Siberian Railway (TSR) with the Trans-Korean Railway (TKR), which has recently emerged as the most significant outstanding issue relating to economic cooperation between Russia and the DPRK, cannot go ahead without the direct participation of the ROK. Accordingly, the analysis of the results of economic cooperation agreed at the summits between the DPRK and Russia and the formulation of a strategy for participation in this project is of particular importance when seen from the perspective of economic cooperation in Northeast Asia as a whole. Furthermore, efforts aimed at the joint use of Russia's abundant energy resources by both Koreas could well play a positive role in the joint economic development of the two countries.

If, in the future, the ROK's capital and exceptional technical capabilities, the DPRK's high-quality workforce and geographical advantages and Russia's abundant resources were blended together in an appropriate fashion, economic cooperation in Northeast Asia could lead to the development of an institutional cooperative framework that would become a major engine for growth.

Through the expansion of active economic relations with both Koreas, the Russian government is beginning to make moves aimed at revitalizing development in the Far Eastern region. Russia is trying to obtain the capital and technology required to develop the Far Eastern region by attracting businesses from Japan and the ROK, while bringing in the necessary labor from the DPRK. Moreover, in order to promote closer physical links to the Korean Peninsula, Russia has begun work on a plan for linking the TSR and the TKR. In fact, while Russia, Japan and the Korean Peninsula are in close geographical proximity and have complementary industrial structures, economic relations between them are still at a relatively low level in comparison with other countries and regions.

Russia's strategic economic goals with regard to the DPRK include: i) to obtain a continuous supply of labor from the DPRK to do such work in the Russian Far East as tree felling; ii) to ensure that the DPRK becomes a major importer of Russian manufactured goods, such as weapons; iii) to participate in the modernization of businesses established in the DPRK during the Soviet era, using financial support for economic cooperation provided to the DPRK by the ROK; iv) to increase transport demand on the TSR by linking it with the TKR; and v) to implement large-scale projects between the ROK and Russia, such as the

construction of the natural gas pipeline from Yakutia to the ROK by means of DPRK-Russian cooperation.

The relationship between Russia and the two Koreas will sustain the current situation in the future and it seems that there is no possibility of returning to the peculiar militaristic and ideological relationship of the past.

With the possibilities for multilateral economic cooperation in Northeast Asia on the increase, along with changes in the DPRK, the states of this region are seeking a new formula for regional cooperation. Although the aims, methods and procedures involved in multilateral economic cooperation in Northeast Asia have yet to be delineated, it is obvious that each country is trying to move away from cooperation between states towards a method of regional cooperation. The first stage in regional cooperation in Northeast Asia and the vehicle that will open up the possibilities for regional cooperation is the vision for linking the railways of Russia, China and the Korean

Peninsula. In addition, plans for forming the East Sea (Japan Sea) Rim Economic Subregion and the Yellow Sea Rim Economic Subregion, which rely upon the participation of China, Japan, Russia and the two Koreas, are currently being proposed, without fanfare. In order to enable the DPRK to participate in regional cooperation, the ROK, China and Japan must support and cooperate in—both directly and indirectly—changes in the DPRK. Furthermore, as the region within which Japan, China and the two Koreas can cooperate could be expanded to center on the Yellow Sea, it is necessary to promote specific collaborative projects, such as the linkage of the Gyungui line and the construction of the Sinuiju–Dandong comprehensive economic zone, which will follow this. Increasing the scope of regional economic cooperation through such projects should enable us to create a solid footing for economic cooperation in Northeast Asia.

# 朝鮮民主主義人民共和国の経済関係法の改正(1)

ERINA調査研究部研究員 三村光弘

## はじめに

これまで、誌上で、1999～2000年にかけて改正された朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮とする）の対外経済関係法に関して、投資制度の翻訳やその内容の分析、投資制度についての解説を行ってきた<sup>1</sup>。

北朝鮮では、2002年7月に全般的な物価と賃金の調整をその主な内容とする「经济管理改善措置」が行われた。日本国内では、それが経済改革の出発点であるという報道が多いようであるが、実際には1990年代の後半から、主に工業部門における構造調整、農業部門における生産や分配方法の変化、企業管理方法の変化など、さまざまな変化が起こっている。

このような社会の変化に対応して、法律の分野でも1990年代終盤に入ってからさまざまな変化が見られるようになった。まず、国家の重要な政策に関して、積極的に法律を制定するようになったことがあげられる。1999～2003年の間に、対外経済関係法以外に13の法律が新たに制定されたことが明らかになっている。

表1 北朝鮮で1999～2003年に新たに制定された法律（対外経済関係法は除く）

番号	法律名	制定年
1	農業法	1999
2	養魚法	1999
3	人民経済計画法	1999/4/9
4	教育法	2000
5	民間航空法	2000
6	関門法	2001
7	著作権法	2001
8	国土計画法	2002/3/27
9	軍事服務法	2003
10	機構法	2003
11	都市計画法	2003
12	河川法	2003
13	会計法	2003

（出所）『朝鮮中央通信』、『朝鮮新報』、『中央日報』（オンライン版）  
http://nk.joins.com/ など各種報道をもとに筆者作成

表2 最近改正された北朝鮮の経済関係法

番号	法律名	改正年月日
1	合併法	2001/ 5/17
2	外貨管理法	2002/ 2/21
3	外貨管理法施行規定	2002/ 3/14
4	外国人投資銀行法	2002/11/ 7
5	外国投資企業及び外国人税金法	2002/11/ 7
6	外国投資企業及び外国人税金法施行規定	2002/ 6/14
7	税関法	2001/ 7/26
8	環境保護法	2000/ 7/24
9	保険法	2002/ 5/16
10	民事訴訟法	2002/10/24
11	羅先経済貿易地帯法	2002/11/ 7

（出所）筆者作成

法規を整備する傾向は、新たな法律の制定だけでなく、既存の法律の見直しにも現れている。最近、ERINAが入手した、2003年、朝鮮対外経済協力推進委員会発行の『法規集（外国投資関係）』と、2001年に同委員会が発行した法規集を比較すると、【表2】のような改正が見られる。

これらの法規の改正には、対外経済関係だけではなく、経済全般に適用される法規の改正・制定が多い、国際社会に進出していくために必要な国際基準に近づく努力がうかがえる、1990年代後半の改正で法規集に掲載されなくなった細則の一部が復活している、などの特徴がある。

今回は、このような特徴のうち、に焦点を合わせ、外貨管理法、外貨管理法施行規定、税関法についてその改正点と内容についての解説を行う。

## 1 外貨管理法・同施行規定

外貨管理法は1993年1月31日に立法され、1999年2月26日に改正が行われている。今回の改正は、2002年2月21日であり、前回の改正から3年が経過している。前回の改正は、羅津・先鋒自由経済貿易地帯の名称変更などに伴う字句上の変更だけで、内容上の変更はなかったため、事実上9年ぶりの改正である。外貨管理法施行規定は、1994年6月27日に制定されたが、2001年発行の法規集には、掲載されておらず、その有効性が不明であった。今回の改正は外貨管理法改正の直後、2002年3月14日である。

外貨管理法は、北朝鮮における外貨の取り扱いを総合的に規定する法律である。この法律の目的は、「外貨の収入と利用、搬出入において制度及び秩序を厳格に定め、外貨を統一的に掌握し、合理的に利用することに貢献する。」と規定されている（第1条）。以前の規定と比較すると、行政法としての目的が全面に押し出され、簡素になった。外貨管理法の管理の対象となる外貨は、「転換性のある外国貨幣及び国家債券、会社債券等の外貨有価証券」と「手形、小切手、譲渡性預金証券等の外貨支払手段及び装飾品でない金、銀、白金並びに国際金融市場で取り引きされる金貨、銀貨及び貴金属」（第2条）であり、以前の規定と内容的な変化はない<sup>2</sup>。

管理の原則では、「統一的」な管理が強調されている（第3条）のが、以前の規定との相違点である。また、改

<sup>1</sup> 拙稿「朝鮮民主主義人民共和国の対外経済関係法の現状(1)-(7・完)」『ERINA REPORT』vol. 48～54を参照されたい。

正前と異なり、「外国為替相場の種類及び適用範囲」という表現が使われている。これは、実勢レートと公式レートなど、複数の為替相場が同時に存在することを許容することも考えられ、大きな変化であるといえる（第7条）。この法律の適用範囲は外貨を利用するか、外貨収入のある機関、企業所、団体、公民（国民）、外国政府または国際機構の代表部、外国投資企業、外国人となっている（第10条）。また、今回の改正で特殊経済地帯での外貨管理については別に定めることになった（第10条）。

外貨収入と利用については、「国家計画期間が示達した外貨収入支出計画に従い、当該機関、企業所、団体に国家外貨義務納付率を定めなければならない。」（第11条）と各企業には国家に納付すべき外貨が割り当てられる。この割り当てを超過して得た外貨に関しては、「機関、企業所、団体は外貨収入計画を超過した金額を、自身で利用することができる。この場合、指定された指標と項目に使用しなければならない。」（第20条）との規定があり<sup>7</sup>、稼いだ外貨を一定の義務納付をした上で各企業が自主的に使用できるようになった<sup>8</sup>。限定的とはいえ、各企業に外貨使用の自主権を与えたことは、経営努力に対する動機付けとなり、技術革新やさらなる収益性の向上に結びつく期待を持たせる積極的な作用があると言える。

また「機関、企業所、団体は、管理運営に必要な外貨を外国又は国際機構から貸付を受けることができる。この場合、中央財政指導機関と合意し、内閣の批准を受けなければならない。」（第23条）と、北朝鮮の企業が外国または国際機構からの貸し付けを受けることができる規定が新設された<sup>9</sup>。北朝鮮をめぐる国際環境が改善されることをある

程度見越しているともいえる。

北朝鮮では、銀行に預金した外貨を引き出すことができないという問題があると報じられたこともあったが、今回の改正で「預金者、貯金者が要求する外貨を適時に引き渡さなければならない。」（第21条第2項）「預金、貯金者が要求する外貨を適時に支払うことができず、損害を与えた場合には、当該損害を補償させる。」（第39条）との規定が新設された。また、規定第41条には、「国家外貨管理機関と対外決済銀行は機関、企業所の口座にある外貨を該当する口座管理者との合意なく勝手に支出することはできない。」との規定があり、外貨預金の流用を禁止している。これらの条項を追加するだけで、現状が改善されるとは言えないが、少なくとも中央政府レベルでこれを問題であると認識したことは前進であろう<sup>10</sup>。

外貨現金や外貨有価証券、貴金属の持ち込みには、制限はないが（第22条）、持ち出しは入国時に税関申告書で明らかにした金額、に限られる（第23条）。ただし、羅先経済貿易地帯では、外貨現金と外貨有価証券を許可文書又は税関申告書なしで「共和国領域外」に持ち出すことができることになっている（第24条）。外国投資企業で働く外国人は、賃金及びその他合法的に得た外貨の60%までに限って「共和国領域外」に送金し、又は持ち出すことができる（第28条）<sup>11</sup>。

制裁として予定されているのは、罰金と不法に取引した外貨および物の没収、銀行取引の停止である（第29条）。また、重大な違反には、「情状に従い、行政的又は刑事的責任を負わせる。」（第31条）との規定があるが、実際にどのような責任追及がなされるかは明らかではない。

<sup>2</sup> 外貨管理法施行規定では、外貨支払い手段として「外貨支払手段には、外貨と表記された手形、小切手、預金及び貯金証書、支払指示書、各種クレジットカード等が属する」（規定第2条）と規定している。また規定第2条では、転換性外貨と非転換性外貨の定義が行われている。

<sup>3</sup> 規定第9条後段では「朝鮮ウォンに対する外貨現金が替相場及び決済が替相場等の市場が替相場は貿易銀行が定める。」と、外貨現金が替相場と決済が替相場の2つの相場が明示されている。平壤市内の統一通り市場の両替所などで適用されているのが外貨現金が替相場であると思われるが、詳細は不明である。

<sup>4</sup> 規定第13条ではこの他、「朝鮮同胞」にも適用すると規定している。

<sup>5</sup> 開城工業地区については、2004年2月25日に最高人民会議常任委員会決定第16号で「開城工業地区外貨管理規定」が採択された。条文については、<http://210.145.168.243/sinboj/j%2D2D2004/04/0404j0318%2D00004.htm>を参照されたい。

<sup>6</sup> 外貨の収支計画の策定、実行については規定第15～17条を参照されたい。

<sup>7</sup> 規定第33条後段では、「指定された指標や項目と異なる理由で外貨を利用しようとする場合には、国家外貨管理機関の承認を得なければならない。」と規定している。

<sup>8</sup> 同時に、外貨管理を強化するために、規定第18条では、外貨預金口座はひとつの銀行にのみ開設することになっている。国内の機関、企業所（団体と外国投資企業は除く）は外国の銀行に口座を開設することができない。また、規定第20条では、外国投資企業の外国での口座開設について、国家外貨管理機関の合意を必要とする規定を持っている。この細則では、団体の外貨管理については、かなり緩やかな規定を置いている。団体とは、金日成社会主義青年同盟など各種社会団体のことと考えられる。朝鮮労働党が団体に属するかどうかについては、不明である。国家外貨義務納付金の納付を担保するために、規定第39条では、対外決済銀行による国家外貨義務納付金の優先決済と強制納付を規定している。

<sup>9</sup> 規定第50条では、「機関、企業所が、外国で政府的な借款又は国際経済機構、企業体、金融機関から借款、貸付を受けようとする場合には、国家外貨管理機関と合意し内閣の承認を得なければならない。」と、外国の企業、金融機関からの貸し付けも許容している。

<sup>10</sup> 前進とはいっても、隣国である中国ではほぼ改善された問題であるため、北朝鮮の投資先としての魅力を決定的に増す要素とはなり得ないだろう。北朝鮮の政策担当者は、外国の投資家は、北朝鮮内部の通時的な視点よりも、世界各国の投資環境を共時的に比較して投資先を選択するという事実を重視する必要がある。

<sup>11</sup> 規定第61条では、60%を超える金額の送金または持ち出しには、国家外貨管理機関の承認が必要とされている。

今回の外貨管理法の改正は、複数の為替レートを予定する条項の新設、外貨預金に対する保護、各企業に対する外貨使用に対する制限の緩和など、北朝鮮の現状から出発し、それを改善していくという政策的意志が垣間見られる改正であった。その意味では、このような改正は高く評価できる。しかし、北朝鮮の周辺国は、すでに高度に発展した資本主義国（日本、韓国）であるか、移行経済国（ロシア）政治的には共産党の一方支配を貫徹しているが、経済的には資本主義的要素のきわめて強い国（中国）であり、どの国も北朝鮮と比較するとはるかに世界経済との結びつきが強く、より国際的なルールや慣行の実践に熱心である。この点から見ると、北朝鮮の今回の改正が、北朝鮮国内の意識変革に結びつき、ある程度の状況の改善が見られたとしても、それだけでは手放して喜ぶわけにはいかない。北朝鮮がやろうとしていることは、他の国々が10年以上前から取り組み、現状ではかなりの改善がみられていることであり、できて当然ととられるか、またはさらなる努力が求められることが必至だからである。

## 2. 税関法

税関法は北朝鮮の税関検査、関税適用、対外貿易における規律と秩序の確立を規定する法律である。1983年に初めて制定され、1987年、1990年、1993年の改正をへて、1999年1月28日に再度改正された。今回の改正は2001年7月26日である。1年6ヶ月という短い期間で改正が行われた。

現行の関税法は、5章51条で構成されており、第1章は関税法の基本、第2章は税関手続、第3章は税関検査、第4章は関税、第5章は制裁および申訴を規定している。この法律の目的は「朝鮮民主主義人民共和国関税法は、税関手続及び検査、関税の賦課において制度及び秩序を厳格に確立し、税関検査を強化して関税政策を正確に執行することに貢献する。」（第1条）ことである。関税の適用において、「国家は、輸入および輸出を奨励する物資には関税を適用せず、又は低く適用し、輸入および輸出を制限する物資には高い関税を適用する」原則を持っている（第4条）。税関事業に対する指導は、「中央税関指導機関が統一的に行う」ことが予定されている（第5条）。また、税関事業の分野において「外国、国際機構との交流および協力を発展させる」（第6条）との条項が存在する。

税関手続は、「荷物および運輸手段を我が国に搬入又は搬出する機関、企業所、団体及び公民が行う」（第8条）か、船舶の場合、船長が行うことになっている（第11条）が、外国への中継輸送については、中継輸送する機関が行う（第10条）。航空機での輸出入については、特段の規定

が設けられていない。

税関検査は、「国境通路、貿易港、国際空港、国際郵便局及びその他指定された場所」で行われる（第14条）。税関は、通過する外国の荷物の検査を行うことができ、該当する料金を徴収することができる規定がある（第14条）。「国家貿易計画にない物資又は輸出入許可を受けていない物資」という表現（第17条）から、北朝鮮においては、国家計画に基づく物資とそれ以外の物資に分けて管理されていることがわかる。また、引越し荷物と相続財産については、統制品でない限り、輸出入の許可は不要ないという規定がある（第27条）。

関税については、輸入物資の場合には国境到着価格、輸出物資の場合には国境引渡価格で行い、輸出入物資でない場合（携帯品など）は、小売価格で行うとされている。また、関税は内閣が定めることになっている（第32条）。関税を適用しないものには、外国の政府又は国際機構からの贈物、定められた基準を超えない旅行者の携帯品、外国投資企業が生産及び経営のために搬入する物資及び生産して輸出する物資、加工貿易、中継貿易、再輸出を目的に搬入する物資、外国と締結した条約に従い、関税を支払わないことになっている物資、国家が別途に定めた物資となっている（第34条）。ただし、関税については、定められた基準を超過した場合、については外国投資企業が生産した商品を特殊経済地帯外の国内に販売する場合、については、加工貿易、中継貿易、再輸出を目的として搬入した物資を国内で販売する場合には、関税が適用される（第35条）。関税の免除を受けて搬入した物資を定められた用途にのみ使用することを義務づける条項があり、関税が免除された物資を販売する場合には、税関に通知し、関税を納付した後、販売することが許される（第44条）。

関税率に関しては、二国間条約で関税特恵条項がある場合には、特恵関税率を適用し、関税率が別途定められている場合には、その税率を適用する。それ以外の場合には、普通関税率を適用すると規定されている（第37条）。また関税率が定められていない物資には、これと類似する物資の関税率を適用するとの規定がある（第38条）。

保税については、保税工場、保税倉庫においては2年、保税展示場では税関が定めた期間、保税が認められ（第45条）やむを得ない場合には、保税期間終了の10日前までに申請すれば、6ヶ月以内の保税期間延長を税関は認めることができる（第46条）。また、保税物資の加工、包装、組み立てのために保税地域外に搬出する場合には、関税に相当する保証物又は保証金を税関に預けることが義務づけられている（第47条）。

制裁として予定されているのは、定められた期間内に関税を納付しない場合の延滞料（料率は規定されていない）と、税関法規に違反して搬出入した荷物及び運輸手段の抑留、没収と状況が重大な場合の「責任あるもの」に対する行政的または刑事的責任である。

税関手続き、検査及び関税納付に関連して、当局と意見が異なる場合は協議を行い、協議が整わない場合には、上級税関への申訴を行うことができるとされている（第50条）。申訴は受理した日から20日以内に処理せねばならず、その結果に意見がある場合には、申訴処理日から10日以内に訴訟を提起することができるとしている（第51条）。

税関法は、前回の改正からそれほど時間がたっていないが、今回の改正では国際郵便や公民の携帯品などについての税関検査手続について、明確な規定が置かれるようになった。また、条文も冗長な表現が無くなり、行政法としての目的を達成するための必要最低限度のものとなっており、基本的な内容には変更がないものの、立法技術という点から見れば、かなりの進歩が見られると言える。

税関法にこのような改正が行われた背景には、この他北朝鮮の対外経済関係、特に貿易が活発になってきていることと関係している。【表3】を見ると、特に中国との貿易が近年盛んになってきていることがわかる。

表3 北朝鮮の対外貿易高（単位：100万ドル）

	1998	1999	2000	2001
中 国	413.0	370.4	488.0	739.9
ロ シ ア	65.0	50.1	46.3	68.3
日 本	394.6	350.4	463.7	474.7
韓 国	221.9	333.4	425.0	403.0
そ の 他	569.4	708.7	974.5	987.6
合 計	1663.9	1813.0	2397.5	2673.5

（出所）大韓貿易振興公社『北朝鮮の対外貿易動向』各年度版より

前回の改正時にも指摘したが、関税については、関税率表が公表されているのが普通の姿であるが、北朝鮮の場合、関税率表が対外的に公表されていない。法規集にこの法律を含めるのであれば、関税率についても公表するのが外国からの投資を誘致する上で重要な条件となるであろう。こ

れについては重ねて改善の必要性を指摘したい。

## おわりに

今回改正された外貨管理法と外貨管理法施行規定は、直接投資や貿易、加工貿易といった対外経済分野だけでなく、外貨に関連する取引を行う限りにおいては国内の企業にも適用される法規である。

外貨管理法及び同施行規定では、国内企業に対する外貨使用の自主権を認めるための改正が行われ、同時に不正行為を阻止するための措置がとられた。一見大幅な規制強化が行われているようであるが、それだけ外貨使用の自主権を個別の企業に認めるということは大きな変化であるといえるし、各企業の自発性を国際市場で発揮するために必要不可欠の措置であるといえる。今後、中国やベトナムなど世界市場に積極的に対処しようとしている国々の外貨管理法制との比較を行い、北朝鮮の外貨政策の位相を明らかにしたいと思う。

税関法の改正は、大きな変化こそ無かったものの、立法技術という点では大きな前進があったと考えられる。外貨管理法と同じく、行政法としての機能面から見ると、大きな進歩があったと言える。また、この改正には、北朝鮮における貿易を中心とする対外経済関係の活発化という要素も忘れてはならない。

