

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 73

キーパーソンインタビュー / Key Person Interview

「日本はアジアに軸足を置いて東アジア共同体を推進すべし」

北東アジア研究交流ネットワーク代表幹事 / 岩手県立大学学長 谷口誠氏に聞く

"Japan Should Promote an East Asian Community Focused on Asia"

Interview with Makoto Taniguchi, President, Iwate Prefectural University /

Chairman, Northeast Asian Studies & Exchange Network

2005 ~ 2006 年のシベリア鉄道国際コンテナ輸送 - “フィンランド・トランジット” の終焉と期待される日本の利用 - 辻久子

International Container Transport on the Trans-Siberian Railway in 2005 - 2006: The End of Finland Transit and Expectations Regarding Japanese Use Hisako Tsuji

岐路に立つ太平洋パイプライン構想 - 第二部：プロジェクトの実現性と北東アジア地域協力に向けた課題 - 伊藤庄一

The Pacific Pipeline at a Crossroads: Dream Project or Pipe Dream? Shoichi Itoh

朝鮮農業の当面する諸課題 李幸浩

朝鮮における政治道徳的刺激と物質的刺激の正しい組み合わせとその適用について

李正花

「北朝鮮国内の韓国」 - 開城工業団地訪問記 - 大西広

目 次

キーパーソンインタビュー（日／英） / Key Person Interview		
「日本はアジアに軸足を置いて東アジア共同体を推進すべし」		
"Japan Should Promote an East Asian Community Focused on Asia"		
北東アジア研究交流ネットワーク代表幹事/岩手県立大学学長 谷口誠氏に聞く		1
Interview with Makoto Taniguchi, President, Iwate Prefectural University / Chairman, Northeast Asian Studies & Exchange Network		
2005～2006年のシベリア鉄道国際コンテナ輸送 - “フィンランド・トランジット”の終焉と期待 される日本の利用 - （日／英）		
International Container Transport on the Trans-Siberian Railway in 2005 - 2006: The End of Finland Transit and Expectations Regarding Japanese Use		
ERINA特別研究員	辻久子	9
Hisako Tsuji, Senior Fellow, ERINA		
岐路に立つ太平洋パイプライン構想 - 第二部：プロジェクトの実現性と北東アジア地域協力に向 けた課題 - （日／英）		
The Pacific Pipeline at a Crossroads: Dream Project or Pipe Dream?		
ERINA調査研究部研究員	伊藤庄一	31
Shoichi Itoh, Researcher, Research Division, ERINA		
朝鮮農業の当面する諸課題（日）		
朝鮮社会科学院経済研究所 所長	李幸浩	63
朝鮮における政治道徳的刺激と物質的刺激の正しい組み合わせとその適用について（日）		
朝鮮社会学者協会 研究員	李正花	68
「北朝鮮国内の韓国」 - 開城工業団地訪問記 - （日）		
京都大学大学院経済学研究科教授	大西広	72
会議・視察報告		
長春の日系自動車工場 - トヨタ長春工場を中心に -		
ERINA調査研究部客員研究員	笹志剛	74
第2回吉林・東北アジア博覧会		
ERINA理事長兼所長	吉田進	76
極東経済フォーラム		
ERINA理事長兼所長	吉田進	78
第三回北東アジア国際観光フォーラム新潟大会開催		
ERINA客員研究員	成実信吾	80
ユーラシア横断輸送路会議		
ERINA特別研究員	三橋郁雄	81
シベリア横断鉄道調整評議会第15回年次総会		
ERINA特別研究員	辻久子	82
北東アジア動向分析		85
Book Review 『北東アジア事典』『世界の鉄道』		90
研究所だより		91

(キーパーソンインタビュー)

「日本はアジアに軸足を置いて東アジア共同体を推進すべし」 北東アジア研究交流ネットワーク代表幹事/岩手県立大学学長 谷口誠氏に聞く

日本で北東アジア研究を行ってきた研究機関・団体及び研究者の間の研究交流を推進する目的で、「北東アジア研究交流ネットワーク (NEASE - Net)」が2006年1月28日に設立された。今回は、このNEASE - Netの初代代表幹事に就任された、谷口誠・岩手県立大学学長に北東アジアへの考え方やNEASE - Netの構想をうかがった。谷口氏は長く国連やOECDの第一線で活躍し、開発の問題に取り組んでこられた。最近では東アジアに経済圏、さらには共同体を構築すべきとの主張を積極的に展開している¹。

東アジアの地域統合はなぜ必要か

- 東アジアの地域統合が必要だと考えられるようになった理由は何でしょうか。

(谷口) 私はOECD時代に、「2020年の世界 - 新しいグローバル化時代に向けて」と題する世界経済の長期見通しに関する研究に携わりました。1997年末に発表されたこの研究報告で描いた21世紀のシナリオは、拡大するEU (欧州連合)、拡大を目指すNAFTA (北米自由貿易協定)、ダイナミックに発展するアジア、という世界経済の新しい三極構造が進むというものです。このうち、特に中国を中心とするアジアは、経済規模と成長率から見て、世界で最もダイナミックに発展するセンターとなりうると考えました。しかし、アジアがEU、NAFTAに伍して世界経済の発展のセンターとなるためには、単に膨大な人口を抱え、大規模経済を誇っているだけでは不十分で、より秩序のある組織化された地域統合が必要です。

グローバル化と地域統合は一見相反するようですが、現実にはEUはグローバル化の中でどんどん拡大してきました。これにはアメリカ一国支配に対抗する動きといった意味もあるでしょう。一方、アメリカもOECDの中で地域主義を否定するような発言をしていたのですが、1992年ごろから政策転換したように思います。アメリカには拡大するEUに対抗するためにNAFTAを作り、さらにラテンアメリカへと拡大しようという戦略があったのです。

残念ながら日本はこの世界の潮流を読めていませんでし



た。日本は原則論として地域主義はよくないと言いつけてきました。

私も1990年代中ごろの時点では「共同体」という言葉は考えていませんでしたが、アジアにも地域的連携が必要になると考えていました。アジアにある地域統合システムはASEAN (東南アジア諸国連合) だけです。私は1967年にASEANが5カ国で誕生したころバンコクの国連ECAFE (現ESCAP) 事務局にいたのですが、経済統合よりも政治的アイデンティティーを高めたという意味で評価していました。しかし日・中・韓の間には何もありません。東アジア統合は夢の夢でした。

- 東アジア共同体形成へのシナリオはどう描かれるのでしょうか。

(谷口) ゴールは共同体ですが、シナリオとしてはまず経済統合から始めるべきでしょう。これは不可能ではありません。現在、日本、韓国、中国が対ASEANの3本のFTA (自由貿易協定)・EPA (経済連携協定) を別々に作るようとしています。2010年前後にはできるでしょう。しかし、東アジアでASEANの9倍の経済規模を持つ日本・中国・韓国の間には何も無い状態です。これができないと、対ASEANで3本のシステムができたところでインパクトは小さいでしょう。日・中・韓の間にFTA・EPAなどの政府間協定が必要です。日本が提起している中国の知的所有権の問題の解決にも欠かせません。

しかし、政治問題が障害となっています。中国は日本と

¹ 谷口誠『東アジア共同体 - 経済統合のゆくえと日本』、2004年、岩波新書

FTAを結びたいといっていますが、日本は、「中国はWTOに入ったばかりだから時期尚早」だと考えている。韓国も日本と交渉を始めましたが、2005年末までに終わるべきところが進展していません。お互いに歴史問題などの不信任があるからです。経済面でも農業問題などがあります。2006年10月に安倍総理の中国・韓国訪問が実現し、共同プレス発表では「戦略的互恵」という良い表現が使われました。地域統合へ向けて次第に機運は出てくると思いますがどうなるのでしょうか。

日本はアジアに軸足を置いて「東アジア共同体」を推進すべき

- 「東アジア共同体」交渉も各国の意見の対立が見られませぬ。

(谷口) 2005年12月にマレーシアで開催された第一回「東アジアサミット」では、日・中両国の東アジア共同体設立に向けての政治的覇権争いとなり、全くの政治的議論の空回りでした。中国はASEAN+ 3で行こうと主張しました。それに対し日本は中国とASEANが組むと中国のインパクトが大きくなるので日本にとって望ましくないと考え、中国のインパクトを薄めるために、オーストラリア、ニュージーランド、インドの3国を入れ、ASEAN+ 3 + 3への拡大を主張しました。このような主張の背景にはアメリカへの配慮があったのでしょうか。ロシアやEUにまで声をかけようと考えていたこともあります。それでは結局APECと同じになってしまう。

日・中が争っているうちにASEANも分裂してしまいました。ASEAN10カ国のうち、日本の拡大案に賛成したのは、シンガポールとインドネシアの2カ国だけで、他の8カ国は中国の主張するASEAN+ 3案の維持に同調しています。本来、車の運転でたとえるならば、ASEANが運転手、日・中はおとなしく後部座席に座っているべきです。後部座席の日・中がドライバーを混乱させてしまった。この混乱をもたらした責任は、日・中共に負うべきですが、最大の責任は率直に言って日本にあると思います。

- 日・中間でなぜそのようにギクシャクするのでしょうか。
(谷口) 日本は真剣に「東アジア共同体」を創設する気があるのか疑問です。

2002年1月、シンガポールのASEANとの会合において、当時の小泉首相が発表した「東アジア・コミュニティ」(an East Asian community) はあくまでもコミュニティで、共同体を意図したものではなかった。しかし日本の国内でも、ASEANや中国でも「共同体」として受け取られ、こ

れが日本の意図に反し、一人歩きを始めてしまいました。2004年9月の国連総会で、小泉首相は、「私はASEAN+ 3を基盤とした『東アジア共同体』構想を提案しました」と明言しました。しかし日本の真意は、ASEANとは協力できても価値観を異にする中国とは共同体などを創設できないと考えていました。

2003年12月、東京で行われた日本・ASEAN特別首脳会議において採択された東京宣言では、日本とASEANが中核となって「東アジア・コミュニティ」を創設しようと唱えたが、この首脳会議には中国・韓国をオブザーバーとしても招かなかつた。このころから「東アジア共同体」交渉をめぐる日・中の対立が深まってきたようです。

- 今後東アジア共同体創設へ向けて日本がとるべき政策は何でしょうか。

(谷口) まず、枠組みですが、ASEAN+ 3の原点に戻ることです。オーストラリア、ニュージーランド、インドなど東アジア域外の国はオブザーバーとなってもらうことです。地域統合の歴史を見ると、EUもEC 6カ国から始まり、10になり、15になり、25になりというように拡大していった。ASEANも当初の5から6になり10になった。NAFTAも3から徐々に増やしていくわけです。同様に、東アジア共同体はASEAN+ 3から始まり、徐々に統合が進んで拡大していくべきでしょう。開かれたものにするのは重要ですが最初から異質なものをに入れてはいけません。ましてやロシアやEUを入れるのはミ二国連化です。アメリカの影におびえていないで、日本政府はもっとアジアに軸足を置いて、アジアのことを考えた共同体作りをすべきです。

2006年12月にフィリピンで第二回東アジアサミットが開催されますが、日本の対応が注目されています。

- アジアに軸足を置いた外交の基本姿勢が求められているわけですね。

(谷口) 日本の外交政策はアメリカを意識しすぎる一方、アジアに対する一貫した戦略がありません。日本はアジアや中国に対して多額のODAを使っているにも関わらず、外交に生きていないのは戦略が無いからです。外務省幹部は「日・米間には共通の価値観があるが、日・中間には無い」と言ってきた。共通の価値観とは、民主主義、市場経済、人権尊重といったユニバーサル・バリューだと思えますが、共同体意識を生み出すためには、これに加えてアジア的価値観や文化の共通性を見直す必要があります。日・中間には2000年以上にわたる交流があり、食文化、漢字、

あるいはアジア的「和の文化」など共有するものが多いのです。欧米は基本的には「個の文化」であり、アジアの伝統的文化と価値観とはかなり相違している。それらを共通の価値観として見直す必要があります。日本もアジアもユニバーサル・バリューは尊重しなければならないが、アジアの価値観や文化を否定する必要は無いでしょう。日本は欧米的価値観をアジアに押し付けるべきではないでしょう。

日・中は環境問題などの具体的分野で協力すべき
- 「東アジア共同体」形成へ向けて、具体的にどこから手をつけるべきでしょうか

(谷口) まず、日・中・韓のFTA・EPAの締結交渉を進めることです。続いて知的所有権交渉をできるだけ早期に開始することです。アメリカが韓国や中国との間でFTA締結の議論を始めるならば、日本も積極的にならざるを得ないでしょう。

次に、環境問題への取組みが重要です。日本は中国の環境汚染から大きな影響を受けており、日本の環境技術が中国の環境問題の改善に役立つと同時に日本の国益にもなります。CO₂排出量ではアメリカが世界第一位、中国が第二位ですが、SO₂（二酸化硫黄）排出量では中国が世界第一位です。ダイオキシンを含んだ黄砂や酸性雨は東北地方までやってきます。私は、中国の経済成長の限界は環境問題から来るのではないかと心配しています。環境問題の解決は中国にとっても、日本や韓国・台湾にとってもプラスです。中国の環境汚染を防ぐための枠組みとして、中国と近隣諸国が参加して「東北アジア環境協力機構」を設立することを提唱しています。

環境問題はエネルギー問題ともリンクしています。日本の省エネルギー技術は中国でも役立つでしょう。中国は石油備蓄が殆どありませんから、石油の共同備蓄など、日本はエネルギー分野で中国と協力できる可能性が高いでしょう。最近話題になっているシベリアから石油パイプラインを引く構想でも中国と協力できるはずですが。

農業分野でも協力できます。中国も日本も海外の大豆を買いあさり、お互いに張り合っただけ損をしています。共通農業政策が取れるのではないのでしょうか。

科学技術や医学分野でも協力可能で、中国は日本から学ぶべきことが多いはずですが。

また、金融分野における協力も考えられます。このような具体的分野における協力は、いきなり歴史認識・靖国参拝といった政治的議論を始めるよりも容易です。

さらに、共同体を作るには共同体意識の醸成が必要です。

そのために一番効果的なのは若い世代の交流です。中国から高校生を招くプロジェクトが進んでいます。日本から中国へも留学生を出すべきです。

- 大学のレベルでも交流が盛んですね。

(谷口) 私は中国各地の大学で客員教授を務めており、年に5 - 6回は行きます。上海の同済大学、大連交通大学、天津外国語学院、鄭州大学などで教えますが、中国では若い世代に未来志向でやるように呼びかけています。勿論日本側にも責任があるわけですが、靖国問題や歴史認識などで日本を攻撃すると日本の若い世代が反中になる傾向があります。あまり過去にはこだわらず未来志向で前進しようと呼びかけています。

東アジア共同体の最終ゴールは安全保障

- 北東アジアの日・中・韓の隣には北朝鮮があります。

(谷口) 小泉前首相は2度平壤を訪問しましたし、2002年の第一回訪朝に際しては平壤宣言を発表しました。これは非常によくできており、唯一の小泉独自外交であったと考えています。ただし、拉致問題は不幸な出来事で、それに対する国民の反応は読めなかったかもしれません。拉致問題をもっと早い時点で処理できなかったのが、残念です。核開発問題などがあって、日本もせっかく資金を拠出したKEDOは廃止になってしまいましたが、日朝国交正常化は必要です。北朝鮮を孤立させないで取り込んでいくために6カ国協議は重要なシステムです。孤立させられた国は結果として地域の安定を阻害し危険です。

- 東アジアには安全保障面で不安定要因があります。

(谷口) 欧州にはNATOがありOSCE（全欧安全保障協力機構）がある。OSCEの総会には、欧州のみならずアメリカやカナダも元首が参加していますし、日本や韓国もオブザーバーになっています。それに比べてアジアには多国間の安全保障システムはありません。アメリカを軸に、日本、台湾、フィリピンなどとバイラテラルな安全保障システムがあるだけです。私は、東アジア共同体の最終ゴールは安全保障だと考えています。経済問題、環境問題から徐々に進めていって最後に行き着くのは多国間安全保障システムの創設です。

日本はあらゆる問題でアメリカだけに頼ってはいけぬ。日米関係は重要ですが、アジア、特に中国との関係をよくしていくことも重要です。アメリカは中国との戦略を考えてくるはずですし、アメリカは変わり身が速い。特に政権が交代するとドラスチックに変わります。

- 日本は国連安全保障理事会の常任理事国になろうとしています。なかなか支持が得られません。

(谷口) 日本が安保理の常任理事国になろうとするならば、近隣諸国と良好な関係を築き、アジアの信任を得なければなりません。日本は国連ではアジアグループに属しているのですから。安保理に入るには5大国で唯一の核を持たない常任理事国を目指す戦略が考えられます。日本は唯一の核被災国として核を持たず、核削減の提案をすべきではないでしょうか。また、国連を通じて貧困に悩むアフリカなどの途上国への経済協力の拡大に向け、日本の持てる経済力を活用すべきだと考えています。

「北東アジア研究交流ネットワーク」の目指すもの

- NEASE - Netの使命は何でしょうか。

(谷口) 従来、日本海沿岸地域が「環日本海」を標榜してきましたが、「環日本海」のコンセプト自体が時代の要請に合わなくなってきていると思います。名前を変えるのは容易ではないと思いますが、対象範囲を拡大してコンセプトを変えていかなければ生き残れないと思います。これからは日・中・韓がコアとなり、ASEANと組んで実効性のある東アジア共同体を目指すべきだと考えます。そのためには日・中・韓が共同体意識を持たないといけない。研究面でも同様です。

北東アジアの研究者は全国に散らばっています。日本海沿岸地域のほか、立命館大学、京都大学、東北大学などにも研究グループがあります。岩手県立大学にも作りました。NEASE - Netはバラバラになっている優秀な研究者をまとめ、日本が北東アジア(日・中・韓)に対してどういう戦略を持つべきかについて政策提言を行いたいと考えています。日本のみならず、将来は韓国や中国の研究者にもネットワークを広げる計画です。

- 北東アジアにおける研究課題もさまざまです。

(谷口) NEASE - Netは政治、経済、歴史、文化などそれぞれの分科会を立ち上げて研究及び政策提言を行いたいと考えています。また、環境問題など他の分野についてもメンバーの意見を聞いて順次テーマを選定したい。また、地域的な多様性も考慮しなければならないでしょう。例えば、東北地方では関心が中国東北、韓国、モンゴル、ロシアなど北へ向いています。各地域の特色を尊重し、北東アジアの各地域が連係することも考えられますね。

- 本日はどうもありがとうございました。

(2006年11月7日、岩手県立大学にて)

聞き手：ERINA特別研究員 辻久子

プロフィール

氏名：谷口誠

生まれ：1930年3月31日

学歴：

1954年 一橋大学経済学部卒業

1956年 一橋大学大学院修士課程卒業

1958年 英国ケンブリッジ大学セント・ジョンズ・カレッジ卒業

1960年 同大学よりMA (Economics) 取得

経歴：

1959年 外務省入省

1959～1966年 外務省経済局にてGATT、EEC、EFTA、OECD担当

1966～1968年 国連ECAFE (アジア極東経済委員会、現ESCAP) へ出向

1968年 外務省国連局経済課へ戻る

1972～1973年 外務省国連局専門機関課長

1973～1974年 外務省国連局経済課長

1974～1976年 在ジュネーブ日本政府国際機関代表部参事官 (UNCTAD担当)

1976～1979年 在フィリピン日本大使館公使、総領事

1979～1983年 在ニューヨーク日本政府国連代表部公使 (経済問題担当)

1983～1986年 パプア・ニューギニア駐節特命全権大使

1986～1989年 在ニューヨーク日本政府国連代表部特命全権大使 (経済社会問題担当)

1990～1996年 OECD (経済協力開発機構) 事務次長

1997年1～5月 OECD事務総長特別顧問

1997～2000年 早稲田大学アジア太平洋研究センター教授

2000～2004年 早稲田大学現代中国総合研究所所長

2005年4月～現在 岩手県立大学学長

2005年4月～現在 早稲田大学プロジェクト研究所顧問

2006年1月～現在 北東アジア研究交流ネットワーク (NEASE-Net) 代表幹事

著書

『南北問題 解決への道』サイマル出版会 (1993年3月)

『21世紀の南北問題 グローバル化時代の挑戦』早稲田大学出版部 (2001年5月)

『東アジア共同体 経済統合のゆくえと日本』岩波新書 (2004年11月)

"Japan Should Promote an East Asian Community Focused on Asia"

Interview with Makoto Taniguchi, President, Iwate Prefectural University /
Chairman, Northeast Asian Studies & Exchange Network

The Northeast Asian Studies & Exchange Network (NEASE-Net) was established on 28th January 2006, with the aim of promoting academic exchange between research institutions, groups and researchers that conduct research in Japan concerning Northeast Asia. We recently spoke to Makoto Taniguchi, President of Iwate Prefectural University, who has been appointed the first chairman of NEASE-Net, concerning his attitude to Northeast Asia and his vision for NEASE-Net. Mr. Taniguchi was active on the front lines of the UN and the OECD for many years, working on development issues. Recently, he has been actively asserting that an economic subregion and community should be created in East Asia.¹

Why is regional integration in East Asia necessary?

ERINA: Why did you come to believe that regional integration in East Asia is necessary?

Taniguchi: When I was at the OECD, I was involved in a research project entitled "The World in 2020: Towards a New Global Age", which focused on the long-term prospects for the global economy. The scenario for the 21st century depicted in this research paper, which was published at the end of 1997, described a situation in which a new tripolar structure would develop in the global economy, focused on the expanding EU, NAFTA, which was aiming for expansion, and the dynamically developing Asia. Of these, I thought that Asia, particularly China, could become the most dynamically developing center in the world, from the perspective of its economic scale and growth rate. However, in order for Asia to become a development center for the global economy that ranks alongside the EU and NAFTA, it is not sufficient merely to have an immense population and a large economy; more orderly, systematic regional integration is necessary.

At first glance, globalization and regional integration appear to be mutually opposed, but in fact, the EU has gradually expanded amidst the advance of globalization. This may also be significant as a move to counter the unipolar dominance of the US. At the same time, although the US previously made remarks within the OECD rejecting regionalism, I think that it has undergone a policy turnaround since around 1992. The US created NAFTA in order to counter the expanding EU and it had a strategy of expanding NAFTA further into Latin America.

Unfortunately, Japan was unable to read this global trend. Japan has stuck to its doctrine that regionalism is a bad thing.

In the mid-1990s, I too was not thinking in terms of the word "community", but I did believe that regional cooperation would become necessary in Asia as well. The only regional integration system in Asia is ASEAN (the Association of South-East Asian Nations). In 1967, when ASEAN was born with just five members, I was on secondment to UN ECAFE (what is now ESCAP) in Bangkok; at that time, I viewed it as having raised the political identity of the region, rather than as regarding it as something that would promote economic integration. However, there was nothing involving Japan, China and the ROK. East Asian integration was still literally just a dream.

ERINA: How do you envisage the scenario for the formation of the East Asian community?

Taniguchi: The goal is a community, but the scenario should start from economic integration. This is not impossible. At present, Japan, the ROK and China are each trying to conclude their own FTAs (Free Trade Agreements) and EPAs (Economic Partnership Agreements) with ASEAN. These are likely to be concluded around 2010. However, there are no such agreements in East Asia between Japan, China and the ROK, which have nine times the economic magnitude of ASEAN. Unless such an agreement is concluded, the impact of the three systems with ASEAN is likely to be small. An intergovernmental agreement between Japan, China and the ROK, such as an FTA or EPA, is required. A solution to the problem of intellectual property rights in China, which has been raised as an issue by Japan, is also essential.

However, political problems are an obstacle. China says that it wants to conclude an FTA with Japan, but Japan believes that, "China has only just joined the WTO so it is too early". The ROK has also begun negotiations with Japan, but little progress has been made, despite the fact that they were due to be wrapped up by the end of 2005. This is because there is still a sense of mutual distrust concerning historical issues. On the economic side as well, there are matters such as the problem of agriculture. Prime Minister Shinzo Abe visited China and the ROK in October 2006 and used the excellent expression "strategic mutual benefit" in the joint press release. I think that momentum is gradually gathering, aimed at regional integration, but I wonder how things will develop.

¹ Makoto Taniguchi, *An East Asian Community: Japan and the Future of Economic Integration*, (In Japanese) 2004, Iwanami Shinsho.

Japan should promote an East Asian community focused on Asia

ERINA: One can see conflicts of opinions between countries in negotiations concerning an East Asian community.

Taniguchi: At the first East Asia Summit, held in Malaysia in December 2005, a struggle for political supremacy focused on the establishment of an East Asian community developed between Japan and China, and the political discussions just went round and round in circles. China advocated that the process be conducted via ASEAN+3. On the other hand, Japan believes that if China and ASEAN get together, China's impact will become too great, which would be undesirable as far as Japan is concerned, so it asserted that Australia, New Zealand and India should also be admitted, expanding the organization to create ASEAN+3+3 and thereby diluting China's impact. One of the factors behind this point of view could well be concern for the US. There were times when Japan was even thinking about approaching Russia or the EU. This would ultimately result in the body becoming just like APEC.

While Japan and China were battling it out, a division also emerged in ASEAN. Of the 10 countries of ASEAN, only Singapore and Indonesia agreed to Japan's expansion proposal, while the other eight aligned themselves with China's position, advocating that the ASEAN+3 plan be maintained. Fundamentally, if one were to compare it to driving a car, ASEAN is the driver and Japan and China should just sit quietly in the backseat. Japan and China, in the backseat, have confused the driver. The responsibility for causing this confusion should be assumed by both Japan and China, but, to be blunt, the biggest responsibility lies with Japan, I think.

ERINA: Why do such tensions emerge between Japan and China?

Taniguchi: The question is whether or not Japan seriously intends to establish an East Asian community.

The "East Asian community" announced by then Prime Minister Jun'ichiro Koizumi in January 2002, at an ASEAN meeting in Singapore, was only a loose grouping rather than being intended as a community in its true sense. However, it was taken to mean a proper community within Japan, as well as by China and the ASEAN nations, so it began to walk alone, contrary to its original intentions. At the UN General Assembly in September 2004, Prime Minister Koizumi stated that, "I have proposed a framework for an East Asian community, based on ASEAN+3." However, what Japan really meant was that even if it were possible to cooperate with ASEAN, it would not be possible to establish a community with China, which has different values.

The Tokyo Declaration, which was adopted at the Japan-ASEAN Commemorative Summit held in Tokyo in December 2003, asserted that an East Asian community with Japan and ASEAN at its core should be established, but China and the ROK were not even invited to participate in this summit as observers. Thus, the conflict between Japan and China deepened over negotiations concerning the East Asian community.

ERINA: What policy should Japan adopt in the future, aimed at the establishment of an East Asian community?

Taniguchi: Firstly, with regard to the framework, Japan should return to the starting point of ASEAN+3. Countries outside East Asia, such as Australia, New Zealand and India, could participate as observers. Looking at the history of regional integration, the EU began with the six countries of the EEC (European Economic Community), before growing to encompass 10, then 15 and then 25 countries. ASEAN has also grown from five to six and now 10 countries. In addition, NAFTA will gradually expand from three countries. In the same way, the East Asian community should probably start with ASEAN+3 and then gradually promote integration and expansion. It is important to make it an open framework, but heterogeneous elements should not be admitted from the outset. Admitting Russia or the EU would really make it something like a mini-UN. Rather than fearing the influence of the US, the Japanese government should place a greater focus on Asia and create a community centered on Asia's interests.

The 2nd East Asian Summit will take place in the Philippines in December 2006 and Japan's response will be the focus of attention.

ERINA: So a basic position of focusing on Asia is required in Japan's diplomacy?

Taniguchi: While Japan's foreign policy is excessively conscious of the US, it has no coherent strategy concerning Asia. The reason why Japan is not doing well in diplomatic terms, despite the fact that it spends vast sums on providing ODA to China and other Asian countries, is that it has no strategy. Top officials at the Ministry of Foreign Affairs have consistently said, "There are common values between Japan and the US, but not between Japan and China". I think that the term "common values" here refers to the universal values of democracy, market economy and respect for human rights, but in addition to this it is necessary to reconsider such common ground as Asian values and culture, in order to develop a sense of community. There have been more than 2000 years of exchange between Japan and China and they have much in common, such as culinary culture, writing systems based on Chinese characters, and an Asian-style "culture of harmony". The west basically has a "culture of the individual" and differs considerably from the traditional culture and values of Asia. It is necessary to reconsider these as shared values. Both Japan and the rest of Asia must respect the universal values, but there is no need to renounce Asian values and culture. Japan should not impose western values on Asia.

Japan and China should cooperate in specific fields, such as environmental issues

ERINA: Where, specifically, should we start in aiming for the formation of an East Asian community?

Taniguchi: Firstly, we must promote negotiations aimed at the conclusion of an FTA or EPA involving Japan, China and the ROK. The next task is making a start on intellectual property rights negotiations as soon as possible. If the US initiated discussions with the ROK and China concerning

the conclusion of an FTA with them, Japan would probably have to become more proactive as well.

Next, initiatives to tackle environmental problems are important. Japan suffers considerably from the impact of Chinese environmental pollution and Japanese environmental technology could help to improve environmental problems in China, while at the same time working in the interests of Japan as well. In terms of the quantity of CO₂ emissions, the US is the world's top emitter, while China is number two, but China is the world's largest emitter of SO₂ (sulfur dioxide). Acid rain and yellow dust containing dioxins travels as far as the Tohoku region of Japan. I am worried that China's economic growth may be limited by environmental problems. The resolution of environmental problems would benefit not only China, but also Japan, the ROK and Taiwan. I am advocating the establishment of a Northeast Asia Environmental Cooperation Organization, in which China and neighboring countries would participate, as a framework for preventing environmental pollution in China.

Environmental problems are also linked to energy issues. Japan's energy conservation technology could also be of use to China. China has hardly any oil stockpiles, so there is great potential for Japan to cooperate with China in the field of energy, such as in the development of a joint oil stockpile. Japan should also be able to cooperate with China with regard to the vision for laying an oil pipeline from Siberia, which has been much discussed of late.

They can also collaborate in the field of agriculture. Both China and Japan tend to go on buying sprees with regard to foreign soybeans and their rivalry means that both of them are losing out. Can they not adopt a joint agricultural strategy?

Cooperation is also possible in the field of science and technology, and medicine, and there should be many things that China can learn from Japan.

Moreover, cooperation in the field of finance is also conceivable. Cooperation in such specific fields is easier than suddenly initiating political discussions concerning perceptions of history or the issue of visits by politicians to Yasukuni Shrine.

Furthermore, it is necessary to foster a sense of community in order to create such a community. The most effective route to achieving this is the interaction of younger generations. Projects focused on inviting Chinese high school students to Japan are making progress, but we also need to send students from Japan to China.

ERINA: Exchange is flourishing at the university level as well, is it not?

Taniguchi: I am a visiting professor at universities in various parts of China and I go there five or six times a year. I teach at Tongji University in Shanghai, Dalian Jiaotong University, Tianjin Foreign Studies University and Zhengzhou University, amongst others, and in China I strongly urge the younger generation to act in a forward-looking manner. Of course, there is responsibility on the Japanese side as well, but there is a tendency for young people in Japan to become anti-Chinese when China attacks Japan about such issues as the Yasukuni problem and perceptions of history. I urge them to move forward

focused on the future, rather than obsessing about the past too much.

The ultimate goal of the East Asian community is security

ERINA: Next to Japan, China and the ROK in Northeast Asia we have the DPRK.

Taniguchi: Former Prime Minister Koizumi visited Pyongyang twice and issued the Pyongyang Declaration during his first visit in 2002. I believe that this was an extremely significant achievement and his only piece of unique diplomacy. However, the kidnapping issue is unfortunate and he was probably unable to predict the reaction of the populace to it. It is a pity that he was unable to deal with the kidnapping issue earlier. After Japan took the trouble to fund KEDO, it was abolished due to the DPRK's nuclear development program, but it is necessary for diplomatic relations between Japan and the DPRK to be normalized. The six-party talks are an important system in terms of avoiding the isolation of the DPRK. Isolated countries are ultimately dangerous because they impede the stability of regions.

ERINA: There are destabilizing factors in East Asia, from the security perspective.

Taniguchi: In Europe there are NATO and the OSCE (Organization for Security and Co-operation in Europe). Participants in OSCE summits include not only European leaders, but also the leaders of the US and Canada, while Japan and the ROK have observer status. In contrast, Asia does not have a multilateral security system. There is only a bilateral security system focused on the US, in which countries such as Japan, Taiwan and the Philippines are involved. I believe that the ultimate goal of an East Asian community is security. If we gradually progress from economic and environmental issues, we will eventually end up with the creation of a multilateral security system.

Japan must not rely on the US alone with regard to every problem. Japan-US relations are important, but improving relationships with the rest of Asia, particularly China, is also vital. The US is likely to start thinking about its strategy *vis-à-vis* China and it is quick to adapt to changing circumstances. In particular, it changes drastically when there is a change in administrations.

ERINA: Japan is trying to become a permanent member of the UN Security Council, but it just cannot seem to gather any support.

Taniguchi: If Japan is trying to become a permanent member of the Security Council, it must build good relationships with neighboring countries and secure the confidence of Asia. Because Japan is part of the Asia group in the UN. A conceivable strategy would be to aim to become the only permanent member without nuclear weapons. Should Japan perhaps not propose a reduction in nuclear weapons, as a country without nuclear weapons and the only country to have come under nuclear attack? Moreover, I believe that Japan should make use of its economic might, with the aim of expanding the economic cooperation that it extends via the UN to poverty-stricken

developing countries, such as countries in Africa.

The aims of NEASE-Net

ERINA: What is the mission of NEASE-Net?

Taniguchi: Hitherto, Japanese regions on the Japan Sea coast have advocated the concept of the "Japan Sea rim", but I believe that this concept itself is becoming further and further removed from the demands of the age. I do not think that it will be easy to change the name, but I do not believe that it will be possible for it to survive if the scope is not expanded and the concept adjusted. I think that, in the future, Japan, China and the ROK should become the core and join forces with ASEAN in aiming to create an effective East Asian community. In order to do this, Japan, China and the ROK must develop a sense of community. This applies equally in the field of research.

Northeast Asian researchers are scattered around the various countries of the region. In addition to Japanese regions on the Japan Sea coast, there are research groups at such schools as Ritsumeikan University, Kyoto University and Tohoku University. We have also created one at Iwate Prefectural University. NEASE-Net wishes to bring together disparate high-quality researchers and make policy proposals about the kind of strategy that Japan should adopt with regard to Northeast Asia (Japan, China and the ROK).

In the future, we plan to extend our network to encompass not only Japanese researchers, but also researchers from China and the ROK.

ERINA: There are also diverse research topics relating to Northeast Asia.

Taniguchi: NEASE-Net wishes to establish various subcommittees, such as those focusing on politics, the economy, history and culture, and to conduct research and make policy proposals. Moreover, with regard to other fields, such as environmental issues, we would like to listen to the opinions of our members and select new themes. In addition, we must consider regional diversity. For example, in Northeastern Japan, concern tends to focus northwards, towards Northeastern China, the ROK, Mongolia and Russia. We will respect regional characteristics and it is conceivable that the various regions within Northeast Asia will develop linkages.

ERINA: Thank you very much for your time today.