北朝鮮は、1990年代末より、さまざまな経済改革措置をとってきているが、法分野でも、実際の取引の実態に合わせて、法規の内容を充実させる動きが出てきていることが今回の改正を分析することにより明らかになった。法分野での変化は、経済分野での変化に比べると数年から5年ほど遅れて起こる傾向にあるようである。もし、北朝鮮の経済改革が進行していくとすれば、今後数年間にかなり大幅な変化が経済関係法を中心に起こるものと考えられる。北朝鮮の経済改革の規模を勘案すると、その変化は、憲法の経済関連条項にも改正を迫る内容になる可能性も否定できない。

## 資料（筆者による翻訳\*）

### 1．外貨管理法（新旧対照表）

旧条	旧条文	新条	新条文
	<b>第一章 外貨管理法の基本</b>		<b>第一章 外貨管理法の基本</b>
1	朝鮮民主主義人民共和国外貨管理法は、外貨収入を増やし、外貨を合理的に利用して人民経済を絶え間なく発展させ、対外経済関係を拡大発展させることに寄与する。	1	朝鮮民主主義人民共和国外貨管理法は、外貨の収入と利用、搬出入において制度及び秩序を厳格に定め、外貨を統一的に掌握し、合理的に利用することに貢献する。
2	本法は、外貨取引、外貨有価証券の発行及び外貨現金並びに有価証券及び貴金属の搬出入と関連した原則及び秩序を規定する。		



旧条	旧条文	新条	新条文
3	外貨には転換性のある外国貨幣、国家債券、転換可能会社債券をはじめとする外貨有価証券、手形、小切手、譲渡性預金証書をはじめとする外貨支払手段、外貨資金、装飾品でない金、銀及び白金並びに国際金融市場で取り引きされる金貨、銀貨等の貴金属が属する。	2	外貨には転換性のある外国貨幣及び国家債券、会社債券等の外貨有価証券が属する。 手形、小切手、譲渡性預金証書等の外貨支払手段及び装飾品でない金、銀、白金並びに国際金融市場で取り引きされる金貨、銀貨及び貴金属も外貨に属する。
4	国家は、外貨管理機関を通じて外貨を掌握して管理する。	3	外貨を統一的に管理することは、外貨管理の重要な原則である。 国家は中央財政指導機関が外貨を統一的に掌握し管理するようにする。
5	朝鮮民主主義人民共和国の外貨為替業務を行う専門銀行は、貿易銀行である。 その他の銀行も外貨管理機関の承認を受けて、外貨為替業務を担当することができる。	4	朝鮮民主主義人民共和国において外国為替業務は貿易銀行が行う。 その他の銀行も中央財政指導機関の承認を受けて、外国為替業務を行うことができる。
6	朝鮮民主主義人民共和国領域内では、外貨現金を流通させることはできない。 外貨現金を使用しようとする場合には、朝鮮ウォンと交換してのみ使うことができる。 外貨の売買、預貯金及び抵当は、外貨為替交換業務を担当する銀行を通じてのみ行うことができる。	5	朝鮮民主主義人民共和国領域内では、外貨現金を流通させることはできない。 外貨現金は朝鮮ウォンに交換して使用する。
		6	外貨の売買及び貯金、預金、抵当は外国為替業務を担当する銀行を通じてのみ行うことができる。 外国為替業務を担当する銀行は、中央財政指導機関が承認した範囲において外貨業務を行う。
7	朝鮮ウォンの外貨為替相場は、外貨管理機関が定める。	7	朝鮮ウォンに対する外国為替相場の種類及び適用範囲、固定為替相場を定める事業は、中央財政指導機関が行う。 朝鮮ウォンに対する決済為替相場、現金為替相場を定める事業は貿易銀行が行う。
8	わが国と外国との間で決済することのできる外貨は、外貨管理機関が定めた外貨とする。外貨管理機関の承認を受けて、定められた外貨以外の外貨でも決済することができる。	8	対外決済は中央財政指導機関が定めた外貨で行う。 わが国の政府と外国政府間で決済と関連して協定を締結した場合には、それに従う。
9	合法的に得た外貨は、法的に保護され、相続することができる。	9	国家は合法的に得た外貨を保護し、それに対する公民の相続権を保障する。
10	本法は、外貨を利用するわが国の機関、企業所、団体及び公民に適用する。共和国領域内で外貨を利用する外国機関、外国投資企業、外国投資家、外国人及び朝鮮同胞にも本法を適用する。	10	本法は、外貨収入があり、又は利用する機関、企業所、団体及び公民に適用する。 共和国領域内で外貨収入があり、又は外貨を利用する外国又は国際機構の代表部、外国投資企業、外国人及び朝鮮同胞にも本法を適用する。 特殊経済地帯に適用する外貨管理秩序は別に定める。
<b>第二章 外貨の利用</b>		<b>第二章 外貨収入と利用</b>	
		11	中央財政指導機関は、国家計画期間が示達した外貨収入支出計画に従い、当該機関、企業所、団体に国家外貨義務納付率を定めなければならない。 機関、企業所、団体は、貿易銀行に口座を置き、稼いだ外貨を適時に入金させなければならない。
		14	機関、企業所、団体は外貨収入計画を適時に実行し、国家外貨義務納付金を優先的に納めなければならない。
11	外貨は、次の各号に掲げる取引に利用することができる。 1. 貿易契約及び支払協定に基づく取引 2. 貿易外の取引 3. 銀行で朝鮮ウォンを売買する取引 4. 資本取引	17	外貨は、次の各号に掲げる取引に利用することができる。 1. 対外経済契約及び支払協定に基づく取引 2. 旅費、経費、維持費の支払い等の貿易外取引 3. 銀行で朝鮮ウォンを売買する取引 4. 預金、信託、貸付、債務保証等の取引
12	対外経済取引に基づく決済は、送金、代金請求、支払委託等の方法で行う。	18	対外決済は、信用状、送金、代金請求、支払委託等の方法で行う。
13	わが国の機関、企業所、団体は、収入となる外貨を朝鮮ウォンに交換して自身の口座に預けなければならない。 外貨は、外貨管理機関の承認を受け、指定された指標及び項目にのみ使用しなければならない。	19	機関、企業所、団体は、外貨を指定された指標及び項目に使用しなければならない。
		20	機関、企業所、団体は外貨収入計画を超過した金額を、自身で利用することができる。この場合、指定された指標と項目に使用しなければならない。
		23	機関、企業所、団体は、管理運営に必要な外貨を外国又は国際機構から貸付を受けることができる。この場合、中央財政指導機関と合意し、内閣の批准を受けなければならない。
14	外貨有価証券を発行しようとするわが国の機関、企業所は、当該機関の承認を受けなければならない。	24	外貨有価証券を発行しようとする機関、企業所、団体は、当該機関の承認を受けなければならない。
15	共和国公民は、合法的に得た外貨を国家の定めた基準内でのみ保有し、その基準を超える外貨は国内の銀行に販売又は預金しなければならない。	15	公民は合法的に得た外貨を中央財政指導機関の定めた基準内でのみ保有することができる。 基準を超える外貨は、共和国の外国為替業務を取り扱う銀行に販売し、又は貯金しなければならない。
16	外国人は、国外から送金された外貨又は合法的に得た外貨を共和国の銀行に預金又は販売することができる。	16	外国人は、共和国領域外から送金されてきた外貨、合法的に得た外貨を外国為替業務を取り扱う銀行に貯金し、又は販売することができる。
17	銀行は、外貨預金について秘密を保障し、該当する利子を計算して支払う。	21	外国為替業務を取り扱う銀行は、外貨預金及び貯金の秘密を保障し、該当する利子を計算し支払わなければならない。 預金者、貯金者が要求する外貨を適時に引き渡さなければならない。
18	共和国領域内に常駐する外国の大使館、領事館、貿易代表部等の外国機関は、貿易銀行に口座を設けなければならない。 外国投資企業は、外貨管理機関との合意の下に、共和国の銀行に口座を設けることができる。 必要に従い、外貨管理機関との合意の下に、外国の銀行にも口座を設けることができる。	12	外国及び国際機構の代表部は、貿易銀行に口座を置き、外貨を入金させなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
		13	外国投資企業は貿易銀行に口座を置き、稼いだ外貨を入金させなければならない。 外国銀行又は共和国領域外にある銀行に口座を置こうとする場合には、中央財政指導機関と合意しなければならない。
19	羅先経済貿易地帯内にある銀行は、外貨管理機関の承認の下に、非居住者間の取引を対象とする業務を担当することができる。		
20	外国投資企業は、経営活動に必要な外貨資金の貸付を共和国の銀行から受けることができる。	22	共和国の外国為替業務を取り扱う銀行は、機関、企業所、団体及び外国投資企業に外貨を貸付することができる。この場合、外貨貸付計画を立て、中央財政指導機関と合意し、内閣の批准を受けなければならない。
21	外貨利用に対する監督統制は、外貨管理機関及び当該監督統制機関が行う。外貨を利用する機関、企業所、団体は、四半期、年間の外貨貸借対照表を外貨管理機関に提出しなければならない。		第四章に移転（第31条及び第36条参照）
<b>第三章 外貨の搬出入</b>		<b>第三章 外貨搬入と搬出</b>	
22	外貨現金、外貨有価証券及び貴金属は、制限なく共和国に搬入することができる。	25	外貨現金、外貨有価証券及び貴金属は、制限なくわが国に搬入することができる。この場合、手数料又は関税は適用しない。
23	外貨現金は、銀行の発行した外貨交換証明文書又は入国時に税関申告書で明らかにした金額の範囲内でのみ、共和国領域外に持ち出すことができる。	26	外貨現金は、銀行の発行した外貨交換証明文書又は入国時に税関申告書で明らかにした金額の範囲内でのみ、共和国領域外に持ち出すことができる。
24	外貨有価証券は、外貨管理機関の承認を受けてはじめて共和国領域外に持ち出すことができる。入国時に税関に申告した外貨有価証券は、承認を受けなくても持ち出すことができる。	27	外貨有価証券は、中央財政指導機関の承認を受けてはじめて共和国領域外に持ち出すことができる。 入国時に税関に申告した外貨有価証券は、承認を受けなくても共和国領域外に持ち出すことができる。
25	羅先経済貿易地帯では、外貨現金、外貨有価証券を当該文書又は税関申告書なしで共和国領域外に持ち出すことができる。		
26	貴金属は、中央銀行の承認を受けて共和国領域外に持ち出すことができる。入国時に持ち込んだ貴金属は、税関に申告した範囲内でのみ持ち出すことができる。	28	貴金属は、中央銀行の承認を受けてはじめて共和国領域外に持ち出すことができる。 入国時に持ち込んだ貴金属は、税関に申告した範囲内でのみ持ち出すことができる。
27	外国投資家は、共和国領域外に企業運営で得た利潤及び他の所得金を税金なしにすべて送金し、又は自己の資本に制限なく移転することができる。	29	外国投資家は、企業運営で得た利潤及び他の所得金を共和国領域外に税金なしに送金できる。 投資財産は税金なしで共和国領域外に持ち出すことができる。
28	外国投資企業で働く外国人は、賃金及びその他合法的に得た外貨の60%までを共和国領域外に送金し、又は持ち出すことができる。	30	外国投資企業で働く外国人は、賃金及びその他合法的に得た外貨の60%までを共和国領域外に送金し、又は持ち出すことができる。
<b>第四章 制裁</b>		<b>第四章 外貨管理事業に対する指導統制</b>	
		31	外貨利用に対する監督統制は、統一的指導の下、中央財政指導機関が行う。中央財政指導機関は、外貨管理事業に対する指導体系を正しく打ち立て、外貨収入と支出の均衡をとらなければならない。
		32	中央予算制機関、企業所、団体の外貨管理事業に対する指導は、中央財政指導機関が直接行う。 但し、地方予算制機関、企業所、団体の外貨管理事業に対する指導は、道人民委員会を通じて行う。
		33	中央財政指導機関は、外国に対する外貨債権、債務を統一的に掌握し、管理しなければならない。
		34	中央財政指導機関は、外貨で支出する生活費、旅費等の支出基準を正しく定め、正確に執行するようにしなければならない。
		35	中央財政指導機関は、外国為替業務を取り扱う銀行から四半期、年間の貸借対照表及び必要な業務統計資料を受け取らなければならない。
		36	機関、企業所、団体は、四半期、年間外貨計画実行決算書を作成し、中央財政指導機関に提出しなければならない。
		37	中央財政指導機関は、機関、企業所、団体及び外国為替業務を取り扱う銀行の外貨管理状況を検閲することができる。 当該機関、企業所、団体及び外国為替業務を取り扱う銀行は、中央財政指導機関の検閲に必要な条件を保障しなければならない。
		38	国家外貨義務納付金を適時に正確に納付しない場合には、延滞料を徴収する。
		39	預金、貯金者が要求する外貨を適時に支払うことができず、損害を与えた場合には、当該損害を補償させる。
		40	外貨を定められた機関までに入金させず、又は他の銀行に入金させた場合には、罰金を徴収する。
29	外貨管理秩序に反した者には、情状に従い、罰金を科し、不法に取り引きした外貨及び物を没収する。 必要な場合には、銀行取引を中止させることができる。	41	不法に取り引き、又は共和国領域外に逃避させた外貨及び物は、没収する。
30	外貨管理秩序に反して外貨の損害を与えた場合には、該当する損害を外貨で補償させることができる。		
31	本法に反して重大な結果を引き起こした機関、企業所、団体の責任者及び公民には、情状に従い、行政的又は刑事的責任を負わせる。	42	本法に反して外貨管理に重大な結果を引き起こした機関、企業所、団体の責任ある幹部及び個別的公民には、情状に従い、行政的又は刑事的責任を負わせる。

## 2. 外貨管理法施行規定

1994年6月27日 政務院決定

チュチェ91(2002)年3月14日 内閣決定第20号として採択

旧条	旧条文	新条	新条文
<b>第一章 一般規定</b>		<b>第一章 一般規定</b>	
1	本規定は、『朝鮮民主主義人民共和国外貨管理法』を正確に貫徹して、外貨の管理および利用秩序を徹底的に確立するために制定する。	1	本規定は『朝鮮民主主義人民共和国外貨管理法』を徹底して貫徹し、国の外貨を統一的に掌握かつ管理し、利用する秩序を厳格に確立することにより、人民経済を進展させ、対外経済関係を拡大発展させることに貢献するために制定する。
2	本規定は、外貨取引、外貨有価証券の発行、外貨現金、外貨有価証券および貴金属の搬入と関連した秩序を規制する。		
3	本規定は、外貨を管理または利用する共和国の機関、企業所、団体（以下、機関、企業所とする。）と公民に適用する。 共和国領域内で外貨を利用する外国機関、外国投資企業、外国人と共和国領域外に居住する朝鮮同胞に本規定を適用する。 外国機関には、大使館、領事館、貿易および国際機構の代表部等が含まれ、外国投資企業には、外国人投資企業(合作企業、合併企業、外国人企業)と外国企業が含まれる。 外貨には、転換性のある外貨と転換性のない外貨が含まれる。	13	この規定は外貨収入があり、又は外貨を利用する機関、企業所、団体（以下、機関、企業所とする）及び公民に適用する。 共和国の領域内で外貨収入があり、又は外貨を利用する外国又は国際機構の代表部、外国投資企業、外国人、朝鮮同胞にも、この規定を適用する。 この規定は外国にあるわが国の代表部、企業所、会社、支社等、外国に常駐する機関にも適用する。
4	外貨には、転換性のある外貨と転換性のない外貨が含まれる。 転換性のある外貨には、任意の時期と場所で外国貨幣に交換することができる外国貨幣(銀行券、補助貨幣)、外貨有価証券(外貨で表示された国家債券、地方債券、会社債券、出資証券、株券等の財産的価値のある証券)、外貨支払手段(外貨で表示された手形、小切手、トラベラーズ・チェック、送金証書、支払指示書)とその他の外貨資金(転換性外貨口座と国際決済計算単位で表示された口座の金額、貴金属(装飾品を除いた金、銀、白金と国際金融市場で取引されるその他の貴金属、銀貨)が属する。 転換性のない外貨には、任意の時期と場所で外国貨幣と交換することができない民族貨幣と、民族貨幣で表示された口座金額が属する。	2	外貨には転換性外貨と非転換性外貨が属する。転換性外貨には転換性のある外国貨幣、有価証券、支払手段、貴金属等が属する。 転換性のある外国貨幣には任意の時間及び場所において外国の貨幣に転換できる外国銀行券、補助硬貨が属する。 外貨支払手段には、外貨と表記された手形、小切手、預金及び貯金証書、支払指示書、各種クレジットカード等が属する。 貴金属には装飾品ではない金、銀、白金、金貨、銀貨、国際金融市場で取引されるその他の貴金属が属する。 非転換性外貨には任意の時間及び場所において外国の貨幣に転換できない外国銀行券、補助硬貨が属する。
5	外国為替管理事業に対する指導は、外貨管理機関が受け持つ。 外貨管理機関は、外貨の輸入を統一的に掌握し、その支出を統制する。	3	国の外貨管理事業に対する統一的指導は財政省（以下、国家外貨管理機関とする）が行う。
		5	共和国において外国為替業務は貿易銀行が行う。 貿易銀行は外貨取引に伴う決済手続及び方法、決済業務手数料、外貨預金、貯金、貸付利率等を国家外貨管理機関の合意を得て制定する。 他の銀行も国家外貨管理機関の承認を得て外国為替業務を行うことができる。
6	外貨管理機関は、外貨管理と関連した法規執行の方法論的指示を作成し、外国為替銀行と外国投資銀行の外国為替業務の範囲を承認し、朝鮮ウォンに対する外国為替の基準相場を定める。 外貨取引、対外決済と関連した手続と方法、朝鮮ウォンに対する外貨現金交換相場と外国為替の決済相場、対外決済取扱手数料率、外貨の預金、貯金、貸付の利率は、貿易銀行が定める。	9	朝鮮ウォンに対する外国為替相場の種類、適用範囲及び固定為替相場は国家外貨管理機関が定める。 朝鮮ウォンに対する外貨現金が替相場及び決済が替相場等の市場が替相場は貿易銀行が定める。
7	朝鮮民主主義人民共和国の外国為替業務を行う専門銀行は、貿易銀行である。 貿易銀行以外の他の銀行も、外貨管理機関の承認を得て外国為替業務を行うことができる。	7	外国為替業務を行う銀行（以下、対外決済銀行とする）は国家外貨管理機関が承認した範囲内でのみ外貨業務ができる。
8	政府間で締結した貿易および支払に関する協定に基づく銀行間の支払協定は、貿易銀行が締結する。	6	共和国政府と外国の政府間の条約に基づく銀行間条約は貿易銀行間で結ぶ。
9	共和国領域内では、外貨現金を流通させることができない。 外貨現金は、指定された銀行または外貨交換所(外貨交換代理所を含む)で、朝鮮ウォンと交換して使用しなければならない。 外貨交換所は、外貨管理機関が定めるところに設立することができる。	4	共和国の領域内で外貨現金を流通させることはできない。 外貨現金は指定された場所で朝鮮ウォンと交換して使わなければならない。
10	外貨による決済は、外貨と交換した朝鮮ウォン口座(以下・外貨ウォン口座とする。)を通じて行う。 共和国領域内にある外国機関外国投資企業は、外貨管理機関の承認を受けて開設した銀行にある外貨口座を通じて、取引にともなう決済を行うことができる。	11	機関、企業所と外国投資企業、外国又は国際機構代表部の対外取引に伴う決済は、該当する対外決済銀行にある口座を通じて行わなければならない。
11	共和国領域内において外貨の売買または貯金もしくは預金をし、抵当に入れる等の外貨取引は、外国為替業務を行う銀行を通じてのみ行うことができる。	8	共和国の領域内で外貨を売買し、若しくは預金又は貯金して抵当に入れる等の外貨取引は、対外決済銀行を通じてのみ行うことができる。
12	朝鮮ウォンと交換することができる貨幣と、為替取引に利用することができる外貨は、外貨管理機関が定める。 外貨管理機関の定めた外貨以外の他の外貨で取引を行なおうとする場合には、外貨管理機関の承認を得なければならない。	10	対外決済は国家外貨管理機関が定めた外貨で行わなければならない。 定められた外貨以外の外貨で対外決済を行おうとする場合には国家外貨管理機関の承認を得なければならない。 共和国政府は外国の政府との間に対外決済に関連する条約が締結された場合にはそれに基づく。
13	共和国領域内で生産およびサービス活動等を行なって得た外貨と労働報酬として得た外貨、外国から送金された外貨または持ち込んだ外貨は、法的に保護され、それを譲渡または相続することができる。	12	共和国の領域内で個人が合法的に得た外貨及び外国からの送金又は持ち込んだ外貨は法的に保護され、それを譲渡又は相続できる。
14	外貨管理事業に対する監督統制は、外貨管理機関と当該監督統制機関が行う。 外貨を管理する銀行も、取引機関企業所の外貨利用に対する監督統制を行うことができる。	14	特殊経済地帯においての外貨管理は別途の定めるところに基づく。
<b>第二章 外貨の利用</b>		<b>第二章 外貨収入と利用</b>	
		15	国家計画機関は外貨収入支出計画を該当機関、企業所及び国家外貨管理機関に送らなければならない。
		16	機関、企業所は外貨収入支出計画を執行するための外貨財政計草案を作成し、国家外貨管理機関に提出しなければならない。 地方予算所属機関、企業所の外貨財政計草案は、道人民委員会が検討し総合して国家外貨管理機関に提出しなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
		17	国家外貨管理機関は、機関、企業所の外貨財政計画草案を検討し、国家計画機関から受けた外貨収入支出計画に基づいて、機関、企業所別に国家外貨義務納付率を遺漏なく定めなければならない。
15	外貨は、貿易取引、貿易外取引、資本取引外貨の売買等の取引に利用することができる。 貿易取引には、商品の輸出入およびそれと直接関連する取引が含まれる。 貿易外取引には、旅費または利子、配当金、経費、維持費等の支払取引、サービス提供と関連した取引、贈与、相続、保証と関連した取引等が含まれる。 資本取引には、預金、信託、貸付、債務保証、外貨支払手段または債券の売買、証券の発行もしくは取得、不動産取得等の取引が含まれる。	32	外貨は貿易取引、非貿易取引、資本取引、金融取引等の取引に利用される。 貿易取引には商品の輸出入及びそれに直接的に関連する経済取引が含まれる。 非貿易取引には代表部維持費、代表団旅費、利子、利益配当金等の支払取引、観光、通信、港湾、奉仕提供と関連する取引、相続、保証と関連する支払取引が含まれる。 資本取引には直接投資、民間投資、政府投資、信託、債務保証、外貨支払手段又は債券の売買、証券の発行及び取得、不動産取得等の取引が含まれる。 金融取引には、商業銀行の債権、債務、中央銀行の債権、債務と関連した取引が含まれる。
16	経済取引に基づく資金決済は、取引銀行に開設された朝鮮ウォンまたは外貨ウォン、外貨の口座を通じて現金を用いずに行う。 朝鮮ウォン口座には、共和国領域内で合法的に得た朝鮮ウォンを預け入れる。本口座にある金銭は、外貨に転換することができない。 外貨ウォン口座には、転換性外貨を朝鮮ウォンに転換した金銭を預け入れる。本口座にある金銭は、任意の時期に要求する外貨に転換することができる。 外貨口座には、指定された外貨を貨幣別に預け入れることができる。本口座にある金銭は、任意の時期に要求する外貨および交換した朝鮮ウォンまたは外貨で支払うことができる。 朝鮮ウォン、外貨ウォン、外貨口座の残高に対しては、利子を計算しない。		
17	対外経済取引にともなう外貨決済は、信用状、送金、代金請求および支払委託等の方法で行う。	38	対外取引に伴う外貨決済は、信用状、送金、代金請求及び支払委託等の方法で行わなければならない。
18	機関、企業所は、取引銀行に外貨ウォン口座を設けなければならない。 外貨ウォン口座には、機関、企業所が得た外貨を朝鮮ウォンに転換して預け入れ、外貨の支払いも外貨ウォン口座を通じて行わなければならない。	18	口座は次の各号に掲げる原則に基づいて開設しなければならない。 1. 口座開設は財政の唯一管理諸原則の要求に合わせて開設しなければならない。 2. 機関、企業所、外国投資企業、外国又は国際機構代表部は一つの銀行のみに口座を設けなければならない。 3. 機関、企業所の内部経営単位が複数ある場合にも、口座は一つだけ設けることができ、2つ以上を設けようとする場合には国家外貨管理機関の承認を得なければならない。 4. 共和国領域内の機関、企業所は外国の銀行に口座を設けることができない。 5. 外国に常駐しているわが国の機関は、駐在国の一つの銀行に一つの口座を設けなければならない。必要な場合には国家外貨管理機関を通じて内閣の承認を得て、もう一つの口座を設けることができる。
19	共和国領域内に常駐する外国機関は、貿易銀行に朝鮮ウォンまたは外貨ウォン口座、外貨口座を設けることができる。 朝鮮ウォン口座には、国家間の合意に基づいて共和国領域内で得た朝鮮ウォンを預け入れ、朝鮮ウォンは指定された項目にのみ使用することができる。 外貨ウォン口座または外貨口座には、外国機関の維持費として送金された外貨を朝鮮ウォンに転換して預け入れ、または外貨のまま預け入れて、それを現金もしくは非現金で使用することができる。	19	機関、企業所と外国又は国際機構代表部は貿易銀行に口座を設けなければならない。
20	外国投資企業は、外貨管理機関との合意の下に、貿易銀行または共和国領域内の他の銀行に朝鮮ウォンまたは外貨ウォン口座、外貨口座を設けることができる。 朝鮮ウォン口座には、共和国領域内での経済活動過程で合法的に得た朝鮮ウォンを預け入れ、この朝鮮ウォンは指定された項目にのみ使用することができる。 外貨ウォン口座には、外貨と交換した朝鮮ウォンを預け入れ、この資金は共和国領域内で外貨または外貨と交換した朝鮮ウォン取引に使用することができる。 外貨口座は、外国または共和国の貿易機関または外国人投資企業の間で発生した債権債務関係を決済することに利用することができる。	20	合作、合併、外国人企業、支社、事務所等の外国投資企業は、貿易銀行に口座を設けなければならない。 外国投資企業は、国家外貨管理機関の合意を得て、共和国領域内の他の対外決済銀行又は / 及び共和国領域外にある銀行に口座を設けることができる。
21	外国人投資企業は、外貨管理機関との合意の下に、外国にある銀行に口座を設けることができる。 この場合、合意するのに必要な文書を外貨管理機関に提出しなければならない。	21	口座を開設しようとする場合には、口座開設申請書を口座を開設しようとする銀行に提出しなければならない。 口座開設申請書には該当する内容を明らかにし、銀行取引に使われる印鑑票、口座開設と関連する国家外貨管理機関の承認又は合意文書等の証明文書を添付しなければならない。 外国投資企業の場合には企業創設承認書等を添付しなければならない。
22	外国投資企業は、外貨と交換した朝鮮ウォンまたは外貨を、外貨ウォンまたは外貨預金口座を設けて預金することができ、共和国公民および外国人（以下、個人とする。）は、銀行に外貨と交換した朝鮮ウォンまたは外貨を、外貨ウォン貯金口座または外貨貯金口座を設けて、貯金することができる。 銀行は、外貨の預金または貯金に対して秘密を保障し、定められた利子を計算する。	22	対外決済銀行は外貨預金と貯金の秘密を保証し、該当する利子を計算し、支払わなければならない。 対外決済銀行は預金者、貯金者が要求する外貨を適時に出さなければならない。
23	口座を開設しようとする機関、企業所と外国投資企業は、銀行口座開設申請書を口座を開設しようとする銀行に提出しなければならない。 銀行口座開設申請書には、該当する内容を明らかにし、銀行取引に使用する印章と企業創設承認書写本、外貨管理機関が発給した口座開設承認書写本等を添付しなければならない。 機関、企業所は、一つの対外決済銀行にのみ口座を開設しなければならない。		

旧条	旧条文	新条	新条文
24	銀行は、口座にある資金を口座管理者の要求によってのみ引き出すことができ、口座管理者は、口座残高の範囲内で資金支出を銀行に委託することができる。 銀行と口座管理者間で一定の口座残高限度を超過しても決済する契約が締結された場合には、その限度内で残高を超過して資金を支出することができる。この場合、口座残高超過支払額に対して定められた利子を受け取る。		
25	銀行は、口座で発生した取引の当日入出金通知書を次の業務日までに、その月にある取引の月収報告書を翌月の10日までに、口座管理者に発給しなければならない。 口座管理者は、受け取った入出金通知書を次の業務日までに、月収報告書を受け取った翌日から5日以内に検討し、意見を当該銀行に知らせなければならない。	47	対外決済銀行は、口座で行われた取引の当日入出金通知書は次の営業日まで、その月にあった取引の月計示書は翌月10日まで口座管理者に発給しなければならない。 口座管理者は受け取った入出金通知書を次の業務日まで、月計示書はそれを受け取った次の日から5業務日以内に検討し、意見を該当する銀行に伝えなければならない。
26	機関、企業所は、獲得した外貨を当該取引銀行に入金しなければならない、外貨管理機関の承認なしに外貨を外国にある銀行に預金し、または機関、会社、企業体その他の経済組織および個人に預けることができない。	26	機関、企業所は収入となる外貨を該当する対外決済銀行にある自身の口座に入金しなければならない。 国家外貨管理機関の承認なく、外貨を外国にある銀行に入金することや機関、企業所、個人に預けることはできない。
27	国家から外貨を得て使用する機関、企業所は、外貨を使用しようとする場合、外貨管理機関に申請して承認を受けなければならない。 自らの外貨収入によって計画で予定された外貨支出を保障することになっている機関、企業所は、外貨管理機関の承認なしに自らが得た外貨の範囲内で、当該取引銀行を通じてのみ外貨を使用することができる。	43	機関、企業所、外国投資企業は該当する対外決済銀行にある口座残高範囲内に限って、資金支出を申請できる。
28	銀行は、外貨支出計画と外貨保有額の範囲内で外貨を支出しなければならない。		
29	機関、企業所は、外国との経済取引で生じた精算額、取引残高、手数料、滞船料、違約金、解約金等の外貨収入金をその収入が確定した日から30日以内に、取引銀行に預け入れなければならない。	27	機関、企業所は外国との経済取引から生じる再計算差額、取引残高、手数料、通信料、奉仕料、違約金、解約金等の外貨収入金をその収入が確定した日から20日以内に取引銀行に入金しなければならない。
30	機関、企業所は、外国から借用または使用して残った外貨のうち、転換性外貨は取引銀行に入れ、非転換性外貨は当該国家にある共和国の代表機関に預け、その保管証を外貨管理機関に提出しなければならない。 代表機関に預けた保管金は、外貨管理機関の承認を受けて使用することができる。		
31	非貿易外貨収入計画を受け取った機関、企業所では、獲得した外貨を当該取引銀行を通じて貿易銀行に預け入れなければならない。		
		22	国家外貨口座管理は国家外貨管理機関が行う。
		23	機関、企業所は外貨収入計画と国家外貨義務納付計画を義務的に遂行しなければならない。 機関、企業所は外貨収入金から国家外貨義務納付金を他の支出より優先的に納付しなければならない。
		24	機関、企業所は国家外貨管理機関が定めた国家外貨義務納付手続に基づき、定められた期間内に国家外貨義務納付金を国家外貨口座に納付しなければならない。
		25	国家外貨義務納付計画を受けていない機関、企業所が、外貨収入がある場合には、外貨収入の10%を国家に納付しなければならない。
32	機関、企業所は、非貿易外貨を指定された項目と基準範囲内でのみ使用しなければならない。 非貿易外貨を使用しようとする場合には、使用しようとする外貨に該当する朝鮮ウォンを当該銀行に預け入れなければならない。		
33	機関、企業所は、外国で外貨を利用した場合、その状況を件別で定められた期間内に、外貨を振出した銀行に出向いて総括しなければならない。		
34	機関、企業所は、外貨管理機関の承認を得て、自由経済貿易地帯で地方債券、会社債券、出資証券等の外貨有価証券を発行することができる。		
35	外国にある共和国の代表機関は、定められた項目と限度内でのみ外貨を使用しなければならない。	35	外国に常駐している共和国の代表機関は、定められた項目及び基準の範囲内で外貨を使うことができる。
		36	機関、企業所が外国に常駐している共和国の代表機関に外貨を臨時保管する場合には、国家外貨管理機関の承認を得なければならない。
36	外国にある共和国の代表機関は、外貨管理機関の承認なしに機関、企業所の外貨を保管または利用することができない。		
37	外国投資企業は、共和国領域内に口座を設けた銀行を通じて外国に代金を請求しなければならない。 請求した外貨を外国にある銀行に預け入れようとする場合には、外貨管理機関の承認を得なければならない。	28	外国投資企業は、販売及び奉仕料収入金、利子及び手数料等の外貨収入金は取引銀行にある口座に入金しなければならない。
		29	外国又は国際機構代表部は、送金された外貨や収入となった外貨を貿易銀行にある口座に入金しなければならない。
38	外国投資企業は、経営活動に必要な外貨資金を共和国の銀行から借入することができる。		
39	自由経済貿易地帯内にある銀行は、外貨管理機関の承認の下で、非居住者間の取引業務を行うことができる。 非居住者間の取引業務を行う銀行は、非居住者から定期預金、通知預金等の預金を受け入れ、または非居住者もしくは居住者に対して貸付を行い、約束手形を発行し、または証券投資を行うことができる。		
40	外国にある銀行に口座を設けた外国投資企業は、四半期ごとに、その四半期の終わる翌日から30日以内に、その口座における外貨収入、支出と関連した文書を外貨管理機関に提出しなければならない。		

旧条	旧条文	新条	新条文
41	外国投資企業は、簿記検証事務所の承認を受けて年間外貨貸借対照表と損益計算書、外貨収支報告書を翌年2月までに、翌年の外貨収支予算書をその前年11月までに、四半期外貨貸借対照表と外貨収支報告書を次の四半期の最初の月までに、外貨管理機関に提出しなければならない。		
		33	機関、企業所は外貨を外貨支出計画にあり、国家外貨義務納付を遂行した条件で、指定された指標と項目に限って、使わなければならない。 指定された指標や項目と異なる理由で外貨を利用しようとする場合には、国家外貨管理機関の承認を得なければならない。
42	外国人は、外国から送金し、または合法的に得た外貨現金を保有することができる。わが国の銀行に販売または貯金することができる。 共和国公民は、外貨と交換した朝鮮ウォンで2,000ウォンに該当する外貨まで現金で保有することができ、それ以上の外貨現金は、貯金し、または外貨と交換した朝鮮ウォンで保有しなければならない。外貨交換証明書または外貨現金支払文書に指摘された範囲内の外貨現金は、保有することができる。	31	外国人は送金された外貨又は共和国領域内で合法的に得た外貨を共和国の対外決済銀行に貯金し、又は販売することができる。
43	共和国公民は、送金または貯金した外貨を外貨現金で引き出すことはできない。 貯金した外貨を外貨と交換した朝鮮ウォンで要求する場合には、その時期の外貨交換相場に基づいて支払う。 送金または預金もしくは貯金した外貨を外国で使用するために外貨現金を要求する場合には、出国証明文書を確認して支払うことができる。	30	共和国公民は外国から送金された外貨又は合法的に得た外貨現金を国家外貨管理機関が定めた限度の範囲内に限って持つことができ、その限度を越えた外貨現金は対外決済銀行に貯金し、又は販売しなければならない。
44	共和国領域を離れる外国人は、外貨と交換した朝鮮ウォンを再度外貨に交換することができる。この場合、銀行に出国証明文書を提示しなければならない。		
45	外貨と交換した朝鮮ウォンは、指定された商業、サービス部門でのみ使用することができる。 個人の間では、外貨と交換した朝鮮ウォンを売買することができず、機関、企業所は、外貨と交換した朝鮮ウォンを使用することができない。		
		34	道、市、郡人民委員会の外貨口座にある外貨は、外貨支出計画に反映された指標と項目に対してのみ、道人民委員会が検討し支出することができる。
		37	機関、企業所が外貨収入計画を超過した場合には、超過収入金を指定された指標と項目に自主的に利用できる。
		39	対外決済銀行は機関、企業所の外貨口座から国家外貨義務納付金を優先的に決済しなければならない。 対外決済銀行は外貨収入が行われることに伴い、該当する国家外貨義務納付金を納めてない機関、企業所に対して、国家外貨管理機関が発給した国家外貨強制納付書に基づく決済を必ず行わなければならない。
		40	国家外貨口座にある外貨は外貨支出計画に予定された条件で、国家外貨管理機関が内閣の承認を得てはじめて支出することができる。 国家外貨口座にある外貨は国家外貨口座残高を超過して支出することができない。
		41	国家外貨管理機関と対外決済銀行は機関、企業所の口座にある外貨を該当する口座管理者との合意なく勝手に支出することはできない。
		42	機関、企業所は外国から商品を買う場合、対外決済銀行を通じて決済しなければならない。
		44	対外決済銀行は、外国投資企業、外国又は国際機構代表部が要求する外貨若しくは取引機関、企業所が要求する支出承認されている外貨を、該当する口座残高範囲内で必ず支払わなければならない。
		45	対外決済銀行は銀行が持っている外貨残高及び銀行にある国家外貨口座並びに機関、企業所、外国投資企業の外貨口座残高を一致させるための対策を絶えず立てることで、国家外貨義務納付と対外決済を適時に保証しなければならない。
		48	機関、企業所及び外国投資企業は、生産正常化、生産工程の現代化をはじめ経営活動に必要な外貨を対外決済銀行から貸付を受けることができる。
		49	対外決済銀行は外貨貸付計画に基づき、外貨を貸付しなければならない。 外貨貸付計画は国家外貨管理機関と合意し内閣の承認を受けなければならない。
		50	機関、企業所が、外国で政府的な借款又は国際経済機構、企業体、金融機関から借款、貸付を受けようとする場合には、国家外貨管理機関と合意し内閣の承認を得なければならない。 機関、企業所は借款、貸付等の外貨の借入金に対する償還担保金を国家外貨管理機関の口座に積立し、その結果を国家外貨管理機関に通知しなければならない。 借款、貸付には現金、有価証券等の外貨及び物資産等が属する。
		51	機関、企業所、外国投資企業が、外貨債券、株式等の外貨有価証券を発行する場合には、該当する機関の承認又は合意を得なければならない。
		52	機関、企業所は、外国で稼いだ外貨や使い残した外貨を該当する対外決済銀行に入金しなければならない。緊急に外貨支出が提起される場合には、国家外貨管理機関を通じて内閣の承認を得て、現地で使うことができる。
		53	国家外貨管理機関の承認又は合意を得た機関、企業所及び個別的幹部が外国に出て外貨を使った場合には、その状況を該当する取引銀行において正確に総括し、定められた期間内に件別に国家外貨管理機関の検討確認を受けなければならない。
	<b>第三章 外貨の搬入</b>		<b>第三章 外貨搬入及び搬出</b>
46	外貨は、制限なく共和国領域内に搬入することができる。この場合、税関に申告しなければならない。	54	外貨現金、外貨有価証券及び貴金属は、制限なく共和国領域内に持ち込むことができる。この場合、税関に申告しなければならない。手数料又は関税を適用しない。

旧条	旧条文	新条	新条文
47	個人は、銀行が発行した外貨交換証明書および現金支払文書に定められた範囲内または入国時に税関に申告した範囲内で、外貨現金を共和国領域外に搬出することができる。	55	外貨現金は対外決済銀行が発行した外貨交換証明書、外貨現金支払文書や入国時に税関申告文書に明かした金額の範囲内でのみ、共和国領域外に持ち出すことができる。
48	外国投資家は、企業を通じて得た利潤と所得金、企業を清算して残った資金を、共和国の領域外に無税で搬出することができる。	60	外国投資家が企業を運営して得られた利潤及び所得金並びに企業を清算して残った資金は、簿記検証機関の確認を受けた条件で共和国領域外に税金なく送金することができるし、資本を制限なく移転できる。
49	外国投資企業は、次の各号に掲げる外貨資金を共和国領域外に搬出することができる。 1. 生産用原料、資材および設備等を輸入するための資金 2. 経営用物資を輸入するうえで必要な資金 3. 外国に設置した支社、代表部、代理店、出張所の経費資金 4. 外国の有価証券または不動産を取得するうえで必要な資金 5. その他、別途に定めた資金	58	外国投資企業は次の各号に掲げる外貨を共和国領域外に持ち出すことができる。 1. 生産用原料、資材及び設備等を輸入するための資金 2. 経営用物資を輸入するのに必要な資金 3. 外国に組織した支社、代表部、代理店、出張所の経費資金 4. 外国の有価証券又は不動産を取得するのに必要な資金
50	共和国領域外に外貨を送金しようとする場合には、送金申請書を取引銀行に提出しなければならない。 送金申請書には、該当する内容を明らかにし、送金内容を確認することのできる簿記検証事務所の確認文書、債権者の代金請求書等の証憑文書類を添付しなければならない。		
51	共和国領域内で発行した会社債券、出資証券等の外貨有価証券は、外貨管理機関の承認を得なければ、共和国領域外に搬出することができない。 入国時に税関に申告した外貨有価証券は、承認を得ずに搬出することができる。	56	外貨有価証券は国家外貨管理機関の承認を得てはじめて共和国領域外に持ち出すことができる。 入国時に税関に申告した外貨有価証券は承認を得なくても共和国領域外に持ち出すことができる。
52	共和国の銀行が発行または販売したトラベラーズ・チェック、クレジットカード等は、該当する証明文書を必要とせず共和国領域外に搬出することができる。	59	共和国対外決済銀行が発行又は販売した旅行者小切手、旅行信用状等は、該当する証憑文書がなくても共和国領域外に持ち出すことができる。
53	自由経済貿易地帯では、外貨交換証明書または税関申告を必要とせず、外貨現金、外貨有価証券、外貨支払手段を共和国領域外に搬出することができる。		第14条参照
54	貴金属（国家が輸出する貴金属と入国時に税関に申告した貴金属は除外）を共和国領域外に搬出しようとする場合には、中央銀行の承認を受けなければならない。 共和国領域内で購入した装飾品を除く貴金属製品は、販売者が発給した証明文書に基づいて共和国領域外に搬出することができる。	57	入国時に税関に申告した貴金属を除く貴金属及び輸出する貴金属は、中央銀行の承認を得てはじめて共和国領域外に持ち出すことができる。共和国領域内で購入した記念硬貨、装飾品を除く貴金属製品は販売者が発給した証憑文書に基づいて共和国領域外に持ち出すことができる。
55	外国人は、労働賃金とその他の合法的に得た外貨の60%までを共和国領域外に送金または搬出することができる。60%を超える金額を送金または搬出する場合には、外貨管理機関に申請して承認を受けなければならない。	61	外国人は労賃とその他の合法的に得られた外貨の60%までを共和国外に送金又は持ち出すことができる。 60%を超える金額を送金又は持ち出す場合には、国家外貨管理機関の承認を得なければならない。
56	共和国政府と外国との間で、相互の貨幣の搬出入に関する協定が締結された場合には、その協定に基づいて外貨を搬出入する。	62	共和国政府と外国の政府間で、相手貨幣を搬出入することに対して条約が締結されている場合には、その条約に基づき外貨を搬出入する。
<b>第四章 制裁</b>		<b>第四章 外貨管理事業に対する指導統制</b>	
		63	外貨管理事業に対する指導統制は、内閣の統一的指導の下で国家外貨管理機関が行う。 国家外貨管理機関は外貨管理事業に対する指導体系を正しく確立し、外貨収入及び支出の均衡をとらなければならない。
		64	中央予算所属機関、企業所の外貨管理事業に対する指導は、国家外貨管理機関が直接行い、地方予算所属機関、企業所の外貨管理事業に対する指導は道人民委員会を通じて行う。
		65	国家外貨管理機関は外国の外貨債券、債務を統一的に掌握し、管理しなければならない。 該当する機関、企業所は国家外貨管理機関の要求に従い必要な資料を適時に提出しなければならない。
		66	国家外貨管理機関は外国投資企業の外貨財政管理事業を統一的に掌握し、国家外貨義務納付金を受け取る事業を指導しなければならない。
		67	国家外貨管理機関は外貨管理と関連する法規定を作り、その正確な執行を組織指導しなければならない。
		68	国家外貨管理機関はわが国の対外決済銀行の外国為替業務の範囲を正しく規定し、その範囲内で外国為替業務を遂行するよう指導統制しなければならない。
		69	国家外貨管理機関は外国に居住し、又は旅行する共和国公民（在外代表部幹部、対外建設幹部、合弁・合作会社の幹部、出張員、技術者、専門家、留学生等）の生活費、旅費等の外貨支出基準を正しく定め、正確に執行できるように掌握、統制しなければならない。
		70	機関、企業所は外貨財政計画実行に対する決算総括を月、四半期毎に行わなければならない。四半期、年間外貨決算書を該当する上級機関を通じて国家外貨管理機関に提出しなければならない。 外貨決算書には該当する対外決済銀行の外貨残高確認書を添付されていないなければならない。 地方予算所属機関、企業所の外貨決算書は道人民委員会を受けて検討し、総合して、国家外貨管理機関に提出しなければならない。 外貨決算書の作成方法及び様式は国家外貨管理機関が定める。
		71	外国に常駐しているわが国の機関は四半期毎に駐在国銀行の口座流動残高一覧表と共に外貨決算に関連する文書を定められた期日までに国家外貨管理機関に提出しなければならない。
		72	外国投資企業は四半期毎に外貨の収入、支出と関連した決算を行い、簿記検証機関の検証を得て、定められた機関までに当該機関を通じて国家外貨管理機関に提出しなければならない。