Interview conducted on 7th November 2006 at Iwate
Prefectural University

Interviewer: Hisako Tsuji, Senior Fellow, ERINA
Translated into English by Eleanor Goldsmith,
Research Assistant, Research Division, ERINA

2005 ~ 2006 年のシベリア鉄道国際コンテナ輸送 - “フィンランド・トランジット” の終焉と期待される日本の利用 -

ERINA 特別研究員 辻久子

要 約

シベリア横断鉄道（TSR）を利用する国際コンテナ輸送の歴史の中で重要な位置を占めてきたフィンランド・トランジットは、2006年1月の大幅な料金引き上げの結果ほぼ消滅した。ロシアを最終仕向地とするフィンランド向けトランジット貨物は海上ルート（Deep Sea）へシフトした。

一方、輸出入（バイラテラル）貨物は、対口直接投資を積極的に行っている韓国企業の貨物などが寄与して年率20%程度の伸びを見せている。

対口直接投資が予定されている日本企業にも、シベリア鉄道利用の可能性に大きな期待がかけられている。日本企業がロシアへの輸送戦略を練る上で、リスク対応、価格交渉などの面で韓国企業の成功例が参考となる。

TSR輸送ルートが国際社会で信頼を得るには尚多くの課題が残されており、ロシア鉄道及び関係機関の更なる取組みを促したい。例えば、市場を考慮しない突然の値上げ、通関問題、コンテナ供給、大口荷主優遇と中小荷主への配慮不足などが指摘される。

はじめに

2005年春にトヨタ自動車がロシア・サンクトペテルブルクに組立工場を建設する計画を発表して以来、グループ企業や関連企業のロシア進出ブームが続いている。さらに2006年に日産自動車もサンクトペテルブルク進出の意向であることが発表されると、同地はロシアのデトロイトになるのではとの期待が膨らんできた。

双方の期待の下、2006年9月上旬にサンクトペテルブルクにおいて第1回ロシア日本投資フォーラムが開催され、ロシア側から連邦中央や地方の政府・企業代表などが300名、日本からも200名を越す政府・企業代表により構成される大型代表団が参加した。日本からの投資を誘致したいロシア側と、乗り遅れまいと考える日本企業の熱意を示している。

その直後の9月中旬にはロシア鉄道訪日ミッションが来日し、同鉄道上級副社長、鉄道や海運の関連会社幹部など約10名が東京・大阪でセミナーを開催し、さらに日本企業約30社を個別に訪問したとされる。ロシア鉄道訪日の目的は、ロシア進出を計画している日本企業にシベリア横断鉄道（TSR：Trans-Siberian Railway）ルートの優位性をアピールすることである。ロシアへの投資には関心があるが物流事情はどうなっているのかといった疑問を持つ日本企業の不安を取り除く意味合いもあった。

TSRルートは、Deep Seaルートに比べて輸送日数が短縮される利点を武器に、主として韓国や中国から直接またはフィンランド経由でロシア向け輸出に利用されてきた。同ルートは2000年以降急速に輸送量を伸ばしてきたが、ロシア鉄道の相次ぐ値上げ、コンテナ貨車不足による遅れ、頻繁な通関トラブルなどにより、競争力を失ってきているとの声も聞かれる¹。

ロシア側の強気の売り込みに水を差すかのような値上げの裏にはどのような事情があるのか。また、日本からロシア欧州部への輸送において、TSRルートは海上ルート（Deep Sea）に比べて経済競争力を持ちうるのか。日本企業が要求する定時配送は可能なのか。本稿はTSRルートの利用可能性と問題点について論じる。

1 2006年1月値上げの衝撃

突然の値上げ通告

2006年1月の年初、ロシア鉄道は何の予告も無く、シベリア鉄道のコンテナ貨物輸送料金の大幅値上げを発表した。過去にも突然の値上げ通告はロシア鉄道の常套手段であったが、これほど大幅な値上げは前例がない。特に、ソ連時代からの慣行で安く据え置かれていたフィンランド向けトランジット料金が信じ難いほど上昇した。40ftコンテナでW/Bが\$300増（+32%）、E/Bが\$900増（+330%）、

¹ 2004年までの動きについては、辻久子「2004年も増勢が続いたシベリア横断鉄道の国際コンテナ輸送」、ERINA REPORT Vol. 63, May 2005を参照のこと。

同じくE/Bの空コンテナが\$840増(+648%)となり、回復で約\$1,200の値上げとなった。20ftコンテナについても同様に値上げされた。新料金の特徴は、第一に市場動向を無視してW/BとE/Bが同料金となり、第二に空コンテナの輸送に法外の料金が課されたことである(表1)。

(表1) 極東港湾～フィンランド間TSRルートのコンテナ輸送料金の比較(2006年対2005年)

	ナホトカ ブスロフスカヤ		ブスロフスカヤ ナホトカ		ブスロフスカヤ ナホトカ (空コンテナ)	
	20ft	40ft	20ft	40ft	20ft	40ft
2005(\$)	443	875	179	273	85	130
2006(\$)	588	1175	588	1175	486	971
増加幅(\$)	145	300	409	902	401	841
増加率(%)	32.73	34.29	228.49	330.40	471.67	647.73

出所：“Containerisation International”, Page 49, February 2006

また、輸出入貨物に適用されるバイラテラル料金も、12.8%のタリフ値上げ、輸入貨物を対象とした18%のVAT導入、Convoy Charge(護衛料)の引き上げなど、合計33%の値上げとなった。

ロシア鉄道は前年10月にソウルで開催されたシベリア横断鉄道調整評議会(CCTST)年次総会において2006年度の料金据え置きを約束しており、一部で値上げの噂が囁かれていたとはいえ、突然のしかも大幅な値上げ発表に業界関係者は驚きと落胆を隠せなかった。

時期的にも理解に苦しむ値上げであった。前年までの相次ぐ値上げや、コンテナ貨車供給不足による季節的遅延により、2005年の輸送量はトランジットを中心に対前年比で減少傾向を示していた。また、2005年後半から、競合するDeep Seaルートのタリフが下降に転じており、TSRルートの割高感が目立ってきていた。市場ではむしろTSRルートの値下げが期待されていた時期の大幅値上げであった。

特に、E/Bタリフの数倍増に韓国の輸送業者は動転した。フィンランド向けトランジットを主に扱う韓国のフォワーダーは大量の自社コンテナを保有しており、主にフィンランド向けトランジット輸送に使用してきた。ロシアの旺盛な輸入需要に支えられて好調なW/B貨物に比べて、乏しいE/B貨物という非対称な荷動きに対応すべく、空の自社保有コンテナを割安料金が適用されるE/Bで返却するというシステムが確立されていた。しかし、今回の料金改定でコンテナ返却のコストが膨れ上がることとなり、韓国の

フォワーダーは大きな打撃を受けることになる。さらに、フィンランド・トランジットをDeep Seaに振替える場合、フォワーダーは自社保有のコンテナの管理運用に悩まされることとなる。

値上げ通告を受けて、韓国及びロシアのフォワーダー業界は値上げ反対のキャンペーンを打ち出した。韓国輸送業者団体は、この値上げを受け入れるならば、韓国の荷主は523億ウォン(5,314万ドル)の追加的輸送費を負担せざるを得ないと発表した²。さらに、韓国政府に働きかけて、外交ルートを利用してロシア政府やロシア鉄道へ値上げの撤回を求める文書を送るなど手を尽くしたが、覆すに至らなかった模様である。

トランジット料金値上げの結果、釜山 八ミナの場合、40ftコンテナあたり、Deep Seaルート\$3,200に対してTSRルート\$4,200とTSR(トランジット扱い)は40%も割高となった³。これを受けて、最終仕向地をロシアとする韓国発フィンランド向けトランジット貨物は一斉にDeep Seaルートへとシフトした。その量は5,000TEU/月を下らないのではないかとみられ、合計で5万TEUに上ったとの説もある。日数を要しても安いルートを選ぶという荷主の合理的選択といえるが、一部には値上げに対する感情的反発もあったと聞く。

日本企業の場合、TSRルートのフィンランド・トランジットを利用しているところが少ないため、大きな影響を受けるには至らなかった。

一方、バイラテラル料金値上げの影響は軽微に留まった模様である。なぜなら、ロシア国内向け輸送に代替ルートは限られており、値上げを受け入れざるを得なかった。結局、値上げ分は価格に転嫁され、ロシアの消費者が払うことになる。また現代自動車などの大手荷主はロシア側と長期契約を結んでおり、値上げの適用を受けなかったこともある。

ロシア側の言い分

2006年3月16日、ウラジオストクに於いて、ロシア鉄道はシベリア横断鉄道調整評議会(CCTST)と共催で、「21世紀のシベリア鉄道」と題して国際会議を開催した⁴。この会議にはモスクワからヤクーニン・ロシア鉄道社長等幹部が乗り込み、港湾関係者、船社、韓国・日本のフォワーダーなどが招かれた。この会議の主要目的の一つは、年初

² “Containerisation International”, February 2006

³ 2006年4月時点の韓国輸送業者の推定。

⁴ ダーリニポストーク通信、第644号、2006年3月20日、及び、“Dalnevostochny Kapital”、#4号、2006年4月

の突然の値上げの釈明をすることであった。ロシア鉄道側は、「運賃値上げは、運送サービスの採算性を確保し、赤字を出さないようにするため」との説明をおこなったが、韓国、日本、欧州の荷主とフォワーダー及び運送業者の代表は異口同音に反論し、ロシア鉄道の運賃政策が今のままで続く限り、Deep Seaルートを選択せざるを得ないと述べたという。この会議に出席したある韓国のフォワーダーの話では、ロシア側の値上げ意思が固いことを察し、フィンランド・トランジットの鉄道輸送は終わったと感じたとのことだ。

2006年5月18-20日、筆者はロシアのソチで開催された国際鉄道ビジネスフォーラム“1520 Strategic Partnership”に出席し、会議の中でロシア鉄道幹部に直接真意を聞く機会を得た⁵。運賃値上げに関するババエフ・ロシア鉄道副社長の話を要約する。

「フィンランド向けトランジット料金は従来極めて安く抑えられてきた。例えば、ナホトカ～モスクワ間が\$1,200なのに、ナホトカ～フィンランド間トランジット輸送は\$600というおかしな料金体系であった。これはソ連時代からの外貨獲得の目的を引きずって来たものである。しかしこのトランジット料金では実質のコストをカバーできない。その上、現行のフィンランド・トランジット輸送の最終仕向地はロシアであって真のトランジットとは言えない。欧州向けの真のトランジット輸送ならば大いに奨励したいところだが、ロシア向け貨物は輸入貨物として扱われるべきだ。我々はこの問題を10年以上議論してきたが、ここに来て遂に適正化に踏み切った。輸送費用に見合う料金を徴収するのは理にかなっている。」

意見の交換で明らかになったのは、ロシア鉄道がソ連時代からの慣行であった国際トランジット割引を実質的に撤廃するという新たな方針である。ソ連時代には外貨獲得のために外国貨物を安く通過させるという政策が採られたが、今のロシアは潤沢な外貨を保有しており、鉄道輸送で外貨を獲得する必要など無くなった。近年の利用状況を見ると、好調なロシア経済を反映してバイラテラル扱いの輸出入貨物が順調に伸びており、2005年には全体の70%を占めた。トランジット貨物が減少しても総量が大幅に減少することはないだろうとの読みがあったのではないかと、

トランジット部門の赤字が解消されれば、全体の利益は上がるはずだ。

加えて、この問題の背景には、フィンランド・トランジットがフィンランド - ロシア国境で長年行われてきた「グレー通関」と呼ばれる違法な通関慣行との関係もあるとみられる⁶。WTO加盟を目指すロシアは、「グレー通関」を一掃したいと考えていると聞く。

ロシア鉄道が発行する雑誌の中で、レビチン・ロシア運輸相の話として、「フィンランド・トランジットの実態は不法輸入である。輸入料金よりも安い輸送コストで他国へ輸送されていた貨物がトラックで再びロシアへ戻ってくるとするのは偽のトランジットである」との考えが紹介されている。さらにレビチン運輸相は、「東アジアからEU向けなどの真のトランジット輸送のためならば割引料金を適用してもよい」と述べている。

上記のロシア鉄道幹部や運輸相を初め、多くのロシア人関係者から聞かれるのは、「トランジット」輸送へ格別の思いである。真のトランジットのためなら特別料金を用意してもいいというほどの夢が心の片隅にある。だからこそ、フィンランド・トランジットの実態を知りつつも、今日まで唯一のトランジットルートとして保護してきたのだろう。かつて、1970-80年代には大量の貨物（主に日本からの輸出貨物）が当時安価に設定されていたTSRルートを利用して欧州や中東へトランジット輸送された。その時代を思い起こして、「夢よもう一度」と思う誇りと郷愁が彼等から感じられる。

さらに、2006年10月にピリニウスで開催されたCCTST第15回年次総会において、ベソノフ事務局長が行った発表では、フィンランド・トランジットの復活が主要目標とされていた。その中で、確かにTSRルートは高価格であるが、管理面での問題が解決されれば、スピードを武器に再生可能という内容で、現実から乖離した認識に驚かされた。ロシア側には「市場に聞く」という発想が欠けている。

2 ポスターチヌイ港取扱コンテナの荷動き

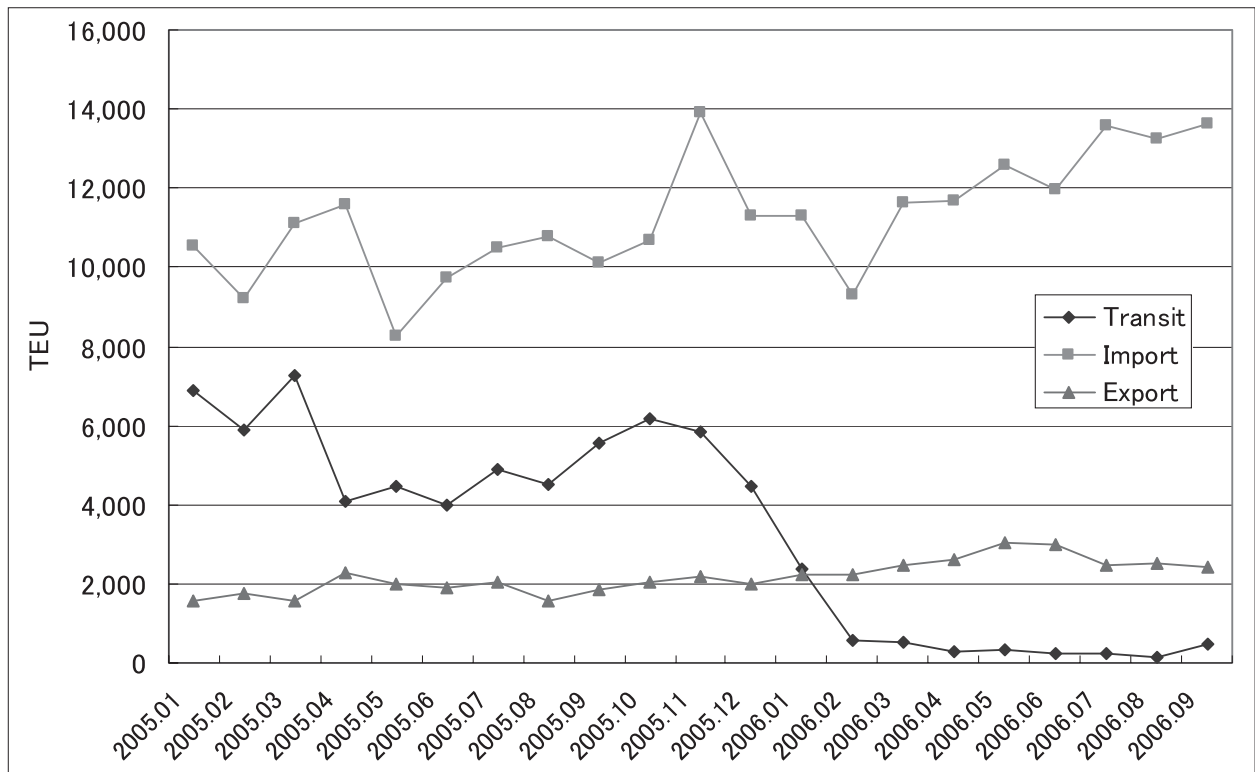
次に、2005～2006年のデータを通じて、上記の値上げがどのような結果となったか、さらに中長期的にどのような傾向が見られるかを示す。

⁵ 辻久子「国際鉄道ビジネスフォーラム - “1520 Strategic Partnership”」、ERINA REPORT Vol. 71、2006年9月

⁶ 最終仕向地がロシアとなっている東アジアからの輸出貨物（主に家電製品）は、大部分がフィンランド経由となっている。フィンランド経由の利点は、ロシア港湾から直接入れるよりも関税面で有利な点にある。家電製品の多くは、フィンランドの保税倉庫からロシアのトレーラーで国境を越え、ロシア税関でインボイスを不正に書き換えるなどして関税を割り引く行為が行われてきた。フィンランドの保税倉庫までの輸送に、日本企業は専らDeep Seaルートを利用してきたが、韓国企業はニーズによりTSRルートとDeep Seaルートを使い分けてきた。

⁷ “THE RZD-PARTNER INTERNATIONAL”, No. 1, March-May 2006

(図1) ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移
(2005年1月～2006年9月、実入りのみ)



出所：VICS (Vostochny International Container Services)

注：2006年2月、VICSは競合会社であったVSC (Vostochny Stevedoring Company) を合併したため、両社の取扱量を2005年に遡って集計したデータを採用した。国内コンテナは含まず。

ロシア鉄道は鉄道路線別の詳細な輸送統計を公表していないために、路線別輸送量に関するデータは、断片的に発表された数字を拾い集めるか、港湾、海上輸送などの関連部門からデータを得るか、あるいは陸上国境を接している隣国の統計から推測するという方法に頼らざるを得ない。

シベリア鉄道の輸送実績についてもいくつかの断片的数字を耳にするが、ソースによって内容が異なる上、定義が曖昧である⁸。例えば、空コンテナを含むのかどうか、ポストーチヌイ港以外の海港（ウラジオストクなど）を経由する貨物を含むのか、満洲里 - ザバイカルスク、綏芬河 - グロデコボ、スフバートル（モンゴル） - ナウシキといった陸上国境を越えて輸送される貿易貨物が含まれているのか、あるいは国内貨物も含むのかなどといった点が明らかにされていない。さらに、断片的数字から年次変化を読むことは不可能である。

そこで、TSR国際貨物の太宗を占め、定義が明らかにさ

れていて、かつ長期間に渡って一貫したデータを取っているポストーチヌイ港の荷揚げサービス会社、VICS (Vostochny International Container Services) の内部資料を使用させていただいた。尚、VICSは2006年2月に隣接するターミナル会社VSC (Vostochny Stevedoring Company) を合併したため、2005年以前及び2006年のデータを比較する上では注意が必要である。

料金値上げのインパクト：短期的動向

2005年のポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物（実入り）は、215,442TEU、内訳はトランジットが63,944TEU（29.7%）、輸入が127,759TEU（59.3%）、輸出が23,739TEU（11.0%）となっている（表2）。

2005年と2006年の毎月の貨物量を追っていくと、輸出入貨物が順調に伸びているのに対し、トランジット貨物は2006年に入り激減しているのが一目瞭然である（図1）。

⁸ 2006年3月にウラジオストクで開催された前記国際会議で、ロシア鉄道は、「2005年、シベリア横断鉄道は通年合計7,200万トンの貿易貨物を輸送した。そのうちコンテナは40.7万本であった」と発表した。一方、「Transportweekly」, No. 4, 2006にロシア鉄道発表として掲載された記事によると、「2005年のシベリア鉄道利用貿易貨物は7,220万トン（+2.6%）で、コンテナは388,400TEUであった。このうち9,800TEUがナホトカ - プスロフスカヤ間のフィンランド・トランジットであった」。

2005年と2006年の1 - 9月の実績を比較すると、輸入が19%、輸出が31%上昇したが、トランジットは10分の1に激減した。その結果、合計貨物量は13%減少した。

2005年には全体の29.7%を占めていたトランジット貨物の比率は2006年(1 - 9月)には3.7%に落ち込んだ。2006年1月は前年の契約などが残っていたことを考慮して除き、2 - 9月に絞るとトランジット比率は僅か2.2%となる。すなわち、2006年1月の値上げ後、トランジット貨物は消滅し、ほぼ全量がDeep Seaへシフトしたと推察される。一方、輸出入貨物は値上げの影響は軽微であった模様である。これは韓国のフォワーダーの話と一致する。

2005年の実質輸送量は21.5万TEUであったが、2006年の通年貨物量を1 - 9月の実績から予測すると、単純計算で約18.7万TEU、季節的上昇分を加味すると18.9万TEU程度になると予想される。しかし、前年比12 - 13%程度の減少になることは避けられそうもない。

なお、後で述べるように、ポストーチヌイ港における国際コンテナ全体の約32%は空コンテナであるため、これを含めると2005年のVICS取扱総国際コンテナ量は31.6万TEUとなった。空コンテナ率については、2006年1 - 9月についても高い水準が続いている。

(表2) ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物
2005年及び2006年(TEU、実入りのみ)

	2005		2006	
	1-12月	1-9月(A)	1-9月(B)	(B)/(A)
トランジット	63,944	47,488	5,038	0.10
輸入(W/B)	127,759	91,854	108,929	1.19
輸出(E/B)	23,739	17,528	23,023	1.31
合計	215,442	156,870	136,990	0.87

出典：VICS

注：2005、2006年ともにVICS+VSCデータ

中期的動向：2000～2006年

TSRルートの貨物量を中期的観点から分析してみよう。2000年以降、TSRルートを利用する国際貨物は急速に増加した。ロシア国内の好調な経済や国際市況など、多くの要因に助けられた結果である。

第一にロシア経済が混乱の90年代を経てプーチン大統領の登場とともに政治的・経済的に安定し、鉄道運行も正常化してきた。新技術の導入でコンテナのトレースも可能となった。そのため、TSRルートのスピードが荷主に高く評価されるようになった。釜山～フィンランド間の場合、TSRルートでは18-22日、Deep Seaでは35日と輸送日数で優位に立った。

第二に、石油価格の高騰はロシア経済に活気をもたらし、

消費財、家電製品、自動車などに対する旺盛な輸入需要が新たな輸送需要を生んだ。特に韓国製家電製品や中国製消費財がロシア市場を席巻している。家電製品の場合はフィンランド・トランジットが主流となった。

第三に、ロシア国内の投資環境も徐々に改善されており、韓国企業の直接投資が活発になってきた。現代自動車が黒海沿岸のタガンログでノックダウン生産を始め、KIA自動車もイジェフスクで続いた。家電部門でもLG電子がモスクワ西方のルザに工場を建設した。これらのロシア国内への直接投資ではまとまった量の生産部品や原材料を定期的に供給する必要があり、鉄道が重要な役割を果たす。

第四に、中国のロシア向け輸出が増えてきた。衣類、雑貨などの中国製消費財に加えて、中国へ進出した韓国企業の工場からの家電輸出などが増大している。

第五に、2003～2005年にかけて競合するDeep Seaルートの料金が高騰した。

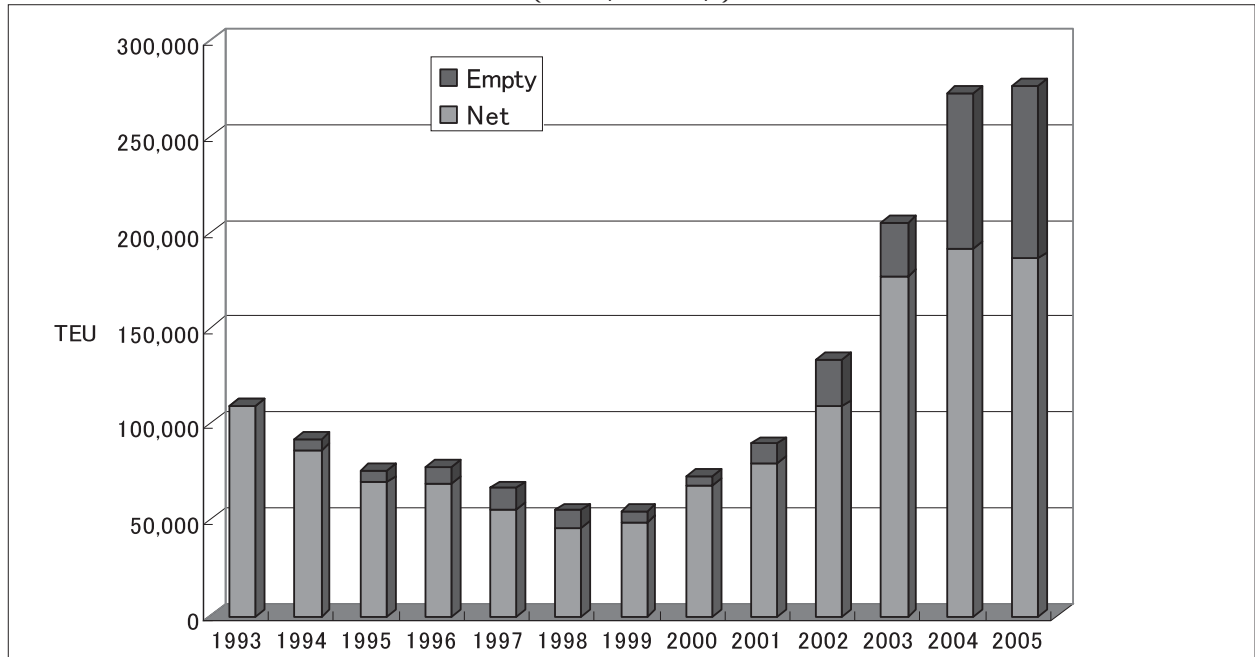
これらの追い風を受けてTSRルートの取扱貨物は増加を続け、2004年の輸送量は2000年の2.8倍になった。しかし、2005年には陰りが見え、実質貨物量は対前年比2.7%の減少となった。なお、空コンテナを含むと1.3%の増加であった。これは空コンテナ比率の増加という別の問題を示している(図2)。

2005年の減少の理由は、第一に、増大した貨物を扱うためのインフラ不足が露呈した。特にコンテナ貨車やコンテナの供給不足がポストーチヌイ港における遅れの原因となり、売り物のスピードが色褪せ、顧客離れを起こした。第二に、2005年後半からDeep Seaルートのタリフが下落傾向に転じた。加えて、ロシア鉄道は護衛料の名目で値上げするなど価格競争で不利な要因となってきた。前述の通り、貨物量の減少は2006年も続いた。

発着国別動向

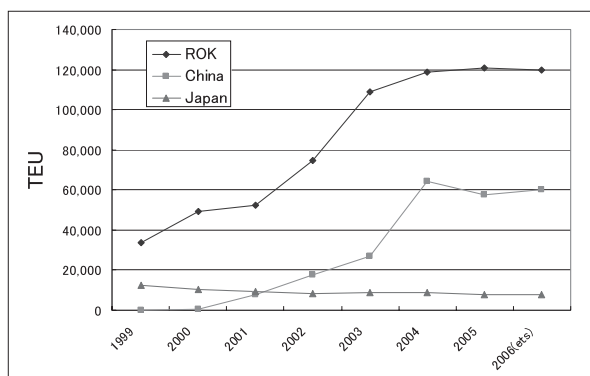
TSRルートの東端における貨物の発着地としては韓国が最大で、中国、日本が続く。2005年の割合は、韓国65%、中国31%、日本4%であった。2006年もほぼ同じ比率になると予想される(図3)。

2005年の韓国発着貨物は前年比1.8%増で、このうち、33%をフィンランド・トランジット貨物(大部分が家電製品)が占めたが、2006年には激減している。これらのトランジット貨物はDeep Seaルートでフィンランドへ輸送され、国境近くのハミナ、コウヴォラ、コトカなどにある保税倉庫に保管された後、従来どおり最終仕向地ロシアへ出荷されている。現在、韓国貨物の太宗を占める輸出入貨物ではロシアや中央アジアに進出している韓国企業向け部品

(図2) ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移
(1993年～2005年)

出所：VICS（VSC取扱貨物は含まず）

(図3) 貨物の発着地別（実入りコンテナのみ）



出所：VICS（VSC取扱貨物は含まず）

注：2006年の数値は筆者の予測値

が増大している。他にもレジン（プラスチック原料）が韓国からロシアへ輸出されている。E/Bの韓国向け貨物は少ないが、フィンランド産の木材・紙パルプ類やウズベキスタン産綿花が韓国へ輸送されている。

尚、韓国貨物としてポストーチヌイ港に輸送されている貨物の中には、出発地が日本・中国で、釜山で積み替えられた物も含まれており、純粹の韓国貨物は若干少ないと推測される。

中国発着貨物は2000年の上海～ポストーチヌイ間直行航路の開設により本格化し、急成長を続けてきたが、2005年の実績は10.3%減少した。減少分は主にW/Bの中国から

の輸出である。

中国貨物の主要輸出品目の一つは中国へ進出した韓国企業が現地生産し、ロシアへ輸出する家電製品である。韓国メーカーは韓国で生産された家電製品と同様にTSRまたはDeep Seaルートでフィンランドへ輸送されてきたが、2006年1月の鉄道料金値上げ以後はDeep Sea一本になった。もう一つのカテゴリーは衣類、履物、鞆、雑貨などの中国産消費財である。これらの輸出品は中国港湾から直接、あるいは釜山トランジットでポストーチヌイ港からパイラテラル貨物としてTSRルートを利用してロシア各地へ輸出されている。この他に、満洲里や綏芬河からロシアへ輸出されてTSRに載せられる貨物もある⁹。

日本発着貨物は低水準が続いており、2005年は約7,800TEUであった。全体に占めるシェアも1999年の27%、2000年の17%から2005年は4%へと下降した。2006年も大きな変化はなさそうである。ただし、これ以外にも釜山トランジットで韓国貨物としてロシアへ渡っている貨物がある。釜山トランジットが利用されるのは、日本港湾とポストーチヌイ港を結ぶ航路の運航頻度が月に2便と少ないためである。それに比べ、貨物量の多い釜山からはほぼ毎日ポストーチヌイ港へ向けて出航している。

日本からの主な貨物はW/Bがロシア向けオートパーツ、E/Bが北欧産木材（ログハウス用）である。日本貨物が

⁹ 2005年には満洲里 - ザバイカルスク経由で34,571TEU、綏芬河 - グロデコボ経由で272TEUのコンテナがロシア領内に輸送され、TSRに載せられたとの報道がある。“Transportweekly” Special Edition No. 4, 2006

TSRルートを利用しない理由は、過去の経緯からTSRへの信頼度が低いこと、及び日系企業のロシアへの直接投資が遅れていることである。しかし、今後日本企業のロシア国内での生産が拡大するならばTSRルートの利用が増えると期待される。

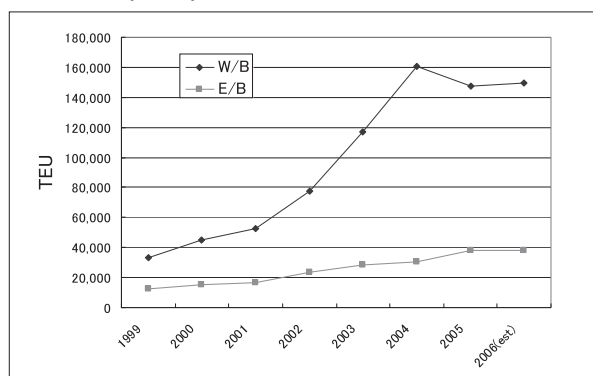
方向別動向と空コンテナの問題

2005年の輸送量を方向別に見ると、韓国貨物、中国貨物共に輸出主導で、W/B対E/Bの比率が80：20と偏っている（図4）。フォワーダー各社はE/B貨物の発掘に努力してきたが、フィンランドからの木材・パルプ・紙、ウズベキスタンからの綿花などが輸送されている程度で量的に不足している。仕方無く空のコンテナをE/Bで返却しているため、総貨物量の中で空コンテナの占める割合は32%に達している（図2）。ロシアのオペレーターの話では、コンテナの効率の利用のため、国内貨物を空コンテナに詰めてE/Bでポストーチヌイへ輸送している例もあるとのことである。

日本発着貨物に限定すれば、W/B対E/Bの比率が55：45と偏りが少ない。裏を返せば、日本は輸出にTSRルートを殆ど活用していないということでもある。

なお、2006年もW/B対E/Bの比率はほぼ前年と同程度で推移している。

（図4）貨物の方向別：W/B対E/B



（出所）VICS（VSC取扱貨物は含まず）
注：2006年の数値は筆者の予測値

トランジット対バイラテラル

現在、東アジア発着のTSRルートは、フィンランド・トランジット、ロシア国内向け、中央アジア向けの3つに分類される。1番目のフィンランド向けトランジットはロシアを通過するだけなのでトランジット扱いとなる。以前はアフガニスタン向けトランジットもあったが、イランのバンドルアップバスまで海上輸送し、そこから陸路アフガニスタン西部に至るイランルートが2000年ごろから盛ん

に利用されるようになり、TSRルートよりも安いため、殆どシフトしてしまった。

2番目のロシア国内向けは文字通りロシア各地に鉄道輸送されるルートを指す。2005年にポストーチヌイから黒海沿岸のタガンログまで、また、2006年にポストーチヌイ～モスクワ間にブロックトレインが運行されるようになった。

3番目の中央アジア向けはシベリア鉄道のノボシビルスクから南へ分岐し、カザフスタン及びウズベキスタンへ向かう。2006年からはポストーチヌイからウズベキスタンのGM大宇工場までブロックトレインが運行され、韓国から自動車部品が輸送されている。このルートの競合ルートは中国経由ルート（TCR：Trans China Railway）で、中国港湾（連雲港、天津、青島）から中国鉄道で阿拉山口まで行き、西部国境を越え、カザフスタンに至る。中央アジア諸国は今は独立国家であるが、旧ソ連のCIS諸国であるため、ロシア国内向けと同じバイラテラル（輸出入）扱いとなる。

トランジット扱いとバイラテラル扱いでは適用される鉄道料金が異なり、距離あたりの料金はトランジットが半分程度と格安であったが、前述のように2006年1月に値上げされ、差は縮小した。また、極東港湾における関税審査の基準や日数が異なり、トランジットが優遇されてきた。また、ロシア鉄道所有のコンテナはバイラテラル扱いでのみ使用可能であるため、フィンランド・トランジット用のコンテナを韓国のフォワーダーや荷主が自前で手配してきた。

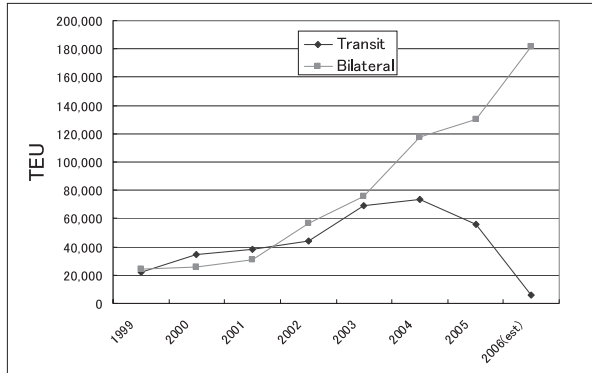
トランジット対バイラテラルの比率は近年著しく変化してきた。バイラテラル貨物は年々伸びているのに対し、トランジット貨物は2004年をピークに下降している（図5）。トランジット貨物の割合は2000年に57%、2001年に55%と過半を占めていたが2002年からは逆転し、2005年には30%となり、大幅運賃値上げが行われた2006年（1 - 9月）は3.7%まで落ち込んだ。前述のように、殆ど消滅したといっても過言ではない。

3 TSR国際コンテナ輸送の歴史と背景：長期的視点からここでTSRルートの輸送を長期的視点で振り返ってみる。TSRのコンテナ輸送の発展には大まかに3つの時代があった。

ランドブリッジの時代：1970-80年代

1971年に日本～ナホトカ間にコンテナ定期航路が開催され、TSRルートを利用して日本と欧州、イランなどを結

(図5)トランジット対バイラテラル(実入りコンテナのみ)



(出所) VICS (VSCの取扱貨物は含まず)
注: 2006年の数値は筆者の予測値

ぶトランジット輸送が始まった。1975年には積替港が日本の協力で建設されたポストーチヌイ港に変更され本格化していく。主たる貨物は電機製品など日本の輸出工業品であった。ソ連が外貨獲得戦略として格安のトランジット料金を設定し、低価格を武器に人気を集めた。1981年から1983年にかけてはイラン・イラク戦争の影響により、イラン向けの海上ルートが封鎖されるなどの事情もあり、1983年には往復合計で11万TEUを超えた。ある荷主はこの時代を回顧して、「到着日数は不安定であったが価格が魅力的だった」と語っている。しかし、80年代後半には代替ルートの競争力強化などから貨物が減少した(図6)。