旧条	旧条文	新条	新条文
		73	外国にある銀行に口座がある外国投資銀行は、四半期毎にその口座での外貨収入、支出と関連した文書を次の四半期の初月30日以内に国家外貨管理機関に提出しなければならない。
		74	国家外貨管理機関は、対外決済銀行から四半期、年間貸借対照表及び必要な統計資料を正常に受け、外貨の収入支出状況を分析しなければならない。
		75	国家外貨管理機関は、全国的な外貨収入支出計画と国家外貨義務納付計画の実行状況を四半期毎に決算総括し、その資料を総合分析して内閣に提出しなければならない。
		76	国家外貨管理機関は、対外決済銀行及び機関、企業所の外貨管理状態を正常に検閲し、該当する対策を立てなければならない。対外決済銀行及び当該機関、企業所は国家外貨管理機関の検閲事業に必要な条件を保障しなければならない。
57	外貨管理秩序に違反した場合には、その情状に従い業務を中止させ、次の各号に掲げる制裁を科する。 1. 承認を得た業種以外の外国為替業務を行なった場合には、そこで得た営業収益金の没収または5,000ウォン以下の罰金を科する。 2. 外貨決済、外貨貸付、外貨譲渡の秩序に違反した場合および国家が定めた秩序の他に外貨現金で物資を取り引きした場合には、決済または貸付、譲渡した外貨と取り引きした物資の没収または2,000ウォン以下の罰金を科する。 3. 外貨を密売した場合には、密売した金額を没収する。 4. 外国にある銀行に非合法的に外貨を預金または保管した場合には、それを10日以内に没収して国家に納め、当該預金または保管額の50%までの罰金を科する。 5. この他の外貨管理秩序に違反した行為に対する制裁は、本条の類似する違反行為に基づいて行う。	81	次の各号の一に該当する場合には該当する外貨を全額没収する。 1. 機関、企業所と共和国公民が外国に外貨を逃避させた場合 2. 機関、企業所が対外決済銀行を通じることなく、外貨現金をお互いに受渡した場合 3. 外貨を密売した場合 4. 外貨搬出入秩序を守らずに外貨を搬出した場合 5. 不法な外貨収入がある場合
58	外貨管理秩序に違反して国家に外貨的損失を与えた場合には、該当する損害を外貨で補償させ、損害額の50%までの罰金を科する。	82	国家外貨管理機関の承認又は合意なく他の銀行に口座を開設した場合には、該当する口座を閉鎖させ、口座残高の50%の範囲で罰金を徴収する。
		77	機関、企業所が外貨収入に該当する国家外貨義務納付金を定められた期限内に納付していない場合には、納付しない金額に対して毎日1%の延滞料を外貨で徴収する。
		78	国家外貨管理機関は、機関、企業所が収入した外貨を銀行に入金していない場合には、その全額を回収して国家外貨口座に入金する。
		79	国家外貨管理機関は、機関、企業所が収入となる外貨を承認した対外決済銀行ではない他の銀行に入金した場合、その全額を承認した対外決済銀行に移し、該当する外貨金額の10%を罰金として徴収する。
		80	対外決済銀行は、預金者、貯金者が要求する外貨を適時に支払わないことで損害を与えた場合、該当する損害を補償しなければならない。 損害補償は対外決済銀行が遅延した金額と期間に対して制定された利率より20%高い利率に基づいて利子を計算し、貯金、預金者に支払う方法で行う。
59	罰金と没収金支払を拒否した場合は指定期間内に納付しない場合には、当該取引銀行にある機関、企業所の口座から強制的に回収することができる。	83	延滞料、弁償金、回収金、罰金及び没収金支払を拒絶する場合及び指定された期間内に納付しない場合には、該当取引銀行の口座から強制的に回収する。
60	機関、企業所と公民に課す罰金は、罰金と関連した法規範に基づいて科する。		
		84	外貨で受けた延滞料、没収金、回収金、罰金、弁償金は、国家外貨口座のみに納付させる。
61	『朝鮮民主主義人民共和国外貨管理法』と本規定に違反して重大な結果を引き起こした場合には、情状に従い、行政的または刑事的責任を負う。	85	この規定に反して外貨管理に支障を与えた機関、企業所と責任ある幹部は情状に基づき行政的及び刑事的責任を負う。

### 3. 税関法

紙幅の関係上、税関法の新旧対照表は掲載できませんでした。次号以降に掲載の予定です。

## Amendments to Economy Related Laws in the DPRK (1) (Summary)

Mitsuhiro Mimura

Researcher, Research Division, ERINA

The author has previously published translations and analyses of the foreign investment related laws of the

Democratic People's Republic of Korea (hereafter DPRK), which were revised between 1999 and 2000<sup>1</sup>. Drastic

\* 資料中、外貨管理法施行規定の翻訳にあたっては、ERINA調査研究部研究補助員・金鎮碩氏に大変お世話になった。紙面をお借りして御礼申し上げます。



economic measures aimed at improving the DPRK's economic management came into effect in July 2002. Under these measures, the prices of all commodities were revised and living allowances were raised. The view from Japan seems to be that these measures are the beginning of economic reforms in the DPRK. However, since the end of the 1990s, restructuring in the manufacturing sector, changes in methods of production and distribution in the agricultural sector, and changes in ways of managing enterprises have already taken place.

These changes have been reflected in alterations to the laws of the DPRK. One such change is the adoption of a comparatively aggressive posture with regard to legislation. The primary motivation for this change was the enforcement of important national policies. Thirteen laws were enacted between 1999 and 2003, not including foreign investment related laws. The development of laws can also be seen in amendments to laws and regulations that have already been enacted. According to a series of foreign investment related laws published in 2003 by the Committee for the Promotion of External Economic Cooperation of the DPRK, eleven foreign investment related laws and regulations have been amended since the same series of laws was issued in 2001. The characteristics of these revisions are as follows: (1) legislation has been passed in such important fields as the domestic economy, as well as in relation to foreign investment; (2) signs of attempts to conform with international standards can be seen; (3) some of the detailed regulations concerning foreign investment related laws have disappeared from the series of laws as a consequence of amendments in the late 1990s.

This article will deal with the Law of the DPRK on Foreign Exchange Control, the Regulation for the Implementation of the Law of the DPRK on Foreign Exchange Control and the Customs Law of the DPRK. These laws and regulations fall into the first category of the characteristics of the recent revisions outlined above.

### **1. The Law of the DPRK on Foreign Exchange Control and the Regulation for the Implementation of the Law of the DPRK on Foreign Exchange Control**

The Law of the DPRK on Foreign Exchange Control was passed on January 31, 1993 and was revised on February 26, 1999. The latest revision was on February 21, 2002, about three years after the previous amendments. Because the amendments in 1999 only changed certain phrases with regard to organizational changes, due to the amendments to the constitution in 1998 and the change in the appellation of the Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone to Rason Economic and Trade Zone, the revisions in 2002 were the first substantial alterations since 1993.

The revision in 2002 includes new provisions that: (1) allow more than one exchange rate; (2) protect the liquidity of foreign currency deposits; and (3) allow some state-

owned enterprises (SOEs) to utilize foreign currency as they wish provided that they fulfill their obligations regarding payments to the government. The amendments demonstrate the DPRK's will to improve upon the status quo and in this sense are highly praiseworthy. However, the DPRK's immediate neighbors—China, the ROK, Russia and Japan—have more favorable investment climates than the DPRK. From this perspective, a step-by-step amelioration of the DPRK's system is not particularly effective. The improvements achieved by the DPRK have also been achieved by neighboring economies in transition.

### **2. The Customs Law of the DPRK**

The Customs Law of the DPRK was enacted in 1983 and revised in 1987, 1990, 1993, 1999 and 2001, with the latest revision being made on July 26, 2001. This law has five chapters and fifty-one articles. Chapters 1-5 stipulate the general provisions, customs formalities, customs inspections, customs duties, and sanctions and petitions respectively.

Revised just a year and a half after the previous amendment, this law has clear-cut rules on customs inspections of items of international mail and the personal effects of individual citizens. The language used in the legislation has become clearer and more substantial. From the perspective of legislative techniques, the language used in this law is more suited to an administrative law. The change is related to the expansion of international trade, especially that with China. One of the main problems left unchanged is the fact that the DPRK has not yet disclosed its customs tariff table, even though this is one of the basic requirements for promoting foreign investment. Accordingly, the government of the DPRK should take swift action to remedy this.

The laws and regulations explained in this article apply to the use of foreign currency by and involvement in international trade on the part of state-owned enterprises as well as foreign-invested enterprises. Social changes have gradually affected trends in legislation, with changes to laws becoming apparent a few years after these social phenomena occur. If economic reform in the DPRK continues at this pace, major changes will be made, mainly to laws concerning the economy. Considering the scale of the DPRK's economic reforms, the transformation of these laws could require some revisions to be made to economy-related clauses of the constitution.

<sup>1</sup> See Mitsuhiro Mimura, *Recent Amendments to Foreign Investment Related Laws in the DPRK (1)–(7)*, ERINA REPORT Vols. 48-54.

## 会議報告

## Conference Reports

### 中国の平和台頭論

#### - ボアオ・アジアフォーラム年次総会に参加して -

ERINA理事長 吉田進

#### 1. 全体を振り返って

4月24～25日に中国海南省ボアオにて開催されたアジアフォーラムに参加した。

フォーラムの初日は9:30から始まり、まずラモス・フォーラム理事長(元フィリピン大統領)、アプネイUPSインターナショナル社長、パンクBMW社長が開幕の挨拶を行い、それに続いて胡錦涛中国国家主席の講演があった。

その後の全体会議では、ホーク・オーストラリア元総理をモデレーターとして、マレーシアのマハティール元首相、カンボジアのフンセン首相、パキスタンのジャマリ首相、チェコのクラウス大統領が挨拶をした。休憩の後、香港の董建華特別行政区長官、茂木敏充国務大臣の挨拶が行われた頃には13:00を過ぎていた。

昼食会では、ジョージ・ブッシュ元大統領のスピーチがあった。400名の昼食会場に入りは入りきれず、廊下にあふれるほど盛況だった。

午後は貿易大臣フォーラムがあり、オーストラリア、マレーシア、韓国、スリランカ、フィリピン、中国等の大臣と共に日本から坂本剛二経済産業副大臣が参加した。

引き続き、今回の会議で最も注目された「中国の台頭と経済のグローバル化」のセッションがあった。その他の分科会として「アジアのIT産業とスタンダード」、「エネルギー：挑戦と合作」が持たれた。

2日目の25日には、企業家サミットが行われ、三星電子、フィリップス、マッキンゼー、中国建設銀行、中国国家開発銀行の責任者が発言した。テーマは、経済のグローバル化を背景としたアジアの経済協力、企業のブランドと経済のグローバル化、経済のグローバル化に直面した企業家精神だった。

午後の分科会では「サプライ・チェーンとアジアにおける製造」、「金融合作はアジア経済インテグレーションの重要な一歩」、「アジア文化交流と協力」のテーマで発言と討論が行われた。

以上のように、会議にはかなり多彩な内容が盛り込まれた。

#### 2. 胡錦涛国家主席の講演

胡錦涛主席は「中国の発展 - アジアのチャンス」という講演を行った。その中で特に次の点を強調している。

アジア情勢の特長：新しい世紀に入り、安定、平和、発展、協力がアジア前進の主流となっている。アジアは引き続き世界で最も発展の活力を持った地域であり、貿易拡大の重要な拠点の一つである。

国情にあった政策を選ぶこと：歴史を達観し、世界を正視し、時代の潮流に適応し、発展の機会を掴み、国民の智慧と力に依拠することによって、自国の国情にあった発展の道を選ばなければならない。それは、一つの国家が日々激化する国際競争の中で主導権を握り、発展を遂げるための鍵である。中国は本世紀最初の20年の努力目標を明確にしている。それはより高い水準の小康社会を建設し、10数億の人口にそれを与えることである。

アジア政策：アジアの一員としての中国の発展とアジアの繁栄は、固く結びついており、中国はアジア諸国と全面的な、緊密なパートナー関係を誠実に発展させたい。それは政治的には平等でお互いに信頼関係を保ち、経済上ではお互いに利益を得、文化上では交流を発達させ、安全上では対話と協力を進め、共にアジアの振興を実現することにある。

この講演の後、異例なことだが、会場から質問を受け回答がされた。

第1問は、中国の経済をどう評価するかであった。回答の中で、中国の経済は全体として順調に進んでいるが、新しい問題を生み出している。それを解決するためにはマクロコントロールを強化し、市場メカニズムの力を生かし、良好な発展速度を保ち、地域と世界経済の発展に寄与する、と述べた。これは最近の中国経済の加熱現象を意識しての発言である。

アジア経済の一体化をどのように進めるかという第2問に対して、次のような回答があった。アジア地域の協力が始まったのは比較的遅いが、発展は比較的速い。これはアジア各国の互恵的な協力を深化し、共同発展を望む普遍的な願望を反映している。両国間の各種協力と地域間の協力を強化し、アジア全体の協力を逐次推進し、その他地域の国家・国際組織との協調によって、アジア経済一体化のプロセスは絶え間なく発展するであろう。

第3問のアジア太平洋協力の問題に関しては、次のように答えている。アジア・太平洋地域には、大国も多くの中

小国もあるが、いずれの国も地域協力の平等な参加者であり、支持者であり、受益者である。大国は、地域の平和と発展に大きな責任を持っており、われわれは、この地域の大国がさらに積極的な、建設的な役割を果たすことを歓迎する。これは日本に対する考え方を示唆した発言でもある。

胡錦涛国家主席が質疑応答に応じ、気軽な、自由な雰囲気醸成したことは、フォーラム出席者全員に強烈な印象を残した。

### 3. 地域・局部地域協力組織リーダーの非公式会議

私の参加目的は、「地域・局部地域における経済協力について」という会議に出席するためであった。ポアオ会議は、中国の東南アジア政策を実行に移す場という概念があったのでこれまでERINAは参加していない。今回の参加は2002年の北東アジア経済会議に出席して基調講演を行った龍永図ポアオ・アジアフォーラム秘書長（来日時は中国対外貿易経済合作部副部長）と2004年の新潟会議に出席したフォーラム事務局・姚望部長の強い要請によるものである。

非公式会議に出席したのは、ACD（アジア協力対話）のタイ外務次官カセムスワン氏、南アジア地域協力協会のウイクラマラトネ氏、上海協力機構のクルバエフ氏、UNDP図們江開発事務局ツォグツァイハン氏、龍秘書長と私だった。各代表は自己の組織の成り立ち、役割、当面する課題などについて熱弁を振るった。

会議では、各組織の代表が情報を持ち寄り、意見交換を行い、会議に相互に乗り入れ参加をし、協力関係を強化することは極めて有効であると確認され、龍秘書長の発議で来年もこの会議を継続することになった（主要な発言については別添報道資料を参照）。

### 4. セッション「中国の平和台頭と経済のグローバル化」について

今回のセッションの中で「中国の平和台頭（中国語で和平崛起）」論の印象が最も深かったため、その主な内容を述べる。

基調報告を行ったのは中国改革開放フォーラム理事長の鄭必堅氏（中共中央党校学校術委員会主任）である。昨年11月、彼は「中国の平和台頭」問題を提起し、中国を客観的に見るには掛け算の見地、すなわち小さな数字であっても13億人分を掛けると大きな問題となる、国民経済が大きく伸びているといっても総数を13億で割ると低レベルである、と提起した。今回は、これまで25年間の中国の成長が9.4%であったことを踏まえ、足し算として中国の経済

成長がアジアの経済成長に大きな支えとなった、引き算としてこの部分がなかったらアジアの経済成長はここまでなかっただろうという問題提起をした。

中国経済の発展が、国際関係に微妙な影響を与える。そこからいろいろな問題が生じる。中国脅威論もそのうちの一つである。これらの問題を、正しく解決するには、対話が必要で、周辺諸国の意見をよく聞き、同時に中国の考えを伝えなければならないという。

これまで中国の指導者は、中国内部の発展にのみ注力してきた。しかし、今回の問題提起は、中国の経済力の増大が外部世界に与える影響を考慮せざるを得ないところまできていることを示している。

これまでの国際関係史を見ると、大国が出現する時には、必ず既存の国際秩序に大きな打撃を与えてきた。そのマイナス面が中国の台頭を評価する際にも一定の役割を果たしている。中国は15の陸上隣国と8ヶ国の海を隔てた関係国に接している。大国の中で、中国が接している地域が地政学的にも、経済情勢からみて最も複雑である。各国の貧富、強弱の差は大きく、世界にあるすべての矛盾が集中している。中国としては周辺各国との地域協力、特に経済協力を強化することが各国との関係を安定させるのに最も良い唯一の方法だと考えている。

中国は、率先して「東南アジア友好協力条約」に参加した。2003年の東南アジアからの輸入総額は2,200億ドルを超過し、東南アジア諸国への市場開放では日本を追い越した。しかし、アジアの域内交易は、アジアの貿易全体の35%を占めているに過ぎず、ヨーロッパの65%と比較するとまだまだ潜在力を持っている。その部分は今後のアジアの協力で埋めていくことができる。中国は、平和的台頭がアジア各国の産業振興に役立ち、安全と発展をもたらすものであり、決して脅威にはならないことを強調し、周辺各国とお互いの協力関係を構築したいと願っている。

以上が中国側の考え方であるが、中国の経済発展がさらに進む中で、この問題の解決が以上のような考え方で進むのかどうか、まだ不安が残る。また日本としてどう対応していくのが問われている。

### 5. 日本からの参加者

日本からは今回約30名が参加した。日本郵船の根本二郎名誉会長、NECの関口相談役以下、SONY、アサヒビール、新日本石油、三菱商事、伊藤忠商事等の企業が主なメンバーである。政治家としては、茂木敏充国務大臣と坂本剛二経済産業副大臣が、評論家としては、朝日新聞の船橋洋一氏、21世紀研究所の田中直毅氏、日本経済新聞社の小池洋次氏

が参加した。全体から見ると参加者がまだ少なく、ダボスの経済会議ほど日本の政界、経済界の中に浸透していない。このフォーラムの提案者には、ラモス氏、ホーク氏と並んで細川護熙元総理が入っており、2002年の会議には、小泉純一郎総理と中曽根康弘元首相が出席している。しかし、関係各国の力の入れ方からすると、日本もこのフォーラムへの対策を真剣に考えなければならない時期にきている。

24日の夜、日本の参加者の会が開かれた。その席上、根本会長は、この数多くのアジア国家の指導者が結集しているフォーラムをもっと多くの日本の政治家、実業家に知ってもらい参加してもらうことが大切だと述べられた。日本では最近個々の問題で中国と主導権争いをする現象が見られるが、この会議については一緒に盛り上げることを考えるべきであろう。

## 6. 所感

(1) 2001年から始まったこのフォーラムは、アジアの繁栄を背景に大きく成長した。その経緯については別紙を見ていただきたい。

その特長は、

- 規模的に大きい。特に東南アジアを中心に中央アジアを巻き込んでいる。
- 各国の民間企業の参加を求め、理事会を構成して会議の運営にあっている。
- ハイレベル対話の場を作りだしている。今回も大統領・元大統領、総理・元総理、大臣が多数出席した。
- 国家が重視している。今回も胡錦涛国家主席が出席した。これまでに江沢民主席（2001年）、朱鎔基総理（2002年）、温家宝総理（2003年）が出席している。
- 資金的な面では、世界の大手企業から協力を仰いでいる。有名ブランドを総会指定のブランドにするところまできている。

(2) フォーラムはその時々の問題を適時に取り上げ、関係者の関心を集め、コンセンサスを形成し、政策提案の素地作りを行っている。例えば昨年4月には、北京で国際会議「SARSとアジア経済」をアジア開発銀行と共催し、7月には、「アジア観光の再振興を目指して」という国際会議を国際観光組織と共同で香港にて開催した。

(3) フォーラムはアジア問題をより高いレベルで討議できる場作りを目指してきたが、ある程度成功している。今回の各セッションにも、中央党学校、清華大学、北京大学、人民大学、中国人民銀行、中国国家開発銀行、アジア開発銀行からかなりレベルの高い学者、専門家を集め、集中討議を行った。ある日本の参加者は、これだけ権威のある学

者にはなかなか会えない。特に中央党学校の教授の話などめったに聞けない、と話していた。

上述したセッション「中国の平和台頭と経済のグローバルゼーション」などはその例となろう。

以上のとおりであるが、このフォーラムの経験は北東アジア経済会議にも多いに参考になる。

今後の経済会議の運営に充分生かしていきたい。

## 付 - 1 ボアオ・アジアフォーラムの経緯

1998年、フィリピンの元大統領ラモス氏、オーストラリア元総理のホーク氏、日本の元首相細川護熙氏がアジアフォーラム設立の提案をした。

2001年2月27日、26の提案国の代表が中国海南省のボアオに集まり、アジアフォーラムの設立を宣言し、「ボアオ・アジアフォーラム宣言」を採択した。中国の江沢民国家主席（当時）が会議に出席し講演を行った。

2002年4月11日、アジアフォーラムの理事会が選挙を経て誕生した。ラモス氏が理事長に、中国対外貿易経済合作部の張祥副部長が事務総長に選ばれた。4月12～13日、ボアオ・アジアフォーラム最初の年次総会がボアオにて開かれた。テーマは「新世紀、新しい挑戦、新しいアジア - アジアの経済合作と発展」だった。会議には48ヶ国、1,900人の代表が参加した。中国の朱鎔基総理（当時）が会議に出席し講演を行った。11月18～19日、ボアオ・アジアフォーラムは、中国広西省の桂林にてボアオ・アジア観光フォーラムを開催した。

2003年1月20日、ボアオ・アジアフォーラム理事会が東京にて開かれ、中国対外貿易経済合作部の龍永図副部長が新しい秘書長に選ばれた。1月24日、中国の江沢民国家主席（当時）が中南海でフィリピン元大統領、ボアオ・アジアフォーラム理事長ラモス氏および主要な理事と会見した。5月13～14日、北京でテレビ討論会の形式で「SARSとアジア経済 - その影響の評価と政策提言」と題する国際シンポジウムを開催した。7月3日、テレビ討論会の形式で北京にて「SARSとアジアの情報化建設」というフォーラムを開いた。7月14～15日、香港にて「新しい情勢下での国際観光合作大会」を開催した。9月8日、ボアオ・アジアフォーラムは北京でシンポジウム「アジア経済の一体化と地域貿易」を開いた。9月22日、ボアオ・アジアフォーラム・センターの名称が使われるようになり、江沢民氏がその名を豪筆した。11月1日、ボアオ・アジアフォーラムは中国海南省のボアオにて総会を開き、フォーラムの規則やその他の関連文書を採択した。引き続き2～3日、ボアオ・アジアフォーラムが開催された。テーマは「アジアは、

ウィン - ウィンを求めている：合作は発展を促進する」であった。30ヶ国・地域の1,200名の代表が参加した。中国の温家宝総理が「機会を掴み、挑戦を受入れ、ウィン - ウィンを実現する」という表題の講演を行った。

2004年4月22日、ボアオ・アジアフォーラムの年次総会が中国海南省ボアオにて開催された。中国の胡錦涛国家主席が、「中国の発展はアジアにとってチャンス」と題した講演を行った。

## 付 - 2 報道資料

新華網ボアオ（海南）4月25日電

「アジア地域・局地協力組織が地域協力の新しい原動力に」

アジアの一体化が進む中、アジアにおける地域協力、局地協力の現状と今後が注目されている。さまざまな地域、局地協力組織が相次いで設立され、地域協力の新たな推進力とエネルギーとなっている。「ボアオ・アジアフォーラム2004年次総会」に参加した各協力組織の責任者は、地域、局地協力の促進に引き続き努力し、アジアはもちろんグローバルな協力を推し進めていきたいと表明した。

上海協力機構<sup>1</sup>のクルバエフ事務局次長は、会期中に開催されたアジア地域協力、局地協力組織の事務局長会議において「上海協力機構は設立から3年弱の内に、満足できる成果を得た」と述べた。さらに「中国、カザフスタン、キルギス、ロシア、タジキスタン、ウズベキスタンによって共同で設立した同機構が引き続き加盟国間の経済協力と安全保障協力関係を強化していくとともに、その他の諸国、国際機構、地域機構とも絶えず対話と協力を展開していきたい」と語った。

アジア協力対話（ACD）<sup>2</sup>の幹部Sorajak Kasemsuvan氏は、「アジア協力対話はアジア各国の外交官を集め、定期的に各国の利益について意見交換を行うプログラムを計画している」と発言した。また同氏は「アジアのポテンシャルとパワーを通じて、アジアにおける他の地域協力の枠組みとの連携を保ち、アジアのための協力を相互補完し、アジアが世界の他地域の重要なパートナーになりうるような役割を果たしていきたい」と述べた。

アジア協力対話はASEAN10カ国、中国、日本、韓国および中央アジア、西アジアなど22カ国によって構成される非公式組織である。Sorajak Kasemsuvan氏によれば、この組織の活動の趣旨はアジア各国の共同努力を推し進め、各国の諸分野における協力を促進し、貧困を減少させ、人々の生活水準を向上させること、アジア各国の貿易と金融市場を拡大し、アジア各経済体の世界市場における競争力を高めること、アジアを一つの共同体とし、平等の原則に基づいて、世界の他の地域と良好な相互関係を持ち、世界の平和と繁栄のために積極的に貢献していくことにある。

南アジアと北東アジアの地域協力も各地域の協力組織の働きにより新たな成果を得ている。南アジア地域協力連合<sup>3</sup>のKingsley Wickramaratne氏は「メンバーの共同努力を通じて、加盟国の経済、社会の調和的発展を実現していきたい」と話した。また、同氏は「貿易自由化の過程で、多様なチャンネルと地域間協力は既にいくつかの有効な手法の一つになっている。南アジア地域は2006年に自由貿易区を設立し、2025年には可能な限り貨物、サービス、資本、人員の域内における自由な往来を実現させ、単一市場を形成させる」と表明した。

北東アジア地域協力も話題の焦点になった。北東アジア経済会議組織委員会の吉田進事務局長は「同会議は交通、環境、エネルギー安全保障、開発金融、貿易・投資及び多国間協力などの問題に注目している」と発言した。またUNDP図們江地域開発事務局のツォグツァイハン副代表は「中国、ロシア、韓国、北朝鮮及びモンゴルによって1991年に始まった図們江地域開発計画では、地域経済協力の推進を通じて、関係各国の協力関係を促進していきたい」と話した。

（ERINAにて翻訳）

<sup>1</sup> 上海協力機構：1996年4月、上海に中国、ロシア、カザフスタン、キルギスタン、タジキスタンの5カ国首脳が集まった「上海ファイブ」にウズベキスタンを加え、2001年6月、正式発足。事務局を北京に置く。加盟各国にとって、新疆の東トルキスタン独立運動、ロシア・チェチェンの分離運動などのイスラム原理主義を押さえ込む、経済、貿易、交通、技術、教育、電力・エネルギー、環境などの分野での協力促進による相互発展、唯一の超大国となった米国への牽制、などの意味がある。

<sup>2</sup> アジア協力対話（ACD）：2002年6月、タクシン・タイ首相の強いイニシアティブにより第1回会合開催。東アジアから中東までを含むアジア域内の外相クラスが集まり、アジア諸国の潜在力を引き出し、域内の競争力を強化することにより、アジアの発言力を強めていくとの観点から非公式にかつ自由に意見交換することを目的とするもの。

<sup>3</sup> 南アジア地域協力連合（SAARC）：南アジア7カ国の地域内協力を目的とする地域内協力機構。1985年に第1回首脳会議開催。常設事務局はネパールの首都カトマンズに置かれている。

## 「第8回北東アジア天然ガス・パイプライン国際会議」

前ERINA調査研究部研究主任 新井洋史

2004年3月8日、9日の2日間、中国・上海市で「北東アジアガス&パイプラインフォーラム(NAGPF)」が主催する標記国際会議が開催された。NAGPFは、中国のAsia Gas & Pipeline Cooperation Research Center of China (AGPRCC)、日本のアジアガスパイプライン研究会(APRSJ)、韓国のKorea Pan-Asian Natural Gas & Pipeline Association (KPGA)、ロシアのAsian Pipeline Research Society of the Russian Federation (ROSASIAGAS)及びモンゴルのPetroleum Authority of Mongolia (PAM)という各国1団体ずつのNGOにより構成される国際NGOである。今回会議には、当該5カ国のほか、国際エネルギー機関、エネルギー憲章等の国際機関や米国、イギリス、ドイツ、ブルガリアなど、計11の国・地域から総勢232人が参加した。

過去の会議においてはパイプライン敷設技術などの技術面の発表にもかなりの時間が配分されていたが、今回はエネルギー面での国際協力、市場動向(及び予測)、個別プロジェクトの動向などが中心であった。また、今回会議においては、NAGPFとしての2つ目の国際共同研究「北東アジアの天然ガス市場、資源、パイプライン」の成果発表のために1つのセッションが設けられた。以下、各セッションでの報告から、主要なポイントを紹介する。

### セッション1：北東アジアのエネルギー安全保障・持続可能な発展と天然ガスパイプラインの役割

議長・副議長：AGPRCC会長 Shi Xunzhi、ROSASIAGAS 事務局長 Alexander N. Kalmychek

報告者：エネルギー憲章事務局長 Ria Kemper、外務省経済局国際エネルギー課長・片山和之、日本エネルギー経済研究所常務理事・兼清賢介、ERINA調査研究部長 Vladimir I. Ivanov、中国工程院院士・邱中建

ロシアの豊富な資源、中国におけるエネルギー不足や環境問題の深刻化、日本、韓国の高い中東原油依存度、北朝鮮問題等を背景に、北東アジアでは天然ガスを活用してエネルギー安全保障を確保しつつ持続可能な発展を実現していくとの考え方が様々な場面で話題となっている。こうした中、このセッションでは、エネルギー安全保障の議論と絡めながら、エネルギー面での国際協力についての議論が行われた。基調講演を行ったエネルギー憲章のRia Kemper氏は、政府間条約に基づくエネルギー憲章の役割の基本は、エネルギー関連投資・ビジネスを促進するため

に安定的で予測可能な法的基盤を形成することにあると指摘した。その上で、エネルギー憲章の枠組みの中で、安定的なトランジットを保証するための仕組みに重点をおいた説明があった。多国間にまたがるパイプライン輸送においては重要なポイントであり、北東アジアでの各プロジェクトの具体化のプロセスで参考となるものと思われる。この点に限らず、エネルギー憲章全体として、アジア各国との関係を強化していきたいとの希望が示された。

この他、日本外務省国際エネルギー課の片山和之氏がエネルギー協力が北東アジア経済協力の触媒になるとの見方を示した。外務省の地域課(ロシア課、中国課、北東アジア課)が二国間ベースの思考にとどまりがちである点とは好対照であり、NGOが主催する会議に参加するために国外出張したことも含めて、積極的な姿勢が注目される。また、ERINAからイワノフ氏も報告を行った(別掲)。

### セッション2：中国の天然ガス開発、パイプライン、市場の現状と将来見通し

議長・副議長：イルクーツクエネルギーシステム研究所副所長 Boris G. Saneev、AGPRCC 上級副主席・胡見義

報告者：中国国家発展改革委員会エネルギー局長・白榮春、国際エネルギー機関(IEA)局長 Noe Van Hulst、中国石油西気東輸パイプライン会社副社長・謝戈果、中国石油化工集团公司(SINOPEC)副局長・劉岩、中国統一コールベッドメタン会社副社長 Jie Mingxun、中国国際問題研究所教授・夏義善

中国では、タリム盆地、オルドス盆地の天然ガスを上海まで運ぶ「西気東輸プロジェクト」をはじめとして、天然ガスの開発、輸送にかかるビッグプロジェクトが急ピッチで進んでいる。こうしたプロジェクトの進捗もさることながら、完成したあとの市場の行方も注目される。このセッションでは、中国市場の動向及び中国関連のプロジェクトの現状等に関する報告が続いた。国家発展改革委員会エネルギー局長の白榮春氏は、2020年までに50,000kmの天然ガスパイプラインや年間数千万トン分のLNG受け入れ施設、百万トン規模のLNG輸送体制などを中心に、総額2,200億元に上るガス関連インフラ整備が必要だと述べた。中国政府は、これらインフラ整備への外資導入を積極的に進めるため、今後も法制度の整備を進めるとの姿勢を示した。このほか、現在進行中の西気東輸パイプラインについて、2015年までの10年間は国内天然ガス需要の1割前後を満たす重要なインフラであることなどが紹介された。

### セッション3：ロシアの天然ガス資源の中国、韓国、日本

## への輸出見通し

議長・副議長：KPGA会長 Hyun-Bum Sunwoo、東京ガス  
首席エグゼクティブスペシャリスト・大橋忠彦

報告者：韓国エネルギー経済研究院院長 Sang-Gon Lee、  
ロシア科学アカデミー石油地質研究所主席研究員 Andrei  
G. Korzhubaev、サハリンモルネフガス研究所所長  
Yuri.V. Shchukin、北アラスカ太平洋大学シニア・エコノ  
ミスト Arlon R. Tussing、ルシア石油社長 Valery A. Pak、  
中国石油天然ガス集团公司（CNPC）中口石油ガス協力委  
員会市場部部長・劉賀群、韓国ガス公社国際プロジェクト  
部長 Myeong-Nam Kim、東京電力燃料部長・鈴木均

イルクーツクプロジェクト、サハリンプロジェクトなど、  
ロシアからアジア太平洋地域にエネルギーを輸出するプロ  
ジェクトが続々と動き始めている。ロシアの井戸元では、  
西シベリア、東シベリアのイルクーツク、サハ共和国、極  
東の北サハリンが注目されている。主な需要国は、中国、  
韓国、日本である。このセッションでは、供給サイド、需  
要サイド双方の視点からプロジェクトの将来像に関する報  
告がなされた。

セッション冒頭の基調報告を行った韓国エネルギー経済  
研究院のLee院長は、北東アジアにおける天然ガス取引に  
は大きな便益がある一方で、巨大な投資額に対してリスク  
が大きいことや制度上の問題があることなどを指摘した。  
その上で、これらの課題を克服するための協力の重要性を  
あらためて強調し、具体的に政府間の高級事務レベル協議  
などの枠組みや各国における官民協力の仕組みづくりなど  
を提案した。コヴィクタプロジェクトについては、ルシア  
石油、CNPC、韓国ガス公社の関係3者が揃い、それぞれ  
の立場から見解を披露した。サハリンから北朝鮮経由で韓  
国までパイプライン整備を行うKORUSプロジェクトの紹  
介もあった。東京電力の鈴木氏からは、日本の天然ガス市  
場の太宗を占めているLNGの需給見通しや電力市場改革の  
動向に関する説明があった。このほか、中国東北部、韓国  
の需要動向の報告もなされた。

## セッション4：北東アジアの天然ガス市場、資源、パイプ ライン [NAGPF共同研究成果報告]

議長・副議長：APRSJ運営委員長・阿部進、モンゴル石  
油公社副議長 Chimiddorj Battumur

基調報告者：平石和昭、田中俊哉、大場昭雄、阪本周一  
パネリスト：胡見義（AGPRCC）、平田賢（APRSJ副会長）、  
Hyun-Bum Sunwoo（KPGA）、Boris G. Saneev（イルクー  
ツクエネルギーシステム研究所副所長）、Chimiddorj  
Battumur（PAM）

NAGPFとして2つ目の共同研究となる「北東アジアの  
天然ガス市場、資源、パイプライン（原題：Analysis on  
Natural Gas Market, Resource and Pipeline in Northeast  
Asia - Strategy of Natural Gas Trunkline Development）」  
の成果が発表された。NAGPFが供給国（ロシア）、需要国  
（中国、韓国、日本、モンゴル）の双方で構成されている  
という組織構成上の強みを生かし、各国メンバー団体が持  
ち寄ったデータ等を用いて、約1年半にわたる共同作業を  
行ったものであり、この作業には筆者も参加した。このセッ  
ションでは、事務局から共同研究成果の概要報告を行い、  
その後NAGPFを構成する各組織の代表者が補足コメント  
を行った。

この国際共同研究は、供給サイドと需要サイドの両面か  
ら天然ガス価格の分析を行い、北東アジアにおける天然ガ  
ス市場拡大に向けた提言をとりまとめたものであり、主た  
る結論は以下の2点に集約される。

- ・2020年におけるロシアの東シベリア及び極東地域の天然  
ガス生産は約99BCM（十億m<sup>3</sup>）であり、国内消費を除  
いた輸出可能量は約65BCMである。一方で、2020年の  
北東アジア主要3カ国の天然ガス需要は、中国211BCM、  
韓国49BCM、日本81 - 115BCMであり、合計で341 -  
375BCMに達する。東シベリア及び極東地域からの輸出  
可能量は、需要全体の17 - 20%に相当する。もちろん、  
東シベリア及び極東地域で、北東アジアの天然ガス需要  
の全量を賄うことはできないので、国産ガスやLNGある  
いは他のエネルギーとのベストミックスを考える必要は  
あるが、東シベリアや極東地域が北東アジアにとって重  
要な供給源となることは間違いない。
- ・供給サイドからの期待PNG（Piped Natural Gas）価格  
と需要サイドからの期待PNG価格には乖離がある。本共  
同研究メンバーは、一定の仮定の下でコヴィクタガス  
田の天然ガスをパイプラインで輸送した場合の中国、韓  
国、日本での価格を試算し、LNGなど競合するガスの価  
格との比較を行った。その結果、ロシアが国内大口卸価  
格と同等程度で輸出する場合、中国や韓国では、国産ガ  
スやLNGとの価格競争力は確保される一方、日本では、  
主要需要地である大阪、東京までの国内のPNG輸送コス  
トの低減が鍵を握るとの結果になった。もとより、一定  
の仮定の下での試算であって、その仮定の妥当性なども  
吟味が必要であるが、この試算プロセス自体がパイプ  
ラインガスのコスト低減策を検討するための基礎となりう  
るものである。

## その他

会議翌日の3月10日には、西気東輸パイプラインの上海受入基地及び東シナ海の海底ガス田からの天然ガス受入基地の視察ツアーが企画された。西気東輸の受入基地は、市域西端に近い白鶴鎮にあって、2003年10月から試験供用、2004年1月から商業運転に入った。なお、西気東輸パイプラインはまだ東側部分だけの供用開始であり、全線開通は2005年の予定。現在は、120万 $\text{m}^3$ /日（年間約0.5BCM相当）を上海の都市ガスに供給しているが、今年中にも工場等の大規模需要家向けの供給を順次開始すること。海底ガスの受入基地は市域東端にあたる老港鎮にあり、1998年から操業している。現在の供給量は160万 $\text{m}^3$ /日。両方とも、今後供給量が増加する計画であるが、それでも需要の増加に追いつかないため、海外からのLNGを導入する計画がある（隣の浙江省のLNG基地の計画を指すものと思われる）。

なお、会議前日に開催されたNAGPFのExecutive Committeeで、NAGPFの次期会長はKPGAのHyun-Bum Sunwoo会長が務めること、次回会合は2005年秋にソウルで開催されることが決まった。



### 発表原稿

## The Northeast Asian Natural Gas and Pipeline Conference in Shanghai

Vladimir I. Ivanov<sup>1</sup>  
Director, Research Division, ERINA

The 8<sup>th</sup> International Conference on *Northeast Asian Natural Gas and Pipeline: Multilateral Cooperation* took place on March 8–10, 2004, in Shanghai, China. This meeting was very well organized and was particularly significant in its substance. In addition to the comprehensive compendium of papers prepared for this conference, a group of 40 experts from five Northeast

Asian economies, led by a distinguished nine-member editorial committee prepared a report entitled “*Analysis of the Natural Gas Market, Resource Base, and Pipeline Projects in Northeast Asia: A Strategy for Natural Gas Trunk Line Development.*” Both these volumes, including the report and the compilation of conference papers provide important perspectives on the feasibility of gas pipeline projects in the region, as well as national and corporate policies in gas production and transportation.

The authors of the report provided new data and very useful estimates concerning natural gas use in Northeast Asia. For example, the analytical report looks at production volumes of natural gas in Eastern Siberia and the Far Eastern region and estimates gas demand and prices by 2020, in addition to offering detailed recommendations for natural gas strategies for each country in the area. Indeed, the report represents the most comprehensive and complete multilateral study of the expansion of the gas market and the development of gas delivery infrastructure in Northeast Asia. However, as always, “the devil is in the details”: with greater availability of information and estimates, we have to deal with a more complex array of interests and options available in pursuing these interests.

First of all, it should be noted that potential importers of natural gas from Russia tend to see the future gas market situation in Northeast Asia as being characterized by ample production and export volumes and lower gas prices. Even the conservative estimates for natural gas production in Eastern Russia (Eastern Siberia and the Far Eastern region) provided by the report appear overly optimistic compared with the projections made in the recently published *Russia’s Energy Strategy 2020*. For example, the authors of the report estimate that combined natural gas production in Eastern Russia will reach at least 180 billion cubic meters (Bcm) a year by 2020, while the Russian government foresees only about 100 Bcm in output as the optimistic scenario for that year.