日本ではTSRルートのことを「シベリア・ランドブリッ

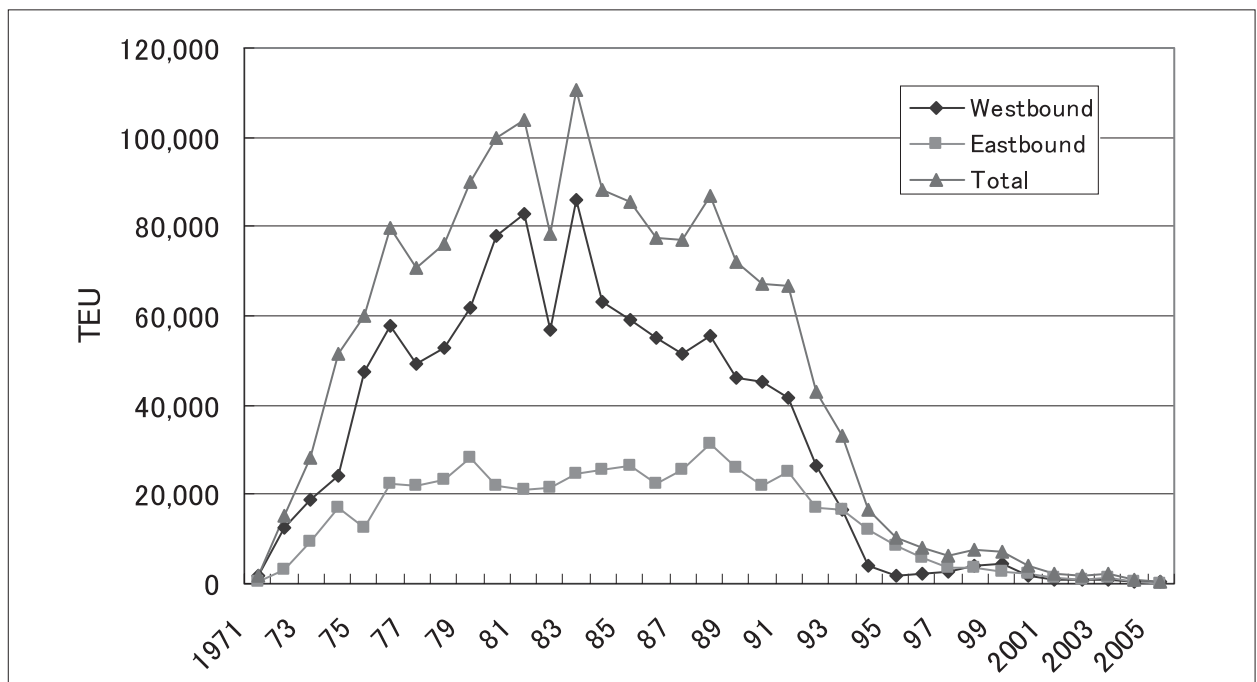
ジ」、あるいは略して「SLB」と呼ぶことが多いが、その語源はこの時代のトランジット輸送に遡る。広大なソ連邦を跨いで欧州へ陸橋のごとく繋がる鉄道輸送路といった意味合いがあり、その後発展したロシア国内向けのバイラテラル輸送は想定されていない。因みに、国際的にはTSRルートと呼ばれており、日本の業界関係者は「SLB」は日本でのみ使われる俗称とみる。

混乱期：1990年代

1990年代に入りソ連邦が崩壊し市場経済への移行過程で、ルートの管理・調整機能が弱体化したため、貨物の紛失・盗難などの問題が頻繁に発生し、定時運行に問題が生じるようになった。その上料金は上がり、ルートの信頼性とイメージが著しく低下した。一方、競合するDeep Seaルートは技術革新と大型船の投入により運賃が大幅に下落し、90年代半ばにはTSRよりも割安になった。このような要因により、日本発着のTSRトランジット輸送はほぼ消滅した。その後、ロシア側のオペレーションに関する問題が改善された後もイメージの修復が難しく、前述のように日本の利用は今も低迷を続けている。

1990年に韓国とソ連が国交を結ぶと1991年には韓国～ポストーチヌイ間に航路が開設され、韓国がこのルートに参入した。しかし韓国貨物の利用も90年代は低調であった。

(図6)日本発着トランジット貨物の推移(TEU)



出所：日本トランスシベリア輸送業者協会(TSIOAJ)
注：TSIOAJ加盟企業による、日本～ロシア港湾直行航路の取扱量のみ。

復興期：2000年以降

前述したように2000年以降、プーチン大統領の登場とともにロシアは政治・経済的に安定し、鉄道運行も正常化してきた。また、石油価格の高騰に支えられてロシア経済は好況を呈し、韓国や中国からの消費財・家電製品がTSRルート経由で大量に輸入されるようになった。さらに、ロシア国内の投資環境も改善傾向にあり、韓国企業の直接投資が活発になってきた。これを受けてバイラテラル貨物も増加した。2000年秋には上海～ポストーチヌイ間に航路が開設され、中国もこのルートに参入してきた。

一方で、2003～2005年にかけてDeep Sea タリフが高騰した。これらの追い風を受けて韓国・中国発着の貨物量は増加を続けた。

トランジットの終焉：2006年

2006年1月のトランジット料金値上げを発端として、TSRの歴史に新しい頁が加わった。TSRルートはトランジットとしての機能は失ったが、ロシア・CISの輸出入ルートとして発展を続けている。フィンランド・トランジットが、トランジット割引という実質的補助金の廃止により消滅してしまったため、ロシア人が夢に描いた「欧州とアジアを結ぶランドブリッジ」は夢のまた夢となった。日本で用いられてきた同ルートの呼称である「SLB」も実態とかけ離れた「俗語」になってしまった。

では、TSRルートが再びランドブリッジとしてのトランジット機能を発揮する可能性は無いのだろうか。実現性はともかく二つの可能性が残されている。

第一の可能性は「補助金の復活」である。前述したように、ロシア鉄道幹部は最終仕向地がEUなどの純粹のトランジット輸送には援助をしてもいいと考えている。現在のトランジット料金ではフィンランドは勿論のこと、他の欧州諸国への輸送においてもDeep Seaに比べて経済競争力を持たない。比較的ロシアに近いポーランドやスロバキアには韓国企業が進出しており、TSRの利用が検討されたこともある。TSRルートが競争力を持つためには、ロシア以外の国の鉄道料金の追加分や積み替えに関わる時間的問題など障害が大きいが、荷主がまとまった貨物量を保証することを前提に、どの程度の補助金をロシア側が出せば実現できるか検討の余地はある。

第二の可能性はいわば「敵先に恵まれること」である。東アジア～欧州間のDeep Seaタリフは激しく乱高下する

傾向があり、2005年夏ごろから下落したDeep Seaタリフが将来急騰する可能性も否定できない。また、1980年代に中東における政治的混乱からTSRルートが漁夫の利を得た経験がある。

4 日本貨物は復活するか

バイラテラル輸送の時代における日本貨物の復活可能性を論じてみたい。冒頭で述べたように、日本企業のロシア進出が具体化している中で、TSRルートは利用可能かということである。

TSRルートの競争力

トヨタ自動車や日産自動車が進出を計画しているサンクトペテルブルクまでの輸送ルートとしては、TSRとDeep Seaルートが考えられる。Deep Seaの場合はハンブルグ、ロッテルダムなどの欧州主要港へ大型コンテナ船で輸送し、そこからフィーダー船でサンクトペテルブルクまで運ばれる。

輸送時間ではTSRの方が速い。日本からサンクトペテルブルクの場合、TSRでは約25日で着くがDeep Seaでは約40日を要する。現在、月に2便しかない日本～ポストーチヌイ間海上航路が問題となるが、当面は釜山経由で対応できよう。

港湾施設面でもTSRの積替港であるポストーチヌイの方がサンクトペテルブルク港よりも優れているといわれる。サンクトペテルブルク港は老朽化が進んでいる中で取扱能力をはるかに上回る需要があり、満杯の状況である。急増する需要を睨んで、サンクトペテルブルクの西125kmにウストルガ港を開発中であるが、実現にはなお時間を要す。サンクトペテルブルク港の代わりにフィンランドなど近隣国の港に揚げて陸送することも考えられる。

価格面ではDeep Seaに競争力がある¹⁰。日本からサンクトペテルブルクまでの輸送の場合、公定料金では、TSRはDeep Seaの倍以上かかる。このため、日本からサンクトペテルブルクやモスクワなどのロシア欧州部へ輸送される貨物は、殆どがDeep Seaを利用している。日本からの輸送でTSRルートが経済競争力を持ちうるのはウラル以東、シベリア、及び中央アジアに限定されているとの見方もある。従って、トヨタや日産の製造部品が、日本からサンクトペテルブルクまでTSRルートを利用できるかどうかの鍵は、ロシア側がどの程度割引料金を適用するかにかかっ

¹⁰ 日本からサンクトペテルブルクまでの場合、あるフォワーダーの計算では、Deep Sea \$2,600～\$2,900/40ftに対してTSR（バイラテラル扱いの正規料金）約\$6,500/40ftと倍以上の開きがある。

ている。

TSRルートの課題

TSRルートのいくつかの課題について述べたい。

第一に鉄道料金の頻繁な値上げがある。近年では民営化による採算性の重視や旅客部門の赤字を貨物収入で補填する構造、長年の施設老朽化の蓄積により増大する投資需要、などが値上げ圧力となってきたものと思われる。また、2005年に導入された護衛料（Convoy Charge）はユーザーの間で不評である。さらに、値上げが突然行われることが多く、事前情報の不足が業界での信頼を失う原因となっている。

第二に、2003～2005年にかけて、コンテナ貨車の供給不足から、貨物量が多くなる冬季などにポストーチヌイ港で遅延が慢性化した。数週間遅れた事例もある。そのために売り物のスピードが消され、多くの荷主がトランジット貨物をDeep Seaへシフトした。このような遅延はロックダウン生産などには到底受け入れられないはずである。また、コンテナ不足も指摘される。特に日本では、ロシア鉄道のコンテナが慢性的に不足しており、そのために中央アジア向けにTCRが利用されることが多い。TCRでは中国船社がコンテナを提供している。

第三に、通関に関するトラブルが多い。通関規定が複雑で運用・検査が厳しすぎるために、ポストーチヌイやフィンランド国境で貨物の没収などがたびたび起こっている。

第四に、中小荷主が冷遇されているとの指摘がある。一部の大口ユーザーに対しては割引料金やコンテナ貨車/コンテナの供給などで優遇策が適用されているのに比べ、中小荷主は不利を受けている。2006年3月にウラジオストクで開催された国際会議において、ヤクーニン・ロシア鉄道社長は、「ロシア鉄道はシベリア鉄道の輸送に大量の貨物（具体的な数量を明らかにすることが望ましい）をまわすとの保証をしてくれる相手に対しては運賃割引に応ずる用意がある」¹¹と述べている。

ロシア側の取組み

ロシア側は国際複合コンテナ貨物の効率的輸送を目的に二つの運行会社を設立した。両社は課題とされているコンテナやコンテナ貨車の供給をスムーズに行い、必要に応じ

てブロックトレインを運行する狙いがある。加えて、両社を競争させることによりサービスが向上するとの期待もある。

ロシア・トロイカ社は、ロシア鉄道と極東海運（FESCO）の対等の出資によって創設され、2005年3月に営業開始した。同社は長尺コンテナ貨車505両を保有する。初年度の輸送量は21,018TEUに達した¹²。同社は2005年にナホトカ～タガンログ間にブロックトレインの運行を開始し、韓国・現代自動車のタガンログ工場向けパーツを輸送している。さらに2006年4月、ナホトカ～モスクワ間でブロックトレインの運行を開始した。

トランスコンテナ社はロシア鉄道のコンテナ運行部門が独立した子会社で、2006年3月設立された。同社は2.3万両のコンテナ貨車及び17.7万個のコンテナを運用している。同社はコンテナ及びコンテナ貨車の導入を積極的に行っている。2005年の輸送実績は27.5万TEUであった¹³。同社は韓国のフォワードと共同で、GM大宇のウズベキスタン工場向け自動車部品をブロックトレインで輸送している。また、同社は2006年7月に名古屋～サンクトペテルブルク間でトヨタ自動車の部品のトライアル輸送を行った。

ロシア・トロイカ社やトランスコンテナ社がコンテナ貨車やコンテナのポジショニングを円滑に進めることができるか否かが、このルートの発展の鍵を握っているともいえる。

新たなビジネスモデル：現代自動車の例

TSRルートを韓国からロシアの組立工場への輸出に利用している例として、韓国・現代自動車の戦略を紹介する。現代自動車は2003年から、黒海沿岸のタガンログで乗用車のロックダウン生産を行っており、殆どの生産部品を韓国から供給している。パーツの輸送においてはTSRルートとDeep Seaルートを併用しており、両ルートを競わずともにもリスクに対応している。ルート間競争を維持するために、海上輸送部分に関しては異なる船社が使われている。しかし、フォワードは共通で、臨機応変にルートを変更することが可能となっている¹⁴。

TSRルートは、蔚山 ポストーチヌイ タガンログを船と鉄道（ブロックトレイン）を約25日で輸送されている。

¹¹ ダーリニポストーク通信、第644号、2006年3月20日

¹² 2006年9月、ロシア鉄道来日時の配布資料による。

¹³ 同上

¹⁴ 冬季はTSRルートの貨物が増加して混む傾向があるため、Deep Seaにまわす割合を増やすなどの対応を行っている。

海上輸送はFESCO、鉄道輸送はロシア・トロイカ社が担当しており、FESCOがコンテナ、ロシア・トロイカ社がコンテナ貨車を優先的に供給している。通関についてはボストーチヌイで仮通関を行い、正式な手続きはタガンログで行っている。尚、列車全体を一括して通関するため、手続きは簡素化されており、通関日数も安定しているとのことだ。

Deep Seaルートは、釜山 大型船でコンスタンツァフィーダー船に積替えてタガンログまで35-40日かけて海上輸送されている。コンテナは船社が供給する。

両ルートと比較すると、輸送日数に関してはDeep Seaに比べてTSRでは10-15日短縮できる。輸送コストは通常料金ではDeep Seaの方が安い、TSRルートには長期契約の特別割引が適用されているため、同程度かTSRの方が安いぐらいの水準にある。ただし、割引料金の適用に当たって、TSRは蔚山での最少荷積み量の保証を要求している。

本プロジェクトはロシア・トロイカ社にとって初めての大型案件であったために、同社はロシア鉄道と協力して、通関、コンテナ貨車供給や運行スケジュールの厳守に細心の注意を払ってきた。タガンログ向けブロックトレインの運行のためには赤信号を青に変えるとまで言われている。輸送中の貨物の位置に関するトラッキング情報は現代自動車がほぼ毎日、ロシア・トロイカ社から入手しているとのことだ。

荷主側のTSRルートに対する評価では、最近が目立った遅れやトラブルは無い。しかし過去の例から季節的遅れや値上げに対する不安材料があり、Deep Seaとの併用は欠かせないと考えている。

2005年のタガンログ向けTSRルートの輸送実績は86列車による11,501TEUに達した¹⁵。2006年はさらに増加するとみられる。

日本企業の選択

TSRルートの利用という点で初めにトランジットルートとして道を拓いたのは日本であったが、バイラテラル輸送では韓国企業の方が先輩に当る。韓国企業が行ってきた

TSR利用の戦略、リスクを避ける方策などは日本企業にとっても参考になる。日本企業の戦略はどうあるべきか考えよう。

第一に、TSRの良さはスピードにある。ブロックトレインを利用してスピード輸送の恩恵を受けたい。現在、ロシア国内でブロックトレインが運行されているのはタガンログとモスクワ向けである。今後、需要があればサンクトペテルブルクへもブロックトレインが運行される予定である。

第二に、複数のルートを競争させ、使い分けるといった戦略はリスクを回避する上で欠かせない。急ぎの貨物の輸送にTSRを用い、急がない貨物はDeep Seaという使い分けもある。価格交渉において代替ルートの事例を持ち出すという方法もある。そして過去の例が示すとおり、TSRルートは突然の値上げ、季節的混雑・遅延といった問題に直面することがある。こういったリスクを回避する上でも代替ルートを確認しておくことが必要になる。

第三に、バーゲニングパワーで価格交渉で良い条件を引き出し、長期契約を結ぶ。前述のように、ロシア鉄道は大量の貨物を保証する荷主に対しては柔軟に割引料金を適用する方針である。現代自動車のような大企業は交渉により良い条件を得ることが可能となる。一般にロシアの会社は大きいことが好きなので、中小企業も連合を組むなどしてまとまった量の輸送を計画するのが得策だ。価格面では長期契約を結ぶことにより、突然の値上げといったリスクを回避することができる。

第四に、日口間配船サービスの充実が求められる。現在の日本～ナホトカ航路（FESCOと商船三井の共同運航）は月に2便と低頻度で、しかも寄港地が多いためにスピーディーとは言えない。釜山トランジットを利用する方法もあるが日数が余計にかかることになる。

第五に、TSRの低いイメージを修復する上でもトライアルを重ねていく必要がある。2006年7月に行われたトヨタ自動車ではロシア側の協力の下、ほぼ期待通りの結果が得られたと聞く。このようなトライアルが各社で行われることにより、ルート利用の実現に一歩ずつ近づくはずだ。

¹⁵ “THE RZD-PARTNER INTERNATIONAL”, No. 1 2006, March-Mayに掲載された、Peter Baskakovトランスコンテナ社社長のインタビューより。

International Container Transport on the Trans-Siberian Railway in 2005 - 2006: The End of Finland Transit and Expectations Regarding Japanese Use

Hisako Tsuji
Senior Fellow, ERINA

Summary

- 1) As a result of a substantial increase in transit charges in January 2006, the Finland transit route, which had occupied an important position in the history of the Trans-Siberian Railway (TSR), has almost completely ceased to exist. Transit cargo being transported to Finland with Russia as the final destination has shifted to the Deep Sea route.
- 2) On the other hand, export and import (bilateral) cargo is demonstrating growth of about 20% annually, due to such factors as cargo from ROK companies, which are actively engaging in direct investment in Russia.
- 3) There are also great expectations concerning Japanese companies, which are planning to expand into Russia in formulating a strategy for using the TSR, successful examples of ROK companies could be of reference for Japanese companies planning to expand into Russia, with regard to such aspects as price negotiations and risk response.
- 4) There are still quite a few issues to be dealt with in order for the TSR transport route to establish its credibility and one would encourage Russian Railways and related institutions to implement further initiatives. Problems include sudden price rises that do not take the market into consideration, customs clearance problems, container supply, and consideration for small and medium-sized shippers.

Introduction

Since Toyota Motor Corporation announced in the spring of 2005 that it was planning to build an assembly plant in St. Petersburg, there has been an ongoing boom in expansion into Russia by its group companies and other related companies. Furthermore, after Nissan Motor announced in 2006 that it also intended to establish a base in St. Petersburg, hopes have grown that the St. Petersburg region will become the Detroit of Russia.

Amidst such hopes on both sides, the First Russia-Japan Investment Forum was held in St. Petersburg in early September; 300 representatives of Russian companies and central and local government bodies participated, along with large-scale delegations consisting of a total of more than 200 representatives of Japanese companies and government bodies. This demonstrates the enthusiasm of both the Russian side, which wishes to attract Japanese investment, and Japanese companies, which do not wish to miss the boat.

Immediately afterwards, in mid-September, the Russian Railways Mission to Japan took place; about 10 members of the delegation, including the company's Executive Vice-President and executives from companies involved in rail and marine transport, held seminars in Tokyo and Osaka, as well as visiting about 30 Japanese companies individually. The objective of the visit to Japan by Russian Railways was to publicize the superiority of the TSR route among Japanese companies that are planning to expand into Russia. It was also intended to eliminate the anxiety of Japanese companies that are interested in

investing in Russia, but have questions about the transport situation.

Using the advantage of shorter transport times than the Deep Sea route as a weapon, the TSR route has mainly been used for exports from the ROK and China to Russia, either directly or via Finland. Since 2000, the quantity of cargo transported on this route has grown rapidly, but due to successive price rises imposed by Russian Railways, delays resulting from a lack of containers, and frequent problems concerning customs clearance, some people say that the TSR route is losing its competitiveness.¹

What circumstances are behind the price rise that put a damper on Russia's aggressive marketing efforts? Moreover, can the TSR route maintain its economic competitiveness over the Deep Sea route in transport from Japan to European Russia? Are the on time deliveries that Japanese companies demand possible? This paper discusses the potential for use of the TSR route, as well as relevant problems.

1. The Shock of the January 2006 Price Rise **(1) Notification of a Sudden Price Rise**

At the very beginning of 2006, without any warning whatsoever, Russian Railways announced a significant rise in container cargo transport charges on the Trans-Siberian Railway. In the past as well, notifications of sudden price rises has been the standard tactic of Russian Railways, but such a steep price rise is completely without precedent. In particular, transit charges to Finland, which had remained unchanged in a custom that had continued since Soviet

¹ With regard to developments up to 2004, see Hisako Tsuji, *International Container Transport on the Trans-Siberian Railway Continued to Increase in 2004*, ERINA Report Vol.63, May 2005.

times, rose to a staggering degree. The cost of transporting a 40ft container rose by \$300 (up 32%) in the westbound direction and \$900 (up 330%) in the eastbound direction; similarly, transport charges for empty eastbound containers rose by \$840 (up 648%), raising the cost of the round trip by about \$1,200. There were similar increases in the case of 20ft containers. With regard to the characteristics of the new charges, firstly, westbound and eastbound charges have been set at the same level, ignoring market trends, and secondly, hefty charges have been imposed on the transport of empty containers (Table 1).

Table 1 Comparison of Container Transport Charges on the TSR Route Between Ports in Far Eastern Russia and Finland(Comparison of 2006 Against 2005)

	Nakhodka Buslovskaya		Buslovskaya Nakhodka		Buslovskaya Nakhodka (Empty Container)	
	20ft	40ft	20ft	40ft	20ft	40ft
2005(\$)	443	875	179	273	85	130
2006(\$)	588	1175	588	1175	486	971
Increase(\$)	145	300	409	902	401	841
Rate of Increase(%)	32.73	34.29	228.49	330.40	471.67	647.73

Source: *Containerisation International*, Page 49, February 2006

Moreover, the bilateral charges applied to export and import cargo rose by a total of 33%, including a 12.8% rise in the tariff, the introduction of VAT of 18% on import cargo, and a rise in the convoy charge.

At the International Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation (CCTST) meeting that took place in Seoul in October, 2005, Russian Railways promised to freeze prices in fiscal 2006 and although there were some rumors of a price rise, those in the industry were unable to conceal their shock and disappointment at this sudden and steep price rise.

This price rise was also incomprehensible in terms of its timing. As a result of successive price rises up to the previous year and seasonal delays resulting from the lack of flat wagons, the volume of cargo transported declined compared with the previous year, primarily in the transit sector. Moreover, since the latter half of 2005, tariffs on the competing Deep Sea route had taken a downturn and the comparative expensiveness of the TSR route became conspicuous. This steep price rise came at a time when the market was actually expecting a reduction in prices on the TSR route.

In particular, the severalfold increase in eastbound tariffs perturbed forwarders in the ROK. Forwarders in the ROK, which mainly deal with transit cargo to Finland, have a large number of their own containers, which were mostly used for transit transport to Finland. In response to asymmetric cargo movements, i.e. the fact that eastbound cargo is scarce compared with booming westbound cargo, which has been supported by intensive import

demand in Russia, a system had become established under which a discount was provided for returning the empty containers owned by these companies in the eastbound direction. However, the cost of returning containers will mushroom as a result of this recent modification in charges and forwarders in the ROK will be dealt a major blow. Furthermore, if Finland transit cargo switches to the Deep Sea route, forwarders will have to deal with worries about the management of the containers that they own.

In response to the notification of this price rise, the forwarder industry in the ROK and Russia embarked upon a campaign opposing the price rise. A group of carriers in the ROK announced that if this price rise was accepted, cargo owners in the ROK would be forced to bear an additional 52.3 billion won (\$53.14 million) in transport charges.² Furthermore, they did everything they could, lobbying the ROK government and using diplomatic channels to send letters to the Russian government and Russian Railways, requesting that this price rise be rescinded, but it does not look as though the decision will be reversed.

As a result of the rise in transit charges, in the case of a 40ft container, the Deep Sea route from Busan to Hamina costs \$3,200 compared with \$4,200 on the TSR route, making the TSR (transit) 40% more expensive.³ In response, transit cargo being shipped from the ROK to Finland that had Russia as its final destination shifted en masse to the Deep Sea route. The quantity of cargo involved is believed to be no less than 5,000 TEU/month, and some believe that it totaled as much as 50,000 TEU. This can be described as a rational choice on the part of cargo owners, who have selected the route that is cheaper, even though it takes longer, but apparently there were some emotional reactions to the price rise.

In the case of Japanese companies, few use Finland transit on the TSR route, so the price rise did not have a great impact on them.

On the other hand, the impact of the rise in bilateral charges appears to have been minimal. This is because the alternative routes for transporting cargo into Russia are limited, so forwarders were forced to accept the price rise. Ultimately, the rise in the transport charge will be passed on to the Russian consumer in the form of higher consumer prices. Moreover, this is also due to the fact that major cargo owners, such as Hyundai Motor Company, have concluded long-term contracts with the Russian side, and so were not subject to the price rise.

(2) The Russian Case

On 16th March 2006, in collaboration with the CCTST, Russian Railways held an international conference in Vladivostok, entitled *The Trans-Siberian Railway in the 21st Century*.⁴ This conference was also attended by various executives from Moscow, including Vladimir Yakunin, the President of Russian Railways, and invited participants included those involved with ports, representatives of shipping companies and forwarders from the ROK and

² *Containerisation International*, February 2006

³ Estimate by a carrier in the ROK in April 2006.

⁴ *Dal'niy Vostok News* No.644, 20th March 2006, and *Dalnevostochny Kapital*, #4 (68), April 2006.

Japan. One of the main objectives of this conference was to explain the sudden price rise on 1st January. A representative from Russian Railways explained that, "the price rise was in order to ensure the profitability of our transport business and prevent its falling into the red."; however, representatives of cargo owners, forwarders and carriers in the ROK, Japan and Europe disputed this with one accord and apparently stated that as long as the pricing policy of Russian Railways continues in its present form, they will be forced to opt for the Deep Sea route. According to a forwarder from the ROK who attended the conference, participants got the message that the Russian side had a firm intention with regard to pricing and they felt that the era of rail transport in Finland transit had ended.

On 18th - 20th May 2006, the author attended the 1520 Strategic Partnership, an international railway business forum held in Sochi, and had the opportunity at the conference to listen directly to the true intentions of the executives of Russian Railways.⁵ The following is a summary of the remarks made by Salman Babaev, Vice-President of Russian Railways, concerning the rise in transport charges.

"Until now, we have kept the transit charges to Finland very cheap. For example, although Nakhodka - Moscow cost \$1,200, Nakhodka - Finland transit transport cost \$600; this was a strange pricing structure. This was a hangover from the Soviet era, when the aim was to obtain foreign currency. However, we cannot cover our material costs with these transit charges. Moreover, the final destination of Finland transit transport at present is Russia, so it cannot be described as true transit. We really want to encourage true transit transport to Europe, but cargo destined for Russia should be treated as import cargo. We have been discussing this problem for more than ten years, and now, at last, we have embarked upon efforts to rectify the situation. It makes sense for us to set charges that reflect transport costs."

What became clear during the exchange of opinions was the new policy of Russian Railways, aimed at effectively abolishing the international transit discount that had been a custom since the Soviet era. During that period, a policy of allowing foreign cargo to pass through the Soviet Union cheaply was adopted, in order to obtain foreign currency, but the Russia of today has abundant foreign currency and the necessity of obtaining foreign currency through rail transport has disappeared. Looking at the usage situation in recent years, we can see that bilateral import and export cargo has been growing steadily, reflecting the booming Russian economy, and accounted for 70% of total cargo in 2005. It is likely that their reading

of the situation was that even if transit cargo declined, there would not be a significant fall in the total volume. Moreover, if the deficit in the transit sector were eliminated, overall profits should rise.

In addition, another factor behind this issue is believed to be the fact that there is a relationship between Finland transit and the illegal customs practice called "gray customs clearance", which has taken place at the Finland-Russia border for many years.⁶ Russia, which is seeking accession to the WTO, apparently wants to stamp out this "gray customs clearance".

The magazine published by Russian Railways⁷ introduced the viewpoint of Russian Transport Minister Igor Levitin, who said that, "The reality of Finland transit is that it results in illegal imports. Transport in which cargo is carried to another country at a lower charge than the import charge and is then returned to Russia by truck is fake transit." Furthermore, he stated that, "We are prepared to apply discount charges in the case of true transit from East Asia to such regions as the EU."

One hears from many Russian industry insiders, such as the executives of Russian Railways and the Transport Minister, about their feeling that "transit" transport is exceptional. They have in the back of their minds a dream in which they would be prepared to offer special fees for true transit. It is precisely for this reason that Finland transit has been protected until now as the only transit route, even though they knew the true situation. Previously, in the 1970s and 1980s, large volumes of cargo (mainly export cargo from Japan) underwent transit transport via the TSR route, which at that time had cheap tariffs, to Europe and the Middle East. One senses that when they recall this period, they have a sense of nostalgia and are proud that they want to see this dream again.

Furthermore, in his presentation at the 15th annual meeting of the CCTST, which took place in Vilnius in October 2006, CCTST General Secretary Gennady Bessonov identified the revival of Finland transit as a major goal. He stated that although the TSR route was indeed expensive, if the problems on the management side could be resolved, it would be possible to achieve revival with speed as the route's main weapon; those present were amazed by this perception, which is utterly divorced from reality. The concept of "asking the market" is lacking on the Russian side.

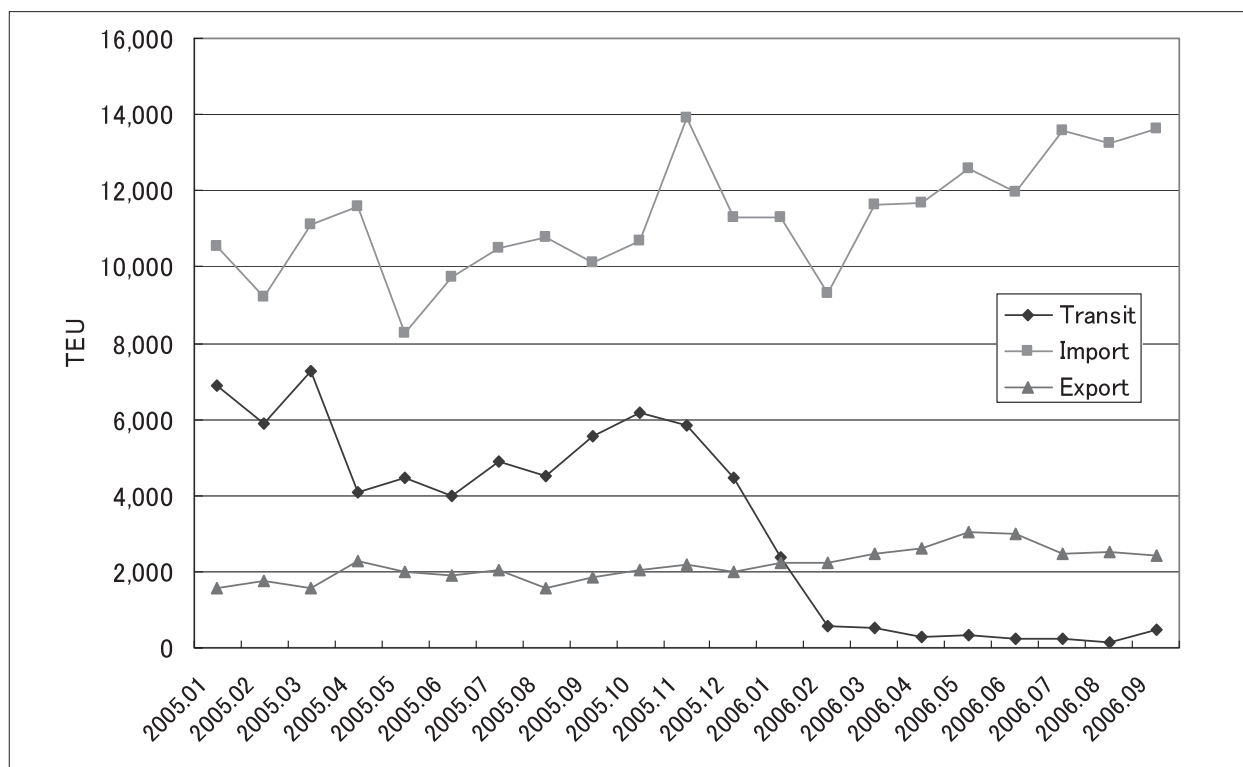
2. Cargo Movements Relating to Containers Handled at Vostochny Port

Next, through the data for 2005-6, I will indicate what

⁵ Hisako Tsuji, *The International Railway Business Forum: 1520 Strategic Partnership*, ERINA Report, Vol.71, September 2006.

⁶ The majority of export cargo from East Asia that has Russia as its final destination (mainly household electrical appliances) is transported via Finland. The advantage of transit via Finland is that tariff duties are cheaper than if cargo is imported directly from Russian ports. Most household electrical appliances were dispatched from bonded warehouses in Finland and crossed the border in Russian trailers, with the information on the invoices being altered fraudulently at the Russian customs checkpoint in order to secure a discount on the tariff duty. In transporting the cargo to the bonded warehouses in Finland, Japanese companies used only the Deep Sea route, but companies in the ROK used both the TSR route and the Deep Sea route, according to their needs.

⁷ *The RZD-Partner International*, No. 1 (5), March-May 2006

Figure 1 Changes in International Container Cargo Handled at Vostochny Port (January 2005 - September 2006, loaded containers only)

Source: VICS (Vostochny International Container Services)

Note: VICS merged with its competitor VSC (Vostochny Stevedoring Company) in February 2006, so aggregate data for the volume of cargo handled by both companies from 2005 onwards has been used. Domestic containers are not included.

effects the aforementioned price rise had and what medium- to long-term trends can be perceived.

Russian Railways does not publish detailed transport statistics by railway line, so in order to obtain data relating to the total volume transported by route, one has to rely on such methods as gleaning figures from information published in piecemeal fashion, or obtaining data from related sectors, such as ports and marine transport, or making estimates based on statistics from neighboring countries with adjoining land borders.

I have also heard some piecemeal figures concerning the transport performance of the TSR, but as the details differ depending on the source, they are vague and ill-defined.⁸ For example, it has not been clarified whether or not the figures include empty containers, cargo transported via seaports other than Vostochny (e.g. Vladivostok), trade cargo transported across the land borders at Manzhouli - Zabaikalsk, Suifenhe - Grodekovo, and Sukhbaatar (Mongolia) - Naushki, and domestic cargo. Furthermore, it is not possible to detect any annual changes from these fragmentary figures.

Accordingly, I used internal data provided by the cargo unloading service company at Vostochny Port,

VICS (Vostochny International Container Services), which handles a great deal of international cargo on the TSR and keeps clearly defined, consistent data in the long term. As VICS merged with the neighboring terminal company VSC (Vostochny Stevedoring Company) in February 2006, caution is required when comparing data before 2005 and 2006.

(1) The Impact of the Price Rise: Short-Term Trends

The total filled international containers handled at Vostochny Port in 2005 was 215,442 TEU, including 63,944 TEU (29.7%) of transit cargo, 127,759 TEU (59.3%) of import, and 23,739 TEU (11.0%) of export.

If we look at the volume of cargo for each month in 2005 and 2006, it is quite obvious that while import and export cargo is growing steadily, there was a sharp decline in transit cargo in 2006 (Figure 1). Comparing the figures for 2005 and January - September 2006, we can see that imports were up 19% and exports up 31%, but transit plummeted to a tenth of its previous level. As a result, the total volume of cargo demonstrated a 13% decline (Table 2).

The share of total cargo accounted for by transit cargo,

⁸ At the aforementioned international conference held in Vladivostok in March 2006, Russian Railways announced that, "In 2005, the TSR transported a total of 72 million tons of trade cargo, including 407,000 containers." On the other hand, according to an article published in *Transportweekly*, No. 4(12), 2006, which appeared as an announcement by Russian Railways, "The volume of cargo using the TSR in 2005 was 72.2 million tons (up 2.6%), including a total of 388,400 TEU of containers. Of this, 9,800 TEU was transported via Finland transit from Nakhodka to Buslovskaya."

which had been 29.7% in 2005, slipped to 3.7% in 2006 (January - September). If we exclude January 2006, on the grounds that some contracts from the previous year were remaining, and narrow our focus to February - September, we can see that the share accounted for by transit cargo was just 2.2%. In other words, after the price rise in January 2006, transit cargo evaporated and we can infer that more or less all of it shifted to the Deep Sea route. At the same time, import and export cargo does not seem to have been affected by the price rise. This corresponds with what forwarders in the ROK have been saying.

The total real volume transported in 2005 was 215,442 TEU, but estimating the total volume of cargo for the whole of 2006 on the basis of the January - September figures, it is anticipated that it will be about 187,000 TEU, based on simple calculations, or 189,000 TEU taking into account seasonal rises. However, it seems inevitable that there will be a decline of 12-13% compared with the previous year.

In addition, as will be mentioned later, about 32% of all the international containers handled at Vostochny Port are empty, so if these are included, the total quantity of international containers handled by VICS in 2005 was 316,006 TEU. The share of empty containers continued to be high in January - September 2006.

Table 2 International Container Cargo Handled at Vostochny Port 2005 and 2006 (TEU, loaded containers only)

	2005		2006	
	Jan - Dec	Jan - Sept (A)	Jan - Sept (B)	(B)/(A)
Transit	63,944	47,488	5,038	0.10
Import (westbound)	127,759	91,854	108,929	1.19
Export (eastbound)	23,739	17,528	23,023	1.31
Total	215,442	156,870	136,990	0.87

Source: VICS

Note: Figures for both 2005 and 2006 show data for VICS + VSC.

(2) Medium-Term Trends: 2000 - 2006

Let us now analyze the volume of cargo on the TSR route from the medium-term perspective. From 2000, international cargo using the TSR route increased rapidly. This is a result that was assisted by many factors, such as the booming domestic economy in Russia and the state of international markets.