Secondly, the authors of the report have suggested that domestic demand for natural gas in both regions of Eastern Russia would be about 34 Bcm by 2020, while the *Energy Strategy 2020* estimates domestic gas consumption in the area at approximately 50 Bcm a year. The fact of the matter is that the lower production volumes in Eastern Russia and higher estimates for domestic consumption would reduce the volumes available for exports via pipelines. By 2020, for example, China plans to import 80–100 Bcm of natural gas, but Russia is projecting its gas exports to China to be “only” 25 Bcm.

In such a situation, there would be a greater chance of providing additional LNG supplies to Northeast Asia (the coastal regions of China and the Shanghai area in particular). In return, with less pipeline gas available from Russia, more expensive LNG would in all probability mean higher gas prices in China and in the region.

Thirdly, smaller volumes of gas produced in and exported from Russia’s eastern provinces to Northeast Asia combined with greater domestic usage of gas will certainly

<sup>1</sup> At this conference, the author presented a paper entitled “Russia and Cooperative Energy Security for Northeast Asia”; this can be found in the compilation of papers presented at the 8<sup>th</sup> International Conference on *Northeast Asian Natural Gas and Pipeline: Multilateral Cooperation*, March 8–10, 2004, pp. 24–37.



influence the design of the delivery infrastructure. In fact, some Russian experts at the Shanghai meeting noted that the formation of a unified Northeast Asian pipeline gas network depends on the development of the gas market and trans-border interconnections, observing that these two processes may take a very long time.

In their opinion, the first phase in this long course of action will be the development of gas delivery infrastructure in Eastern Russia and its inter-connection with the existing gas pipeline network between Western Siberia and western areas of Russia and its neighbors to the west.<sup>2</sup> This simply means that a west-east trunk gas pipeline system should be built across the populated southern areas of Eastern Siberia and the Far Eastern region to ensure greater domestic gas penetration and industrial advancement.

According to the plans recently outlined by Gazprom—the monopoly in charge of coordinating all domestic and export-oriented gas pipeline projects—specific gas fields in Eastern Russia must be developed to supply designated export markets in order to avoid competition among the projects. It is therefore proposed that Kovykta be developed primarily to fulfill domestic needs, as the cost of production promises to be less expensive.

Once again, according to Gazprom, the development of the remote Chayanda gas field in Yakutia would be feasible only if domestic markets were added to those of larger neighboring economies. In the event that the Kovykta project were promoted first and its output exported, the prospects for developing the Chayanda field would be very bleak. Whether we like this approach or not, it is very likely that most viable gas projects in Eastern Russia will predominantly serve domestic needs, with more expensive natural gas from remote and hard-to-develop areas being directed for exports to China and the Koreans.

Ironically, this long-term concept for natural gas projects in Eastern Russia mirrors the one adopted by China. China's natural gas strategy prioritizes domestic production and the long-distance transportation of more expensive gas from West to East, compared with more efficient, but only potential cross-border gas supplies from Eastern Russia.

The concept of an integrated, Trans-Russia gas pipeline system was also discussed during the conference by other Russian participants, who suggested that such a system should link the gas-producing centers of Evenkiya, Irkutskaya Oblast and Southwest Yakutia, delivering gas to markets located east of the Enisei River and for exports.<sup>3</sup>

In fact, many hydrocarbon fields in Eastern Siberia contain gas, gas condensate and oil, which must be recovered during and even prior to the full-scale production of natural gas. In this respect, the proposed Trans-Eastern

Russia oil pipeline project that recently became known as the Taishet-Nakhodka trunk oil pipeline is very important for future natural gas pipeline projects. In order to reduce construction costs, the gas trunk pipeline could be routed through the same corridor as an oil pipeline, or about 150km to the north of Lake Baikal. This would make the Kovykta project's orientation towards the domestic market even more likely and practical.

The conference on natural gas and gas pipelines in Northeast Asia revealed many new priorities as well as opportunities for gas infrastructure development and cross-border cooperation. However, several important—though not necessarily encouraging—conclusions can be drawn from the discussions, as well as the materials distributed.

The first is that in some presentations and papers, including those of some Russian experts, “traditional national” energy interests (and traditional external links) and overtones of “energy independence” were still visible. Moreover, in some cases, there were clear divisions between the official view (domestic infrastructure development first) and those originating from the corporate sector (export-oriented mega-projects first).<sup>4</sup>

Secondly, the conference exposed a significant mismatch in the estimates of gas production in Eastern Russia, as well as its domestic gas demand and export potential. It was not clear, for example, how and from which sources China could import very large volumes of gas by 2020.

Furthermore, with only one exception<sup>5</sup>, the prospects for building a natural gas pipeline from Sakhalin to Japan were not discussed, meaning that LNG may remain the dominant delivery option in the future for Japan and Korea, while competing with pipeline gas in the coastal areas of China.

Thirdly, there were only sporadic references to gas serving as a feedstock, including GTL technology that could provide a viable substitute to traditional motor fuels on a similar scale to that provided by LNG as an alternative to oil in power generation just 30–35 years ago.

At the same time, optimistic, forward-looking views were also expressed, including a statement that “the development of China's natural gas industry will also accelerate the process of setting up a sub-regional mechanism for cooperation in natural gas industry in Northeast Asia, ... the objective of which is to form a regional network of stable natural gas supplies and reduce or eliminate the region's excessive dependence on external energy supplies.”<sup>6</sup> I personally share this attitude and so, I hope, do the majority of conference participants.

In conclusion, the very fact that this gathering in Shanghai was the 8<sup>th</sup> international conference on the same subject testifies to the fact that not only could natural gas

<sup>2</sup> See Alexey M. Mastepanov, Victor P. Timoshilov, “Perspectives on the Development of the Eurasian Gas Pipeline System and the Energy Resources of Northeast Asia: Gazprom's Point of View”, The 8<sup>th</sup> International Conference on *Northeast Asian Natural Gas and Pipeline: Multilateral Cooperation*, March 8–10, 2004, pp. 95–96, 99.

<sup>3</sup> See A. F. Safronov, “The Raw Materials Base for Natural Gas, Prospects for its Growth and the Export Strategy of the Republic of Sakha (Yakutia)”, *op. cit.*, p. 115.

<sup>4</sup> See Valeriy A. Pak, “A Feasibility Study of the Kovykta Project: The Supplier's Viewpoint,” *op. cit.*, pp. 124–127.

<sup>5</sup> Kasuhiko Ohashi, “Can a Natural Gas Pipeline Network Be Realized in Japan and Northeast Asia?”, *op. cit.*, pp. 149–176.

<sup>6</sup> Xia Yiashan, “The Development of China's Natural Gas Industry and its Impact on Northeast Asia,” *op. cit.*, p. 88.

represent one of the clean energy options for the future, but also that the economies and people of the Northeast Asian subregion can look forward to their common future with hope and confidence.

## 日ロ温室効果ガスインベントリ ワークショップ

ERINA調査研究部研究助手 小林満喜子

温室効果ガスの排出・吸収目録であるインベントリの作成・提出は、気候変動枠組み条約附属書 国の義務であり、これを怠った場合、京都議定書においては、京都メカニズム参加の資格を失うなどのペナルティが存在する。しかし、将来、日本が京都メカニズムを利用するに当たり想定される最大の相手先の一つであるロシアは、ここ数年インベントリを作成しておらず、同国が京都メカニズムに参加できなくなる可能性がある。これはロシアを京都メカニズムの対象と据えている日本にとって大きな懸念材料である。このことから、ロシアのインベントリの整備を促進することは、将来のロシアとの排出量取引を可能とし、かつ、その取引を有利に進める観点から有効な業務である。

このような背景の下で、環境省の委託を受け、ERINAと株式会社エコ&エナジーは共同でロシアにおけるインベントリ作成業務における省庁間の協力体制や役割分担について調査・情報収集を行ってきた。本報告は、その中で日ロ両国の関係者により設置された情報交換ワークショップについて述べる。ワークショップの意義は、インベントリ作成の基盤となる基礎データの整備状況およびロシアにおけるインベントリ作成に係る制度・組織上の課題等を把握すること、また、我が国からの技術的な協力を視野に入れた検討を行うことにあった。

2004年3月16日～17日、ロシアのモスクワにおいて、日本の環境省とロシア水理気象環境モニタリング庁の主催により、日ロ温室効果ガスインベントリワークショップが開かれた。ERINAはこのワークショップ開催に向けたロジ全般を担当した。このワークショップに先立ち、ERINAとエコ&エナジーは、2003年9月29日～10月3日にモスクワで開催された世界気候変動会議に参加し知見を深めた。また、この会議に合わせて、日ロのインベントリ関係者の会合を持ち、日ロ合同のワークショップを本年3月に開くことで合意していた。

ワークショップには日本から8名、ロシアから12名の政府関係者並びに科学者が出席し、ロシア水理気象環境モニタリング庁のA.I.ベドリツキー長官の代理として出席した

V.G.プリノフ副長官と、日本の環境省（地球環境担当）の竹本和彦大臣官房審議官が全体議長を務めた。

### ワークショップの目的

- ロシアと日本のインベントリシステムに対するそれぞれのアプローチを示すこと
- 両国の専門家が、インベントリ分野における実質的な経験を得ること
- 討論を行い互いの経験を交換すること

### オープニングセッション

オープニングセッションは、ERINAのV.I.イワノフ部長が議長となり、プリノフ、竹本両氏からワークショップ参加者に対して歓迎の言葉が述べられ、ロシアと日本の温室効果ガスインベントリと能力開発に関する活動について、それぞれ説明が行われた。また、このワークショップが両国の温室効果ガスインベントリを改善し、さらに世界の気候政策に貢献することに期待が寄せられた。プリノフ氏は、ロシアの気候変動政策の歩みを短く概観し、さらに完成度の高い温室効果ガスにつながるより緊密な協力への第一歩となるこのワークショップの重要性を強調した。竹本氏もまた、「地球温暖化に対する国家政策プログラム」の概要に触れて、隣国間の温室効果ガスインベントリに関する意見交換の戦略的必要性を述べた。

### セッション1．温室効果ガスインベントリデータ収集に関する国別システムの開発

国立環境研究所地球環境センター温室効果ガスインベントリオフィスの中根英昭氏を議長として、温室効果ガスインベントリの組織制度を中心に話し合われた。

最初に、日本の専門家2名から、温室効果ガスインベントリと国の情報伝達の経験について説明があった。環境省の坂口芳輝氏は、1980年代のCO<sub>2</sub>排出調査、1994年の気候変動枠組み条約に対する最初の国の情報伝達、国内における第三者による枠組み条約見直しの利点など、日本における温室効果ガスの沿革を述べた。現在、日本の温室効果ガスインベントリは、毎年決まったサイクルで作られている。また、組織制度に関して、環境省の調整的役割並びに各種委員会や温室効果ガスインベントリオフィスの設立についても説明が行われた。国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスの相沢智之氏は、方法論の開発や数年間の報告書並びに今日使われている年間サイクル及びデータ管理システムなど、日本が作り上げた温室効果ガスインベントリコンパイルシステムについて説明を行った。

次に、ロシア側の2名から、温室効果ガスインベントリのデータ収集・処理システムについて報告がなされた。ロシア連邦国家統計委員会のV.A.ロディン氏は、ロシアの温室効果ガスのデータ収集統計システムと、中央、地方政府機関と委員会との関係について説明を行った。ロシア水理気象環境モニタリング庁地球気象・エコロジー研究所のA.I.ナクーチン氏もまた、ロシア連邦気候変動問題政府間委員会（ICCCP）その他関係省庁の役割、気候変動枠組条約へのインベントリ提出など、包括的に温室効果ガスインベントリ報告の制度について述べた。

引き続き討論では、温室効果ガスインベントリ作成におけるロシア連邦国家統計委員会とロシア水理気象環境モニタリング庁の役割の違いが明確にされた。ロシア側からは、日本の温室効果ガス報告書の作成にあたる専門家の人数について質問があった。

### セッション2．インベントリ準備のための技術的課題（農林業分野）

ナクーチン氏を議長に、農林業分野における温室効果ガスインベントリに関する技術的課題に焦点が当てられた。

地球気象・エコロジー研究所のM.L.ジタルスキー氏から、ロシアの森林部門における温室効果ガスインベントリの特徴について報告され、同研究所のA.A.ロマノフスカヤ氏は、ロシアの休耕地、使用されていない森林における炭素排出及び吸収源に着目した。ジタルスキー氏によれば、1990～2002年の森林分野におけるCO<sub>2</sub>の正味蓄積量は（30%の誤差を入れて）450万トンに上り、森林火災によるCO<sub>2</sub>の発生が2番目に大きい要因である。ロマノフスカヤ氏によれば、1990～2002年のロシアの総土壌内炭素バランスはマイナスであったが、休耕地の土壌内における有機炭素の傾向を見ると、将来的には炭素の蓄積量の増加が予想される。

早稲田大学の天野正博氏は森林地における温室効果ガスの吸収源評価手順について発表し、東京大学気候システム研究センターの鶴田治雄氏からは農業における温室効果ガスインベントリシステムの概要が説明された。天野氏は日本の森林生態系の炭素配分の詳細について論議し、内陸地と遠隔計測技術を利用することで実現できる吸収測定システムのさらなる改善の必要性を指摘した。鶴田氏は、異なる種類の土壌における排出並びに排出要因を予測する場合には、地方の状況を考慮に入れる必要があると述べた。

討論では、生物学的過程から出る排出量測定の誤差の大きさが指摘された。それに答えて天野氏は、現在の日本の測定上の誤差17～18%は、13%まで減らすことができると

述べた。さらに森林伐採や植林の問題も話し合われた。

### セッション3．インベントリ準備における技術的課題（工業プロセスと廃棄物分野）

鶴田氏を議長に、工業プロセスと廃棄物における温室効果ガスインベントリシステムについて発表が行われ、続いて関連した課題について討論された。

エネルギー効率センターのI.G.グリツェビッチ氏からエネルギー分野の温室効果ガスインベントリシステムについて発表が行われた。ロシアの地方における温室効果ガスインベントリ整備に関する経緯と国際協力について述べ、地方レベルではなく国レベルで力を入れる必要性を強調した。

国立環境研究所地球環境センター温室効果ガスインベントリオフィスの森本高司氏からは工業プロセスと廃棄物分野における技術的課題が示された。現在、日本の工業プロセスと廃棄物分野で使われている方法論、排出要因と各活動データが説明された。続いて中根氏により温室効果ガスインベントリの方法論並びに日本の地球温暖化閣僚会議や最終的には気候変動枠組条約に向けたインベントリ報告システムなど、日本のF-gas（フッ素化ガス）排出における技術的課題が示された。

続く討論では、工業部門における両国のデータ収集システムに焦点が絞られた。ロシア側からは専門家の研修制度や、日本におけるF-gasの主要源並びに工業分野のデータ収集システムについて質問が出された。

### セッション4．国別のインベントリシステム統合における具体的な課題

外岡氏が議長となり、地方の温室効果ガスインベントリ及びその関連課題についての発表に重点が置かれ、その後、討論が行われた。

N.G.ソコロフ氏とV.V.ソコロフ氏から、ニジニノブゴロドの温室効果ガスインベントリの概要が示された。温室効果ガス排出削減を目指した地域計画や対策がまとめられ、オランダ・スイスとの連携による共同実施事業について報告された。その後、相沢氏から地方政府による温室効果ガスインベントリのための日本のガイドラインと、国内数ヶ所におけるその導入経験が紹介された。

ウラル地域省エネルギーセンターのV.P.アヌフリエフ氏は、地方のエネルギー関連企業に対する温室効果ガスインベントリ作成のためのセンターの取り組みを述べ、地方の専門家間の能力開発の必要性を強調した。これに関係して、ウラル地域の地方自治体と協力した京都メカニズム実現に

向けた日ロ共同セミナーの開催を提案した。

討論では、地方自治体は温室効果ガスインベントリ作成に関する意思決定過程を支持すると思われることから、これらの問題に関する調査や具体的な事業の結果を地方自治体が利用できるようにするべきであるとの提言がなされた。

#### セッション5．インベントリ準備の技術的課題(エネルギー部門)

ジタルスキー氏が議長となり、温室効果ガスインベントリの最も重要な部分としてエネルギー部門に焦点が当てられた。

ナクーチン氏はエネルギー・工業部門におけるデータ収集システムとGHG並びにF-gasインベントリの編集についてまとめた。引き続き、ガスプロム社のA.A.ソロビヤノフ氏とロシア統一電力システム社のV.M.ミクシェビッチ氏から、自社における温室効果ガスインベントリ開発の経験が述べられた。

外岡氏からは、エネルギー部門における温室効果ガスインベントリの説明があった。日本では2001年度の石油の燃焼によるCO<sub>2</sub>排出量は1990年と比較して9.5%増加している。天然ガス利用の自動車によるメタンと亜酸化窒素の排出量は予測されておらず、より高い効果を得るには、道路交通の亜酸化窒素排出要因を予測するための今後の開発が求められている。

#### セッション6．インベントリの検証

中根氏が議長となりインベントリの検証について話し合われた。

相沢氏とジタルスキー氏から、それぞれ日本とロシアのインベントリ検証について報告された。相沢氏は、グッド

プラクティスガイドライン(2000年)にある、品質の保証・管理の手続きと改善を中心に、日本における実際の検証過程について述べた。続いて討論では、両国とも自由な意見が交わされ、近い将来話し合うべき課題、とりわけ、双方の持つ専門知識を活用するための具体的で効果的な方策について話し合われた。

#### 総括セッション

参加者は、両国の協力関係を深め情報交換を行うためには、次の問題が不可欠であるとの結論に至った。

- (a) データ収集と管理
- (b) 気候政策発展における地方参加の推進
- (c) 農業・林業などの分野におけるより効果的な技術交換
- (d) 温室効果ガスインベントリの各項目に対する科学に基づいた効果的な手順の確立
- (e) 国と地域の詳細な排出要因の整備
- (f) 温室効果ガスのための実質的なマニュアル整備の可能性の考察

両国はこのような協力の持続の重要性を考慮して、将来に向けた温室効果ガスインベントリワークショップに対して意見を交換した。

参加者は、両国の政策決定過程に関する対話を継続させると共に、インターネットやマス・メディアを通じてこのワークショップの成果を広めることが不可欠であるという点で合意した。

次回、2004年度は、開催地を新潟に予定し、上記(a)～(f)の項目と、温室効果ガスインベントリ利用に関する経験の共有、問題解決、知り得た成果の交換、例えば、不確定要素の分析や品質の保証・管理プロセスなどについて話し合われる見込みである。

# 北東アジア動向分析

## 中国（東北三省）

2003年の中国経済は、前半はSARSの影響を受けて伸び悩んだものの、後半に入ってから回復が著しく、GDP成長率は7年ぶりに9.1%に達した。中でも鉱工業生産、固定資産投資、消費、貿易の各項目が好調であったことが特徴である。こうした中で、東北三省の動向はどうであったのか。今回は2003年の東北三省経済を概観する。

### 7年連続の全国を上回る成長率

2003年の各省の経済成長率は、遼寧省11.5%、吉林省10.2%、黒龍江省10.3%といずれも二桁に上る高成長を記録した。これは全国の成長率（9.1%）を大きく上回る水準であり、これによって東北三省の経済成長率は97年以降7年連続して全国平均を超える結果となった。第一次・二次・三次産業別に見ると、東北三省では、SARSの影響がそれ程深刻ではなかったため、第三次産業の成長率が全国平均（6.7%）ほど伸び悩まず、9～11%を記録した。

2003年の遼寧省経済を牽引したのは、固定資産投資（前年比29.7%増）、直接投資（実行ベース、前年比42.6%増）の高い伸びであった。重点建設プロジェクトである瀋陽～大連高速道路拡張建設、瀋陽開発区建設、大連天津街商業区の改造、秦皇島～瀋陽間旅客専用鉄道線全線開通などに向けた投資に加え、SARS対策として、公共衛生インフラ施設建設向け投資が拡大した。対外貿易では、機械電子製品やハイテク製品の輸出が大きく伸び、また相手国別にみると対米輸出（前年比18.6%増）、対韓輸出（同23.3%増）、対日輸出（同10.4%増）、対口輸出（同27.9%）などが大きく伸びた。

吉林省経済は好調な鉱工業生産（前年比17.9%増）に牽引され、10.2%の成長率となった。鉱工業生産の中でも、自動車が増21.2%増、鉄鋼が増28.7%増、鋼材が増29.3%増と大きく伸びた。マイカーブームの中、中国の自動車トップメーカーである吉林省の第一汽車集団への期待は一層高まっている。吉林省経済のもう一つの特徴は対外貿易の拡大である。輸出は22.2%増、輸入は107.3%増、輸出入総額では66.7%増を記録した。輸入では、自動車部品、機械電子製品やハイテク製品の拡大が高い伸び率につながった。

黒龍江省経済は前年比10.3%増を記録した。旱魃や低溫、洪水により、食糧生産量が前年比14.5%減と落ち込んだことにより、第一次産業の伸び率も2.5%に留まった。これを、第二次産業（前年比11.9%増）、第三次産業（同10.1%

増）の伸びがカバーした。鉱工業の中では、同省の三大柱中産業である石油化学、機械、食品工業が14.9%の伸び率となった。また、最近の同省の工業の特徴としては、軽工業の伸び率（18.8%）が重工業（13.5%）を上回り、高水準で推移していることが挙げられる。さらに、2003年の黒龍江省経済の特徴の一つに輸出の高い伸びがある。これは計算機関連部品やトウモロコシを中心とする農産品の輸出が順調であったことによる。同省の対外貿易相手国はロシア、日本、韓国、米国の4カ国がその中心をなし、これら4カ国で同省の貿易額の76.7%を占めている。

2004年は、東北振興策が打ち出される中で、東北三省経済のさらなる発展が期待されている。

### 東北旧工業基地振興戦略（東北振興戦略）

東北三省は建国初期から中国を代表する重工業地帯として繁栄してきた。しかし、市場経済化が進む中、旧来の重厚長大型の国有企業が多い東北地域はそれに対応できず、発展から取り残されてしまった。こうした状況を受け、停滞の著しい旧来型の国有企業を民間資本と外資の導入などによって市場メカニズムに適応した近代的企業に改革し、地域全体の再生・活性化を目指したものが東北旧工業基地振興戦略（東北振興戦略）である。これは、東北三省それぞれの改革発展のためにも、また中国全体の経済・社会の調和的発展のためにも非常に重要な政策と言える。

東北三省はそれぞれ2010年までの旧工業基地の調整と改造の発展目標を打ち出している。遼寧省は、2010年までに全省GDPを1兆1,800億元に拡大し、年平均成長率10%以上、一人当たりGDPを2.7万元（約3,260ドル）に引き上げ、生活の質とレベルを向上させるとしている。

吉林省は、2003～05年に旧工業基地の基礎的な調整と発展を達成し、2006～07年に調整と発展の実質的な進展と経済力の倍増を目指し、2008～10年に旧工業基地の調整と発展を基本的に完成することとしている。

黒龍江省は、第10次五カ年計画期（2001～05年）において、経済成長力を一層強化し、旧工業基地の振興のために基礎を固め、第11次五カ年計画期（2006年～10年）では、市場メカニズムに対応した、競争力の高い新型産業基地を建設し、徐々に、中国における新しい経済成長地域に発展させるとしている。

（ERINA調査研究部研究員 川村和美、同客員研究員 董立延）

## 中国及び東北3省の国民経済・社会発展に関する統計公報（2003年）

		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	116,694	9.1%	6,003	11.5%	2,513	10.2%	4,433	10.3%
第一次産業	億元	17,247	2.5%	623	7.1%	489	6.1%	513	2.5%
第二次産業	億元	61,778	12.5%	2,853	12.2%	1,141	12.9%	2,532	11.9%
第三次産業	億元	37,669	6.7%	2,527	11.7%	892	9.1%	1,388	10.1%
一人当たり国内総生産	元	9,030	N.A.	14,258	11.3%	9,293	N.A.	11,623	10.2%
都市住民収入	元	8,472	9.0%	7,241	11.0%	7,005	10.6%	6,679	9.5%
農村住民純収入	元	2,622	4.3%	2,934	6.7%	2,530	6.2%	2,525	5.0%
食糧生産量	万吨	43,067	5.8%	1,498	0.8%	2,260	2.0%	2,512	14.5%
米	万吨	N.A.	N.A.	311	13.5%	N.A.	N.A.	843	8.4%
トウモロコシ	万吨	N.A.	N.A.	931	4.6%	N.A.	N.A.	831	22.3%
大豆	万吨	N.A.	N.A.	64	21.0%	N.A.	N.A.	561	0.8%
甜菜	万吨	619	51.8%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	71	83.7%
野菜	万吨	N.A.	N.A.	2,148	2.4%	N.A.	N.A.	1,198	9.5%
果物	万吨	14,470	0.3%	397	12.8%	59	26.0%	40	17.0%
工業総生産（付加価値）	億元	41,045	17.0%	2,510	11.6%	807	17.9%	1,380	13.6%
国有企業	億元	19,408	14.3%	3,751	17.5%	620	17.3%	1,198	13.5%
集団所有制	億元	2,787	11.5%	327	23.4%	28	4.4%	29	2.8%
外資系	億元	11,174	20.0%	1,283	27.1%	232	42.4%	N.A.	N.A.
軽工業	億元	14,653	14.6%	1,040	17.9%	160	13.6%	180	18.8%
重工業	億元	26,392	18.6%	5,016	22.4%	646	19.1%	1,199	13.5%
石炭生産量	億トン	16.7	15.0%	0.6	13.4%	0.2	24.7%	0.7	14.2%
原油生産量	億トン	1.7	1.8%	0.1	2.0%	0.0	7.9%	0.5	3.5%
発電量	億kwh	19,108	15.5%	837	13.0%	311	4.5%	487	5.9%
建設業付加価値額	億元	8,166	11.9%	342	17.5%	215	12.2%	284	9.2%
固定資産投資総額	億元	55,118	26.7%	2,083	29.7%	966	19.5%	1,241	12.0%
交通輸送・郵便電信業付加価値額	億元	6,531	7.0%	495	16.9%	152	11.5%	N.A.	N.A.
貨物輸送量	億トンキロ	57,152	13.1%	2,427	26.8%	620	4.2%	1,006	3.1%
鉄道	億トンキロ	17,092	10.2%	1,013	3.7%	422	8.6%	789	5.4%
道路	億トンキロ	7,010	3.4%	227	2.1%	91	2.5%	163	2.6
水路	億トンキロ	32,275	17.3%	1,131	71.0%	0.2	30.2%	20	22.8%
航路	億トンキロ	58	12.3%	1.6	12.2%	0.3	16.0%	0.3	10.3
旅客輸送量	億人キロ	13,795	2.3%	545	6.9	216	-3.0%	367	8.2
鉄道	億人キロ	4,789	3.6%	307	10.3	115	-6.5%	149	3.1
道路	億人キロ	7,679	1.6%	164	5.5%	84	0.3%	203	8.5
水運	億人キロ	64	21.1%	7.2	16.6%	0.1	16.5%	0.3	200.0%
空運	億人キロ	1,263	0.4%	67	6.4%	17	4.8%	15	3.3%
港湾貨物取扱量	万吨	33	17.9%	19,365	16.9%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
外資	万吨	9	19.8%	7,297	28.2%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
社会消費財小売総額	億元	45,842	9.1%	2,331	12.3%	1,110	10.1%	1,376	10.1%
消費者物価上昇率		-	1.2%	-	1.7%	-	1.2%	-	0.9%
都市		-	0.9%	-	1.2%	-	0.8%	-	0.8%
農村		-	1.6%	-	3.7%	-	0.3%	-	1.2%
食品		-	3.4%	-	5.3%	-	4.0%	-	3.3%
交通・通信		-	2.2%	-	2.3%	-	2.1%	-	1.5%
娯楽教育文化用品及びサービス		-	1.3%	-	0.4%	-	0.8%	-	1.9%
住居費		-	2.1%	-	1.7%	-	0.4%	-	1.2%
輸出入総額（税関統計）	億ドル	8,512	37.1%	265.6	22.2%	61.7	66.7%	53.3	22.5%
輸出額	億ドル	4,384	34.6%	146.3	18.3%	21.6	22.2%	28.7	44.6%
輸入額	億ドル	4,128	39.9%	119.3	27.3%	40.1	107.3%	24.6	4.0%
外資払込額	億ドル	N.A.	N.A.	57.1	34.2%	N.A.	N.A.	12.9	4.1%
うち直接投資	億ドル	535	1.4%	55.8	42.6%	N.A.	N.A.	10.3	8.9%
金融機関の預金残高	億元	220,364	20.2%	8,943	N.A.	3,447	N.A.	4,810	N.A.
金融機関の貸付残高	億元	169,771	21.4%	7,222	N.A.	3,422	N.A.	3,981	N.A.
人口	万人	129,227	-	4,210	-	2,704	-	3,815	-
自然増加率	‰	6.01	-	1.07	-	1.61	-	2.03	-
都市部登記失業率	%	4.3	-	6.7	-	4.3	-	4.2	-

出所：中国及び東北3省1自治区の統計公報、国家統計局資料

注1：網掛け部分はERINAにて算出。

注2：工業総生産額（付加価値額）は国有企業及び年間販売収入500万円以上の非国有企業の合計のみ。

注3：遼寧省の工業総生産額は総額以外、すべて生産額ベース（付加価値ベースではない）。

## ロシア（極東）

### 2003年のロシア極東経済

ロシア経済が4年連続でプラス成長を続けるなか、2003年のロシア極東の鉱工業生産高は、マガダン州を除けば総じてプラス成長（前年比）を記録した。特にハバロフスク地方については、これまで5年連続してプラス成長を続けているが、2003年も7.2%と好況ぶりを見せ、その成長率は連邦全体水準での成長率（7.0%）を上回った。しかし、極東連邦管区全体の鉱工業生産高について見てみると、前年比成長率は4.7%にとどまり、連邦全体水準からすれば未だに引き離されている。鉱工業生産高に占める割合が大きいセクターは、非鉄金属冶金部門（27.9%）、電力エネルギー部門（18.3%）、機械・金属加工部門（13.2%）、食品部門（12.8%）、燃料部門（9.5%）であった。

極東連邦管区における固定資本投資の伸び率は、37.3%と連邦全体水準（7.0%）を大きく上回り、2002年同様、連邦管区別で首位であったが、固定資本投資の額でみれば連邦全体における投資総額の僅か8.1%に過ぎない。連邦構成主体別でみると、特にサハリン州への固定資本投資額（716億1920万ルーブル）が前年比2.2倍と著しく、極東連邦管区全体（1765億620万ルーブル）の40.6%を占めた。

好況なロシア経済に対する外国投資額が急増する傾向にあるが、極東についても例外ではない。2003年、サハリン州への外国投資は2.9倍、サハ共和国へは2.1倍、沿海地方へは63%増加し、極東連邦管区全体でみると2.5倍増加（各前年比）した。

### ロシア極東は取り残され続けるのか？

極東連邦管区はロシア全面積の36%を占めつつも、全人口の4.6%しか居住しておらず、1平方キロメートルあたりの人口密度はたったの1人に過ぎない。しかしながらロシア極東は、未開のままである天然資源エネルギーやその他の鉱物資源が豊富に埋蔵されていることや、ロシア経済そのものが多くの問題・矛盾を残しつつもプーチン政権下で急速な成長の兆しを見せていること等の理由により、昨今再び国際的な注目を浴びつつある。

プーチン大統領は国家元首に就任（2000年春）して以来、極東地域の経済的立ち後はロシアの戦略的利益を損なう

ものであると一度ならず警鐘を鳴らしてきた。2002年3月には、エリツィン政権下の1996年に連邦政府によって承認されたものの、事実上全く実施されないに等しかった「1996年から2005年までの極東ザバイカル経済社会発展連邦特別プログラム」の改訂版（以下、新版「極東ザバイカル・プログラム」と略）が実施期間を2010年まで延長する形で連邦政府によって採択された。

ところが、モスクワの対極東「重視」策の真剣味については未だに少なからず疑問が残る。果たして人口がまばらな同地域は、モスクワの中央官僚によって、なおざりにされ続けるのであろうか。

2004年4月、極東ザバイカル協会事務局（所在地：ハバロフスク市）が新版「極東ザバイカル・プログラム」のこれまでの実施状況を発表した。同プログラムは、連邦予算、関連連邦構成主体行政政府の予算、その他外部から見込まれる投資等を資金源として作られている。2002年度は当初連邦政府の負担分として予算に計上されていた29億6940万ルーブルのうち約23%に過ぎない6億9090万ルーブルのみ、同様に2003年度には27億3240万ルーブルのうち13億7430万ルーブル（約50%）が実際に拠出されたに過ぎなかった。その結果、同年度に予定されていたプログラム内容の実施状況に関しては、例えば電力生産が95.3%、ガスや石炭の調達各々73.8%、81.2%実現されたに止まった。

2003年12月、ロシア連邦政府は新版「極東ザバイカル・プログラム」予算の編成内容の変更を決定し、2004年度予算については連邦予算からの拠出金を当初の予定（19億5060万ルーブル）を50%カットし、10億200万ルーブルとすることを発表した。

プーチン大統領は今年2月にハバロフスクを訪問して極東の指導者たちを集めた会議を主宰した際にも、同地域のインフラ整備が焦眉の課題であり、連邦政府も改めて本腰を入れる必要がある旨、これまで同様の論調を繰り返した。極東の重要性の認識については、大統領サイドと連邦政府サイド間のギャップを認めることも出来よう。昨年末のロシア下院議会選挙、今年3月の大統領選挙での再選を経て、政権基盤を更に「盤石化」した同大統領が、政権2期目において、どこまで極東開発の重視姿勢を言葉上だけでなく実現に漕ぎつけるのか改めて注目したい。

（ERINA調査研究部研究員 伊藤庄一）

	鉱工業生産 [前年比%]		固定資本投資 [前年比%]		小売売上高 [前年比%]		消費者物価 [前年12月比%]		平均実質賃金 <sup>(2)</sup> [前年比%]		外国からの投資額 [単位：US百万ドル(前年比%)]			
	2002年	2003年	2002年	2003年	2002年	2003年	2002年	2003年	2002年	2003年	2002年	2003年		
ロシア連邦	3.7	7.0	2.6	12.5	9.1	8.0	15.1	12.0	16.2	10.3	19780	(38.7)	29699	(50.1)
極東連邦管区	0.9	4.7	8.4	37.3	13.4	10.6	15.2	12.8	19.1	12.1	141	(48.8)	2847	(2.5倍)
サハ共和国	1.7	1.6	5.0	2.4	22.8	25.1	12.1	11.8	18.7	5.6	291	(2倍)	597	(2.1倍)
沿海地方	1.2	6.1	9.5	2.9	14.3	9.7	13.6	12.8	18.5	16.5	57	(47.8)	63	(10.5)
ハバロフスク地方	6.0	7.2	19.0	6.0	11.5	5.1	17.6	15.3	20.3	12.6	33	(65.0)	27	(18.2)
アムール州	0.2	6.8	23.8	11.9	3.8	4.7	12.4	15.5	24.2	11.9	5	(25倍)	16	(3.2倍)
カムチャッカ州 <sup>(1)</sup>	16.0	3.4	14.8	66.0	2.0	3.8	14.1	10.2	12.8	13.1	43	(44.9)	53	(23.3)
マガダン州	6.9	10.1	1.6	22.9	7.2	11.2	12.3	11.9	13.7	11.6	5	(80.8)	7	(40.0)
サハリン州	12.5	3.4	31.8	2.2倍	18.3	10.7	17.6	11.8	11.8	15.0	707	(81.7)	2083	(2.9倍)
ユダヤ自治州	11.0	7.0	54.2	52.5	18.0	3.9	19.9	14.5	28.1	10.0	0.4	(-)	0.5	(25.0)
チュコト自治管区	20.5	17.7	2.8倍	76.0	19.3	3.3	32.7	17.0	18.5	11.2	-	-	-	-

出所：『ロシア連邦管区の社会経済状況』（ロシア国家統計委員会）、2002年版・2003年版  
『極東連邦管区地域の社会経済状況の基本指標』（ロシア国家統計委員会ハバロフスク支部）、2003年1～12月版  
(1)：コリャク自治管区を含む。  
(2)：但し、2002年版の公式発表統計値については暫定値のみ。

## モンゴル

### 経済の概況

モンゴル経済は90年代初頭の不況から再活性化に向けて、徐々にではあるが発展をとげつつあり、それは各種マクロ経済指標からも見て取れる。モンゴル国家統計局（NSO）の発表によれば、2003年のGDP成長率は速報値で5.5%となり、1996年以来の最高を記録している。産業別に見ると農業と製造業の高い伸びがこの成長率を支えている。3年間続いた厳しい天候による農業部門の生産の低下の後、昨年のも幸いにも温和な天候は同部門にプラスの成長をもたらした。これに加えて、製造業も6.7%という高い成長を実現し、全体の成長率を引き上げた

2004年第1四半期の経済指標はこの回復基調が今年も継続することを示唆している。インフレ率は前年同期比6.2%と一桁に止まっている。これは90年代の経済体制の移行に伴うハイパーインフレーションが収束した、1998年以降の6年間の平均6.4%を下回る水準である。

3月の登録失業者数は36,400人で、前月に比べ4.3%増加している。これは失業者数のピークであった1994年の74,900人の半分以下の水準である。しかし3月の製造業就業者数33,022人を上回る数であり、モンゴル経済の規模からすると大きなものといえる。したがってこの状況は、90年代の体制移行における労働市場の問題点を示しており、持続的な経済成長は労働市場の改善なしには実現できないと考えられる。

第1四半期の為替レートは1ドル=1,175トグリグで、前年同期比3.2%の下落となっている。

第1四半期の国家財政は47億トグリクの黒字であった。これは関税、付加価値税の税収の伸びによるものである。総税収は前年同期比で47.7%増であり、一方関税収入は輸入の増加により前年同期比72.7%増となっている。

### 産業別動向

第1四半期の鉱工業生産は前年同期比2.6%増で、順調に増加している。鉱業・採石業部門は同1.7%増、エネルギー・水供給部門は同9.3%増となった。一方で、製造業

は前年同期比1.7%の減少となっている。中でも繊維・アパレル製造業は前年同期比18%減と、2003年の17.1%減に引き続き大きく減少している。繊維生産の減少は、前号でも報じたようにWTOの「繊維及び繊維製品（衣類）に関する協定（ATC）」が2004年末に失効することで、モンゴル製の繊維製品がアメリカおよびヨーロッパ市場で享受していた優遇的な取扱を失う見通しとなっていることに関連している。2005年以降ATCは撤廃され、繊維・衣類の貿易ルールは全て通常のWTOルールに統合される。輸入国は輸出国を差別的に扱うことができなくなり、これまで二国間で取り決めていた割当は撤廃される。

これまで主要海外市場における優遇的地位によって、モンゴルの繊維部門は90年代、部門別で第3位となる対内直接投資を呼び寄せ、製造業の雇用の約40%を吸収してきた。したがって上記のような状況から、労働市場の更なる悪化が懸念される。政府による適切な対応が望まれるところである。

### 対外貿易

第1四半期、モンゴルの輸出は前年同期比1.7%、輸入は同10.8%増加した。貿易収支は赤字が継続している。第1四半期の最大の輸出先は中国（シェア59.1%）で、最大の輸入先はロシア（同34.2%）となっている。国際市場における銅価格の上昇により、モンゴルの主要輸出品である銅選鉱の輸出は、数量ベースでは前年同期比14.0%の増加であるにもかかわらず、金額ベースで66.8%の増加となった。

モンゴルの貿易構造は90年代初頭から、主要輸出品が鉱業品、農業品およびそれらを原料とする半製品など、主要輸入品が石油、機械類、繊維製品、野菜加工品など、という形で変化していない。政府は10年以上にもわたって輸出主導型の成長政策を志向しているが、原材料及び低付加価値製品が輸出の大部分を占める構造は、貿易収支を改善し、輸出を経済成長のエンジンとすることを不可能にしている。このような構造を変革する抜本的な政策が必要とされている。

（ERINA調査研究部客員研究員 エンクバヤル・シャグダル）

	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年1月	2月	3月
GDP成長率（対前年比：％）	3.5	3.2	1.1	1.1	4.0	5.5	-	-	-
鉱工業生産額（前年同期比：％）	3.2	1.3	2.4	11.8	3.8	2.0	0.9	3.6	2.6
消費者物価上昇率（対前年末比：％）	6.0	10.0	8.1	11.2	1.6	4.7	33.8	6.5	4.7
国内鉄道貨物輸送（百万トンキロ）	2,815	3,492	4,283	5,288	6,461	7,253	679	674	695
失業者（千人）	49.8	39.8	38.6	40.3	30.9	33.3	34.9	34.9	36.4
対ドル為替レート（トグリク、期末）	902	1,072	1,097	1,102	1,125	1,168	1,171	1,176	1,177
貿易収支（百万USドル）	158.1	154.5	78.7	116.2	166.8	187.1	16.8	21.1	15.6
輸出（百万USドル）	345.2	454.2	535.8	521.5	524.0	600.2	35.0	35.4	61.0
輸入（百万USドル）	503.3	512.8	614.5	637.7	690.8	787.3	51.8	56.5	76.6
国家財政収支（十億トグリグ）	102.1	98.2	69.7	45.5	70.0	80.7	2.1	6.4	8.9
成畜死亡数（100万頭）	0.7	0.8	3.5	4.7	2.9	1.3	13.3	22.0	57.7

（注）失業者数は期末値。消費者物価上昇率は各年12月末、2004年は期末値。貨物輸送、財政収支は年初からの累積値。

1999年以降の貿易額は、非通貨資金取引額を含む。

（出所）モンゴル国家統計局「モンゴル統計年鑑2003」、「モンゴル統計月報」各月号ほか



## 韓国

### マクロ経済動向と展望

3月23日に発表された2003年第4四半期の経済成長率は季節調整値で前期比2.7%の伸びで、通年の成長率（速報値）は3.1%となり、2002年の7.0%を大きく下回った<sup>1</sup>。これを需要項目別に見ると、最終消費支出は0.5%と低調であった。固定資本形成も3.6%と低い水準に止まり、中でも機械設備投資は1.5%とマイナスを記録した。一方で財・サービスの輸出は15.7%で、前年の13.3%を上回る伸びを示した。2003年の韓国経済は内需の低迷を、外需の伸びが支えた形であったといえる。

こうした足元の数値の改善を受けて、政府系シンクタンクである韓国開発研究院（KDI）は4月20日に2004年の成長率を5.5%とする経済予測を発表した。この予測では、前半は引き続き外需主導の成長となるが、後半には民間消費、機械設備投資などの内需が活性化するとの見通しが示されている。このようなシナリオが実現していけば、今年度の韓国経済は順調に成長軌道に復帰するものと考えられる。

### 大統領弾劾と総選挙

3月12日、国会においてハンナラ党、新千年民主党（民主党）などの野党が提出した大統領弾劾訴追案が可決された。これによって盧武鉉大統領の職務権限は停止され、180日以内に憲法裁判所が弾劾の可否を審理することとなった。この間、高建首相が大統領職務代行を務める。弾劾訴追案は大統領側近の不正資金問題、大統領の総選挙に関する干渉的発言などを理由としたものであるが、当初は野党側も可決ではなく、大統領の謝罪を引き出し、政治的立場を弱めることを狙っていたと思われる。しかし大統領の強硬な姿勢に双方の対立がエスカレートし、韓国憲政史上初の事態を招くこととなった。