Firstly, in response to the political and economic stabilization that occurred when President Putin took power following the chaos that had beset the Russian economy in the 1990s, railway operations were also normalized. With the introduction of new technology, container tracking also became possible. Consequently, the speed of the TSR route came to be praised highly by shippers. In the case of Busan - Finland, transport takes 18-22 days on the TSR route compared with 35 on the Deep Sea route, so the TSR had the upper hand in terms of transport times.

Secondly, soaring oil prices have invigorated the Russian economy and huge import demand for consumer goods, household electrical appliances and cars has given rise to new transport demand. In particular, household electrical appliances made in the ROK and Chinese-made consumer goods have stormed the Russian market. Finland

transit was the main channel for household electrical appliances.

Thirdly, the investment environment in Russia is gradually being improved and the pace of direct investment by companies from the ROK has become brisk. Hyundai Motor Company has begun knock-down production at Taganrog, on the Black Sea coast, while KIA Motors has begun production at Izhevsk. In the household electrical appliance sector, LG Electronics has built a plant at Ruza in Western Moscow. In the case of such direct investment in Russia, it is necessary to supply bulk shipments of production components and raw materials on a regular basis, and the railways play an important role in this.

Fourthly, exports to Russia from China have increased. In addition to Chinese-made consumer goods such as clothing and general merchandise, exports of household electrical appliances made at plants belonging to companies from the ROK that have expanded into China are growing.

Fifthly, between 2003 and 2005, charges soared on the competing Deep Sea route.

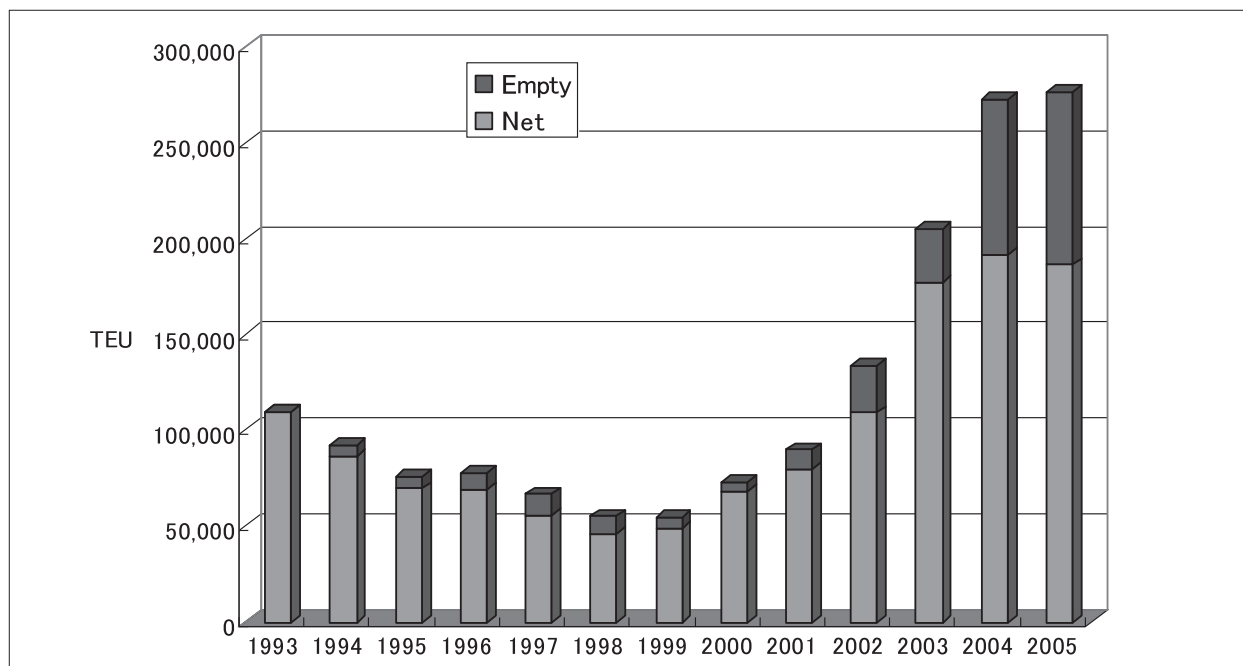
In response to this following wind, the volume of cargo handled on the TSR route continued to increase and the volume transported in 2004 was 2.8 times the figure for 2000. However, clouds began to appear on the horizon in 2005 and the real volume of cargo declined by 2.7% compared with the previous year. If empty containers are included, the figures show a rise of 1.3%. This indicates the separate problem of an increase in the share of empty containers (Figure 2).

With regard to the reasons for the decline in 2005, firstly, the lack of infrastructure for handling the increased volume of cargo was revealed. In particular, the lack of availability of flat wagons and containers resulted in delays at Vostochny Port, causing its reputation for speed to be tarnished and driving customers away. Secondly, tariffs on the Deep Sea route began to fall from the latter half of 2005. In addition, Russian Railways began to be at a disadvantage in terms of price competition, with price rises being implemented under the guise of convoy charges. As stated earlier, the decline in the volume of cargo continued in 2006.

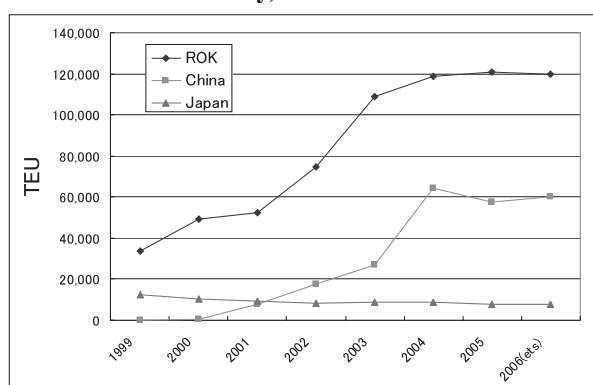
(3) Trends by Country of Origin and Destination

The ROK is the largest country of origin/destination for cargo at the eastern end of the TSR route, followed by China and Japan. The shares of the ROK, China and Japan in 2005 were 65%, 31% and 4% respectively. It is expected that these shares will remain more or less unchanged in 2006 (Figure 3).

Cargo originating in or destined for the ROK rose 1.8% on the previous year in 2005, with 33% accounted for by Finland transit cargo (almost all of which was household electrical appliances), but this figure has undergone a sharp decline in 2006. Such household electrical appliances have shifted to the Deep Sea route and are transported to Finland and stored in bonded warehouses near the border at Hamina, Kouvola and Kotka, before being shipped to their final destinations in Russia, as before. At present, in the field of export and import cargo, which accounts for the majority of cargo to/from the ROK, the volume of components destined for ROK companies that have

Figure 2 Changes in International Container Cargo Handled at Vostochny Port (1993 - 2005)

Source: VICS (does not include cargo handled by VSC)

Figure 3 Cargo by Origin/Destination (loaded containers only)

Source: VICS (does not include cargo handled by VSC)

Note: Figures for 2006 are forecasts by the author

expanded into Russia or Central Asia is increasing. In addition, resin (the raw ingredient of plastic) is exported to Russia from the ROK. There is little eastbound cargo to the ROK, but timber, paper and pulp produced in Finland and cotton produced in Uzbekistan is transported to the ROK.

Among the cargo transported to Vostochny Port as ROK cargo is some that has been shipped from Japan or China and transhipped at Busan, so it is believed that the volume of cargo that is purely from the ROK is actually slightly less than this figure would suggest.

The volume of cargo originating in or destined for China has increased in earnest, due to the establishment of a regular shipping route between Shanghai and Vostochny in 2000, and it has continued to demonstrate rapid growth, but

the volume declined by 10.3% in 2005. The main decline was in westbound exports from China.

One of the main export items among Chinese cargo is household electrical appliances that are produced in China by companies from the ROK that have expanded there, and which are then exported to Russia. Manufacturers in the ROK used to export these to Finland via the TSR or the Deep Sea route, in the same way as household electrical appliances manufactured in the ROK, but since the January 2006 rise in rail charges, this seems to have uniformly switched to the Deep Sea route. Another category is Chinese consumer goods, such as clothing, footwear, bags and miscellaneous goods. These exports are sent to Vostochny Port either directly from Chinese ports, or via Busan transit, and are then placed on the TSR route from Vostochny as bilateral cargo and exported to various parts of Russia. In addition, there are cases in which cargo is exported to Russia from Manzhouli and Suifenhe and transported on the TSR route.⁹

Cargo originating in or destined for Japan continues at a low level, below the 10,000 TEU a year mark, totaling 7,841 TEU in 2005. Japan's share of the total also fell from 27% in 1999 and 17% in 2000 to 4% in 2005. No major changes are anticipated in 2006. However, in addition to this, there is cargo that is sent to Russia via Busan transit and is therefore defined as cargo from the ROK. Busan transit is used because there are only two sailings a month on shipping routes between Japanese ports and Vostochny Port. Compared with this, vessels depart on an almost daily basis to Vostochny Port from Busan, which handles a large quantity of cargo.

The main westbound cargo from Japan is auto parts

⁹ There are reports that in 2005, 34,571 TEU of containers were transported to Russia via Manzhouli - Zabaikalsk and 272 TEU via Suifenhe - Grodekovo, before being dispatched along the TSR. "Transportweekly" Special Edition No. 4(12), 2006.

exported to Russia, while the main eastbound cargo is timber produced in Scandinavia (for use in log houses). The reasons why Japanese cargo does not use the TSR route are that the degree of confidence in it is low due to past experiences, and that direct investment in Russia by Japanese companies is lagging behind investment by companies from other countries. However, if production in Russia by Japanese companies increases in the future, it is anticipated that use of the TSR route will grow.

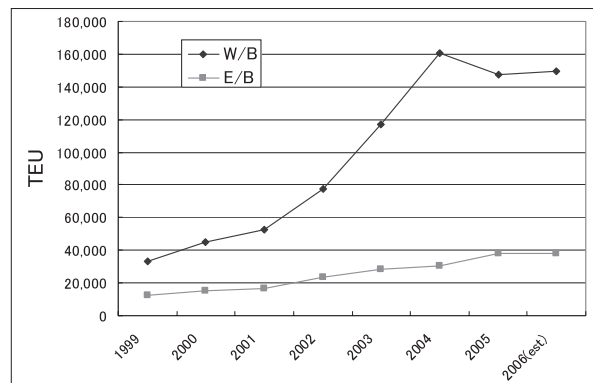
(4) Trends by Direction and the Empty Container Problem

If we look at the volume of cargo transported in 2005 by direction, we can see that both ROK and Chinese cargo are export-led, and the share of westbound to eastbound is skewed 80 : 20 (Figure 4). Various forwarders have striven to develop eastbound cargo, but all that is transported is timber, pulp and paper from Finland and cotton from Uzbekistan, so there is a quantitative deficiency. They have no alternative but to return empty containers in the eastbound direction, so the share of empty containers in the total volume of cargo is 32% (Figure 4). According to Russian operators, in order to use containers efficiently, they put domestic cargo in empty containers and transport them in the eastbound direction to Vostochny.

If we confine our focus to cargo originating in or destined for Japan, there is little imbalance, with the ratio of westbound to eastbound standing at 55 : 45. To put it another way, hardly any Japanese exports use the TSR route.

In 2006 as well, the ratio of westbound to eastbound was more or less the same as the previous year.

Figure 4 Cargo by Direction: Westbound Versus Eastbound



Source: VICS (does not include cargo handled by VSC)
Note: Figures for 2006 are forecasts by the author

(5) Transit Versus Bilateral

At present, there are three TSR routes to/from East Asia: i) Finland transit; ii) Russia domestic; and iii) Central Asia. The first, transit to Finland, only involves passing through Russia, so the cargo is treated as transit cargo. Previously, there was also transit to Afghanistan, but from about 2000, the Iran route, which involved marine transport to Bandar Abbas in Iran followed by overland transport to Western Afghanistan, started to be used intensively and was cheaper than the TSR route, so almost all cargo shifted

to the Iran route.

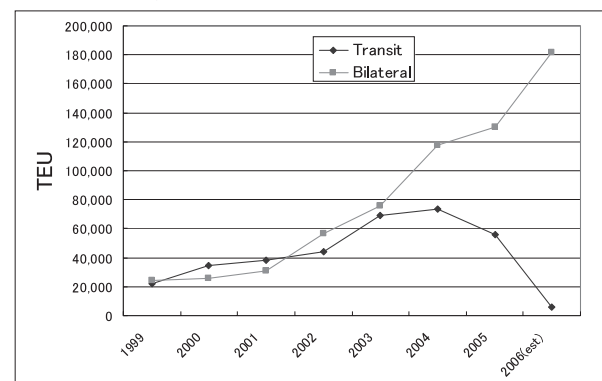
The Russia domestic route is, as the name suggests, a route involving rail transport to various parts of Russia. Block trains began running from Vostochny to Taganrog on the Black Sea coast in 2005, and from Vostochny to Moscow in 2006.

The third route, to Central Asia, veers southward from the Trans-Siberian railway at Novosibirsk, heading towards Kazakhstan and Uzbekistan. From 2006, block trains began running from Vostochny to the GM Daewoo plant in Uzbekistan, carrying automotive components from the ROK. The route that competes with this one is the Trans-China Railway (TCR), which runs from Chinese ports (Lianyungang, Tianjin, Qingdao) to Alashankou and then crosses the western border into Kazakhstan. The countries of Central Asia are now independent states, but because they are CIS states that were formerly part of the Soviet Union, cargo transported on this route via the TSR is treated as bilateral (export/import) cargo, just like that on the Russia domestic route.

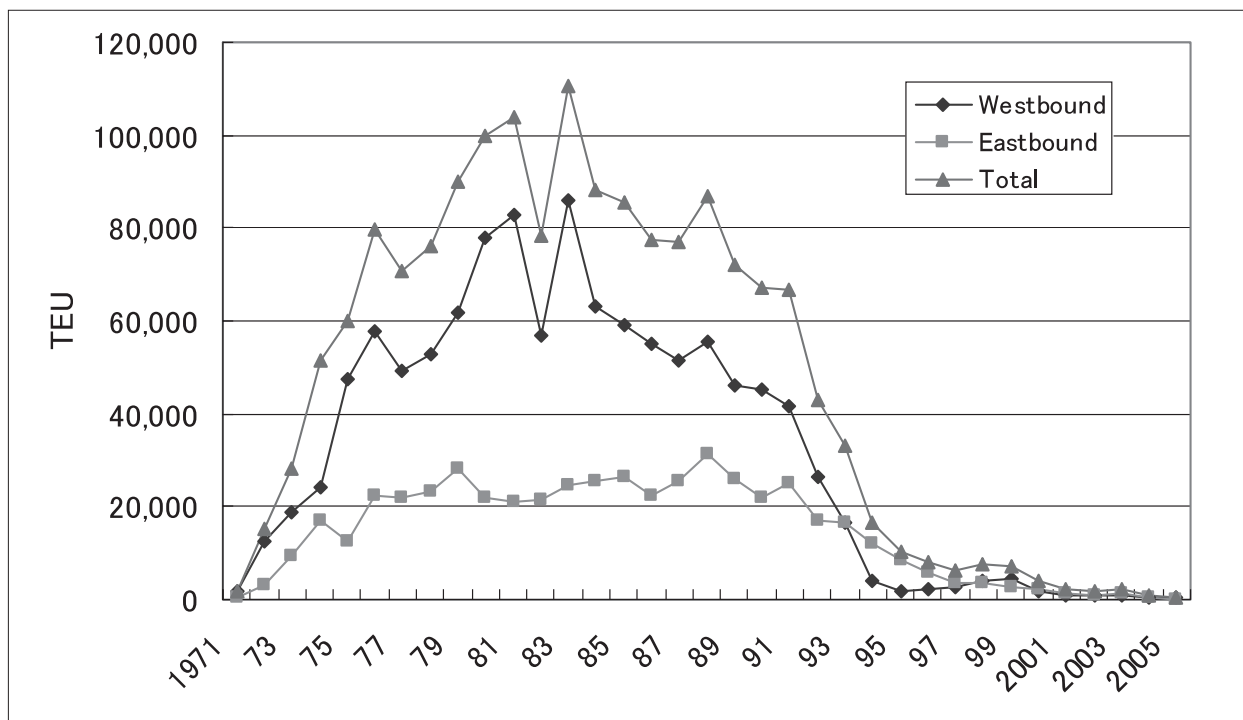
The rail charges applied to transit cargo and bilateral cargo differ, and the charge per unit of distance for transit cargo was cheap, at about half the level of that for bilateral cargo, but as stated earlier, the price was raised in January 2006 and the difference between them has shrunk. Moreover, the customs inspection standards and the time required for such inspections at ports in Far Eastern Russia differ, with transit cargo being given preferential treatment. Furthermore, containers owned by Russian Railways can only be used for bilateral cargo, so forwarders and shippers in the ROK have arranged their own containers for use on the Finland transit route.

The share of transit cargo compared with bilateral has changed remarkably in recent years. Whereas bilateral cargo has been growing year by year, transit cargo peaked in 2004 and has been declining since then (Figure 5). Transit cargo accounted for the majority in 2000 and 2001, with shares totaling 57% and 55% respectively, but the situation was reversed from 2002, falling to 30% in 2005 and plummeting further to 3.7% in 2006 (January - September), the year in which substantial increases in cargo charges were implemented. As stated earlier, it would be no exaggeration to say that cargo on this route has almost completely vanished.

Figure 5 Transit Versus Bilateral (Loaded Containers Only)



Source: VICS (does not include cargo handled by VSC)
Note: Figures for 2006 are forecasts by the author

Figure 6 Changes in Transit Cargo Destined for or Originating in Japan (TEU)

Source: Transsiberian Intermodal Operators Association of Japan (TSIOAJ)

Note: These figures show only the volume of cargo on direct routes between Japan and Russian ports that was handled by member companies of the TSIOAJ

3. The History and Background of International Container Transport on the TSR: From a Long-Term Perspective

Let us now look at transport on the TSR route from the long-term perspective. Broadly speaking, there have been three major periods in the development of TSR container transport.

(1) The Era of the Land Bridge: The 1970s and 1980s

In 1971, a regular container shipping route was established between Japan and Nakhodka and transit transport using the TSR route to link Japan with Europe and Iran began. In 1975, this started to take off in earnest when the transshipment port was switched to Vostochny Port, which had been constructed with Japanese assistance. The main cargo was Japanese industrial exports, such as electrical products. As a strategy for securing foreign currency, the Soviet Union set low transit charges and the route became popular, with its low price as its weapon. From 1981 to 1983, due in part to such factors as the closure of marine routes to Iran as a result of the impact of the Iran-Iraq war, the volume of cargo in both directions surpassed 110,000 TEU in total in 1983. Reminiscing about this period, some shippers say that, "although one could not be certain about the number of days that it would take for cargo to arrive, the price was attractive." However, in the latter half of the 1980s, cargo declined due to greater competition in the form of the development of alternative routes (Figure 6).

In Japan, the TSR route is often called the Siberian Land Bridge, or SLB for short; the origins of this term can be traced back to transit transport during this period. It

signifies a rail transport route linked to Europe that passes over the vast Soviet Union like a bridge, and the bilateral transport to areas within Russia that later developed was not envisaged. Incidentally, it is known internationally as the TSR route and industry insiders in Japan view the term SLB as a colloquial term that is only used in Japan.

(2) The Period of Chaos: The 1990s

In the 1990s, the Soviet Union collapsed and, because the management and coordination functions of the route became weakened during Russia's transition to a market economy, problems such as the loss or theft of cargo were a frequent occurrence and problems in running regular services began to arise. On top of all this, charges rose and the image and reputation for reliability of the route declined markedly. At the same time, tariffs on the competing Deep Sea route fell significantly as a result of technological innovations and the introduction of larger vessels, and by the mid-1990s, it was cheaper than the TSR. Due to such factors, TSR transit transport originating in or destined for Japan almost entirely evaporated. Subsequently, even after the problems on the Russian side relating to its operation had been remedied, it proved difficult to restore the image of the route and Japanese use of the route continues to be sluggish even today, as mentioned earlier.

The ROK and the Soviet Union established diplomatic ties in 1990 and routes between the ROK and Vostochny were opened, with companies from the ROK entering these. However, use of the route by cargo to/from the ROK also stagnated in the 1990s.

(3) The Era of Recovery: 2000 Onwards

As stated earlier, starting in 2000, with the emergence

of President Putin, Russia became more politically and economically stable, and railway operations were normalized. Moreover, the Russian economy was booming, supported by soaring oil prices, and large quantities of consumer goods and household electrical appliances from the ROK and China began to be imported via the TSR route. Furthermore, the investment environment within Russia improved and direct investment by companies from the ROK gained momentum. In response, bilateral cargo also increased. In the autumn of 2000, a shipping route between Shanghai and Vostochny was opened and China also entered this route.

At the same time, rates on the Deep Sea route soared between 2003 and 2005. In response to this tailwind, the volume of cargo originating in or destined for the ROK or China continued to increase.

(4) The End of Transit: 2006

With the January 2006 rise in transit charges, a new page was added to the history of the TSR. The TSR route has lost its function as a transit route, but it is continuing to develop as an import and export route for Russia and the CIS. Finland transit has been annihilated as a result of the abolition of the transit discount, which was effectively a subsidy, so the "land bridge linking Europe with Asia" about which the Russians fantasized, is now literally just a dream. The term "SLB", which was used with regard to this route in Japan, has also become just a slang term that is far removed from the reality.

So, is there no potential for the TSR route to demonstrate its transit functions as a land bridge once again? There are two possibilities that could be feasible.

The first possibility is "the revival of the subsidy". As stated earlier, the executives of Russian Railways are happy to support pure transit transport in cases where the final destination is in the EU, for example. Under the current transit charges, the route is not economically competitive compared with the Deep Sea route in transport to the countries of Europe, as well, of course, as to Finland. Companies from the ROK are expanding into such countries as Poland and Slovakia, which are comparatively close to Russia, and some of them have considered using the TSR. There are significant impediments to the TSR route's becoming competitive, such as additional charges imposed by the railways of countries other than Russia and time-related problems concerning transshipment, but, on the premise that shippers would guarantee a sizeable quantity of cargo, consideration should be given to the level of subsidy required of the Russian side in order to realize transit transport on this route.

The second possibility is "profiting from a mistake by one's opponent". There is a tendency for Deep Sea tariffs between East Asia and Europe to fluctuate wildly and one cannot deny the possibility that Deep Sea tariffs, which have been falling since the summer of 2005, may soar in the future. Moreover, there was the experience of the 1980s, when the TSR route profited from the political turmoil in

the Middle East.

4. Will There be a Resurgence in Japanese Cargo?

Let us discuss the potential for a resurgence in Japanese cargo in the era of bilateral transport. As stated at the outset, there is the question of whether or not it will be possible to use the TSR route at a time when Japanese companies are expanding into Russia.

(1) The Competitiveness of the TSR Route

Both the TSR and the Deep Sea routes are conceivable transport routes to St Petersburg, where Toyota Motor Corporation and Nissan Motor Company are planning to establish bases. In the case of the Deep Sea route, cargo is transported on large-scale container ships to a major European port, such as Hamburg or Rotterdam, and then transported to St Petersburg from there on feeder ships.

In terms of transport time, the TSR is faster. In the case of transport from Japan to St Petersburg, the TSR takes about 25 days, whereas the Deep Sea route takes about 40. At present, the fact that there are only two sailings a month between Japan and Vostochny is a problem, but for the time being, it would be possible to use the route via Busan.

In terms of port facilities as well, Vostochny, which is the transshipment port for the TSR, is apparently superior to St Petersburg Port. St Petersburg Port is dilapidated and demand is far in excess of its handling capacity, so it is completely full already. With an eye on burgeoning demand, Ust-Luga Port, located 125km to the west of St Petersburg, is currently undergoing development, but this will take time to complete. Another conceivable alternative to St Petersburg would be to land the cargo at a port in a neighboring country, such as Finland, and then transport it overland.

With regard to the price aspect, the Deep Sea route is more competitive.¹⁰ In the case of transport from Japan to St Petersburg, the official price on the TSR is more than double that on the Deep Sea route. Accordingly, almost all of the cargo transported from Japan to cities in European Russia, such as St Petersburg and Moscow, uses the Deep Sea route. In transport from Japan, the areas with regard to which TSR route can maintain economic competitiveness are limited to the region east of the Urals, Siberia and Central Asia. In the case of Central Asia, the TCR is gaining in competitiveness and the competition is becoming intense. Consequently, the key to whether or not the manufacturing components of Toyota and Nissan will be able to use the TSR route to St Petersburg will be the level of discount that Russia will apply to transport charges.

(2) Issues Concerning the TSR Route

Next, I would like to discuss a number of issues faced by the TSR route.

Firstly, there are the frequent rises in rail charges. In recent years, the emphasis on profitability as a result of privatization, the structure in which deficits in the passenger sector are covered using income from cargo,

¹⁰ In the case of transport from Japan to St Petersburg, the calculations of one forwarder suggest that the TSR (full fare for bilateral cargo) is, at about \$6,500/40ft, more than double the price of the Deep Sea route, which is \$2,600 - \$2,900/40ft.

and investment demand resulting from facilities that have become increasingly dilapidated over many years are all believed to have exerted an upwards pressure on charges. Moreover, the convoy charge introduced in 2005 is unpopular with users. Furthermore, many of the price rises have been sudden, and the lack of prior information has caused the TSR to lose the trust of the industry.

Secondly, between 2003 and 2005, during the winter, when the volume of cargo increases, delays at Vostochny Port became chronic, due to a lack of container wagons. In some cases, cargo was delayed by several weeks. Consequently, the route lost its main selling point - speed - and many shippers shifted their transit cargo to the Deep Sea route. Such delays are absolutely unacceptable in knock-down production. Moreover, the lack of containers can also be pointed out. In particular, in Japan, there is a chronic lack of Russian Railways containers, so Japanese cargo often uses the TCR to Central Asia. On the TCR, Chinese shipping companies provide the containers.

Thirdly, there are frequent problems relating to customs clearance. As customs clearance regulations are complex and operations and inspections are excessively strict, cargo is frequently seized at Vostochny or the Finnish border.

Fourthly, there is the cold reception given to small and medium-sized shippers. While preferential measures, such as discount fares and the provision of flat wagons & containers, are applied in the case of some large-scale users, small and medium-sized shippers are being placed at a disadvantage. At an international conference held in Vladivostok in March 2006, Russian Railways President Vladimir Yakunin said, "Russian Railways is prepared to provide fare discounts for partners who can guarantee that they will send a large volume of cargo (it would be preferable to state explicitly the volume of cargo concerned) via the TSR."¹¹

(3) Russian Initiatives

The Russian side has established two operating companies with the aim of realizing the efficient transport of international multimodal container cargo. Both of these companies are aiming to provide a smooth supply of containers and container wagons, in order to deal with the problems mentioned above, and to operate block trains as required. In addition, there are hopes that competition between these two companies will lead to an improvement in services.

Russian Troika was established with equal investment by Russian Railways and Far Eastern Shipping Company (FESCO), and began operating in March 2005. The company has 505 long container wagons. It transported 21,018 TEU of cargo in its first year of operations.¹²

Russian Troika began operating block trains between Nakhodka and Taganrog in 2005, which Hyundai Motor

Company of the ROK uses to transport parts to its Taganrog plant. Furthermore, in April 2006, it began operating block trains between Nakhodka and Moscow.

Trans Container is a subsidiary of Russian Railways that was established in March 2006 when its container operations division broke away from the main company. The company operates 23,000 container wagons and 177,000 containers. In 2005, it transported 275,000 TEU.¹³ In partnership with forwarders in the ROK, the company transports automotive components by block train to the GM Daewoo plant in Uzbekistan. Moreover, in July 2006, the company ran a trial service, transporting Toyota car components from Nagoya to St Petersburg.

The question of whether or not Russian Troika and TransContainer can smoothly implement the positioning of flat wagons and containers could be said to hold the key to the development of this route.

(4) A New Business Model: The Example of Hyundai Motor Company

Taking the example of the use of the TSR route for exports from the ROK to assembly plants in Russia, I would now like to introduce the strategy of the Hyundai Motor Company of the ROK. Since 2003, Hyundai has been conducting knock-down production of cars at Taganrog, on the Black Sea coast, and supplies almost all its production components from the ROK. Both the TSR route and the Deep Sea route are used to transport parts and the company responds to risks by creating competition between the two routes. In order to maintain competition between the two routes, different shipping companies are used for the marine transport part. However, the same forwarder is used and it is possible to change the route as circumstances may demand.¹⁴

Cargo is sent on the TSR route Ulsan - Vostochny Taganrog by ship and rail (block train) in about 25 days. FESCO handles the marine transport element, while Russian Troika deals with the rail transport part; FESCO supplies containers and Russian Troika flat wagons on a priority basis. With regard to customs clearance, the cargo undergoes preliminary clearance at Vostochny, with formal procedures being carried out at Taganrog. As the whole train clears customs *en bloc*, the procedures are streamlined, the number of days required for customs clearance is stable.

The Deep Sea route involves sea transport on the route Busan - Constanta by large ship - Taganrog after being transshipped onto a feeder ship, and takes 35-40 days. Containers are supplied by the shipping company.

If we compare the two routes, with regard to the number of days required, the TSR takes 10-15 days less than the Deep Sea route. In terms of transport costs, at the standard price, the Deep Sea route is cheaper, but as a special discount is applied to long-term contract on the TSR route, the TSR route is about the same or slightly cheaper.

¹¹ *Dal'niy Vostok News* No. 644, 20th March 2006.

¹² According to materials distributed when a delegation from Russian Railways visited Japan in September 2006.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ In the winter, the TSR route becomes crowded because of increases in the volume of cargo, so Hyundai responds by increasing the proportion shipped via the Deep Sea route.

However, in applying these discount charges, the TSR requires guarantees about the minimum volume of cargo to be loaded at Ulsan.

This project was the first large-scale project to be undertaken by Russian Troika, so the company has cooperated with Russian Railways and taken great care with regard to customs clearance, wagon supply and strict adherence to operating schedules. It is said that it even went so far as to change all red signals to green when running block trains to Taganrog. Hyundai obtains tracking information on an almost daily basis from Russian Troika, concerning the position of the cargo being transported.

In the opinion of shippers, there have been no delays or problems on the TSR route recently. However, based on past examples, there is a risk of seasonal delays and price rises, so use in combination with the Deep Sea route is vital.

The total volume of cargo transported to Taganrog via the TSR route in 2005 was 11,501 TEU on 86 trains.¹⁵ This is expected to increase further in 2006.

(5) Options Available to Japanese Companies

With regard to use of the TSR route, it was Japan that initially led the way in using it as a transit route, but companies in the ROK have a longer history of using it for bilateral transport. The TSR usage strategy and risk-avoidance measures employed by companies from the ROK could serve as a valuable reference for Japanese companies. Let us now consider the ideal shape of the strategy of Japanese companies.

Firstly, the strength of the TSR is its speed. Japanese companies want to enjoy the benefits of rapid transport using block trains. At present, block trains within Russia only run to Taganrog and Moscow. There are plans to operate block trains to St Petersburg in the future, if there is sufficient demand.

Secondly, a strategy of creating competition between multiple routes and using both as the situation demands is essential in order to avoid risk. Companies could use the TSR for cargo that needs to be transported quickly, while cargo for which there is no rush could be sent via the Deep Sea route. There is also the method that involves bringing up examples of alternative routes in price negotiations. In addition, as past examples demonstrate, the TSR route sometimes faces such problems as sudden price rises and seasonal congestion and delays. In order to avoid these risks as well, it is vital to secure an alternative route.

Thirdly, companies should use their bargaining power to elicit a good deal in price negotiations and conclude a long-term contract. As stated earlier, Russian Railways has a policy of flexibly applying discount fares to shippers that can guarantee a large volume of cargo. Large companies such as Hyundai Motor Company can secure good conditions through negotiations. In general, Russian companies prefer to deal with larger entities, so it would be wise for small and medium-sized enterprises to form consortia and plan to transport a sizeable amount of cargo. In terms of price, the risk of sudden price rises can be avoided by concluding long-term contracts.

Fourthly, the enhancement of the shipping service between Japan and Russia is required. At present, there are only two sailings a month on the Japan - Nakhodka shipping route (operated jointly by FESCO and Mitsui O.S.K. Lines) and, what is more, there are many ports of call, so it cannot be described as speedy. There is also the option of using Busan transit, but this takes additional days.

Finally, it is necessary to conduct a number of trials, in order to restore the poor image of the TSR. I have heard that the trial run by Toyota in July 2006 with the cooperation of the Russian side yielded results that met expectations. If each company were to run such trials, we should gradually get closer to realizing use of the route.

¹⁵ From an interview with Peter Baskakov, Director-General of TransContainer, which was carried in The RZD-Partner International, No. 1(5) 2006, March-May.

岐路に立つ太平洋パイプライン構想

- 第二部：プロジェクトの実現性と北東アジア地域協力に向けた課題 -

ERINA調査研究部研究員 伊藤庄一

第一部（本誌前号vol.72）では、太平洋原油パイプライン（以下、ESPOと略）構想の建設計画がロシア国内の利害対立によって紆余曲折を重ねてきた経緯を整理した。ここでは、ロシアが対日・対中「漁夫の利」作戦を展開しているのとは裏腹に、ESPOへの優先的アクセスをめぐる日本と中国が競争をする以前の問題として、ESPO構想自体がかなりの程度、「見切り発車」的に展開してきたことを反省した。

本稿では、まずロシアの国家戦略において益々高まりつつあるESPO構想の重要性を考察する。次に、ESPO構想の実現にあたり、パイプラインのルート自体の問題よりも、一層本質的であるにも係わらず不透明性の高い東部地域の油田開発やそれを左右する投資環境の問題をpushしたい。それらは一体、どのような形で外資参入の可能性を与えようとしているのだろうか。最後に、日本の「新・国家エネルギー戦略」を念頭に置きつつ、ESPO構想が日ロ間のエネルギー関係、ひいては北東アジア地域全体レベルでのエネルギー協力に如何なる可能性を秘めているのか問い直したい。

・ 国家戦略としてのESPO構想

1．東部地域の戦略的重要性

モスクワが自国東部地域の開発について、今日ほど真剣になったことは、ロシアの歴史上（ソ連時代と帝政ロシア時代を含む）未だかつてなかった。20世紀初頭にシベリア鉄道が建設された以降も、ロシアにとりシベリアや極東は半ば「見捨てられかけた」地域であり続けた¹。ところが現在、これらの地域のエネルギー開発が国家の命運を握る大きな鍵の1つとして国策の中心に位置づけられるようになった。その理由は、東部地域がもつ地政学的重要性および石油と天然ガスをはじめとする豊富な天然資源である²。地政学的重要性に関し、ロシアが陸上国境4,000km以上に

わたって地理的に対峙する中国を念頭に置いて認識している点は、歴史的に決して新しいことではない。無論、時代によって程度の差こそあれ、プーチン政権以前のロシア、ひいてはソ連時代に遡ってみても、モスクワは中国に対する地政学的利益の喪失の潜在的可能性を懸念してきた。しかし、それでも東部地域を経済的な後進性から脱却させようという努力が伴わないという矛盾があった。

他方、今日のロシアは、地政学的発想を達成できるか否かという次元以前の問題として、東部地域に少なくとも理論上は豊富に埋蔵される天然資源の開発に本腰を入れざるを得なくなっている。改めて言うまでもなく、ロシアは現時点まで資源偏重型の経済システムを脱却出来ないままだ。国家歳入の過半を石油・天然ガスの生産・輸出その他関連ビジネスが占めている。

従来、ロシアにおける原油・天然ガス生産の7割以上は、西シベリアで行われてきた。グラフ1は、2003年8月にロシア政府が発表した『2020年までのロシア・エネルギー戦略』（以下、『2020年エネルギー戦略』と略。）文書で示された原油生産の地域別予測である。

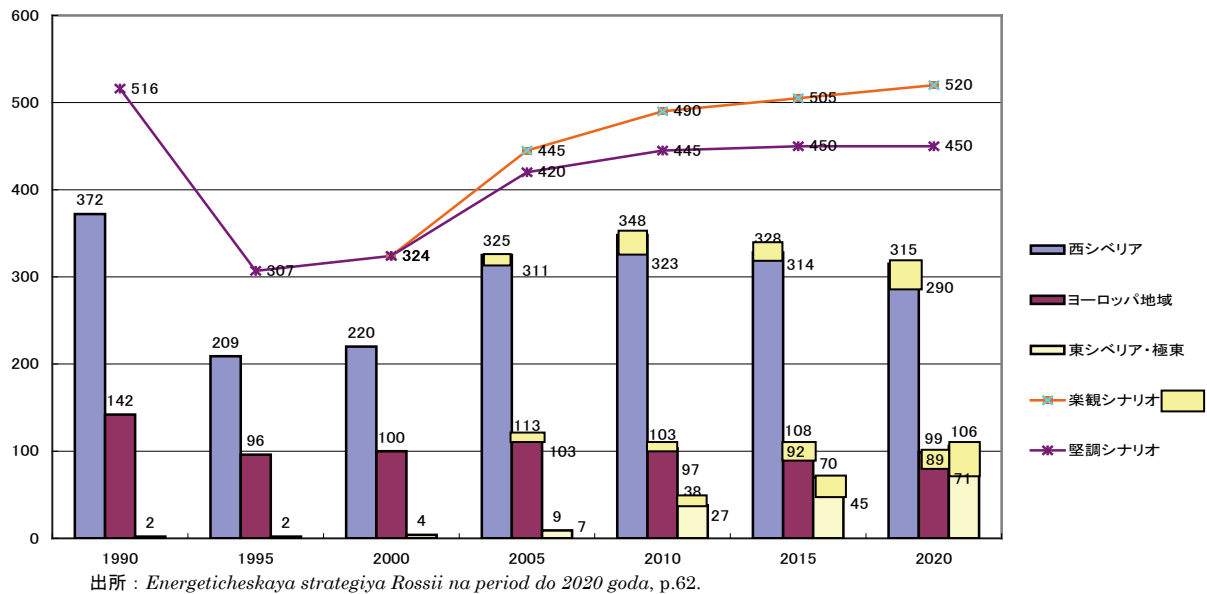
それによると、天然ガス同様、西シベリアにおける原油生産量は2010年あたりにピークに達し、その後同地域の減産部分を東シベリア・極東地域が徐々に補うことが想定されている。西シベリアからの原油生産量は、楽観的シナリオでも2005年段階の3億2,500万トンから一旦2010年に3億4,400万トンに微増した後、2020年には3億1,500万トンに減少することが予測値として発表された。

つまり、2010年から2020年にかけて、ロシアの原油生産高に占める西シベリアの割合は71%から61%に減少する一方、東シベリア・極東の占める割合は2%から20%に増大することが見込まれている。

¹ シベリア地域がロシアの経済発展にとり一種の足枷となってきたという議論については、Fiona Hill & Clifford Gaddy, *The Siberian Curse: How Communist Planners Left Russia Out in the Cold* (Washington D.C.: Brookings Institution Press, 2003)

² プーチン政権下において、東部地域が地政学的重要性を増してきた背景および政権第1期目における国内の様々な動きに関しては、拙稿「プーチン時代の中露関係 - ロシア東部地域をめぐる2国間関係を中心に」『ロシア外交の現在』（北海道大学スラブ研究センター・21世紀COEプログラム研究報告シリーズNo. 2、2004年、62～105頁）を参照されたい。尚、プーチン自身がサンクトペテルブルク副市長時代からエネルギー資源をロシアの国家戦略の再構築を訴えていたことは良く知られている。同大統領が徐々にかねてからの自らの構想を具現化しつつあるという説については、Harley Balzer, "The Putin Thesis and Russian Energy Policy", *Post-Soviet Affairs*, vol.25, no. 3, 2005, pp.210-225.