盧政権は発足後、経済の低迷、大統領側近の不祥事などによって支持率を低下させてきた。2003年11月には与党であった民主党から親盧派が分離し、ウリ党を結成、残った金大中前大統領の流れを汲む主流派は野党的立場を鮮明にすることとなった。

この結果国会内で野党勢力が圧倒的多数となり、数的には全議員3分の2の賛成が必要な弾劾案の可決が可能となっていた。

この多数野党の行動は、結果として国民の大きな反発を買うこととなり、各地で弾劾にたいする抗議デモが行われた。批判を浴びたハンナラ党は故朴正熙大統領の長女で国民の人気を持つ朴槿恵氏を代表に選出し巻き返しを図り、またウリ党の鄭東泳議長の老人に対する問題発言などもあり、与野党の勝敗は微妙かと見られた。

しかし4月15日に行われた総選挙の結果は、ウリ党が49議席から大きく躍進し、全議席299の過半数である152議席を確保した。ハンナラ党は改選前の137から121に議席を減らした。この他、民主党、自民連などの野党も惨敗した。一方で労働組合の支持を受けた“進歩主義政党(革新政党)”である民主労働党が、国政選挙では初めて議席（10議席）を獲得した。また全体の当選者の約3分の2を新人が占め、70%が50歳以下というように、与野党を超えて世代交代も進んだ。

経緯はともあれ、大統領と党が国会で過半数を占めることとなった。これは金大中政権初期以来のこととなる。近く結論が出されるとみられる憲法裁判所の審理で、弾劾が棄却されるならば、韓国の政治は外形的には安定の条件をそなえることとなる。大量に予想される選挙違反の摘発や、勝利したウリ党内部の路線対立など不確定要素は残っている。しかし今回の選挙結果が今後の安定的な経済運営にとって、プラス要因であることは間違いのない。

（ERINA調査研究部研究主任 中島朋義）

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	03年1-3月	4-6月	7-9月	10-12月	2004年1月	2月	3月
国内総生産（%）	9.5	8.5	3.8	7.0	3.1	0.3	0.1	1.6	2.7	-	-	-
最終消費支出（%）	9.7	7.1	4.9	7.6	0.5	1.0	0.6	0.4	0.2	-	-	-
固定資本形成（%）	8.3	12.2	0.2	6.6	3.6	0.0	0.0	0.7	3.2	-	-	-
製造業生産指数（%）	25.0	17.1	0.9	8.3	4.9	5.8	2.7	3.1	8.3	5.2	17.5	11.9
失業率（%）	6.3	4.1	3.8	3.1	3.4	3.1	3.4	3.5	3.5	3.3	3.3	3.4
貿易収支（百万USドル）	28,463	16,954	13,488	14,777	22,161	1,242	5,756	6,818	8,345	2,976	3,176	-
輸出（百万USドル）	143,686	172,268	150,439	162,471	193,817	43,036	46,053	47,828	56,901	18,997	19,339	21,453
輸入（百万USドル）	119,752	160,481	141,098	152,126	178,827	44,224	41,710	42,971	49,922	16,124	17,392	19,065
為替レート（ウォン/USドル）	1,190	1,131	1,291	1,251	1,192	1,201	1,209	1,175	1,181	1,184	1,167	1,166
生産者物価（%）	2.1	2.0	0.5	0.3	2.2	5.3	1.3	1.9	2.6	3.8	4.5	4.4
消費者物価（%）	0.8	2.3	4.1	2.7	3.6	4.1	3.3	3.2	3.5	3.4	3.3	3.1
株価指数（1980.1.4=100）	807	734	573	757	680	591	621	726	782	846	868	876

（注）製造業生産指数、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、国内総生産、最終消費支出、固定資本形成は前期比伸び率

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、失業率は季節調整値

生産者物価、消費者物価は2000年基準

貿易収支はIMF方式、輸出入は通関ベース

（出所）韓国銀行、国家統計庁他

<sup>1</sup> 韓国のGDP統計（実質値）は今回公表分から2000年価格基準に変更されており、過去の成長率も適宜して改定されている。

<sup>2</sup> 韓国の選挙法では大統領を含む公務員は、公職選挙について中立が義務付けられている。

## 朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

### 最高人民会議第11期第2回会議開催（3/25）

最高人民会議第11期第2回会議が3月25日、平壤・万寿台議事堂で行われた。会期は1日だけで、議題は(1)内閣の2003年の事業状況報告と2004年の課題について、(2)2003年の国家予算執行の決算と2004年の国家予算についてであった。主要な法規に対する採択は今年はなかった。

#### (1)内閣の2003年の事業状況報告と2004年の課題

内閣の2003年の事業報告では、朴奉珠内閣総理が工業生産額は10%、電力は21%、亜鉛は76%、鉄鉱石46%、セメント27%対前年比で増加したことを明らかにした。また、電力、石炭、採掘、機械工業をはじめとする重工業部門を中心とする具体的な企業名をあげながら、国家投資の多くを工場、企業所（国営企業）の改善と近代化、能力増強に振り向けたと報告した。

2004年の事業においては、「偉大な金日成同志の思想と偉業を継承し、祖国繁栄の一大全盛期を切り開こう」とのスローガンを掲げ、政治思想、反帝軍事、経済科学を3大分野と位置づけている。この中でも、経済科学分野が内閣に課されたもっとも大きな課題であるとし、党の先軍政治を「物質経済的に保証する」経済力をつけるための根本的な転換を引き起こすとしている。

今年の経済建設の重点分野は、例年と同じく電力、石炭、金属工業と鉄道運輸であり、これらの問題を解決する鍵として、鉄鋼生産の増強を重要視している。また、電力問題では、送配電網の合理的な構成、電力の途中損失を減少、電気を効率よく利用するための計量計測手段の導入などが提起されている。

対外経済関係では、外国の先進科学技術を選択的に獲得するための国際的な科学技術交流事業の強化や合併、合作の推進、輸出品の増産による貿易の促進などを打ち出している。

経済改革との関連においては、「社会主義経済管理を改善完成することは、国の経済を活性化する上でこれ以上遅らせることのできない切実な問題」であるとして、「社会主義原則と実利保証原則」において企業管理方法の不断の改善と、「朝鮮式社会主義経済管理方法」の完成を説いている。また、その方法論として、経済管理部門の法規を現実化し、法遵守に対する指導の強化を提起している。

最後に、対外関係であるが、2004年は米国を「帝国主義

の頭目」と呼び戦争の脅威を増していると批判し、日本は「経済封鎖策動」をより強化して「強盛大国建設偉業」を人為的に妨害していると批判している。

#### (2)2003年の国家予算執行の決算と2004年の国家予算

文一峰財政相の報告によると、2003年の国家予算収入の執行率は100.9%、支出の執行率は98.2%であった。支出のうち、国防費の占める割合が15.7%、人民経済事業費（経済のための支出）23.3%、人民的施策費（社会福祉等）40.5%と発表された（残り20.5%については言及なし）。また、2004年の予算は、2003年予算に比べて、収入が5.7%増、支出が8.6%増となっている。2003年は人民生活公債の発売によって、国家予算収入の増加分を確保したが、2004年は国家企業利得金を前年度比16.5%増で予定し、前年の黒字を繰り越すことによりある程度の成長を維持するようである。

2004年度の重点投資対象としては、「先端科学と基礎科学、応用化学をはじめとする科学技術発展に必要な資金」に前年比60%増の資金を投入するとし、科学技術発展による生産力の増強を目指している。経済指導原則としては、社会主義的分配原則（能力に応じて働き、労働に応じて分配を受ける）の徹底とそれによる生産の刺激、地方工業の正常化と、地方政府の中央政府への上納、財政の唯一管理制の原則の徹底などが指摘されている。

#### 第8回南北経済協力推進委員会開催（4/2～5・ソウル）

第8回南北経済協力推進委員会が4月2日～5日までソウルで開かれ、南北は(1)2004年上半期に1万坪規模のモデル団地において敷地造成を完了し、来年から段階的に敷地造成が完了させ、段階的に入居を開始すること、(2)2004年中に京義線、東海線の可能な区間から開通させ、試験運行を行うことなどに合意した。これに続き、4月13日には「南北間の列車運行に関する基本合意書」が締結された。

#### 第14回南北閣僚級会談の開催（平壤）

第14回南北閣僚級会談が5月4日～7日、平壤で開催された。南北間で激論が戦われ、一時は成果なく終了すると報道されたが、結局南北双方の軍事当局者会談の開催で合意した。韓国では、経済面での交流・協力が進んでいるにもかかわらず、軍事面での交流が進んでいないことが憂慮されていた。

（ERINA調査研究部研究員 三村光弘）

## BOOK REVIEW

## 「ロシア市場参入戦略」

著者：富山栄子

発行：ミネルヴァ書房



日本企業のみならず、欧米企業もロシア市場への参入やマーケティングでは苦勞してきた。ソ連崩壊後のロシアは市場経済へと移行したものの、流通システム、法整備などの面でマーケティング基盤が未整備な上、支払能力のある需要も見えない中、外国企業は試行錯誤を重ねながら参入せざるを得なかった。

本書は現地企業へのヒアリングや豊富な文献資料を通じてロシアへの参入を果たした日本、米国、ドイツ企業の行動を比較分析した労作である。中でも日本企業の経験は詳細なヒアリング調査に基づいており、そこから導き出された教訓には説得力がある。ケーススタディーの対象となった日本企業は技術面で優れ、海外市場におけるノウハウや知識・経験を十分持っている大企業であるが、ロシア市場においてはその特殊性を配慮し、柔軟な対応が求められている。例えば、取り上げられた日本企業は最初に間接輸出という低リスク参入方法を取ったが、現地市場における経験が蓄積されても、リスク回避のために或る企業は現地ではなくフィンランドに完全所有子会社を設立した。

柔軟な対応という点では米国企業も同様である。例えば、国内税制の変更で、完成品を輸入する方が現地で工場を立てて組立を行うよりも安くなったため、IBMはロシアでの組立工場を封鎖して完成品輸出に切り替えた。

ロシアへの参入を考える外国企業への助言として、ロシアにおいては「コネ」がビジネスにおける潤滑油であり、西側企業は信頼できるロシアのパートナーを見つけることが必要だと指摘している。自社のマーケティング・チャンネルを構築するに当たっても、輸入業者、卸売り業者といった現地の流通業者を活用することが鍵となっているという。

著者がロシア市場参入において配慮すべきであると指摘している点の多くは、実は程度の差こそあれ、新興市場に共通したものだ。人脈開拓の重要性は中国進出においても指摘されてきたし、アジアでは役人の中で賄賂が蔓延している国々も多い。流通ネットワークが未発達なものも移行経済国に共通の問題だ。さらに今日的「ブランド」の概念は社会主義経済では考えられないものだけに移行経済では浸透に時間を要する。著者はロシアの消費者志向の特徴として「生産地」が購入選択の鍵となっていると指摘するが、日本の消費者も野菜や魚の産地に敏感だし、米国の消費者

は車の購入において同じブランドでも、どこの国の工場で組み立てられたかを気にする。むしろ消費者の次元ではロシア人を含めて世界の消費者の共通性が浮き上がってくる。

ロシア特有の問題として、遵法精神の欠如を著者は繰り返し指摘する。多くの外国企業が直面している遵法性の問題とは、「税関職員が賄賂を要求する」、「流通業者が通過の際、違法行為を行っており、外国企業は自社で直接輸入することが出来ない」と指摘される贈収賄の蔓延である。日本企業も通関を有利に行うために自社で輸入を行わず、現地の輸入業者に輸入・通関を行わせる方法を採用しているという。ロシアでは警察、税関、検察、裁判に汚職が顕著であると指摘する。著者はロシアにおける遵法精神の欠如の起源を理解するために、補論で法社会学の側面から文献による分析を試み、自説を披露している。

本書で対象としているロシア市場は90年代の混乱期である。その後、2000年にプーチン政権が誕生して以来、ロシアの国内政治は安定を見せ、経済も好転し、投資環境の面でも税制改革が行われるなど明るい展望が開けてきた。支払能力のある市場としての魅力が高まるにつれて、今後、外国企業の参入が積極化すると思われる。著者には是非、変化し続けるロシア市場のウォッチャーとして、この本の続編を記していただきたい。また、本書では日本企業に関しては直接情報が豊富であるが、外国企業の行動様式の部分で既存資料や先行業績からの引用が多いのが気になった。参入例の多い欧米企業のみならず、最近ロシアでの存在感が高まっている韓国企業などへの直接のヒアリングを通じて分析を広げて欲しい。

なお、本書は過去の膨大なマーケティング研究や国際経営理論のフレームワークを提示し、その中でロシア市場の特色と参入行動を位置付けるという極めて学術的なアプローチを取っている。従って、本のタイトルから想像されるイメージよりも堅苦しい構成と内容になっており、実務家には取っ付き難いと思われる。一般実務家の方が要領よく読まれるには、経営学の先行業績や理論をサーベイした最初の3章は飛ばして、事例が多く登場する第4章～第7章、及びまとめの終章を読むとよいだろう。

(ERINA調査研究部主任研究員 辻久子)

# SUNSET NOTES

## KTX超特急

2004年4月、韓国版高速鉄道（KTX）が開通した。今回開通したのは京釜線（ソウル～釜山）と湖南線（ソウル～木浦/光州）である。これにより、ソウル～釜山間に要する時間は、4時間10分から2時間40分に短縮された。ソウル～釜山間（409.8km）のうち、ソウル～大邱間（235.6km）は新規専用路線を走行するが、大邱～釜山間については在来線を電化して使っている。湖南線も京釜線の大田付近から分岐して木浦/光州まで、在来線を使用している。

2010年には大邱～釜山間も新規軌道が完成し、ソウル～釜山間の所要時間は1時間50分に短縮される予定という。この場合、大邱から東へ迂回し、観光都市として知られる慶州を経由して釜山に繋げる計画である。

KTXはフランスのTVGの技術に基づいて製造されているため、日本の新幹線と異なり電気機関車が客車を牽引する。一編成は機関車2両、客車18両からなる。客車は日本の新幹線に比べて小さく、座席配置は日本の在来線と同じ2+2列である。最高速度は時速300kmである。また、日本と違ってKTXは在来線ホームに停車する。

KTX開通にあわせてソウル駅でも赤煉瓦造りの旧駅舎の隣に新駅舎が完成した。総ガラス張りでパイプが縦横に走る構造は仁川空港によく似ている。そういえば昨年訪れた都羅山駅も似たようなガラス張り構造だった。

5月某日、ソウル駅からKTXに乗って大田まで、片道55分間の旅を体験した。料金はソウル～大田間が片道19,700ウォン、ソウル～釜山間が45,000ウォン、ソウル～木浦間が41,400ウォンとなっている。直前に切符を求めたのだが、乗車してみると往復ともほぼ満席であった。

列車はソウルの市街地をゆっくりと南下し、光明駅を過ぎた頃から加速する。継ぎ目のないレールを使用しているためか、走行は極めてスムーズで、飛んでいくような軽さを感じる。横揺れもあまりなく、騒音も殆ど気にならない。乗り心地という点で問題があるとすれば、座席がリクライニングしないこと、座席の向きが変えられないため半数の乗客が後ろ方向に進むことを余儀なくされることだろうか。座席の問題は日本でも以前経験したことがあり、KTXでも改良可能と思われる。

車内は全車禁煙で車椅子用のスペースも用意されている。日本の新幹線と同じように飲み物や食品を販売するカートがやってくるが、自動販売機もある。やや気になっ

たのはホームと車内の間に段差があるため、大きな荷物を積み込むのに手間取ることだ。乗降口の踏み段は走行時は内部に収納されて外から見えなくなる。

新ソウル駅が仁川空港を思わせる作りならば、KTXも航空機を意識したと見られる点が幾つかある。まず、トイレが航空機仕様のコンパクトで機能的なものとなっている。車両が小さく、スペースが限られていることもあって航空機並の狭さになったのだろうが、清潔感という点で日本の新幹線よりも優れているかもしれない。

次に、航空機にヒントを得たと思われるサービスが随所に見られる。例えば、スチュワーデスそっくりのユニフォームを着た女性客室乗務員が多数配置されている。車内にはTV、機内誌などが用意され、食事ができるくらい大きなテーブルが設置されている。KTXは従来航空機を利用しているソウル～釜山間の乗客獲得を目指しているため、サービス面でも肉薄しようと思いついたのではないか。

外国人にとって印象的だったのは車内アナウンスが韓・英・日・中の4ヶ国語で行われることだ。セマウル号でも既実践されている国際サービスだが、日本の新幹線にそこまでの配慮はない。仁川空港の案内表示も4ヶ国語で行われていることを考えると、北東アジアの中心国家を標榜する国ならではのサービスである。

外の景色をゆっくり眺める間もなく列車は大田に到着。ここでも駅舎は真新しく、ちょうど駅周辺の整備工事が進められているところだった。次回の訪問時には景色が一変していることだろう。

KTXは日本の新幹線から40年遅れて開通したわけだが、韓国経済の成熟を考えると遅すぎたといえよう。韓国では旅客輸送においても道路・自動車中心となってきた。道路輸送への偏重は輸送コストを押し上げ、環境破壊、交通混雑などの社会費用を発生させてきた。これらの問題に対処するために、韓国政府はKTXをはじめとする鉄道施設の充実に力を入れているところだ。目下、3,129kmの韓国国鉄の営業<sup>キム</sup>を5,000kmに拡大する計画が進められていると聞く。

ゆくゆくは朝鮮半島の鉄道は南北で連結されることだろう。そして多くの人がKTXも平壤まで延びる日を夢見ているはずだ。

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

# 研究所だより

## 編集後記

### 役員等の異動

新任

理事 奥島孝康（早稲田大学学事顧問）

評議員 庄山悦彦（㈱日立製作所代表執行役執行役社長）  
以上 平成16年4月1日付け

### 職員の異動

転入

総務部 総務課長 山岸智（新潟県から）  
調査研究部兼経済交流部研究主任 筑波昌之（新潟県から）  
調査研究部 研究員 伊藤庄一  
調査研究部 研究助手 丸山美法  
以上 平成16年4月1日付け  
総務部兼広報・企画室嘱託員 伊藤葉子  
以上 平成16年5月1日付け

転出

総務部 総務課長 秋保伸之（新潟県へ）  
調査研究部兼経済交流部研究主任 新井洋史（新潟県へ）  
調査研究部兼経済交流部客員研究員 吉田均  
経済交流部兼調査研究部研究員 久住正人（第四銀行へ）  
以上 平成16年3月31日付け  
総務部兼広報・企画室嘱託員 小熊亜弥  
以上 平成16年5月12日付け

### セミナーの開催

平成16年度第1回賛助会セミナー  
平成16年4月12日（月）朱鷺メッセ中会議室302  
テーマ：「北東アジアにおける環境・エネルギーを機軸とした共同体構想」  
講師：富士通総研経済研究所  
主席研究員 田邊敏憲氏  
平成16年度第2回賛助会セミナー  
平成16年5月28日（金）万代島ビル6F会議室  
テーマ：「第2次ブーチン政権と北東アジア」  
講師：杏林大学大学院国際協力研究科及び同大学総合政策学部教授 齋藤元秀氏

この4月から、北東アジア関連の情報収集のため日本海側の地方新聞10紙を読む業務を担当することになった。各紙はそれぞれに地域の特色を取り上げており大変興味深い。地方自治体や経済団体が対岸諸国と盛んに交流を行っているニュースや、主に中国への企業進出の情報が毎日のように報道されている。記事を読むたびに、日本海側の各地域が北東アジアに対して着実に目を向けていることを再認識できる。地方の景気回復はまだまだと言われているが、様々なアイデアによって首都圏や関西圏に負けない「地方の力」の形成が切磋琢磨しながら一歩ずつ進んでいる。

各紙を賑わすテーマとして「観光」が挙げられる。旅行者・地方自治体が韓国や中国からの観光客の誘致活動に熱心に取り組んでいる。今年3月から韓国人修学旅行生に対するビザ免除が開始されたのを受け、官民一体となったセールス活動が行われている。もう一つのターゲットである中国では、SARS終息後は経済成長に伴う外国旅行ブームが起こっている。

国際観光振興機構によると、2003年の日本人海外旅行者が約1,330万人（SARS・イラク戦争の影響で前年比19.5%減）であるのに対し、我が国を訪れた外国人旅行者数は約521万人（前年比0.5%減）に過ぎない。日本政府は「2010年に訪日外国人旅行者数を1,000万人とする目標」を掲げている。この目標を達成するにはビザの問題が存在している。例として中国に関しては、訪日団体観光旅行の地域が北京市、上海市、広東省に限定されている。これも大連市、青島市、天津市への拡大が検討されているという。制度的な課題解決と共に、地方では外国人が訪れたい魅力再発見及びハード・ソフト両面のインフラ整備が期待される。（〇）

発行人 吉田進  
編集長 辻久子  
編集委員 ウラジーミル・イワノフ 中村俊彦  
尾暮克文

発行 財団法人 環日本海経済研究所◎  
The Economic Research Institute for  
Northeast Asia (ERINA)  
〒950-0078 新潟市万代島5番1号  
万代島ビル12階  
Bandaijima Bldg. 12F  
5-1 Bandaijima, Niigata-City  
950-0078, JAPAN  
tel 025-290-5545（代表）  
fax 025-249-7550  
E-mail webmaster@erina.or.jp  
ホームページhttp://www.erina.or.jp

発行日 2004年6月15日

（お願い）

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、上記までご連絡ください。

禁無断転載