グラフ1: 2020年までのロシアの原油生産予測 単位:100万トン



2. アジア太平洋市場に期待をかけるロシア

『2020年エネルギー戦略』では、ロシアの原油輸出先としてアジア太平洋が占める割合が21世紀初頭時点の3%から2020年には30%にまで拡大する展望が明記された。ロシアは2020年に向けて最大1億トンの原油を東方の諸国に向けた計画を立てている³。2006年2月、フリステンコ産業エネルギー大臣は中央紙『ロシア新聞』のインタビュー記事の中で、欧州のエネルギー需要が将来的に頭打ちなのに比べ、アジア太平洋エネルギー市場が世界で最大の成長を遂げている点に着目し、ロシアがその地理的特異性を活かして積極的に後者に参入していく意欲を改めて明言した⁴。他方、ロシアが原油輸出先としてアジア太平洋に目を向ける背景には、もう1つの理由がある。経済発展貿易省の統計によると、2006年時点でロシア産原油の約96%は欧州市場に向けられているが⁵、ロシアの立場からすると「北海ブレント原油」に比べ「ウラル原油」が安く買い叩かれていることにより、年間60～70億ドルの損失を被っている。燃料エネルギー部門に関する政府委員会におけるフリステンコ大臣の発言によれば、ESPO構想が現実化すれば、パ

イプライン輸送総量の11.6～26%が東方に向けられることになる⁶。S. グリゴリエフ (Grigoriev) トランスネフチ社副社長は、同社が欧州市場向けとアジア市場向けの原油輸送料金を均一化する計画を明らかにしているが、ESPOパイプラインの第1段階建設後において、石油会社は欧州市場におけるディスカウントを所謂「アジア・プレミアム」を稼ぐことでコストを相殺出来るという見方もある⁷。尚、ロシア政府およびトランスネフチ社は現在、ESPO構想の実現に向けて、同パイプラインが商業的に劣る面を政治判断で輸送コストを安くすることでカバーし、石油会社の東シベリアへの投資意欲を促すことを考案中と伝えられている⁸。

3. ESPOパイプラインへの送油はいつ満たされるのか

2006年7月、ロシアが初めて主宰するG8サミットがサンクトペテルブルクで開催された際、フリステンコ産業エネルギー大臣は記者会見の席上、ESPOパイプライン第1段階開始前に同パイプラインを満たす原油が確保されるのかというこれまでの疑念は、もはや払拭されたと言言した。

³ “Neftegazovyi kompleks Vostochnoi Sibiri i Dal'nego Vostoka: sostoiannie, tendentsii razvitiia i perspektivy sotrudnichestva so stranami Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona (ATP)” , 26 April 2006, <<http://www.minprom.gov.ru/activity/energy/appearance/17>>.

⁴ “Na vse chetyre storony prostrayutsia segodnia neftegazovye interesy Rossii: Interv'yū Viktora Khristenko izdaniyu Rossiiskaia gazeta, 22 February 2006.

⁵ Sergei Glazkov, “Eastern Pipeline Will Provide New Options” , Russian Petroleum Investor, June-July 2006, p.21.

⁶ “O perspektivakh razvitiia i ispol'zovaniia system transportirovki uglevodorodnogo syr'ia i produktov ego pererabotki”, 9 October 2006, <<http://www.minprom.gov.ru/activity/energy/appearance/22>>.

⁷ “Vostochnyi tari? : “Transneft’ ” pereraspredelit neft' mezhdū Evropoi i Aziei” , RusEnergy, 6 September 2006.

⁸ “Duel: Zheleznodorozhniki nesut poteri v bitve za perevozku nefti” , RusEnergy, 13 July 2006. 尚、パイプラインによる東方への原油輸送を促進するために、同輸送料金を政治的判断でディスカウントするという案を巡っては、対中輸出ルートを含め鉄道輸送による応分の輸出力を確保したいロシア鉄道社とトランスネフチ社に激しい対立が繰り広げられている。

さらに同大臣は、2015年までに第2段階の建設が開始し、8,000万トン全量を満たす時期が早まる可能性さえ示唆した⁹。時を同じくしてプーチン大統領は、小泉首相と会談した際、同パイプラインが太平洋岸まで達するか否かは、十分な原油が確保されるか否か次第であると、見通しははっきりとしていない旨述べている¹⁰。果たして、プーチン大統領の発言が意味したのは、日本に対する「揺さぶり」だけであったのか。それとも、単なる事実に言及したに過ぎないのであろうか。

4. 原油の埋蔵量問題

2002年4月、ロシア政府は自国の石油および天然ガスの埋蔵量を国家機密とする決定をした¹¹。今日、従来開発が遅れてきたロシア東部地域における炭化水素資源の埋蔵量に関しては、その大規模な潜在性を多くの専門家が認めるが、確認埋蔵量もしくは可採埋蔵量となると評価は様々だ。2002年に国家鉱量委員会 (State Commission on Mineral Resource Reserves) が発表した同年初頭時点でのロシアの原油埋蔵量は、A+B+C1 カテゴリー (ロシア基準の確認埋蔵量) は183億トン、東シベリアと極東に関しては各々4億トン、5億トンであった (表1)¹²。因みに、ロシアの原油埋蔵量に関し、BP統計 (2006年) は744億バレル (102億トン：2005年末)、日本の石油鉱業連盟は1,273億3,800万バレル (2002年末) と評価している¹³。天然資源省の試算では、『2020年エネルギー戦略』で想定された原油生産を実現していくためには、最低100億トン以上の埋蔵量を確保しなければならない。ところが、近年のロシアにおいて生産量の伸び率に対する新規埋蔵量確保の比率 (埋蔵量置換率：Reserves Replacement Rate) は悪化傾向にあり、2005年時点でロシアの石油会社が生産した原油の半分以上は、既発見の埋蔵量の食いつぶしであり、新たな地質探査による埋蔵量増加分がそれを補う状況にはなっていない¹⁴。2005年時点でロシアの原油生産量は

4億7,000万トンであったが、埋蔵量の増加は2億8,500万トン、即ち60%の置換率でしかない¹⁵。V. ガリポフ (Garipov) 前燃料エネルギー省次官 (1996～2001年) は、国家が合理的な形で原油生産を統御する能力がロシアでは失われており、これまでの開発ペースでは『2020年エネルギー戦略』の計画通りに年間4億9,000万～5億2,000万トンの生産を実現していくだけの十分な埋蔵量 (reserves) や資源量 (resources) を確保することが出来ない旨明らかにしている¹⁶。

表1：2002年初頭時点での地域・カテゴリー別ロシアの原油埋蔵量 (10億トン)

	A+B+C1	C2
西シベリア	12.2	6.4
東シベリア	0.4	0.6
北方地域	1.5	0.7
ヴォルカ・ウラル地域	3.7	0.4
極東	0.5	0.3
総計	18.3	8.4

出所：国家鉱量委員会
("Dobycha nefi pastet: Nadolgo li ee khvatit Rossii pri takikh tempakh?", RusEnergy, 11 May 2004) 所収。

5. ロシア東部地域における原油生産の展望

『2020年エネルギー戦略』には、近未来におけるロシアの原油生産は、2010年時点で4億4,500万～4億9,000万トン、2015年までに4億5,000万～5億500万トンという予測が記された。経済発展貿易省は2010年時点での生産量が4億9,000万～5億1,500万トンとなり同戦略の見通しを上回る試算をしているが、それ以降に関しては2015年までに最大5億4,000万トンになる¹⁷。

既述の通り、ESPOパイプラインの建設は、ロシア政府が原油生産量の維持・拡大を今後図るにあたり、東シベリアと極東における生産量増加が不可欠である点を踏まえて推進されている。逆に、これら東部地域における原油の継

⁹ "Vostochnyi tariff ...

¹⁰ "Pacifi c Pipe Depends on Oil, Putin Warns", The Moscow Times, 17 June 2006.

¹¹ 目下、報じられる限りでは、2009年までにロシア天然資源省は、2005年に国際基準に近づけるべく導入した埋蔵量を定義する新しい評価基準によって埋蔵量を算定し直し公表する方針である。"Sekrety na prodazhu: Pravitel'stvo planiruet sformirovat' rynek geologicheskoi formatsii", RusEnergy, 27 October 2006.

¹² "Dobycha nefi pastet: Nadolgo li ee khvatit Rossii pri takikh tempakh", RusEnergy, 11 May 2004. V. オルロフ (Orlov) ロシア連邦院天然資源・環境保全委員会委員長によれば、ロシア式埋蔵量評価のA+B+C1に係数0.66を掛けると西側諸国の確認埋蔵量にはほぼ相当する。

¹³ BP Statistical Review of World Energy (2006); 『主要国の原油埋蔵量と年間生産量』(石油鉱業連盟)。

¹⁴ "Dobycha nefi pastet: Nadolgo li ee khvatit Rossii pri takikh tempakh?" .

¹⁵ それでも前年までの40%台を上回った。Irina Gaiduk, "Year 2005 Summary", Russian Petroleum Investor, March 2006, p. 8.

¹⁶ 同上。資源量は、埋蔵量と異なり、商業化以前の段階を指す。詳細については、佐藤章「ロシアの石油・天然ガス埋蔵量の定義について」『石油・天然ガスレビュー』vol.39、2005年3月号。ロシア国内の埋蔵量定義に関しては、次も参照せよ。"Katerogii zapasov i resursov uglevodorodov po ikh deistvuyushchei rossiiskoi klassif katsii", Kommersant', 26 April 2005.

¹⁷ "Stroika v pustote: Pravitel'stvo konstatiruet narastayushchii izbytok truboprovodnykh moshchnosti", RusEnergy, 13 October, 2006.

表2：2030年までの東シベリア・極東地域の原油（コンデンセートを含む）生産予測（単位：100万トン）
（在ノボシビルスク、ロシア科学アカデミー・シベリア支部石油ガス地質学研究所）

	2004	2005	2010	2015	2020	2025	2030
サハ共和国							
スレドネボツオピン (Srednebotuobin)	0.01	0.02	0.81	2.13	2.17	2.17	1.75
タラカン (Talakan)	0.20	0.30	1.60	5.21	5.21	5.11	4.51
チャヤンディン (Chaiandin)	0.00	0.00	0.10	0.95	2.12	2.12	2.12
ヴェルフネヴィリュチャン (Verkhnevilyuchan)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
スレドネヴィリュイ (Srednevilyui)	0.18	0.09	0.25	0.28	0.28	0.27	0.25
その他発見が期待される鉱床	0.03	0.03	0.60	0.80	1.00	3.50	14.97
小計	0.4	0.4	3.4	9.4	10.8	13.2	23.6
イルクーツク州							
コヴィクタ (Kovykta)	0.00	0.01	0.54	0.94	1.09	1.09	1.09
ヴェルフネチョン (Verkhnechon)	0.00	0.00	0.81	6.94	9.34	9.34	8.84
ドゥリスミン (Dulismín)	0.01	0.02	0.05	0.30	0.31	0.31	0.29
ヤラクチン (Iaraktin)	0.05	0.06	0.30	0.55	0.60	0.60	0.50
その他発見が期待される鉱床	0.02	0.02	0.02	0.40	2.10	5.50	19.28
小計	0.1	0.1	1.9	9.1	13.4	16.8	30.0
クラスノヤルスク地方（エヴェンキ自治区を含む）							
ユルブチェノ・トホム (Yurubcheno-Tokhom)	0.04	0.06	4.07	14.38	21.42	21.43	21.43
クユムビン (Kuyumbin)	0.02	0.04	3.00	8.05	11.05	11.06	11.06
ソビン (Sobin)	0.01	0.01	0.04	0.39	0.82	0.62	0.5
その他発見が期待される鉱床	0.00	0.00	0.10	0.70	2.50	6.90	23.41
小計	0.1	0.1	7.2	23.5	35.8	40.0	56.4
東シベリアおよびサハ共和国							
	0.6	0.6	12.5	42.0	60.0	70.0	110.0
サハリ州							
サハリン (Lunsk, Pil'tun-Astokh)	1.6	1.7	8.5	8.5	8.5	8.1	7.3
サハリン (Chaivo, Odoptu, Arktun-Dagi)	0	0.1	12.5	12.5	12.5	12.5	12.1
その他発見が期待される鉱床	2.1	2.2	2.0	4.0	9.0	12.0	15.6
小計	3.7	4.0	23.0	25.0	30.0	32.6	35.0
東シベリアおよび極東							
総計	4.3	4.6	35.5	67.0	90.0	102.6	145.0

出所：A. Korzhubayev, "Perspektivy dobychi nefi i gaza v Vostochnoi Sibiri i na Dal'nem Vostoke Rossii", Problemy Dal'nego Vostoka, no.6, 2005, p.51.

続的な増産およびそれに見合う埋蔵量の確保が達成されなければ、ESPOパイプラインの採算性が取れないだけでなく、エネルギーを「武器」としてアジア太平洋地域への影響力拡大を図りたいロシアの国家戦略も果たし得ない。

原油生産の基本的増加は東部地域の開発によって達成されることが期待されるなか、経済発展貿易省は同地域の生産量が2006年時点の2,300万トンから2015年までに7,400万トンと3倍以上に増加することを予測する¹⁸。一方、天然資源省が2005年に採択した『東シベリアとサハ共和国の地質調査プログラム』（以下、『東シベリア調査プログラム』と略）に拠れば、東シベリアの原油生産量は2012～2013年の段階で3,000万トン、8,000万トンに達するのは2020年（お

よそ2025年）以降と試算されている¹⁹。

在ノボシビルスク、ロシア科学アカデミー・シベリア支部石油ガス地質学研究所（略称：IGNG）の試算では、東部地域の原油生産量は、2010年に3,550万トン、2015年に6,700万トン、2020年に9,000万トン、そして2030年には1億4,500万トンが予測されている（表2）。

2006年6月、S. ボグダンチコフ（Bogdanchikov）ロスネフチ社長は、同社の試算によると東シベリアの埋蔵量のみによって、ESPOパイプライン構想の第1段階のみならず、第2段階を含めたプロジェクト全体にわたって必要な送油量を満たすことが可能であると言明し、第1段階に関して必要ならば送油量の70%を同社がヴァンコール油田お

¹⁸ 同上。

¹⁹ “Trudnaya nef' Vostochnoi Sibiri: Pereiti ne nee polnost'yu VSTO cmozhet posle 2025 goda”, RusEnergy, 8 September 2006. 尚、『2020年エネルギー戦略』では、東シベリアとサハ共和国だけで、2020年にかけて5,000万トン（堅調シナリオ）～8,000万トン（楽観シナリオ）が期待される旨記された。

よびヴェルフネクション油田から供給できるとの自信を見せた²⁰。2006年11月には、東京で開催された日ロシンポジウムの席上、V. ルサコフ（Rusakov）ロスネフチ社対外戦略プロジェクト副部長が、ESPOパイプラインが稼動する時点で、同社が60%の原油を供給し、その半分はヴァンコール油田から送油する計画を明らかにしている²¹。

「新拡張パイプライン・ルート」の登場（詳細については、ERINA Report vol.72所収の本稿第一部を参照）によって、パイプラインはそれ以前の計画よりも有望な油田の近くを通過することになり、個々の油田とトランスネフチ社が建設する幹線を結ぶ支線の距離が短縮された為、各社はその建設費用だけを考えるならば削減が可能になった。しかしながら、上記の通り、各省・研究所等が描く今後の原油生産の展望には、非常に大きなばらつきがある以上、それだけ東部地域の天然資源開発には未知数が大きいことを改めて認識しておく必要がある。

2005年11月に産業エネルギー省がESPO構想の「第1段階工程表」草案を発表した際（即ち、翌年夏の「新拡張パイプライン・ルート案」の前段階）、ロシア中央紙「コムルサント」が報じたところでは、2008年に第1段階が稼動する時点までに、ようやく生産に漕ぎ着けられる計画下にあるのは、ロスネフチ社がヴァンコール油田から年間約300万トン、同社がTNK-BP社と共に開発するヴェルフネクション油田から年間約100万トン、スルグートネフチ社がタラカン油田から年間約400～600万トンでしかない。S. グリゴリエフ・トランスネフチ副社長によれば、そのうちESPOパイプライン稼動時点で東シベリアの油田から送油可能な量は600万トンであり、不足分は西シベリアからの送油に頼る以外に選択肢がない²²。

天然資源省の地質専門家によれば、ESPOパイプラインへの送油元として考えられているのは、タラカン油田、ヴェルフネクション油田、ユルブチェノ・トホムスク油田地域ゾーン、スレドネボツオピンスク油田、チャヤンディンスク・ガス田の油層部等であるが、さらにヴァンコール油田から

も西シベリア経由で送油することが想定されている。そして2012～2015年段階での最大送油可能量は、タラカン油田（600万トン）、ヴェルフネクション油田（1,000万トン）、ユルブチェノ油田とトホムスク油田合わせて（1,500万トン）が見込まれている²³。

2006年9月、S. フョードロフ（Fëdrov）天然資源省国家政策局長は、2008年にESPOパイプラインの第1段階が稼動する前に東シベリアにおいて年間3,000万トンの原油生産を実現することは如何ようにしても不可能である旨を明した²⁴。同局長によれば、2006年初めまでに東シベリアで確保された埋蔵量は僅か580万トンでしかなく、『東シベリア調査プログラム』で計画されている9,070万トンの6.4%に過ぎない一方、あらゆる条件を鑑みるならば、ESPO構想の第2段階においても長期間に亘り、相応の輸送料金を政治的配慮に基づき設定することで西シベリアからの送油を期待するしかない²⁵。2030年に至るまで、西シベリアからESPOパイプラインに年間最低3,000万トンを送油し続けなければならないという予測もある²⁶。

6. 油田開発と投資環境

開発コストの試算と投資状況

2005年2月、A. チョムキン（Tëmkin）天然資源省次官は、国家院（下院）の公聴会において、東シベリアおよび極東において、既存の埋蔵量をあてにする場合、2030年まで年間3,000万トンの生産を続けられるが、年間5,000万トンとなると既に2010～2012年までには「資源量」に位置づけられている部分を「埋蔵量」に格上げし開発し始める必要がある旨報告を行った²⁷。

2006年4月、A. デメンチエフ（Dement'ev）産業エネルギー省次官は、国家院公聴会の席上、ロシアに眠る40～50%の原油が東部地域に位置している旨述べたが、その内訳（確認・推定・予想）については全く言及されず未知数である²⁸。これまでインフラの未整備を含む開発コストの高さ故に東部地域は本格的な探査・試掘の対象外とされて

²⁰ “Sergei Bogdanchikov: “Tema priobretenii 'yuganskneftegaza' zakryta”, Kommersant', 14 June 2006.

²¹ “Rosneft' zapolnit Vostochnyi nefteprovod na 60%”,

<<http://www.vstoneft.ru/news.php?number=195>>. 尚、ボグダンチコフ社長は、2015年に向けてヴァンコール油田群の生産量が4,300万トンに達する旨を明している。

²² “《Transneft'》forsirola Baikal”, Kommersant', 11 November 2005.

²³ “Vostochnyi tari ...”

²⁴ “Trudnaia neft' Vostochnoi Sibiri...”

²⁵ “Vostochnyi tari ...”

²⁶ “Eastern Pipeline Will Provide...”, p.25.

²⁷ “Doklad Zamestitelia Ministra prirodnykh resursov RF A. A. Temkina “O programme geologicheskikh poiskov i razvedki mestorozhdenii nefti i gaza v Vostochnoi Sibiri ii na Dal'nem Vostoke Rossii”, <<http://www.mnr.gov.ru/part/?act=more&id=110&pid=351>>.

²⁸ “Neftegazovyi kompleks Vostochnoi Sibiri...”

きたが、今日ようやくロシアの国家エネルギー戦略の中心に据えられつつある。ところがIGNGの試算では、埋蔵量を1トン増加させるのに必要な平均コストは、西シベリアでは2.5ドルであるのに対し、東シベリアでは4～5.6ドルかかる²⁹。そして2030年までの東シベリアとサハ共和国の石油・天然ガス開発費用は670～870億ドルになる予測されている³⁰。

天然資源省の評価（2004年）では、ESPOパイプラインで年間3,000万トン送油するために必要な地質探査の費用は80億ドル、5,000万トンなら190億ドル、8,000万トンならば約400億ドルかかる。ところが例えば、2004年までの2年間に政府と石油会社は数億ドルしか費やさなかった³¹。

2006年9月にイルクーツク市で開催された「バイカル経済フォーラム」では、ロシアの石油会社が油田の探査・試掘に対し外国企業のおよそ3分の1しか費やしていない点が専門家たちによって問題視された。1トン採掘するごとの投資額を見てみると、2002年の時点で、ロシアでは16.6ドルであったのに対し、外国では48ドルであった。『2020年エネルギー戦略』では、ロシアで石油・ガス部門に必要な年間投資額が220～250億ドルと計算されているが、実際には100億ドルを超えておらず、今の状態が続くならば、ロシアの石油埋蔵量が2020年までに1991水準の65%にまで低下する可能性を懸念する専門家の声も上がっている³²。

(2) 特別租税対策の導入

2006年4月、経済発展貿易省は、東シベリアにおける油田開発の加速化を図るために税法典を修正し、未開発地域（green field）の新規開発に対する鉱物資源採掘税の免除又は軽減措置（Tax Holiday）を行う法案を政府に提出した。同法案は7月に国家院および連邦院による審議を通過し、プーチン大統領が署名した。この改正法は、東シベリアの中でも特にESPOパイプラインに送油が見込まれるイルクーツク州とクラスノヤルスク地方そしてサハ共和国

（行政区分上は極東）の中に位置し、同法が発効する以前にライセンスが付与された油田を対象としている。特惠期間は、生産ライセンスが発行されている場合は10年以内、試掘および生産ライセンスの双方が発行されている場合は15年以内とされ、累計生産量が2,500万トンに達した時に同特別措置は失効する³³。当初は、チマン・ペチョラ（Timan-Pechora）やオフショア地域も対象とされていたが、最終的には東シベリアのみが選定された³⁴。G. グレフ（Gref）経済発展貿易大臣によれば、政府は東シベリアの年間原油生産量が現在の100万トンから2015年には4,500万トンまで増大することを期待している³⁵。

(3) 戦略的鉱床の位置づけ問題

プーチン政権が原油や天然ガス等のエネルギー資源やその他の地下資源に関し、国運を左右する戦略物資と位置づけ、1990年代に強まり始めた外国企業の影響を次第に排除しつつあることは周知の通りである。2005年5月、プーチン大統領は政府に対し、国家安全保障に係わる企業への外国投資を制限する法案を策定するよう指示し、天然資源省がその準備にあたってきた³⁶。同年10月、天然資源省は、「地下資源の利用に関する法（1992年制定）」の修正案として、埋蔵量が1億5,000万トン以上の油田、1兆m³以上の天然ガス田、1,000万トン以上の銅鉱床、700トン以上の金鉱床を「戦略的鉱床」と定義し、外国人の株式比率が50%未満（即ち、ロシア人が50%+1の株式を掌握することが必須）を条件とする法案を策定した。しかし同案は、「戦略的鉱床」の定義が国家利益を十分に守り得るものではないとして、大統領府の意向で国家院による第1読会に提出される直前に却下となっていた³⁷。

2006年5月プーチン大統領は、Yu. トルトネフ（Trutnev）天然資源大臣と会合した際、「戦略的鉱床」の基準を再検討するよう指示を出した³⁸。同年6月、同大臣は外国投資家（上記の通り）による参入の制限対象となる

²⁹ “Tiazhelye poteri: Syr'evaia baza nefte dobychi imeet malo shansov na rost v obozrimom budushchem” , *RusEnergy*, 4 April 2006.

³⁰ “Tsena Nakhodki: Truboprovod iz Sibiri k Tikhomu okeanu mozhet byt' postroen, no lish' za schet mnogomilliardnykh zatrat ne geologorazvedku” , *RusEnergy*, 5 December 2003.

³¹ “Povtorenie proidennogo: Novaia trassa VSTO byla pazpabotana v 2004g., no otvergnuta 《Транснефть》” , *RusEnergy*, 9 June 2006.

³² “Uchenye: Rossiiskie neftekompanii vkladivayut slishkom malo sredstv v razvedku i dobyshu nefi” , *Neftegazovaia Vertikal'*, 13 September 2006.

³³ “Eastern Pipeline Will...” p.22.

³⁴ Vladimir Baidashin, “Surgutneftegaz Plans for Eastern Russia” , *Russian Petroleum Investor*, September 2006.

³⁵ “Otlozhennye kanikuly: Pravitel'stvo Rossii reshilo predostavit' l'goty po nalogu na dobychu poleznykh iskopamykh (NDPI) nefnianym kompaniiam, rabotayushchim v Vostochnoi Sibiri” , *Ekspert-Sibir'*, 15 May 2006. “Tax Holiday” 措置が必ずしも油田開発を促進するとは限らないとの見方については、“Khoteli, kak luchshe: l'goty po NDPI vriad li pomogut bystro napolnit' vostochnyi nefteprovod” , *RusEnergy*, 15 June 2006.

³⁶ “Strategicheskii spor: FSB, FAC i administratsiia prezidenta dumayut, kak ogranichit' inostrantsev” , *Vedomosti*, 24 October 2006.

³⁷ “Trutnev otsortiroval mestorozhdeniia” , *Vedomosti*, 18 October 2005; “Strategicheskii manevr” , *Vedomosti*, 3 November 2005.

³⁸ “Inostrantsam khodu net: Dobycha nefi i gaza - delo rossiiskikh kompanii” , *Vedomosti*, 6 June 2006.

鉱床の埋蔵量を、油田が7,000万トン以上、天然ガス田が500億m³以上、銅鉱床が50万トン以上、金鉱床が50トン以上とする新案を明らかにした。同大臣によれば、この新定義に基づけば、ロシア全体でおよそ30の油田および40の天然ガス田が「戦略的鉱床」の範疇に入る一方、ESPOパイプラインに送油することになる東シベリアの「戦略的鉱床」に対する外資参入を視野に入れた適当な枠組みに関しては、連邦地下資源利用庁と策定中である³⁹。

「戦略的鉱床」の定義導入は、ロスネフチ社やガスプロム社といった国営大企業が外資導入を図る際に有利に働くという意見がある一方⁴⁰、ロシアの国家安全保障利益の損失を最も懸念する連邦保安庁（FSB）が「戦略的鉱床」に参加できる企業の条件として外国投資家の条件を更に厳格化すべきとの意見を出している旨伝えられている⁴¹。

7. 今後の日ロエネルギー関係を考える上での諸問題

すれ違う両国関係

本稿第一部ではESPOパイプライン・ルート選定をめぐる変遷を、第二部では同パイプラインに送油するための原油埋蔵量および生産量の確保等をめぐる諸問題を考察した。今日までに明らかになったことは、次の4点に大別されよう。

原油高傾向に支えられ好景気の続くロシアが加速度的に東部地域のエネルギー開発に本腰を入れつつあること。

ロシア指導部が東部地域の地政学的重要性を再認識する一方、同地域のエネルギー開発を急ぐことによって、アジア太平洋地域における自国のプレゼンスを強化しようとしていること。

ロシアはエネルギー資源が自国にとり戦略的物資であるとの認識を強める一方、その開発において外国の影響を可能な限り排除しようとしていること。

諸利益関係者間の利害対立が激化している為、外国との共同開発の可能性に関し、その規模や枠組が曖昧化し続けていること。

以上のようなロシア国内事情を冷徹に分析してみると、東部地域のエネルギー開発をめぐり、すでに1990年代から開始していたサハリン・プロジェクトを除けば、現段階までに諸外国が対ロ協力できる余地は非常に限られてきたと言わざるを得ない。世界市場における石油や天然ガスの高

値安定を背景とし、2006年11月現在で2,700億ドル以上の外貨準備高（世界第3位）を誇るようになったロシアは、基本的にもはや外国から資金援助を必要としていないことは言うまでもない。

最近の日ロ関係に関して、ロシアがいつまでも自国のエネルギー部門（サハリン以外）に対する大型投資に逡巡する日本に関心を失いつつある点は、日本側のロシア関係者が異口同音に指摘している。しかし、そのように考えてしまえば、日本にとり対外貿易の1%にも満たないロシアの重要性も極めて小さいということになりかねない。2006年夏以降のサハリンをめぐる一連の騒動を鑑みれば、今後日本国内に対ロエネルギー投資慎重論が高まることは不思議でない。

しかしながら日ロ両国は、現在お互いに関心が薄れつつあることをもって、ESPO構想が北東アジアひいては世界のエネルギー市場に対して持ち得る意味を再考しなくても良いのだろうか。

ロシアは世界第2位の産油国（天然ガスは第1位）であるのに対し、日本はエネルギー自給率が4%（原子力を含めても16%）と極めて低く、ほぼ全量の原油を輸入に頼っている。この点だけを取り上げるならば、専門家でもなくとも日ロ間にエネルギー需給をめぐる高度の補完関係があると指摘できよう。

ところが実際のところ、日ロ間のエネルギー協力は、第一部で触れた『日ロ行動計画』や『エネルギーの個別分野における協力に関する細目』といった文書が少なくとも額面上期待を持たせたような形で進展していない。これに関し、ロシア側の対日批判（メディア報道一般を含む）は、「喉から手が出るほど油が欲しいはずの日本は、いつまでも北方領土問題にこだわった政治的目的から、対ロエネルギー協力をしない」というステレオタイプな形一辺倒だ。果たして、そのような主張は正鵠を得たものなのだろうか。ESPO構想に対する日本側の資金協力が順調に進んでこなかった最大の理由は、本稿を通じて繰り返し明らかになっているように、ロシア側の投資環境整備が遅れていることだろう。経済・ビジネス上の問題を政治問題とリンクする姿勢が強いのは、今日、日本側ではなくむしろロシア側である。

相手に対する過度な期待は、実現しないときに過大な失望感に結びつき易い。出来ることと出来ないことを正面か

³⁹ Interfax, 19 June 2006.

⁴⁰ “Lychshe nyneshnego, khuzhe proshlogo: Posledniaia versia zakona o nedrakh - v pol'zu “Gazproma” i “Rosnefti”, Vedomosti, 6 July 2006.

⁴¹ “Strategicheskii spor: FSB, FAC i administratsia dumayut, kak ograničit' inostrantsev”.

ら議論し尽くし、相応の責任分担を引き受けるのが真の国際協力だ。我々は、敢えてエネルギー協力を推進していく上で避けて通れない物理的制約を直視し、それでも尚将来的な協力の余地について積極的な解答を見出すことに努める必要がある。

『中東リスク』= 日本が喉から手が出るほどロシアの石油が欲しい」という幻想

日本は欧州とは異なり、これまで事実上ロシアからのエネルギー供給に頼ることなく、エネルギー需要を満たしてきた。今後ロシアが日本にとりエネルギー供給国とならないと仮定してみても、それが日本のエネルギー安全保障を脅かす要因となることは到底考えにくい。

確かに、日本国内でも原油調達先として過度な中東依存を続けていることを懸念する声は根強く、実際エネルギー供給源の分散と多様化は日本のエネルギー政策における主要命題の1つである。ロシア側も自国のエネルギー部門への投資を呼びかける際の常套句として、対中東（地政学）リスクの軽減を挙げる。しかし、昨今のロシアがエネルギー資源を国家戦略上の「武器」と位置づけながら、資源ナショナリズムの「正当性」を主張し、北東アジアにおける地政学的ポジションの強化を試みているという状況下において、中東依存度を軽減するにしても、その分ロシアへの依存度を高めることが日本のエネルギー安全保障をめぐる所謂地政学リスクを克服することに直結するとは言い切れないだろう。

さらに、日本が原油の調達先として中東に対する高度の依存度を維持しており（現在約90%）、実際2度のオイルショックを受けた後依存度が低下していったにもかかわらず、1980年代半ば以降再び上昇してきたのにはそれなりの理由がある。ビジネスマンは儲からないと判断すれば新規プロジェクトに投資しない。当然、中東地域が慢性的に抱える地政学リスクを考慮した上でも利ざやが稼げると判断するからこそビジネスが続いている。日本には世界最高水準の石油精製設備が十分に備わっており、中東産の劣悪な品質の油種であっても安価に購入できる限り、タンカーによる長距離の海上輸送コストを合わせたとしても、往々にしてビジネス上の採算性が取れているのが実情だ。その点、皮肉にも東シベリアやサハリン産の原油は総じて低硫黄分の高品質なものであるが故に、日本市場への参入を考える際に必ずしも価格競争力があると現時点では言い切れず、未知数だ。

「アジア・プレミアム」の解消問題

日本がロシア産原油に関心に向けてきた最大の理由の1つは、所謂中東産原油の「アジア・プレミアム」を解消できる可能性である。一般的に、アジア諸国は欧州向けよりも1バレルあたり1ドル程度のプレミアムが上乘せされた価格で中東産原油を購入していると言われている。日本としては、ESPOパイプラインが建設されることで、供給先市場間の競争を期待したいところだ。しかし、本稿 - 2 でみたように、現在ロシアの石油会社は西方ではなく東方に輸出することで、「アジア・プレミアム」分の利ざやを稼ぐことを狙っている。仮に「アジア・プレミアム」が解消されないのならば、その分ロシア産原油の魅力が下がってしまうだろう。

間もなく頭打ちになる日本需要

日本は2度のオイル・ショックを教訓とし世界最高水準の省エネ技術を開発してきた。今日地球温暖化対策として更なる省エネ努力を続けている一方、既に人口増加率が減少段階に入っている。経済産業省の予測によれば、日本の第1次エネルギー需要は2014～2026年の間にピークに達する。つまり、それはロシアがまさに東部地域のエネルギー開発を益々加速化しようとする時期におよそ合致するであろう。さらに、日本の石油需要は今後遞減することはあっても、まず増大することはない。ロシア産原油ないし石油製品が将来的に日本市場でどの程度の割合を占めるのかについては、既に触れた価格と品質の問題次第だろう。

8. 「中国ファクター」問題

ESPO構想の帰趨および北東アジアのエネルギー安全保障問題を分析する上で、中国とロシアのエネルギー関係は最重要因の1つである。中ロ関係は政治的側面に比べ経済的側面が弱い点が指摘されてきたが、今日モスクワと北京はエネルギー協力関係の強化を軸として、急速に経済関係も深化させつつある。アジア太平洋地域への石油・天然ガスの増加を図りたいロシアとエネルギー需要が急増しつつある中国との間にも高度な相互補完関係が理論上成立する。しかしながら、ロシアはまさに対中関係において最大の地政学的懸念を抱いているのであり、両国間のエネルギー・パートナーシップは決して額面通りには進展していない。この問題に関しては、紙幅上の都合から本稿で敢えて詳述しないが、拙稿「中ロエネルギー協力関係の現在 - 戦略的パートナーシップと相互不信のジレンマ」（近刊）を参照されたい。

・ESPO構想と『新・国家エネルギー戦略』:北東アジア・エネルギー協力へのインプリケーション

2006年5月、日本政府は『新・国家エネルギー戦略』(New National Energy Strategy:以下、“NNES”と略)を公表した。同文書では、アジア・世界のエネルギー問題克服への積極的貢献が戦略目標の1つとして謳われた。北東アジアには、ロシアと中国、つまりエネルギーの「生産大国」と「消費大国」が併存しており、近未来における世界エネルギー市場の安定は、同地域でどのようなエネルギー協力枠組が構築できるのかによって大きく左右されよう。日本が国際的なエネルギー問題を克服するために積極的な貢献を図るとするならば、わが国はロシアのESPO構想とどのように向き合うべきなのであろうか。

NNESが国内外のエネルギー専門家たちを驚かせた内容の1つは、総合資源確保戦略として、日本が2030年までに石油自主開発比率を現在の15%程度から40%程度(引取量ベース)まで一気に高めるという目標を打ち出したことである。敢えて記すが、その算出基準が公表されないこと自体は仕方ないとしても、管見にして、そもそも具体的な根拠があって数値が出されたものではないらしい。「国際的に資源獲得競争が激化する中」と断った上で同数値目標が掲げられていることから、その実現性は別問題としても、日本に対する不必要な誤解や疑心暗鬼を諸外国に与えていることは否めない。他方、今後20余年間のうちに更に25%近くの自主開発権益を獲得しなければ、日本のエネルギー安全保障は揺らぐのであろうか。日本のエネルギー需要が間もなくピークに達しようとしているなか、いったい政府はどの国・地域の主流部門にどれだけのリスクを一国で覚悟して巨額の資金を投入する用意があるのだろうか⁴²。

ESPOパイプラインについては、日本が石油輸入の供給源の多様化を図る上での選択肢の中で特筆すべきプロジェクトとして言及されている。しかしながら我々は、ESPO構想がもつ可能性だけでなく、本稿で考察したような不確実性も十分に考慮した上で、ここで一步踏み込んで国際協力のあり方を再考してみたい。つまり、石油自主開発比率の向上を目指すことと、ESPO構想への参画の可能性を

短略的に結びつけて考えるべきではないということだ。それは日本にとっても一筋縄に実現しただけでなく、逆に、北東アジア地域内における多国間交渉よりも2国間ベースでの交渉に特化してしまうことは、日中間で「漁夫の利」を得ようとするロシアの従来の戦略を後押しするだけに終わらう⁴³。

しかし筆者は、ESPO構想は北東アジアにおける対立ではなく、多国間協力の大きな足掛かり(stopping stone)になり得ると考える。ロシア東部地域のエネルギー開発を促進し、世界市場への原油の長期的・安定的供給の新しいフローを構築することは、NNESが謳う「アジア・世界のエネルギー問題克服への積極的貢献」という崇高な理念にも合致する。その為には、同構想の実現に伴う諸問題を徹底的に国際化した上で、多国間による投資リスクのシェアを図ることが望ましい。

本稿の分析からも窺えるように、ESPO構想の実現には無数の不確実性とそれに伴う大規模な投資リスクが避けられない。昨今ロシアの石油会社が潤沢なオイルマネーの流入で如何に資金的な余裕が出てこようとも、果たしてロシアの企業のみで全てのリスクをカバーする投資を行えるのであろうか⁴⁴。もしそれが可能なのであれば、大国として自国の開発費用は自ら負担するのが本筋である以上、それが最善なのであり、何も外国が心配するような話では毛頭ない。ところが、ロシアにとり、東部地域のエネルギー開発は時間との勝負でもあるはずだ。西シベリアの減産分を補い、一定レベルの生産量・埋蔵量を確保しながら、安定的な輸出も図って行くためには、残された準備期間は30年とか50年という悠長なものではないはずだ。確かに、資源ナショナリズムが高揚しつつある現在のロシアでは、東部地域のエネルギー開発への外国の参入に対しむしる神経を尖らせる勢力もある。ここで説くようにESPO構想の実現問題を「国際化」しようなどという意見には、「余計なお世話だ」と一蹴されるかも知れない。その時は次のように答えよう。

「仮にESPO構想の実現が遅滞化もしくはある意味で頓挫したとしても、究極的に日本の国益にとって何ら悪影響

⁴² 無論、国際関係の舞台では往々にして「言葉のゲーム」的な色彩が強い面があり、「はったり」が必要な局面があることは否めない。しかしながら、本件に関しては、経済的採算性を含めた国益を総合的に判断する上で何故2030年までに40%程度が必要であるのか、関係者はその実現性も含めた説明責任を負うべきであろう。仮に「はったり」に過ぎなかったとするならば、その結果国益の名において何をしようとしたのであろうか。それなりの理由が必要であると思料する。

⁴³ 仮にロシアがエネルギー資源を武器として、日中間の競争を煽りつつ、北東アジアにおける地政学的プレゼンスを高めようという発想に立つならば、その実現性は乏しい。詳細については、拙稿“Can Russia Become a “Regional Power” in Northeast Asia?: Implications from Contemporary Energy Relations with China and Japan”, Center for East Asian Studies, Monterey Institute of International Studies <http://gsti.miiis.edu/CEAS-PUB/2006_Itoh.pdf>.

⁴⁴ ヴァインシュトク・トランスネフチ社社長は、ESPOパイプライン建設に係わる資金繰りの目処は既についていることを公言しているが、パイプライン自体の建設費用は、油田開発を含むESPO構想全体からみれば、ほんの一部でしかない。

を及ぼすことはなく、何も困らない。日本のエネルギー安全保障は別途の手段で既に確立されているものである。しかし、日本は自国の利益のみを追求しようとしているのではなく、ロシアや中国を含む隣国や地域全体、ひいては世界のエネルギー市場のことを考えて、安定的なエネルギー・フローを構築するために、世界最高水準のエネルギー技術やある程度の資金を誇る1つの国として応分の責任のシェアを敢えて買って出ているのだ」と。

周知の通り、小泉前首相訪口後、日本の対ロエネルギー外交の主眼は、第1に太平洋側までパイプラインを建設する方向でロシア側を促すこと、第2に東シベリアからのパイプラインを中国向けにも建設する場合には太平洋ルートを優先着工することをロシア側に確約させることであった。目下、第2の点が実現していないことから、一見、近年の対ロエネルギー外交があたかも失敗したかのような評価をする報道もされている。ところが、私見では、これまでの日本側の姿勢は、「図らずも」大いに成功したと言えるのではなからうか。つまり、ロシア側は一時期、「東京はなかなか資金提供を確約しない」と日本が続ける慎重姿勢を非難し、最近では「もう日本に関心はない」と主張し始めた。ところが、1つ目に、太平洋側までパイプラインを敷設したいというのは、日本側の希望云々の次元とは関係なく、ロシアがアジア太平洋におけるエネルギー市場確保を目標に国策として選択した。2つ目に、ロシア側は優先着工ルートについて確約しなかった（出来なかった）が、その分日本側もロシア側の投資環境（埋蔵量問題や投資スキームの選択等）が不透明なままでもリスクマネーを一方向的に投じる必要性がなかった。

ESPO構想の第2段階がいつ開始し完了するのか、現時点では予断を許さない。仮にロシア側当初の希望通り太平洋岸に年間8,000万トンの送油が実現したとしよう。大方の専門家は、太平洋岸に届いた石油（原油だけでなく、石油製品も含むかもしれない）の過半（6割以上かもしれない）は、いずれにしても、中国に海上輸送されることになると予測している。そこで、仮に第1段階の送油目標である年間3,000万トンの全量が中国に運ばれるとしよう。そうすると大雑把な計算でしかないが、第2段階が実現した時点でおおよそ7割程度の石油は中国向けに輸出される可能性が高い。こう考えてみると、ESPO構想問題を国際化するに当たっては、ロシアが資源ナショナリズムに任せて外資排除の姿勢を強化しないことが前提であるが、中国側にも応分の投資リスクの負担を呼びかける根拠を見出せよ

う。それでも、上記の自主開発比率40%の起草者は、日本一國で「過大な」投資リスクを冒してまでも、ESPOパイプライン問題をめぐり日ロ2国間交渉で決着を図ることを主張し続けるのであろうか。プーチン大統領は2006年7月に小泉前首相と会見した際、ESPOパイプラインの建設に関しては、国家保障を付けず、商業ベースで行う方針を明言した⁴⁵。皮肉にも、それは日本側自らが率先して主張すべきことであり、ロシア側には言葉通りの方針の継続を期待すれば良い。2006年6月、ロシアが初めてG8サミットを主宰した際、他のメンバー国からロシアのエネルギー埋蔵量等のデータの不透明性を指摘され、ロシア側はその改善を公的に約束した。もとよりエネルギー安全保障問題は、ロシアが開催国として自ら選んだテーマであった。公的約束の早期実現に期待したい。

ロシア東部地域からどの程度の油田が新規発見され、どの位のタイミングで国際市場に安定供給が実現するのかという問題は、近未来における世界のエネルギー需給構造に対し、有形無形に大きな影響を及ぼし得る。同地域のエネルギー開発への関心を高めているのは、日本や中国だけではない。韓国やインド等も機会を窺っている。ロシアが本場に同地域の開発を急ぎたいならば、また「責任あるエネルギー大国」として振る舞う自信と勇気があるのであれば、例えばナイジェリアやベネズエラ等のような中小国が苦し紛れに訴える「資源ナショナリズム」とは一線を画し、外資の参入を決して恐れず公明正大な投資枠組の案を提示して、東部地域のエネルギー開発を促すような多国間協力システムの構築を自ら呼びかけても良いだろう。ロシア自身にとり、地政学的重要性の高い同地域に投資する国を多様化することは、特定の国の影響力が過大化しないという意味で戦略的にも得策なはずだ。しかしその際、「分断して支配する（“Divide and Rule”）」という伝統的なパワー・ポリティクスのメンタリティーでは、ESPO構想全体の進捗を遅らせてしまうだろう。同構想の早期実現を目指すには、例えば多国参加による新しい国際コンソーシアム形成の可能性などを視野に入れつつ、ロシアが消費国間の連携が将来的、且つ究極的な自国利益の確保になることを理解し歓迎すべきであろう。

2006年11月、IEA（国際エネルギー機関）は、『世界エネルギー展望2006』を出版し、その中で2030年までに世界のエネルギー需要は中国とインドの需要急増を背景に53%増加する予測を発表した⁴⁶。同年9月に日本エネルギー経済研究所が発表した「アジア/世界エネルギーアウトルツ

⁴⁵ “Pacific Pipe Depends on Oil...”

ク2006」では、2030年時点で中国とインドが世界の1次エネルギー消費の約4分の1を占め、これら両国で世界の1次エネルギー消費増加量の約4割(石油についても約4割)を占めるという試算値を発表している⁴⁷。ロシアがESPO構想の実現を目指すにあたり、日本は関与の仕方次第で、

NNESで記されたアジア・エネルギー協力戦略の実現を図ることが出来よう。日本には、他国に警戒されるのではなく、逆に感謝されるような「資源外交」のあり方を実践する能力が備わっていることをアピールする良きチャンスが到来しているのだ。

⁴⁶ <http://www.iea.org/Textbase/press/pressdetail.asp?PRESS_REL_ID=187>.

⁴⁷ <http://eneken.ieej.or.jp/data/pdf/060921kito_ymorita.html>.

The Pacific Pipeline at a Crossroads: Dream Project or Pipe Dream?

Shoichi Itoh

Researcher, Research Division, ERINA

Introduction

When Jun'ichi Koizumi visited Moscow as Prime Minister in January 2003, he publicly declared that Japan was greatly interested in the project being planned by Russia, involving the construction of a crude oil pipeline from Eastern Siberia to the Pacific coast (hereafter referred to as the ESPO [East Siberian - Pacific Ocean] pipeline). Russia and China had already begun negotiations concerning the idea of first constructing a pipeline from the oilfields of Eastern Siberia to East Asia, so the contest between Japan and China to secure Eastern Siberian resources became the focus of worldwide attention.

With the Russian economy continuing to boom, fanned by the recent high price of crude oil, Russian domestic capital is also finally being channeled back into eastern regions (Eastern Siberia and the Far Eastern region) in earnest. About five years ago, when the initial draft of the ESPO pipeline project was first announced, half of it was just pie-in-the-sky, but with the long-awaited commencement of construction work at the pipeline's starting point of Taishet, in Irkutsk Oblast, at the end of April 2006, it seems that, on the face of it, the project is now gradually being translated into reality.

However, a mountain of unresolved issues is piling up, such as the pipeline route from the oilfields of Eastern Siberia, which has been altered numerous times over the years, as well as the problem of confirming proven reserves and the enhancement of laws in order to promote the introduction of foreign capital; accordingly, the current situation is such that the outcome of this project cannot be predicted. When President Putin visited Japan in November 2005, both the Japanese and Russian governments agreed to speed up discussions aimed at the realization of the ESPO pipeline project, but the confusion within Russia surrounding the project failed to be sorted out, with changes to the route being made even in 2006, and negotiations between Japan and Russia remain deadlocked.

At the same time, with the price of crude oil continuing to reach record highs and a sharp increase in the quantity of crude oil imported by China, which is experiencing ongoing economic growth, fears concerning energy security are heightening across the globe. So what really is the true nature of the "Sino-Japanese scramble" concerning the ESPO pipeline project, which is being overheated by media reports not only in Japan, China and Russia, but also around the world? Even though there is nothing that can be done about the media's characteristic tendency to distort the facts, writing about things that they only half understand, it is necessary for us to zero in on the truth of the ESPO pipeline project and rethink "energy security", not only insofar as it concerns Japan, but also with regard to the region as a whole.

This paper consists of two parts. The first part will

provide a chronological summary of the major turning points relating to the ESPO pipeline project until now and explain the direction being taken by the project, while also looking at the progress of negotiations between Japan and Russia. There is a strong tendency for both the domestic and foreign media to focus a great deal of attention on a subject, with piecemeal reports frequently giving rise to misunderstanding, and this project has been no exception in this regard. Bearing in mind that the project must overcome a number of high hurdles before realization and that it will inevitably continue to go through various twists and turns, In the first part, I would like to highlight the current status of the ESPO project. Against the background of the recent high price of crude oil, Russia is demonstrating an increasingly tough stance, using energy as a diplomatic weapon, so how optimistic should we be at this stage with regard to the ESPO pipeline project? Russia, which wants to push ahead with the development of its eastern regions, is demonstrating a more proactive approach towards Japan and China in the energy sector, but has Russia already made all the necessary preparations for building sincere cooperative relations with other countries?

In the second part of this article, I will firstly consider the importance of the ESPO pipeline project, which is growing in importance as a national strategy for Russia. Next, rather than looking at the realization of the ESPO pipeline project from the perspective of the pipeline route itself, I would like to focus on more fundamental issues, such as developing oilfields in the eastern regions, with regard to which there is a considerable lack of transparency, and the problem of the investment climate that governs it. In what way will these aspects permit the entry of foreign capital?

Finally, bearing in mind Japan's New National Energy Strategy, I would like to ask what potential the ESPO pipeline project holds for Russo-Japanese energy relations and, by extension, energy cooperation at the level of Northeast Asia as a whole.

Part I: A Project in Disarray

1. The Pacific Route Surfaces (as a Counterproposal to the Daqing Route)

In July 2001, the Russian state-owned pipeline monopoly Transneft revealed its plan to build a 3,900km-long pipeline from Angarsk in Irkutsk Oblast to Nakhodka, on the Pacific coast of Primorsky Krai (preliminary calculations suggested that the total volume of oil transported would be 50 million tons, with construction costs totaling about \$5 billion; hereafter referred to as the "Pacific route"). However, this was a rival to the plan focused on building a 2,300km-long pipeline from Angarsk to Daqing in Heilongjiang Province, via the Sino-Russian border areas of Zabaikalsk in Chita Oblast and

Manzhouli in the Inner Mongolian Autonomous Region (preliminary calculations suggested that the total volume of oil transported would be 20 million tons from 2005 and 30 million tons from 2010, with construction costs totaling about \$2-2.5 billion; hereafter referred to as the "Daqing route"), on which the Chinese and Russian leaders agreed, appropriately enough, when President Jiang Zemin visited Moscow that same month in order to sign the Sino-Russian Treaty for Good Neighborliness, Friendship and Cooperation. Fundamentally speaking, negotiations had been conducted since the latter half of the 1990s between the Russian private sector oil company Yukos and the China National Petroleum Corporation (CNPC), concerning the construction of a pipeline to Daqing. On the occasion of the sixth regular Sino-Russian summit in September 2001, the two companies concluded an agreement to initiate a feasibility study concerning this pipeline.

Throughout 2002, Transneft intensified its lobbying activities with regard to both the Japanese and Russian governments behind closed doors, aiming to ensure that the Pacific route was realized, rather than the Daqing route. At that time, with regard to the Pacific route, the company only had the goals of securing its cash flow and transporting 50 million tons of oil, but its grounds for claiming that it was better than the Daqing route because the export destinations would not be limited to China, so it would eliminate three major potential problems: 1) China having the ability to control prices through its monopsony; 2) China becoming a transit country and exporting Russian crude oil to a third country at a premium; and 3) threats to its geopolitical interests. Furthermore, it goes without saying that the gigantic behind-the-scenes conflict concerning the respective interests arising from the construction of a large-scale pipeline was conducted in miniature in the Transneft vs. Yukos situation. For instance, when Transneft announced the Pacific route, the Tumen Oil Company (TNK), with which it had a competitive relationship in the development of Siberian oilfields, quickly offered its support.¹

2. Prime Minister Koizumi's Visit to Russia and the Start of the "Sino-Japanese Scramble (?)"

When Prime Minister Koizumi visited Russia, the two leaders announced the Japan-Russia Action Plan; the section on energy cooperation states the following.

"The two countries share the awareness that the realization of projects that are in the interests of both sides from an economic perspective in the field of developing energy resources in the Far Eastern and Siberian regions of the Russian Federation and developing pipelines for transporting these resources will contribute significantly to the development of these regions and be conducive to enhancing the stability of international energy markets and the energy security of the Asia-Pacific region and the whole

world; moreover, they will develop cooperation in these fields in the Far Eastern and Siberian regions of the Russian Federation. (Emphasis author's own)"²

Even today, the two sides have different interpretations of this action plan, which is not legally binding; in general, the Russians state that Japan has already made an effective commitment to invest in the ESPO pipeline project, while the Japanese take the stance that the condition underlined above has not been put in place. Such unresolved issues will be discussed in the second part.

In any case, when Japan expressed its readiness to participate in the ESPO pipeline project that emerged from the Russian side, Russia began to weigh up Japan and China, both in name and reality, concerning access to the pipeline from Eastern Siberia. At the same time, the media circus concerning "the scramble between Japan and China" began to heat up, not only within Russia, but also in Japan and China.

3. Increasing Ambiguity Concerning the Selection of the Route

In May 2003, the Russian government designated the Pacific route the main line and presented a compromise proposal that took the Daqing route as a branch line.³ From this point, the focus of the discussion concerning the pipeline route switched from a choice between two options to the question of "Which will take precedence with regard to the commencement of work?" In August 2003, the Russian government adopted the document entitled "The Russian Energy Strategy Towards 2020" (hereafter referred to as the "2020 Energy Strategy"), but this merely adhered to the compromise proposal announced in May of that year. In October of the same year, Mikhail Khordorkovsky, the CEO of Yukos, was arrested on charges of massive tax evasion and the company that had once tried to promote the Daqing route became a lame duck (it went bankrupt in July 2006); however, the proposal for a route to China survived and, for a while, Transneft itself considered the timing of the construction of both the Pacific and Daqing routes.

As can be seen from what follows, repeated twists and turns have subsequently been seen concerning the specific route to be taken by the pipeline, but in any case, Russia has been weighing up the moves by Japan and China and there have been no changes in its basic approach of playing both ends against the middle.

4. The Germination of the Northern Lake Baikal Route

Moving out of sequence a little, as of April 2002, Transneft was thinking about the Pacific route proposal, in which a pipeline starting at Angarsk, which is already linked by a pipeline to the oilfields of Western Siberia, would run north via Kazachinskoye and pass to the north of Lake Baikal before passing through Tynda and Skovorodino in Amur Oblast and turning southward at Khabarovsk to

¹ In September 2003, this company established the joint venture TNK-BP with British Petroleum (BP) on the basis of a 50:50 capital ratio.

² <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/russia/kodo_0301.html>.

³ *Interfax Oil & Gas Report*, May 16-22, 2003.

Figure 1 The Northern and Southern Routes from Angarsk

(The original map modified by the author. *Research into the Resource Strategy of Russia and the CIS* [in Japanese], Japan Institute of International Affairs, 2004, p.80.)

reach Nakhodka (this will hereafter be referred to as the *northern route* proposal). However, until January 2003, the company was also considering the potential of a route that would be diverted south of Lake Baikal from Angarsk, passing through the Tunkinsky National Park in the Buryat Republic and Chita Oblast before reaching Skovorodino (whence it would take the same route as the *northern route*; this will hereafter be referred to as the *southern route* proposal) (see Figure 1).⁴

As already mentioned, until the summer of 2003, the route predetermined by the Russian government was the one in which the Pacific route would be the main line, with the Daqing route joining it as a branch line (although the order of construction was unresolved), but from that year, the evaluation of the effects of pipeline construction on the environment began to come under closer scrutiny as one major factor affecting the decision concerning the route. In December 2003, the Russian Ministry of Natural Resources issued a negative assessment of the *southern route* proposal, on the grounds that there was potential for it to have a deleterious environmental impact on Lake Baikal.⁵

In February 2004, Transneft announced a new pipeline route (total length about 4,130km) starting from Taishet, about 130km northwest of the original starting point of Angarsk, taking a detour north of Lake Baikal and running more or less in parallel with the BAM Railway to Skovorodino, about 70km from the Sino-Russian border, and terminating at Perevoznaya Bay, on the Pacific coast of Primorsky Krai; this was conceived as an evolution of the

existing *northern route* (see Figure 2).

5. State Approval for the ESPO Pipeline Project

On 31st December 2004, Prime Minister Mikhail Fradkov signed Government Decree No.1737-r, approving the ESPO pipeline project. Inaccurate reports stating that this decision represented the victory of the Pacific route over the Daqing route appeared in the media within Japan and overseas. In the interests of accuracy, it should be noted that in the 2020 Energy Strategy published in August 2003, a blueprint that took the Pacific pipeline as the main line was stipulated, but the promotion of the plan on which Transneft had been working with the aim of its realization was no more than official approval on the part of the government. That is to say, as Russia, including Transneft itself, continued to demonstrate an ambiguous approach to the construction of the Daqing route running south from Skovorodino after passing along the northern route, as well as the timing thereof, talk of winning and losing on the part of Japan and China was on a totally different plane.

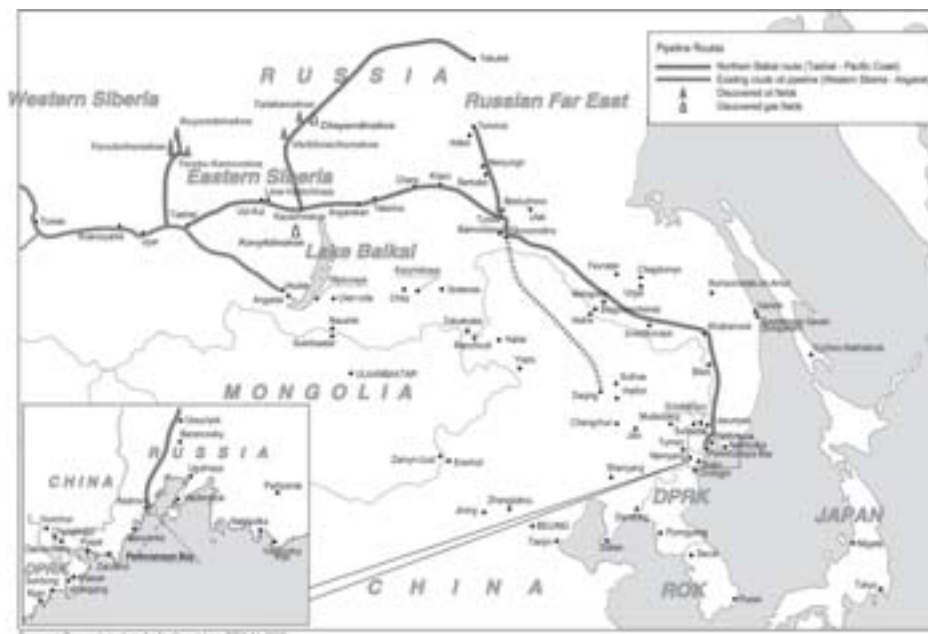
The essence of this government decree was as follows.⁶

- (1) Based on a positive national environmental survey, approval is granted to the proposal of the Russian Ministry of Industry and Energy and Transneft concerning the formulation of a plan concerning and actual construction of a crude oil pipeline system with an annual maximum transport capacity

⁴ "Irkutskaja oblast'. Transneft' rassmatrivaet vtoroi variant stroitel'stva nefteprovoda Angarsk-Nakhodka", *Regnum.ru*, 10 January 2003 (online newspaper).

⁵ "Minprirody otsenit proekt 'Transneft'. 'Severnyi' variant nefteprovoda okazalsia edinstvennym", *Nezavisimaia gazeta*, 19 December 2003.

⁶ <<http://npa-gov.garweb.ru:8080/public/default.asp?no=6052270>>.

Figure 2 The Northern Route from Taishet

(Compiled by ERINA, 2005)

- of 80 million tons on the route from Taishet to Perevoznaya Bay via Skovorodino (in other words the ESPO pipeline).
- (2) Approval is granted to the proposal of the Russian Ministry of Industry and Energy to grant to Transneft outsourcing authority concerning the formulation of the ESPO pipeline plan and its construction.
 - (3) Working in partnership with the Russian Ministry of Industry and Energy and the Russian Ministry of Economic Development and Trade, the Russian Ministry of Natural Resources is to conduct geological surveys and formulate usage programs concerning hydrocarbon deposits in Eastern Siberia and the Far Eastern region.
 - (4) The Russian Ministry of Industry and Energy, the Russian Ministry of Economic Development and Trade, and the Russian Ministry of Natural Resources are to work in partnership with Transneft in determining the various phases of the ESPO pipeline by 30th April 2005, based on the items in (3).
 - (5) In collaboration with the Russian Ministry of Defense, the Russian Ministry of Transport is to formulate regulations concerning entry to and exit from the port in Perevoznaya Bay, with the aim of ensuring the security of navigation in the special port region and through channels in this bay.
 - (6) With the participation of Russian Railways, the Russian Ministry of Transport is to formulate a series of measures for ensuring the smooth transportation of all materials necessary for the construction of the ESPO pipeline and to take all measures deemed necessary in order to transport crude oil by rail, taking into account the construction phases of the ESPO pipeline.
 - (7) The cooperation of the state institutions of the Buryat Republic, Irkutsk Oblast, Chita Oblast, Amur Oblast, the Jewish Autonomous Oblast, Khabarovsk Krai and Primorsky Krai is to be requested, with a view to resolving various problems concerning the construction of facilities relating to the ESPO pipeline.
 - (8) When Transneft adjusts the crude oil transport charges for the oil pipeline, the Russian Federal Customs Service is to take into account the necessity of procuring the necessary money for rebuilding the pipeline for transporting crude oil from Western Siberia to Taishet and funds for the design and construction of the ESPO pipeline system, based on the laws of the Russian Federation.
 - (9) Working in partnership with the Russian Ministry of Economic Development and Trade and the Russian Ministry of Finance, the Russian Ministry of Industry and Energy is to formulate proposals relating to various measures for improving economic effectiveness in the construction of the ESPO pipeline, and to submit these by 30th April 2005.
 - (10) The Russian Ministry of Industry and Energy is to carry out coordination, monitoring and guidance aimed at the realization of the ESPO pipeline project and related projects, and to submit a report to the Russian government every six months.
6. The ESPO Pipeline Project is Split into Two Phases
- On 26th April 2006, immediately after returning home from Japan, where he had attended a meeting of the Japan-Russia Intergovernmental Committee on Trade and Economic Affairs, Minister for Industry and Energy Viktor Khristenko signed Directive No.91 on the Decision Concerning the Construction Phases of the Pipeline Between Eastern Siberia and the Pacific (hereafter referred to as Directive No.91). Based on section (4) of the aforementioned Government Decree No.1737-r, this

Figure 3 The Two-Phase Plan for the ESPO Pipeline



(Compiled by the Russian Ministry of Industry and Energy)

directive divided the construction plan for the ESPO pipeline into two phases and set time-specific targets for the first phase (see Figure 3).

The essence of this directive was as follows.⁷

(1) The First Phase

A crude oil pipeline with a maximum annual transport capacity of 30 million tons is to be built along the route Taishet - Ust-Kut - Kazachinskoye - Tynda - Skovorodino. Crude oil produced in the oilfields of Western Siberia is to be earmarked for the section to be developed in the first phase; in order to do this, the oil transport capacity to Taishet is to be reinforced. Transneft is to cover its own fund procurement for constructing the first phase of pipeline construction and to complete this during the second half of 2008.

(2) The Oil Terminal Construction Plan

In planning the construction of the oil terminal in Perevoznaya Bay, it is anticipated that it will initially have a maximum annual handling capacity of 30 million tons. The aim is to ensure that the first shipments from the oil terminal to be constructed in Perevoznaya Bay begin at the same time as the pipeline to Skovorodino is completed.

(3) The Second Phase

The second phase involves the construction of an oil pipeline with an annual transport capacity of 50 million tons, from Skovorodino to Perevoznaya Bay; this would be linked to the pipeline to Skovorodino completed in the first phase of the project, thereby completing a pipeline system with a total annual

transport capacity of 80 million tons. The promotion of the second phase should be conducted in step with the development of oilfields in Eastern Siberia and the Far Eastern region, with the approval of the Russian Ministry of Natural Resources. In order to realize this phase, it will be necessary to consider the potential for using project financing mechanisms.

Incidentally, with regard to the first phase, it has been reported that crude oil will be transported by rail from Skovorodino to the oil terminal on the Pacific coast until the second phase is completed, but the prospects for this are uncertain at present.

At first glance, both Government Decree No.1737-r and Directive No.91 based on this made it seem that Russia had its foot on the accelerator with regard to the realization of the ESPO pipeline project. However, in fact, nothing can be seen concerning the branch line route to China; furthermore, it was merely a snap decision in which one cannot even find any information about the timing of the start of the second phase, which is the ultimate objective of the ESPO pipeline project, focusing on bringing oil to the Pacific coast.

7. President Putin's Impatience and the Establishment of the Work Schedule for the First Phase

One of the characteristics of President Putin is that he demands compliance with the deadlines for the realization of projects. In particular, with regard to the ESPO pipeline project, the president not only positioned the decision on the pipeline route as one of the national priorities in his

⁷ For the original text, see <http://www.minprom.gov.ru/activity/auto/docs/law_mpe/1/print>.

Please note that the heading numbers used here do not necessarily correspond to those used in the original text.

annual presidential message to the Russian parliament in June 2004, but he also spearheaded actions at each juncture. In addition, it is said that immediately before Government Decree No.1737-r (December 2004) and Directive No.91 (April 2005) were announced, he urged the relevant ministries in charge to hurry up and implement the project.

However, despite Government Decree No.1737-r and Directive No.91, delays continued to occur in the formulation of a specific work schedule aimed at the commencement of pipeline construction, due to various conflicts of interest, between such actors as the relevant ministries, including the Ministry of Natural Resources and the Ministry of Industry and Energy, oil companies, particularly Transneft and Rosneft, and local areas where the pipeline is due to be constructed. Both the route proposed by Transneft, starting from Taishet and running north of Lake Baikal to Tynda, more or less running parallel to the BAM Railway (the aforementioned first phase), and the proposal in which Perevoznaya Bay is the terminus of the pipeline have encountered particularly fierce resistance from the Ministry of Natural Resources, environmental NGOs and local parliaments, because of concerns about environmental devastation (further details will be provided below).

On the other hand, for President Putin, who was planning to visit Japan for the first time in five years between 20th - 22nd November 2005, it was necessary to speed up the realization of the ESPO pipeline project.⁸ As the president has repeatedly declared, building the ESPO pipeline and extending it to the Pacific coast at some stage is part of Russia's predetermined national course, and the country is eager to secure the cooperation of Japan in the development of oilfields in Eastern Siberia (if not in the construction of the pipeline per se) and thereby the future realization of the second phase of the project. In October, just before his visit a month later, President Putin reprimanded those involved with the ESPO pipeline project, concerning the fact that its realization had been delayed without any satisfactory reasons for this, and he ordered Prime Minister Fradkov to speed up the compilation work being conducted by relevant organizations with the aim of realizing the plan.⁹ In particular, the Ministry of Natural Resources strongly objected to Transneft's attempts to promote a plan that placed greater importance on reducing construction costs than on the conservation

of the environment of Lake Baikal, and which designated Perevoznaya Bay as the terminus of the pipeline, requiring the pipeline to pass through nature reserves on both land and sea. However, Minister for Natural Resources Yuri Trutnev gave into pressure from those championing the plan, who had been buoyed by the order from President Putin, and on 10th November he caved in the night before the Ministry of Industry and Energy submitted the draft work schedule for the first phase of the ESPO pipeline project.¹⁰

In 2004, Transneft submitted to the State Environment Survey Committee (GEE), which is the first barrier to be cleared with regard to environmental problems, a plan to construct the pipeline 80-100km away from the shores of Lake Baikal and had had this plan approved. However, in the spring of 2005, this was switched for a plan in which the pipeline came within 800m of Lake Baikal at its nearest point, and it was this plan that was submitted to the government. Nevertheless, partly due to the support of the Ministry of Industry and Energy following the acceleration of the implementation of the plan, it was bulldozed through. In late November, the Federal Nature Use Surveillance Service (Rosprirodnadzor), which is affiliated with the Ministry of Natural Resources, informed the Federal Environmental, Engineering and Nuclear Supervision Agency (Rostekhnadzor) that it would approve Transneft's draft plan.¹¹

The main content and deadlines of the draft work schedule for the first phase of the ESPO pipeline project (hereafter referred to as *the first phase work schedule*) are as follows.¹²

- (1) The completion of feasibility studies and granting of approval by relevant ministries
 - Federal Appraisal Committee (Glavgosekspertiza) under the jurisdiction of the Ministry of Regional Development: by 30th December 2005.
 - Federal Environmental, Engineering and Nuclear Supervision Agency: by 28th December 2005.
 - Federal Ministry of Health and Social Welfare, Federal Ministry of Agriculture, Federal Service for Hydrometeorology and Environmental Monitoring, Federal Ministry of Culture and Mass Communication, Federal Ministry of Natural Resources, various related bodies under the jurisdiction of the Federal Ministry of Emergency

⁸ After visiting Japan (in early June of that year), at a cabinet meeting, Foreign Minister Sergei Lavrov reported that the Japanese response to the VSTO pipeline concept was vague. In response, President Putin instructed the cabinet that it was necessary to intensify work in order to secure concrete interest on the part of Japan. <<http://www.kremlin.ru/text/appears/2005/06/89163.shtml>>.

⁹ "<Transneft'> forsirovala Baikal: Yurii Trutnev razreshil protianut' nefteprovod riadom s ozerom", Kommersant', 11 November 2006; "Vtoroe preduprezhdenie: Putin opiat' vele uskorit' stroitel'stvo Vostochnogo truboprovoda", *Vedomosti*, 24 October 2005.

¹⁰ Minister for Natural Resources Yuri Trutnev continued to object to the proposal that took Perevoznaya Bay as the terminus, but, as though turning his back on this decision, he declared that he would approve the proposal to have the pipeline pass close to the northern shore of Lake Baikal, because of Transneft's plan to introduce up-to-date technology. "Perevoznaya ostaetsia bukhtoi pretknoveniiia", *Zolotoi rog* (Vladivostok), 17 November 2005.

¹¹ *Dal'nii Vostok* [in Japanese], No.630, 5 December 2005.

¹² For the original text, see <<http://www.minprom.gov.ru/activity/energy/docs/project/0>>. Please note that the heading numbers used here do not necessarily correspond to those used in the original text.

- Situations: by 10th - 11th November 2005.
- (2) Settling the construction plan (Transneft)
 Pipeline construction: by 10th March 2006.
 Oil pumping stations: by 1st March 2006.
 Perevoznaya Bay Terminal: by 1st May 2006.
- (3) Change in the registration of the forest land within the construction area to non-forest land (all within 2006)
 Areas where the pipeline and oil pumping stations are due to be built: Irkutsk Oblast by 1st March, Buryat Republic, Chita Oblast and Amur Oblast by 10th April.
 Area where the Perevoznaya Bay terminal is due to be built: by 1st May.
- (4) Procedures for obtaining licenses to use water resources (rivers, lakes, seas): by 9th June 2006.
- (5) Bidding and contracts for procuring construction materials (Transneft)
 Pipeline construction: by 20th July 2006.
 Oil pumping stations: by 10th September 2006.
 Perevoznaya Bay terminal: by 30th August 2006.
- (6) Bidding and contracts for construction and installation (Transneft)
 Pipeline construction: by 12th August 2006.
 Oil pumping stations: by 14th September 2006.
 Perevoznaya Bay terminal: by 30th September 2006.
- (7) Licenses from relevant ministries and agencies and local administrations concerning construction and installation
 Areas where the pipeline and oil pumping stations are due to be built: by 3rd - 6th October 2006.
 Area where the Perevoznaya Bay terminal is due to be built: by 10th May 2006.
- (8) Implementation of construction and installation work (Transneft)
 Areas where the pipeline is due to be built (from west to east, in the order Irkutsk Oblast, Buryat Republic, Chita Oblast and Amur Oblast):
 Construction commences: 1st July - 1st October 2006.
 Construction completed: 30th May - 30th August 2008.
 Oil pumping stations (3 in Irkutsk Oblast, 1 each in Buryat Republic, Chita Oblast and Amur Oblast):
 Construction commences: 1st August - 20th October 2006.
 Construction completed: 10th June - 10th September 2008.
 Perevoznaya Bay terminal:
 Construction commences: 1st July 2007.
 Construction completed: 8th November 2008.
- (9) Operation and adjustment of the first phase pipeline: 1st April - 10th November 2008.

8. President Putin's Visit to Japan (November 2005)

Both sides had a shared prior awareness that it would be extremely difficult to reach a compromise concerning the Northern Territories issue and that it was likely that no solution would present itself during the president's visit. In fact, the Russian side adamantly refused to confirm the Tokyo Declaration (1993), which advocated the conclusion of a peace treaty after the resolution of the territorial dispute over the four northern islands, and has demonstrated a more rigid attitude in its policy *vis-à-vis* Japan with regard to this issue, both at home and abroad.

On the other hand, a prime example of a matter with regard to which both Japan and Russia were trying to elicit further concessions from the other is the ESPO pipeline. The Japanese side again requested that the route to the Pacific coast be given precedence over the route to China. In response, President Putin went no further than to state once again that the government had already taken the decision to extend the pipeline to the Pacific coast in due course, failing to answer the question about which route would be given precedence in the commencement of construction work. In other words, on the subject of the ESPO pipeline project, both Japan and Russia just followed a parallel course in line with their previous pronouncements and no substantive agreement was reached.

One of the 12 agreements that were the outcome of President Putin's visit to Japan was the Detailed Agreement Concerning Cooperation in Individual Energy Fields signed by Minister of Foreign Affairs Taro Aso, Minister of Economy, Trade and Industry Toshihiro Nikai and Minister of Industry and Energy Viktor Khristenko.¹³ This document did not make a single reference to substantive problems in the realization of the ESPO pipeline project or solutions to these and lacked any meaning beyond such flowery rhetoric as the following:

"...Russia declared that a substantial amount of oil and oil products would be exported from Perevoznaya Bay after the construction of the first phase of the 'ESPO pipeline system' has been completed. Russia will endeavor to ensure that the transition to the second phase of the project takes place as soon as possible. Japan welcomes this approach.

Both parties will discuss the conditions for the achievement and implementation of mutually beneficial agreements by companies and institutions in the two countries, concerning feasible cooperation related to the realization of the construction of the second phase of the 'ESPO pipeline system'. As a result of these discussions, both parties will aim to reach a mutual understanding as early in 2006 as possible. This will speed up the realization of the construction of the second phase of the 'ESPO pipeline system'. (Emphasis author's own)"

It ultimately proved impossible to achieve the goal underlined above and even at the Japan-Russia summit held during the G8 summit in St Petersburg in July 2006, there was no sign whatsoever of a breakthrough in the stalemate between the two countries concerning the ESPO pipeline project.

¹³ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/kaidan/yojin/arc_05/j_russia_shomei.html#3>.

However, before lapsing into such facile interpretations as a mutual lack of understanding between Japan and Russia, from the next section onwards I would like to verify the fact that Russia itself is still a long way from completing the preparations for seeking external cooperation in realizing the ESPO pipeline project. The project is heating up within Russia, but there is a strong tendency for government decisions, directives and other draft plans that have been announced to be consigned to oblivion amidst numerous directionless revisions. With regard to *the first phase work schedule* mentioned in the previous section, despite the fact that it was announced in a way that was very close to official approval, less than six months later it had undergone changes in the pipeline route and existed in name only.

9. Conflict Over Rights Under the Pretext of "the Environment"

At the beginning of January 2006, President Putin visited the Sakha Republic and, with regard to the ESPO project, asserted that, "As promised, in April we will secure all the necessary agreements at the governmental level and will move into the implementation phase this summer."¹⁴ However, in November last year, although the Ministry of Natural Resources had previously made substantial concessions, attempts to coordinate the relevant authorities concerning measures to deal with environmental problems and economic benefits became tangled up. The tug-of-war between such actors as the various federal entities located along the pipeline route, the Federal Environmental, Engineering and Nuclear Supervision Agency, and Transneft escalated and, in the summer of 2006, another major change in the pipeline route was forced upon the ESPO pipeline project. Some parts may deviate from the chronological order employed in this article, but I would now like to summarize the issues behind the delay in the pipeline project due to "its impact on the environment".

Problems concerning the site of the oil terminal

With Government Decree No.1737-r, Perevoznaya Bay became the official candidate site for the oil terminal on the Pacific coast where the second phase pipeline will eventually terminate (until this is completed, oil will be transported by train from Skovorodino, the easternmost point of the first phase pipeline). However, the assembly of Khasan District and local and foreign environmental NGOs

such as Russian Greenpeace have raised objections to this proposal, on the grounds of the danger of environmental destruction in the strict nature reserve through which the pipeline route runs and the marine reserve through which oil tankers would pass. Furthermore, in addition to the voices appealing for the protection of rare wild animals and biological and plant resources, the competition between differing interests concerning the attraction of the oil terminal, involving such actors as the state-owned oil company Rosneft and various local areas within Primorsky Krai, is closely intertwined with this, with environmental problems being used as an excuse.¹⁵ Nakhodka, which up until 2003 was cited as the terminus of the pipeline, has now emerged once more as a candidate site.¹⁶ In Primorsky Krai, after Directive No.91 was issued (in April 2005), the local administration and some sections of the territorial assembly began asserting the positive effects on the local economy, such as an expansion in new employment, and, on the grounds that the possibility existed that these vast benefits would be washed away into neighboring Khabarovsk Krai, it was going along with Transneft's attempts to force through the Perevoznaya Bay proposal.¹⁷ However, in the summer of that year, Primorsky Governor Sergei Darkin changed his previous stance and began to make remarks to the effect that he would not necessarily support Transneft's decision to insist upon Perevoznaya Bay.¹⁸

Although the Ministry of Natural Resources continued to object strongly to the Perevoznaya Bay proposal,¹⁹ this proposal was incorporated in line with Transneft's demands at the stage at which the draft of *the first phase work schedule* was published, as we have already seen.

In November 2005, Minister for Natural Resources Yuri Trutnev asserted that it was more rational, safer, cheaper and more effective to build the oil terminal in the vicinity of Nakhodka Port, rather than at Perevoznaya Bay.²⁰

Soon afterwards, Transneft CEO Semyon Vainshtok revealed that, in light of the fact that construction of the oil terminal could start a year later than construction of the pipeline, because the Ministry of Defense had reservations about the Perevoznaya Bay proposal, the company would adopt a more flexible response to the proposal concerning the alternative site.²¹ In January 2006, Presidential Envoy to the Far Eastern Federal District Kamil Iskhakov (appointed in January 2005) inspected the route envisaged in the Perevoznaya Bay proposal for the first time and expressed

¹⁴ "Den' pered Rozhdestvom", *Vladivostok*, 11 January, 2006.

¹⁵ "Vse delo v sborakh", *Zolotoi rog* (Vladivostok), 15 March, 2005; "Perevoznuyu zhal', Nakhodka - net?: Biznes-elita Primor'ia vedet ozhestochennuyu bor'bu za krainiyuyu tochku nefteprovoda", *Ezhednevnye novosti*, 16 March 2005.

¹⁶ "Tikhii okean nachinaetsia v Nakhodke", *Vremia novostei*, 15 March, 2005.

¹⁷ *Dal'nii Vostok* [in Japanese], No.601, 9 May 2005.

¹⁸ "Gubernator ozadachilcia ekologiei zaliva", *Ezhednevnye novosti*, 13 July 2005. For more concerning the maneuvering between the governor and Transneft, see "Gadaniia na neftianoi gushche: Kraevaia administratsiia vytorgovyvaet u 'Transnefti' ochistnye sooruzheniia", *Zolotoi rog*, 2 August 2005.

¹⁹ "Yurii Trutnev: Baikal v obidu ne dadim", *Rossiiskaia gazeta*, 17 November, 2005.

²⁰ "Grafik stroitel'stva truboprovoda 'Vostochnaia Sibir' - Tikhii okean' soglasovan". *Regnum ru.*, 14 November 2006 (online newspaper).

²¹ "Konechnyi punkt nefteprovoda iz bukhty Perevoznaia mozhet byt' perenesen", *Zolotoi rog* (Vladivostok), 12 January 2006.

his opposition to this proposal. He subsequently voiced his support for those advocating the postponement of the selection of an alternative proposal until the problems relating to the route to the north of Lake Baikal had been resolved.²²

In late January, the Federal Environmental, Engineering and Nuclear Supervision Agency commissioned a committee of experts to conduct a state environmental review of the ESPO pipeline plan submitted by Transneft. As a result, a negative conclusion was reached concerning both the proposal that took Perevoznaya Bay as the terminus of the pipeline and the proposal for the route close to the shores of Lake Baikal. Konstantin Pulikovskiy, Head of the Federal Environmental, Engineering and Nuclear Supervision Agency, refused to accept the rejection of the latter plan, but signed a conclusion blocking the former.²³

Subsequently, just as the Ministry of Natural Resources and the Ministry of Economic Development and Trade had submitted a proposal just before *the first phase work schedule* was published the previous autumn,²⁴ Transneft began to talk about Kozmino Bay, located near Nakhodka, 50km away from Perevoznaya Bay, as the leading candidate site and, as of the summer of 2006, this proposal is awaiting government approval.²⁵

The Lake Baikal problem

Over the three years until January 2006, the ESPO pipeline plan prepared by Transneft came before the State Environmental Review Committee four times.²⁶ The main reason for this was environmental conservation issues relating to Lake Baikal, which is a UNESCO World Heritage Site. To simplify the bone of contention, the closer to Lake Baikal that the pipeline passed when running east from the starting point of Taishet (the initial starting point was Angarsk), the easier it would be to use existing infrastructure, such as roads and railways, when transporting the materials and manpower needed for the construction of the pipeline. However, there was a commensurate increase in the potential for this beautiful lake to be polluted (via the rivers that flow into it), in the event of an accident affecting the pipeline, such as an oil spill. Conversely, if the pipeline was diverted as far away from Lake Baikal as possible, not only would the pipeline

become longer, but also the percentage of it passing through areas in which infrastructure has yet to be developed would increase, causing the cost of construction and time required for it to rise. In other words, if Transneft tries to realize the ESPO pipeline project on the basis of reducing economic costs and keeping the amount of investment required as low as possible, it will accordingly come into conflict with the groups advocating that the emphasis be placed on environmental conservation (Greenpeace Russia, WWF (World Wildlife Fund) Russia, the UNESCO World Heritage Committee, etc.)

In 2003, when Transneft submitted the ESPO pipeline plan (letter of intent to invest) to the Ministry of Natural Resources, it was turned down because the pipeline was only 20km away from the shores of Lake Baikal at its nearest points.²⁷ In the revised draft submitted in 2004, the distance was 80-100km away and a positive response was received from the State Environment Survey Committee. However, by the spring of 2005, Transneft was taking a tougher line, in order to get the government to approve its proposal in which the pipeline route was brought further south, coming even closer to the shores of Lake Baikal (within 2km) than it was in the initial proposal.²⁸

As stated above, Transneft's "forcible proposal" was left behind when the compilation and publication of the draft work schedule for the first phase was rushed through at the instruction of President Putin. When the state environmental survey was conducted in January 2006, an overwhelming majority of the committee members - 43 out of 52 - reached a negative conclusion concerning the draft in which the pipeline would come as close as 800m from the shores of Lake Baikal.²⁹ The reasons given included its lack of acceptability under federal laws concerning the environment, the incomplete nature of the documents submitted by Transneft, and the fact that the pipeline would pass through an earthquake-prone zone north of Lake Baikal.

Unlike the situation with regard to Perevoznaya, Head of the Federal Environmental, Engineering and Nuclear Supervision Agency Konstantin Pulikovskiy immediately refused to sign the negative conclusion and provide it with a legal basis; on the contrary, he increased the number of members of the committee by 25 and ordered them to

²² "V okruge peryom: Polpred pezidenta v Dal'nevostochnom federal'nom okruge Kamil' Iskhakov ne verit v sluchainosti i ne slushet otgovorki", *Rossiiskaia gazeta*, 8 February 2006 (online edition).

²³ "Chistka Baikala otkladyvaetsia: chistka ekspertov nachalas", *Rossiiskaia gazeta*, 4 February 2006 (online edition). Konstantin Pulikovskiy served as Presidential Envoy to the Far Eastern Federal District until November 2005.

²⁴ "Ministr Trutnev i Gref predlagaet protianut' vostochnyi truboprovod do Nakhodki", *Regnum.ru*, 19 September 2005 (online newspaper).

²⁵ "<Transneft'> i ekologi nashili tochku soprikosnoveniia: vsto budet zavershen v meste, ukazannom fondom dikoi prirody", *Kommersant*, 29 July 2006.

²⁶ *Dal'nii Vostok* [in Japanese], No.638, 6 February 2006.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ "Stroitel'stvo nefteprovoda 'Vostochnaia Sibir' - Tikhii-Okean' pod voprosom", *Regnum.ru.*, 16 May 2005 (online newspaper); "Gripis Rossii: Rukovodstvo 'Transneft' dolzhno ponesti zasluhennoe nakazanie", *Regnum.ru.*, 15 June 2005 (online newspaper).

²⁹ "Trubu otodvinuli ot Baikala", *Rossiiskaia gazeta*, 27 January 2006 (online edition); "Komissiyu po Baikalu vyveli na chisty list", *Rossiiskaia gazeta*, 31 January 2006 (online edition).

reconsider the plan for another month.³⁰ As a result, at the end of February, an overwhelming majority of committee members this time reached a positive conclusion on the Transneft proposal and Pulikovskiy signed this in early March.³¹ The series of approval processes during this period was flagrantly "politically guided", while masquerading as being for the sake of "the environment".³² Semyon Vainshtok, CEO of Transneft, which has a strong tendency to disregard environmental problems and has thus become the target of criticism, both at home and abroad, himself had no hesitation in declaring that the criticisms from various quarters concerning the problem of protecting Lake Baikal were based on "political and economic, rather than environmental" motives.³³

Responses at the level of the various federal entities through which the pipeline was due to pass were not uniform. In the Buryat Republic, which is adjacent to the eastern shore of Lake Baikal, President Leonid Potapov, who hoped that the pipeline would have a positive impact on the local economy, actively supported the proposal and chastised his own parliament, which was apprehensive about the pollution of Lake Baikal.³⁴

In Chita Oblast, both the administration and the regional assembly welcomed the Transneft proposal as something that would revitalize the local economy, while in Amur Oblast, where Skovorodino, the terminus of the first phase of the pipeline from Taishet, is located, there was no significant opposition campaign at the level of either the administration or the assembly. In Khabarovsk Krai, where environmental NGOs are very active, Governor Victor Ishaev appealed to the federal government to designate a Khabarovsk port - De Kastri or Vanino - as the terminus for future oil shipments to the Pacific coast, rather than a port in Primorsky Krai.³⁵

10. The Extension of the Pipeline Route

The draft *first phase work schedule* published in November 2005 by the Ministry of Industry and Energy was approved by the Federal Appraisal Committee on 6th April.³⁶ On the 26th of that month, in the city of Tomsk (the capital of Tomsk Oblast) in Western Siberia, President Putin assembled the leaders of administrations in the Siberian Federal District and the ministers from federal ministries and agencies related to the economy, and presided over a conference concerning the socioeconomic development of Siberia. A shock was in store for Vainshtok,

who was participating in the conference, concerning the environmental problems relating to the ESPO pipeline project.

The sounding of a warning by President Putin that national economic development projects must not be obstructed by environmental problems is still fresh in our minds.³⁷ We have already seen above that he had emphasized the acceleration of the ESPO pipeline project on a number of occasions. In fact, with Transneft's "policy of environmental neglect" still enduring in Directive No.91 (April 2005) and the draft work schedule for the first phase (November 2005), the company was undoubtedly bearing in mind the "support" of President Putin.

However, at this conference, in the middle of a live television broadcast, President Putin himself rebuked Transneft for its inadequate awareness of environmental problems and urged Vainshtok to change the pipeline route.³⁸ There is no way of knowing what the real biggest reason for this was: whether President Putin had listened to public opinion at home and abroad, or whether it was a political show that arose from his awareness that, immediately after this conference, he was to hold a summit with the German Chancellor Angela Merkel, who has a tough attitude to environmental problems, or whether it was based on a judgment that it was possible to expand the scale of the ESPO pipeline project by altering the route, given that a considerable amount of leeway had emerged in the country's foreign exchange reserves thanks to the recent high price of crude oil. In any case, President Putin explained to Vainshtok the necessity of giving adequate consideration to the danger that natural disasters, such as earthquakes or landslides, could pose, referring to the need to amend the plan to bring the pipeline within such close range (800m) of the shores of Lake Baikal. However, President Putin did not permit the postponement of the planned deadline for completion of the first phase (the latter half of 2008).

On 28th April, work began on the section of pipeline from Taishet, the starting point of the first phase, to Ust-Kut (just over 600km). However, this means that this was a snap decision taken before the route east of Ust-Kut, which approaches the southern side of Lake Baikal, had been approved.

By the summer of 2006, Transneft had drawn up a new proposal for the pipeline route that ran from Ust-Kut to Skovorodino via the Sakha Republic, passing about

³⁰ "Chistka Baikala otkladyvaetsia, chistka ekspertov nachalas".

³¹ "Sibir' prirastet nefteprovodom", *Rossiiskaia gazeta*, 14 March 2006 (online edition).

³² "Nefteprovod vedet naprolom: Khotia gosexpertiza prokhodit s ser'eznymi narusheniami, edva li marshrut truby budet izmenen", *Zolotoi rog* (Vladivostok), 7 March 2006.

³³ "Vokrug Baikala- Semen Vainshtok president OAO 'Transneft': Stroitel'stvo nefteprovoda 'Vostochnaia Sibir' i Tikhii okean' vygodno i bezopasno dlia Baikala", *Rossiiskaia gazeta*, 10 February 2006 (online edition).

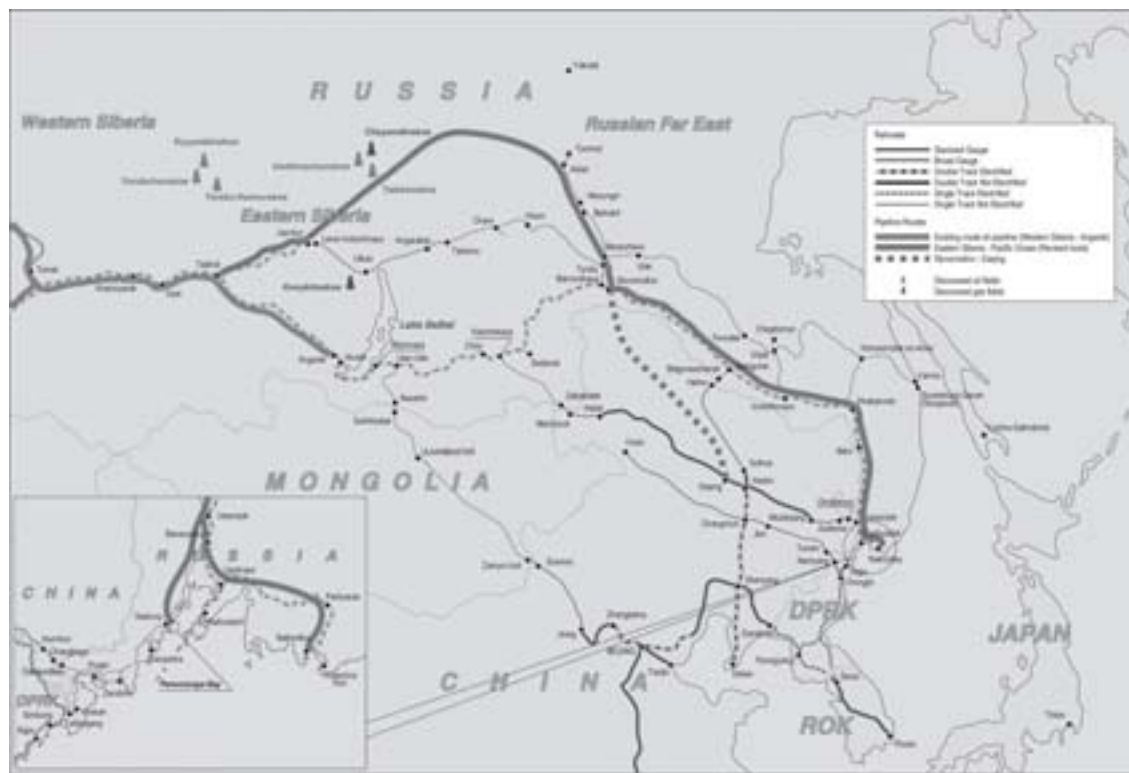
³⁴ *Dal'nii Vostok* [in Japanese], No.649, 24 April 2006.

³⁵ "Porty zhelayut sest' na trubu: prodolzhaetsia bor'ba za konechnuyu nefteprovoda Vostochnaia Sibir' - Tikhii okean", *Vremia novostei*, 5 March 2005.

³⁶ "Glavrospertiza utverdila TEO stroitel'stva ocheredi VSTO", *Neftegazovaia vertikal'*, 10 April 2006.

³⁷ "Putin: stroitel'stvo truboprovoda Sibir'-Datsin - krupneishii proekt", *RIA Novosti*, 20 July 2005.

³⁸ For further details, see "Baikalspasaigrup: Vladimir Putin ukazal novyi marshrut vostochnogo truboprovoda", *Kommersant'*, 27 April 2006.

Figure 4 The New Extended Pipeline Route Proposal

(Compiled by ERINA, 2006)

400km from the shores of Lake Baikal (this will hereafter be referred to as the *new extended pipeline route* proposal). At present, Transneft is at the stage of conducting public hearings in the various regions, with the aim of completing the state approval procedures by the end of this year.³⁹

Under the *new extended pipeline route* proposal, after running from Taishet to Ust-Kut and Kirensk in Irkutsk Oblast, the pipeline will enter the Sakha Republic and pass through Lensk, Olyokminsk, Aldan and Neryungri, before reaching Tynda and Skovorodino in Amur Oblast (see Figure 4).⁴⁰ The section from Ust-Kut to Tynda is called the "extended section".⁴¹

The section (just under 140km long) from Skovorodino, the easternmost point of the first phase pipeline, to Tynda, which lies to the north of it, is the same as that planned in the original *first phase work schedule*, and work began on this in September. In other words, construction on the first phase pipeline has begun from both the western (Taishet) and eastern (Skovorodino) ends, with the extended section between them.

Under the *new extended pipeline route* proposal, the pipeline is longer to the extent that it forms a big arc to the

north, but on the other hand it will pass close to mineral deposits that are expected to be developed in the future, such as the Verkhnechon (Irkutsk Oblast) and Tarakan (Sakha Republic) oilfields. The Russian side has already recognized that the realization of the second phase of the ESPO project and the timing thereof will depend on the progress of the development of oilfields in Eastern Siberia.⁴² In the future, if formal approval is granted to this proposal, will the Russian government, which is aiming to create the synergistic effects of accelerating the development of oilfields in Eastern Siberia and securing and increasing the quantity of oil to be transported via the ESPO pipeline, be able to achieve its goals?

There have been numerous changes and u-turns with regard to the ESPO pipeline project, and it has not been possible to coordinate Russian domestic interests with Russia's own plan; given this fact alone, we can say that, at present, it is still too early to begin concrete joint projects with other countries. Based solely on the undeveloped state of the ESPO pipeline and the ambiguities described above, it is necessary for Japan and China to reflect deeply on the confusion that Russia has caused in recent years in trying to

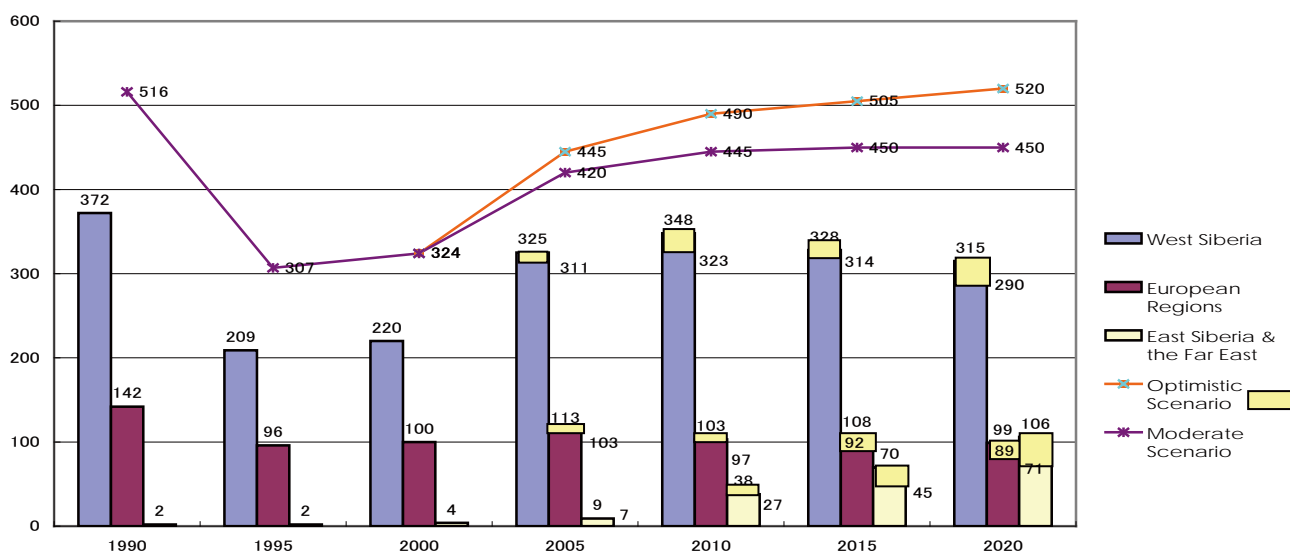
³⁹ "Dorogaia energii "Transneft", *Vedomosti*, 21 August 2006.

⁴⁰ "Nachat protsess obshchestvennogo obsuzhdeniia izmenennogo proekta nefteprovoda VSTO", *Regnum.ru.*, 24 May 2006; "VSTO povernuli ne tuda: teper' vozmushcheny zhiteli Lenska", *Vostochno-sibirskaiia pravda*, 15 July 2006.

⁴¹ "Vdol' Leny k Talakanu", *Truboprovodnyi transport neft*, no.08.2006. <http://www.transneft.ru/magazin/tema2006_8_1.shtm>.

⁴² "Vce-taki Kitai: Rossiia poka ne budet stroit' nefteprovod do Tikhogo okeana", *Vedomosti*, 28 April 2005.

Graph 1: Russian Crude Oil Production Forecast to 2020 (Million tons)



Sources: *Energeticheskaya strategiya Rossii na period do 2020 goda*, p.62.

play Tokyo and Beijing off against each other.

Part II: Project Feasibility

1. The Eastern Regions in Russia's National Strategy

Never before in the history of Russia (including the Soviet period and the era of Imperial Russia) has Moscow been as serious about the development of Russia's eastern regions as it is today. Even after the Trans-Siberian Railway was built at the beginning of the 20th century, Siberia and the Far Eastern region continued to be "half-forsaken" regions for Russia.⁴³ However, at present, energy development in this region has come to be positioned at the heart of state policy, as something that holds a major key to the fate of the nation. The reasons for this are the geopolitical importance of the eastern regions and their abundant natural resources, such as oil and natural gas.⁴⁴ With regard to its geopolitical importance, Russia's awareness that it faces China geographically across a land border that stretches for more than 4,000km is certainly not new in historical terms. Of course, this has varied to some degree or another according to the times, and even if we go back to pre-Putin-era Russia and further back to the Soviet

era, we can see that Moscow has feared the potential for losing its geopolitical interests to China. However, there was the paradox that even so, it made no effort to lead the eastern regions out of their economic backwardness.

On the other hand, with regard to the issue that takes precedence over the question of whether or not it can achieve its geopolitical ideas, Russia today has to get cracking on the development of the natural resources that lie - notionally, at least - in abundance under the eastern regions. Russia has not as yet been able to break away from its economic system, which is excessively dependent on resources. The production and import of oil and natural gas and other related business activities account for the majority of annual government revenue.

Hitherto, more than 70% of crude oil and natural gas production in Russia has taken place in Western Siberia. Graph 1 shows the region-by-region predictions of crude oil production given in the Russian Energy Strategy to 2020 (hereafter referred to as the 2020 Energy Strategy), which was published by the Russian government in August 2003.

According to this, similarly to natural gas, the volume

⁴³ Concerning the argument that the Siberia region has become a kind of shackle on the economic development of Russia, see Fiona Hill & Clifford Gaddy, *The Siberian Curse: How Communist Planners Left Russia Out in the Cold* (Washington D.C.: Brookings Institution Press, 2003).

⁴⁴ Regarding the background to the increase in the eastern region's geopolitical importance under the Putin administration and various domestic developments during Putin's first term, see my article, "Sino-Russian Relations in the Putin Era: Focusing on Bilateral Relations Concerning Eastern Russia", published in *Russian Diplomacy Today I* (Hokkaido University Slavic Research Center, 21st Century COE Program Research Report Series No.2, 2004, pp.62-105)[in Japanese]. It is well known that Putin himself has urged the reconstruction of Russia's national strategy with a focus on energy resources since his time as Deputy Mayor of St Petersburg. With regard to the hypothesis that the President is gradually realizing his vision, see Harley Balzer, "The Putin Thesis and Russian Energy Policy", *Post-Soviet Affairs*, vol.25., no.3, 2005, pp.210-225.

of crude oil production in Western Siberia will peak around 2010 and it is envisaged that the subsequent decrease in output from that region will gradually be covered by production from Eastern Siberia and the Far Eastern region. The figures published forecast that, even under the optimistic scenario, after the volume of crude oil production in Western Siberia increases slightly from 325 million tons in 2005 to 344 million tons in 2010, output will decline to 315 million tons by 2020.

Basically, from 2010 to 2020, while the share of Western Siberia in the volume of Russia's crude oil production will fall from 71% to 61%, the share accounted for by Eastern Siberia and the Far Eastern region is forecast to rise from 7.8% to 20%.

2. Russia Looks Towards the Asia-Pacific Markets

The 2020 *Energy Strategy* states that the share accounted for by the Asia-Pacific region in Russia's crude oil export destinations will increase from 3% at the beginning of the 21st century to 30% in 2020. Russia is formulating a plan for providing eastern countries with a maximum of 100 million tons of crude oil to 2020.⁴⁵ In an interview carried in the governmental newspaper *Rossiyskaya gazeta* in February 2006, Minister of Industry and Energy Viktor Khristenko focused on the fact that European energy demand will peak in the future, while Asia-Pacific energy markets are achieving the highest growth rates in the world, and reaffirmed Russia's willingness to be proactive in entering the latter markets, while making use of its unique geographical conditions.⁴⁶

On the other hand, there is another reason behind Russia's decision to focus on the Asia-Pacific region as a destination for its exports of crude oil. According to statistics from the Ministry of Economic Development and Trade, about 96% of crude oil produced in Russia in 2006 was sent to European markets,⁴⁷ but because "Urals crude oil" is cheaper than "North Sea blend crude oil" and buyers can beat down the price, Russia is losing about \$6-7 billion annually. According to a remark made by Mr. Khristenko during a meeting of the Government Committee on the

Fuel and Energy Sector, if the ESPO pipeline project is realized, 11.6-26% of the total volume transported by pipeline will be sent to the east.⁴⁸ Transneft Vice-President Sergey Grigoriev has revealed the company's plan to introduce uniform charges for the transport of crude oil to markets in Europe and Asia, but after the construction of the first phase of the ESPO pipeline, there are those who are of the opinion that oil companies can offset the cost of discounts in European markets by earning the so-called "Asian Premium".⁴⁹ In addition, it has been reported that, in aiming for the realization of the ESPO pipeline project, the Russian government and Transneft are currently considering covering the aspects of the pipeline that are lacking in commercial terms by making transport costs cheaper through political decisions, thereby increasing the willingness of oil companies to invest in Eastern Siberia.⁵⁰

3. When Will the ESPO Pipeline be Filled With Oil?

In July 2006, when the first G8 summit hosted by Russia was held in St Petersburg, Mr. Khristenko remarked at a press conference that the skepticism that had existed hitherto about whether enough crude oil to fill the ESPO pipeline could be secured before the first phase got up and running had been swept away. Furthermore, he even hinted at the possibility that the construction of the second phase would begin by 2015 and the full 80-million-ton volume would be supplied earlier than had been planned.⁵¹ At the same time, when he held talks with Prime Minister Koizumi, with regard to the question of whether or not the pipeline would reach the Pacific coast, President Putin stated that the outlook was unclear and that it would depend on whether or not sufficient crude oil could be secured.⁵² Was President Putin merely trying to throw Japan off balance? Or was he just speaking the truth?

4. The Problem of the Quantity of Reserves of Crude Oil

In April 2002, the Russian government took the decision to make the quantity of the country's oil and natural gas reserves a state secret.⁵³ Today, many experts recognize that the reserves of hydrocarbon resources in

⁴⁵ "Neftegazovyi kompleks Vostochnoi Sibiri i Dal'nego Vostoka: sostoianie, tendentsii razvitiia i perspektivy sotrudnichestva so stranami Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona (ATP)", 26 April 2006, <<http://www.minprom.gov.ru/activity/energy/appearance/17>>.

⁴⁶ "Na vse chetyre storony prostirayutsia segodnia neftegazovye interesy Rossii: Interv'yu Viktora Khristenko izdaniyu", *Rossiyskaia gazeta*, 22 February 2006.

⁴⁷ Sergei Glazkov, "Eastern Pipeline Will Provide New Options", *Russian Petroleum Investor*, June-July 2006, p.21.

⁴⁸ "O perspektivakh razvitiia i ispol'zovaniia system transportirovki uglevodorodnogo syr'ia i produktov ego pererabotki", 9 October 2006, <<http://www.minprom.gov.ru/activity/energy/appearance/22>>.

⁴⁹ "Vostochnyi tariff: "Transneft" pereraspredelit nefi' mezhdu Evropoi i Aziei", *RusEnergy*, 6 September 2006.

⁵⁰ "Duel': Zheleznodorozhniki nesut poteri v bitve za perevozki nefi", *RusEnergy*, 13 July 2006. With regard to the proposal to offer discounts on transport charges as a political decision, in order to promote eastward crude oil transport by pipeline, there is a severe conflict between Transneft and Russian Railways, which wants to secure an appropriate share for export by rail transport, including on export routes to China.

⁵¹ "Vostochnyi tariff..."

⁵² "Pacific Pipe Depends on Oil, Putin Warns", *The Moscow Times*, 17 June 2006.

⁵³ So far has been reported to date, the Ministry of Natural Resources has a policy of recalculating and announcing reserves by 2009, on the basis of new criteria defining reserves, which were introduced in 2005 in order to bring them closer to international standards. "Sekrety na prodazhu: Pravitel'stvo planiruet sformirovat' rynek geologicheskoi informatsii", *RusEnergy*, 27 October 2006.

Eastern Russia, the development of which had previously been lagging behind, hold immense potential, but when it comes to proven reserves or recoverable reserves, assessments vary.

Russia's crude oil reserves as of the beginning of 2002, as announced the same year by the State Commission on Mineral Resources Reserves, totaled 18.2 billion tons in categories A+B+C1 (Russian standard confirmed reserves), with Eastern Siberia and the Far Eastern region holding 400 million tons and 500 million tons respectively (Table 1).⁵⁴ Incidentally, with regard to Russia's crude oil reserves, BP statistics (2006) put them at 74.4 billion barrels (10.2 billion tons, as of the end of 2005), while the Japan Petroleum Development Association estimate them at 127.338 billion barrels (as of the end of 2002).⁵⁵

Table 1: Russian Crude Oil Reserves by Region and Category as of the Beginning of 2002 (1 billion tons)

	A+B+C1	C2
Western Siberia	12.2	6.4
Eastern Siberia	0.4	0.6
Northern Region	1.5	0.7
Urals & Volga Region	3.7	0.4
Far Eastern Region	0.5	0.3
Total	18.3	8.4

Source: State Reserves Committee
(Published in "Dobycha nefi pastet: Nadolgo li ee khvatit Rossii pri takikh tempakh?", *RusEnergy*, 11 May 2004)

Calculations by the Ministry of Natural Resources suggest that it is necessary to secure at least 10 billion tons in reserves, in order to achieve the crude oil production envisaged in the *2020 Energy Strategy*. However, in Russia of late, there has been a declining trend in the ratio of secured new reserves to growth in production (reserve replacement rate) and, as of 2005, more than half of crude oil produced by Russian oil companies is gobbling up previously-discovered reserves and the increase in reserves through new geological surveys is not covering this.⁵⁶ The volume of crude oil production in Russia in 2005 was 470 million tons, but the increase in reserves was

285 million tons; in other words, the replacement rate was just 60%.⁵⁷ Valery Garipov, who held the post of Deputy Minister of Fuel and Energy between 1996 and 2001, has disclosed that the Russian state is losing its ability to undertake the rational control of crude oil, and that, on the basis of development to date, it cannot secure sufficient reserves and resources to achieve the planned annual production volume of 490-520 million tons set forth in the *2020 Energy Strategy*.⁵⁸

5. Prospects for Crude Oil Production in Eastern Russia

The *2020 Energy Strategy* forecasts that Russian crude oil production in the near future will reach 445-490 million tons by 2010 and 450-505 million tons by 2015. The Ministry of Economic Development and Trade's estimate is higher than the figures in this strategy, forecasting that oil production will reach 490-515 million tons by 2010, but with regard to the situation thereafter, it predicts that production will reach a maximum of 540 million tons.⁵⁹

As stated earlier, the construction of the ESPO pipeline is being promoted by the Russian government on the grounds that increasing production volumes in Eastern Siberia and the Far Eastern region is essential to ensuring the maintenance and future growth of crude oil production. Conversely, if Russia does not succeed in securing continued increases in the production of crude oil in these eastern regions and a comparable quantity of reserves, not only will it not be possible to ensure the profitability of the ESPO pipeline, but also Russia, which wants to expand its influence in the Asia-Pacific region using energy as a "weapon", will be unable to translate its national strategy into reality.

Amidst hopes that the basic increase in crude oil production will be achieved through development in the eastern regions, the Ministry of Economic Development and Trade forecasts that the volume of production in these regions will rise more than threefold from 23 million tons in 2006 to 74 million tons by 2015.⁶⁰ At the same time, according to the *Eastern Siberia and Sakha Republic Geological Survey Program* (hereafter referred to as the *Eastern Siberia Survey Program*) adopted by the Ministry

⁵⁴ "Dobycha nefi pastet: Nadolgo li ee khvatit Rossii pri takikh tempakh, *RusEnergy*, 11 May 2004. According to the Chairman of the Federation Council's Committee on Natural Resources and Environment Protection, Viktor Orlov, if a coefficient of 0.66 is applied to the Russian evaluation of reserves of A+B+C1, they are more or less equivalent to the proven reserves of Western countries.

⁵⁵ *BP Statistical Review of World Energy (2006); Crude Oil Reserves of Major Countries and Their Annual Production* (Japan Petroleum Development Association) [in Japanese].

⁵⁶ "Dobycha nefi pastet: Nadolgo li ee khvatit Rossii pri takikh tempakh?"

⁵⁷ Nevertheless, this was higher than the figures in the 40% range that had been recorded until the previous year. Irina Gaiduk, "Year 2005 Summary", *Russian Petroleum Investor*, March 2006, p.8.

⁵⁸ *Ibid.* Unlike the quantity of reserves, the quantity of resources indicates the stage prior to commercialization. For further details, see Akira Sato, "Concerning the Definition of Russian Oil and Natural Gas Reserves", *Oil and Natural Gas Review*, vol.39, March 2005 [in Japanese]. For more on Russian domestic definitions of reserves, please also refer to "Katerogii zapasov i resursov uglevodorodov po ikh deistvuyushchei rossiiskoi klassifikatsii", *Kommersant*!, 26 April 2005.

⁵⁹ "Stroika v pustote: Pravitel'stvo konstatiruet narastayushchii izbytok truboprovodnykh moshchnostei", *RusEnergy*, 13 October 2006.

⁶⁰ *Ibid.*

Table 2: Crude Oil (Including Condensate) Production Forecasts in Eastern Siberia and Far Eastern Russia towards 2030 (unit: 1 million tons)

	2004	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Sakha Republic							
Srednebotuobin	0.01	0.02	0.81	2.13	2.17	2.17	1.75
Talakan	0.20	0.30	1.60	5.21	5.21	5.11	4.51
Chaiandin	0.00	0.00	0.10	0.95	2.12	2.12	2.12
Verkhnevilyuchan	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Sredneviluyi	0.18	0.09	0.25	0.28	0.28	0.27	0.25
Other deposits expected to be discovered	0.03	0.03	0.60	0.80	1.00	3.50	14.97
Subtotal	0.4	0.4	3.4	9.4	10.8	13.2	23.6
Irkutsk Oblast							
Kovykta	0.00	0.01	0.54	0.94	1.09	1.09	1.09
Verkhnechon	0.00	0.00	0.81	6.94	9.34	9.34	8.84
Dulismin	0.01	0.02	0.05	0.3	0.31	0.31	0.29
Iaraktin	0.05	0.06	0.30	0.55	0.60	0.60	0.50
Other deposits expected to be discovered	0.02	0.02	0.02	0.40	2.10	5.50	19.28
Subtotal	0.1	0.1	1.9	9.1	13.4	16.8	30
Krasnoyarsk Krai (including Evenki Autonomous Okrug)							
Yurubcheno-Tokhom	0.04	0.06	4.07	14.38	21.42	21.43	21.43
Kuyumbin	0.02	0.04	3.00	8.05	11.05	11.06	11.06
Sobin	0.01	0.01	0.04	0.39	0.82	0.62	0.5
Other deposits expected to be discovered	0.00	0.00	0.10	0.70	2.50	6.90	23.41
Subtotal	0.1	0.1	7.2	23.5	35.8	40	56.4
Eastern Siberia & Sakha Republic							
	0.6	0.6	12.5	42.0	60.0	70.0	110.0
Sakhalin Oblast							
Sakhalin I (Lunsk, Pil'tun-Astokh)	1.6	1.7	8.5	8.5	8.5	8.1	7.3
Sakhalin II (Chaivo, Odoptu, Arktun-Dagi)	0	0.1	12.5	12.5	12.5	12.5	12.1
Other deposits expected to be discovered	2.1	2.2	2.0	4.0	9.0	12.0	15.6
Subtotal	3.7	4.0	23.0	25.0	30.0	32.6	35.0
Eastern Siberia & the Far Eastern Region							
Total	4.3	4.6	35.5	67.0	90.0	102.6	145.0

(Institute of Oil and Gas Geology (IGNG) of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk)

Source: A. Korzhubaev, "Perspektivy dobychi nefi i gaza v Vostochnoi Sibiri i na Dal'nem Vostoke Rossii", Problemy Dal'nego Vostoka, No.6, 2005, p.51.

of Natural Resources in 2005, the quantity of crude oil produced in Eastern Siberia is estimated to reach 30 million tons in 2012-2013, rising to 80 million tons after 2020 (around 2025).⁶¹

According to estimates by the Novosibirsk-based Institute of Oil and Gas Geology (IGNG) of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, crude oil production in the eastern regions is forecast to rise to 35.5 million tons in 2010, 67 million tons in 2015, 90 million tons in 2020 and 145 million tons in 2030 (Table 2). In June 2006, Rosneft President Sergei Bogdanchikov asserted that, according to his company's estimates, with the reserves in Eastern Siberia alone, it will be possible to provide the

quantity of oil to be transported that is necessary for not only the first phase of the ESPO pipeline project, but also the whole of the project, including the second phase; with regard to the first phase, he expressed confidence that the company would be able to supply 70% of the volume of oil to be transported from the Vankor and Verkhnechon oilfields.⁶² In November 2006, at a Japan-Russia symposium held in Tokyo, Deputy Director of Rosneft's Strategic and Overseas Projects Department Valerii Rusakov revealed that the company planned to supply 60% of crude oil when the ESPO pipeline came online, with half of this being dispatched from the Vankor oilfield.⁶³

Due to the emergence of the *new extended pipeline route* proposal, the pipeline will pass closer to promising

⁶¹ "Trudnaia nef' Vostochnoi Sibiri: Pereiti ne nee polnost'yu VSTO cmozhet posle 2025 goda", RusEnergy, 8 September 2006. The *2020 Energy Strategy* expresses the expectation that production in Eastern Siberia and the Sakha Republic alone will reach 50-80 million tons by 2020, under the moderate and optimistic scenarios, respectively.

⁶² "Sergei Bogdanchikov, "Tema priobreteniiia 'yuganskneftegaza' zakryta", *Kommersant'*, 14 June 2006.

⁶³ "Rosneft' zapolnit Vostochnyi nefteprovod na 60%",

< <http://www.vstoneft.ru/news.php?number=195>>. Mr. Bogdanchikov declared that the volume of production from the Vankor oilfield group would reach 43 million tons by 2015.

oilfields than it would have under previous plans and the distance that will have to be covered by feeder lines linking the pipeline constructed by Transneft with individual oilfields will be reduced, so the burden of construction costs on each company will be cut. However, as stated above, there are major variations in the prospects for future oil production as envisaged by each ministry and research institute, so it is necessary to acknowledge once more that this suggests that there are considerable question marks over the development of natural resources in the eastern regions.

According to reports in the Russian national daily *Kommersant'* published in November 2005, when the Ministry of Industry and Energy published the draft work schedule for the first phase of the ESPO pipeline project (in other words, at the stage before the *new extended pipeline route* proposal, which was published in the summer of the following year), under the plan in which production will finally begin by the time the first phase goes online in 2008, Rosneft will only produce about 3 million tons annually from the Vankor oilfield, about 1 million tons a year will be produced from the Verkhnechon oilfield, which is being developed by Rosneft in partnership with TNK-BP, and Surgutneftegaz will produce about 4-6 million tons annually from the Talakan oilfield. Transneft Vice-President Sergey Grigoriev has stated that the quantity of oil transported from Eastern Siberian oilfields when the ESPO pipeline goes online will be 6 million tons, so there will be no option available other than to depend on oil transported from Western Siberia to make up the shortfall.⁶⁴

According to geology experts from the Ministry of Natural Resources, the sources of supply to the ESPO pipeline that are being considered include the Talakan oilfield, the Verkhnechon oilfield, the Yurubcheno-Tokhom oilfield zone, the Srednebotuobin oilfield, and the oil deposit of the Chaiandin gas field; the transport of oil from the Vankor oilfield via Western Siberia is also envisaged. In addition, the maximum oil transport capacities in the period 2012-2015 are anticipated to be 6 million tons from Talakan, 10 million tons from Verkhnechon, and a total of 15 million tons from Yurubcheno and Tokhom combined.⁶⁵

In September 2006, Sergei Fedorov, Director of the Department for Government Policy and Regulation on the Use of Energy Resources at the Ministry of Natural Resources, asserted that realizing crude oil production of 30 million tons annually in Eastern Siberia before the

first phase of the ESPO pipeline goes online in 2008 will be absolutely impossible.⁶⁶ According to him, while the reserves secured in Eastern Siberia by the beginning of 2006 totaled just 5.8 million tons, which was no more than 6.4% of the 90.7 million tons planned in the *Eastern Siberia Survey Program*, in light of all the conditions, the only hope is for oil to be transported from Western Siberia in the long term, in the second phase of the ESPO pipeline vision, with consideration being given to appropriate transport charges from a political perspective.⁶⁷ There are also forecasts that it will be necessary to supply at least 30 million tons to the ESPO pipeline from Western Siberia until 2030.⁶⁸

6. Oilfield Development and the Investment Climate

(1) Estimates of Development Costs and the Investment Situation

In February 2005, Deputy Minister of Natural Resources Anatoly Temkin reported at a State Duma hearing that, if relying on existing reserves in Eastern Siberia and the Far Eastern region, it would be possible to continue producing 30 million tons annually up to 2030, but that if this figure went up to 50 million tons annually, it would be necessary to upgrade the portion positioned as "resources" to the status of "reserves" and begin developing them by as soon as 2010-2012.⁶⁹

Speaking to Parliament in April 2006, Deputy Minister of Industry and Energy Andrei Dementiev stated that 40-50% of the crude oil lying beneath Russia was located in the eastern regions, but he did not mention any figures as a breakdown (proven, estimated, projected), so there are still question marks over this.⁷⁰ Due to the high development costs, including infrastructure that has not yet been put in place, the eastern regions have not been included in full-scale exploration and exploratory drilling, but today, at last, they are being placed at the heart of Russia's national energy strategy. According to IGG estimates, whereas the average cost required to increase reserves by a ton is \$2.5 in Western Siberia, it is \$4-5.6 in Eastern Siberia.⁷¹ It is predicted that the cost of developing oil and natural gas in Eastern Siberia and the Sakha Republic will be \$67-87 billion by 2030.⁷²

According to a 2004 assessment by the Ministry of Natural Resources, the geological surveys required to transport 30 million tons a year via the ESPO pipeline would cost \$8 billion, rising to \$19 billion in the case of 50 million tons and about \$40 billion in the case of 80 million

⁶⁴ "«Transneft'» forsirovala Baikal", *Kommersant'*, 11 November 2005.

⁶⁵ "Vostochnyi tariff..."

⁶⁶ "Trudnaia nef' Vostochnoi Sibiri..."

⁶⁷ "Vostochnyi tariff..."

⁶⁸ "Eastern Pipeline Will Provide...", p.25.

⁶⁹ "Doklad Zamestitelia Ministra prirodnykh resursov RF A. A. Temkina "O programme geologicheskikh poiskov i razvedki mestorozhdenii nefi i gaza v Vostochnoi Sibiri ii na Dal'nem Vostoke Rossii", <<http://www.mnr.gov.ru/part/?act=more&id=110&pid=351>>.

⁷⁰ "Neftegazovyi kompleks Vostochnoi Sibiri..."

⁷¹ "Tiazhelye poteri: Syr'evaia baza neftedobychi imeet malo shansov na rost v obozrimom budushchem", *RusEnergy*, 4 April 2006.

⁷² "Tsena Nakhodki: Truboprovod iz Sibiri k Tikhomu okeanu mozhet byt' postroen, no lish' za schet mnogomilliardnykh zatrat ne geologorazvedku", *RusEnergy*, 5 December 2003.

tons. However, for instance, in the two years to 2004, the government and oil companies only spent a few hundred million dollars.⁷³ The fact that Russian oil companies only spend about one-third of the amount spent by foreign companies on exploration and exploratory drilling was acknowledged as a problem by experts at the Baikal Economic Forum held in Irkutsk in September 2006. If we look at the amount invested per ton of oil extracted, as of 2002, the figure was \$16.6 in Russia, whereas it was \$48 in other countries. In the 2020 *Energy Strategy*, the amount of annual investment required in Russia's oil and gas sector is estimated at \$22-25 billion, but actual investment is no more than \$10 billion and some experts fear that, if the current situation continues, there is a possibility that Russia's oil reserves will fall to 65% of the 1991 level by 2020.⁷⁴

(2) The Introduction of Tax Holidays

In April 2006, the Ministry of Economic Development and Trade submitted to the government a bill that amended the tax code and prescribed tax holidays and waivers of mineral resource extraction tax for new development projects on green-field sites, in order to expedite the development of oilfields in Eastern Siberia. The bill was passed in July after readings by the Duma and the Federation Council of Russia, and was signed by President Putin. This revised law focuses on Eastern Siberian oilfields, particularly those located in Irkutsk Oblast, Krasnoyarsk Krai and the Sakha Republic (the latter is actually located in the Far Eastern Federal District) that are expected to supply oil to the ESPO pipeline and for which licenses were issued before this law entered into force. The preferential measures last for up to 10 years if production licenses have been issued, and up to 15 years if both exploration and production licenses have been issued; they will lapse once cumulative production reaches 25 million tons.⁷⁵ Initially, it also targeted Timan-Pechora and offshore areas, but in the end only Eastern Siberia was selected.⁷⁶ According to Minister of Economic Development and Trade German Gref, the government expects the volume of crude oil produced annually in Eastern Siberia to increase from 1 million tons at present to 45 million tons by 2015.⁷⁷

(3) The Introduction of the Concept of Strategic Deposits

The Putin administration has positioned energy resources such as crude oil and natural gas, as well as other sub-soil resources, as strategic materials that determine the fate of the nation, and is gradually eliminating the influence of foreign companies, which began to strengthen in the 1990s. In May 2005, President Putin instructed the government to formulate a bill limiting foreign investment in companies linked with national security, and the Ministry of Natural Resources has been making preparations for this.⁷⁸ In October of the same year, the Ministry of Natural Resources formulated a bill as an amendment to the Law on Use of Sub-Soil Resources (enacted in 1992), defining oilfields with at least 150 million tons of reserves, gas fields with at least 1 trillion m³ of reserves, copper deposits of at least 10 million tons and gold deposits of at least 700 tons as "strategic deposits", and stipulating the condition that the share of stock held by foreigners should be less than 50% (in other words, it was mandatory for Russians to hold 50% +1 share). However, on the grounds that the definition of "strategic deposits" did not adequately protect national interests, the bill was rejected at the request of the Presidential Administration, immediately before its first reading at the State Duma.⁷⁹

In May 2006, when President Putin held a meeting with Minister of Natural Resources Yuri Trutnev, he instructed the minister to reconsider the "strategic deposits" criteria.⁸⁰ In June of the same year, the minister revealed a new bill, in which the deposit reserves targeted by restrictions on entry by foreign investors (as stated above) were set at 70 million tons or more in the case of oilfields, at least 50 billion m³ in the case of natural gas fields, at least 500,000 tons in the case of copper deposits and at least 50 tons in the case of gold deposits. According to Mr. Trutnev, based on this new definition, while around 30 oilfields and 40 natural gas fields across Russia will fall into the "strategic deposit" category, an appropriate framework with a focus on the entry of foreign capital into Eastern Siberian "strategic deposits" that will be supplied to the ESPO pipeline is still being developed, in cooperation with the Federal Agency for Subsoil Use.⁸¹

While some are of the opinion that the introduction of the definition of "strategic deposits" will work to the

⁷³ "Povtorenie proidennogo: Novaia trassa VSTO byla pazpabotana v 2004g., no otvergnuta "Transneft'yu", *RusEnergy*, 9 June 2006.

⁷⁴ "Uchenye: Rossiiskie neftekompanii vkladyvayut slishkom malo sredstv v razvedku i dobyshu nefi", *Neftegazovaia Vertikal'*, 13 September 2006.

⁷⁵ "Eastern Pipeline Will...", p.22.

⁷⁶ Vladimir Baidashin, "Surgutneftegaz Plans for Eastern Russia", *Russian Petroleum Investor*, September 2006.

⁷⁷ "Otlozhennye kanikuly: Pravitel'stvo Rossii reshilo predostavit' l'goty po nalogu na dobychu poleznykh iskopamykh (NDPI) nefnianym kompaniiam, rabotayushchim v Vostochnoi Sibiri", *Ekspert-Sibir'*, 15 May 2006. With regard to the view that "Tax Holiday" measures will not necessarily promote oilfield development, see "Khoteli, kak luchshe: l'goty po NDPI vriad li pomogut bystro napolnit' vostochnyi nefteprovod", *RusEnergy*, 15 June 2006.

⁷⁸ "Strategicheskii spor: FSB, FAC i administratsiia prezidenta dumayut, kak ogranichit' inostrantsev", *Vedomosti*, 24 October 2006.

⁷⁹ "Trutnev osortiroval mestorozhdeniia", *Vedomosti*, 18 October 2005; "Strategicheskii manevr", *Vedomosti*, 3 November 2005.

⁸⁰ "Inostrantsam khodu net: Dobycha nefi i gaza - delo rossiiskikh kompanii", *Vedomosti*, 6 June 2006.

⁸¹ *Interfax*, 19 June 2006.

advantage of large state-owned companies such as Rosneft and Gazprom when aiming to introduce foreign capital,⁸² the Federal Security Service (FSB), which most fears the loss of Russia's national security and interests has apparently put forward the opinion that the conditions for foreign investors, regarding which companies can participate in "strategic deposits", should be made even stricter.⁸³

7. Problems When Considering Future Japan-Russia Energy Relations

(1) The Bilateral Relationship is Out of Alignment

The first part of this article discussed the vicissitudes surrounding the selection of the ESPO pipeline route, while the second part has focused on the various problems concerning the securing of crude oil reserves and production volumes in order to supply oil to the ESPO pipeline. What has emerged so far can be broadly classified as follows:

- a) Russia, which is experiencing an ongoing economic boom supported by the high price of crude oil, is putting its back into developing energy in the eastern regions at an accelerated pace.
- b) While the Russian leadership is recognizing anew the geopolitical importance of the eastern regions, it is trying to reinforce its presence in the Asia-Pacific region by accelerating energy development in the eastern regions.
- c) While Russia is gaining a stronger awareness that energy resources are strategic commodities, it is trying to eliminate foreign influence on their development, as far as possible.
- d) Given that conflicts of interests between various stakeholders are intensifying, the scale and frameworks are continuing to become more ambiguous with regard to the potential for joint development with foreign companies.

If we coolly analyze the foregoing situation within Russia, apart from the Sakhalin projects, which began in the 1990s, it has to be said that the scope for cooperation with Russia by other countries in energy development in the eastern regions has been extremely limited until now. It goes without saying that Russia, which - as of November 2006 - boasts more than \$270 billion of foreign currency reserves (the third-highest level in the world), against the background of the stabilization of high oil and natural gas prices in world markets, basically no longer has any need of financial "backing" from foreign countries.

With regard to recent relations between Japan and Russia, those on the Japanese side who are involved with Russia are pointing out with one accord that Moscow's interest in Japan, which has always been hesitant about large-scale investment in Russia's energy sector (apart from in Sakhalin), is waning. Simultaneously, however, if one considers the situation from this perspective, it could be the

case that Russia, which accounts for less than 1% of Japan's foreign trade, is of minimal importance for Japan. In light of the series of rows over Sakhalin II since the summer of 2006, it should come as no surprise if an increasing number of voices within Japan advocate caution with regard to energy investment in Russia.

Despite the fact that Russian and Japanese interest in each other is fading at present, should we not perhaps reconsider the significance that the ESPO pipeline project could have for energy markets in Northeast Asia and, by extension, the rest of the world?

While Russia is the world's second-largest oil-producing nation (and the largest natural gas producer), Japan's energy self-sufficiency rate is extremely low at 4% (rising only to 16% even if nuclear power is included), so it is dependent on imports for almost all of its crude oil supplies. If we focus solely on this point, even an amateur observer can see that Japan and Russia have a highly complementary relationship with regard to energy demand and supply.

However, in fact, with regard to energy cooperation between Japan and Russia, the Japan-Russia Action Plan (January 2003) and the Detailed Agreement Concerning Cooperation in Individual Energy Fields (November 2005) have not developed in the direction originally hoped. In relation to this, Russian criticism of Japan (including media reports in general) is focused exclusively on the stereotypical issue that, "Japan, which should be desperate for oil, will not undertake energy cooperation with Russia for political reasons, as it is obsessed with the Northern Territories issue". Are such assertions really on the mark? The biggest reason why Japanese financial cooperation in the ESPO pipeline project has not progressed smoothly is that Russia has been laggardly in upgrading the domestic investment environment, as has repeatedly emerged throughout this article. Today, the country that has a strong tendency to link business and economic problems to political issues is actually Russia rather than Japan.

Unrealistic expectations with regard to partners can easily result in undue disappointment when they fail to be translated into reality. True international cooperation involves discussing all matters head-on, with regard to what can and cannot be done, and ensuring a commensurate apportionment of responsibilities. It is necessary for us to contemplate the physical limitations that cannot be avoided if we venture to promote energy cooperation, and continue to strive to find positive answers about the scope for future cooperation.

(2) The Delusion That "'Middle East Risk' = Japan Desperately Wants Russian Oil"

Unlike Europe, Japan has fulfilled its energy demand without effectively being dependent on energy supplies from Russia. Even assuming that Russia does not become

⁸² "Lychshe nyneshnego, khuzhe proshlogo: Posledniaia versiia zakona o nedrakh - v pol'zu "Gazproma" i "Rosnefti", *Vedomosti*, 6 July 2006.

⁸³ "Strategicheskii spor: FSB, FAC i administratsia dumayut, kak ogranichit' inostrantsev".

a supplier of energy to Japan in the future, it is virtually impossible to imagine that this would become a factor that threatened Japan's energy security.

Certainly, fears about the country's continued excessive reliance on the Middle East as a source of crude oil supplies are persistent even within Japan, and the dispersal and diversification of actual sources of energy supply is a major proposition in Japan's energy policy. On the Russian side as well, alleviating Middle East (geopolitical) risk is the cliché trotted out when calling for investment in its energy sector. However, amidst a situation in which Russia has recently been asserting the "validity" of its resource nationalism, while positioning energy resources as a national strategic "weapon", and has been trying to reinforce its geopolitical position within Northeast Asia, it is not necessarily the case that reducing Japan's Middle Eastern dependence and increasing its dependence on Russia by the same amount would lead directly to the various geopolitical risks relating to Japan's energy security being overcome.

Furthermore, there are good reasons why Japan is maintaining a high level of dependence on the Middle East as a source of crude oil supplies (about 90% at present) and why, although its dependence on the Middle East actually decreased in the aftermath of the second oil crisis, it has risen once more since the mid-1980s. If businesspeople decide that it will not be profitable, they will not invest in new projects. Naturally, business involving the Middle East is continuing in spite of the chronic geopolitical risks inherent in that region precisely because it is deemed possible to make a profit. Japan has sufficient world-class oil refining facilities and the fact is that, although oil from the Middle East is of poor quality, as long as it can be purchased cheaply, it is often profitable in business terms, even when the cost of shipping it by sea in tankers over long distances is taken into account. Ironically, because crude oil from Eastern Siberia and Sakhalin is generally of high quality because of its low sulfur content, one cannot necessarily say that it is competitive in terms of price, when considering its entry into the Japanese market, so it is something of an unknown quantity.

(3) The Problem of Eliminating the "Asian Premium"

One of the main reasons why Japan became interested in Russian crude oil was the potential for eliminating the so-called "Asian Premium" on crude oil produced in the Middle East. In general, Asian countries are said to pay a premium of about \$1 per barrel on crude oil purchased from the Middle East, over and above the price paid by European countries. Japan would like competition between supply sources and markets to be realized with the construction of the ESPO pipeline. However, as seen in section II-2 of this article, Russian oil companies are currently aiming to make a profit in the form of the "Asian Premium" by exporting to the east rather than the west. If the "Asian Premium" is not eliminated, the appeal of Russian crude oil will diminish accordingly.

(4) Japanese Demand is About to Peak

Japan has learned lessons from the two oil crises and has developed world-class energy conservation technologies. Today, the country continues to make further

efforts to develop measures to tackle global warming. In addition, the rate of population growth has already begun to decline. According to forecasts by the Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan's primary energy demand will peak in 2014 - 2026. In other words, this will more or less coincide with the period when Russia will increasingly be trying to accelerate energy development in its eastern regions. Furthermore, even if Japan experiences only a gradual decline in oil demand, it is not going to increase again. The question of the share of Russian crude oil and oil products accounted for by the Japanese market in the future will depend on the previously mentioned issues of price and quality.

8. The Issue of the "China Factor"

In analyzing the course of the ESPO pipeline project and the issue of energy security in Northeast Asia, energy relations between China and Russia are a major factor. It has been pointed out that, compared with the political aspects, the economic aspects of Sino-Russian relations are weak, but today, Moscow and Beijing are rapidly developing more profound economic relationships, centered on the reinforcement of cooperative relationships in the field of energy. A highly complementary relationship exists in theory between Russia, which wants to increase the amount of oil and natural gas that it supplies to the Asia-Pacific region, and China, where there is surging energy demand. However, Russia has major geopolitical concerns about its relationship with China, and the energy partnership between the two countries is certainly not progressing smoothly. I will not discuss this problem in detail in this article, due to space constraints, but I would like to refer readers to my article entitled *Sino-Russian Strategic Partnership: The Dilemma of Cooperation and Mutual Distrust* (due to be published shortly).

Part III: The ESPO Pipeline Project and the "New National Energy Strategy": The Implications for Northeast Asian Energy Cooperation

In May 2006, the Japanese government published its "New National Energy Strategy" (hereafter referred to as the "NNES"). Making an active contribution to overcoming Asian and global energy problems was set forth as a strategic objective in this document. In Northeast Asia, Russia and China - i.e. a major energy producer and a major energy consumer - exist side-by-side and the stability of world energy markets in the near future will be significantly affected by the type of energy cooperation framework that can be built in this region. How should Japan approach the Russian ESPO pipeline project in order to make an active contribution to overcoming international energy problems?

One of the things that surprised domestic and overseas energy experts about the NNES was that the comprehensive strategy on securing resources set forth the target of increasing the oil volume ratio in exploration and development by Japanese companies from the current 15% or so to around 40% by 2030. To the best of this author's knowledge, there were no concrete grounds for this figure. As this numerical target was set on the basis of a judgment taken at a time when "international competition to secure resources is intensifying", it cannot be denied that it is

giving rise to unnecessary misunderstanding and paranoia *vis-à-vis* Japan on the part of other countries, irrespective of the practicality of this target. On the other hand, if Japan does not secure another 25% in rights to independent oil exploration and development over the next 20 years or so, might not its energy security be weakened? With Japan's energy demand about to peak before long, how much risk is the government willing to take as a single country, with regard to the upstream sectors of which countries and regions? And is it prepared to invest the vast sums of money involved?⁸⁴

In the NNES, the ESPO pipeline is talked about as a noteworthy project that is one of the options for diversifying the supply sources of Japan's oil imports. However, it would be preferable for us to reconsider the nature of further international cooperation after giving sufficient consideration not only to the potential of the ESPO project, but also to the uncertainties discussed in this paper. In other words, this author does not believe that the increase in the share of oil developed independently by Japan and the possibility of participating in the ESPO pipeline project should be considered in connection with each other in a shortsighted way. It is not only that this is difficult for Japan to achieve, but, on the contrary, focusing on negotiations on a bilateral basis, rather than multilateral negotiations within Northeast Asia, will end up supporting Russia's conventional strategy of trying to play Japan off against China.⁸⁵

However, this author believes that the ESPO pipeline project could become a big stepping stone towards multilateral cooperation, rather than being a source of conflict in Northeast Asia. Promoting energy development in Eastern Russia and creating new flows of stable, long-term supplies of crude oil to world markets corresponds to the lofty ideal of "making an active contribution to overcoming Asian and global energy problems" that was cited in the NNES. In order to do this, it would be preferable to share the burden of investment risk among a number of countries by internationalizing all the associated problems through the implementation of this project.

As can be gathered from the analysis in this article, it is impossible to avoid countless uncertainties and the concomitant large-scale investment risks in realizing the ESPO pipeline project. Regardless of how much financial leeway has recently emerged in Russian oil companies due

to the influx of abundant oil money, is it really possible for Russian companies alone to conduct investment that covers all risks?⁸⁶ If this is indeed possible, Russia as a major power would bear all the costs of developing green-field sites by itself, which would be the best option, and there would be nothing for other countries to worry about. However, energy development in the eastern regions is a fight against the clock for Russia. It does not even have another 30-50 years left to implement preparations in order to cover the decrease in production in Western Siberia and secure a certain level of production and reserves, while also ensuring stable exports. Certainly, in Russia today, where resource nationalism is growing, there are interests that actually suffer from heightened sensitivity concerning the entry of foreign countries into energy development in the eastern regions. As explained here, some may scoff at the idea of trying to "internationalize" the problem of realizing the ESPO pipeline project, seeing it as none of their business. In such situations, we should reply as follows:

"Even if the realization of the ESPO pipeline project falls behind or suffers certain setbacks, it will not ultimately have an adverse effect on Japan's national interests and we will have no problems. Japan's energy security has already been established by other means. However, Japan could take on an appropriate share of its responsibility as a country that has world-class energy technology and a certain degree of financial wherewithal, if there was regional consensus that this, by creating stable energy flows, would be in the interests of Northeast Asia as a whole and, by extension, global energy markets.

After former Prime Minister Jun'ichiro Koizumi visited Russia, the central features of Japan's energy diplomacy with Russia were 1) encouraging Russia to build a pipeline to the Pacific coast and 2) getting Russia to commit to giving priority to starting construction work on the Pacific route if it decided to build a pipeline from Eastern Siberia to China as well. So far, the second has not been achieved, so there have been press reports that suggest that Japan's recent energy diplomacy with Russia has been a failure. However, in my view, Japan's posture to date has been a great, if unintentional, success. To be more specific, Russia used to rebuke Japan for maintaining a cautious attitude, saying that "Tokyo is hesitant about making a financial commitment", and it has recently begun to assert that "We are no longer interested in Japan". However, first

⁸⁴ Naturally, on the international stage, there is often a strong element of "word games" involved and it cannot be denied that there are aspects with regard to which a certain degree of "bluff" is required. However, with regard to this issue, when considering why 40% is necessary by 2030 in order to determine the overall national interest, including economic profitability, those involved should be held accountable, including with regard to its practicality. If it was no more than "bluff", then what were they trying to achieve as a result, in the name of the national interest? This author believes that some kind of reason is necessary.

⁸⁵ If Russia uses energy resources as a weapon and adopts a position of trying to increase its geopolitical presence in Northeast Asia while fanning the flames of competition between Japan and China, it will not be feasible. For further details, see my paper "Can Russia Become a "Regional Power" in Northeast Asia?: Implications from Contemporary Energy Relations with China and Japan", Center for East Asian Studies, Monterey Institute of International Studies <http://gsti.miiis.edu/CEAS-PUB/2006_Itoh.pdf>.

⁸⁶ Transneft President Semyon Vainshtok has declared that the company has already met its financial target for pipeline construction, but the cost of constructing the pipeline itself is only one part of the ESPO pipeline project as a whole, which also includes oilfield development.

of all, the reason why Russia wants to lay a pipeline to the Pacific has nothing to do with Japanese wishes; rather, it is Russia that has opted for a national policy focused on the objective of securing energy markets in the Asia-Pacific region. Secondly, Russia did not (could not) commit to making the commencement of work on this route a priority, but that meant that Japan did not need to unilaterally invest risk money while the Russian investment climate (the issue of reserves and the selection of investment schemes, etc.) was uncertain.

At this point in time, it is not possible to predict when the second phase of the ESPO pipeline will commence and be completed. Let us assume that things go according to Russia's initial wishes and it succeeds in transporting 80 million tons of oil to the Pacific coast each year. Most experts predict that the majority (possibly even in excess of 60%) of the oil that reaches the Pacific coast (this may include not only crude oil, but also oil products) will, in any case, be shipped to China by sea. Let us then say that all of the 30 million tons per year that is the oil transport target for the first phase is shipped to China. If this is the case, then there is a strong possibility that by the time the second phase is completed, rough calculations suggest that as much as approximately 70% of the oil will be being exported to China. In light of this, one can see that there are grounds for calling on China to take on an appropriate degree of investment risk as well, although this assumes that Russia does not fall back on resource nationalism and does not intensify its stance of completely excluding foreign capital.

Will those who came up with the aforementioned figure of 40% for independently developed oil nevertheless continue to emphasize the settlement of the ESPO pipeline issue by means of bilateral negotiations between Japan and Russia, to the degree that Japan alone decides to stick its neck out with regard to the "excessive" investment risk? When President Putin held a meeting with former Prime Minister Koizumi in July 2006, he announced a policy of conducting the construction of the ESPO pipeline on a commercial basis, without the provision of guarantees by the government.⁸⁷ Ironically, this is what Japan should have taken the initiative in stating itself, and all it has to do is hope that Russia continues with its stated policy. In June 2006, when Russia hosted the G8 summit for the first time, the opacity of Russia's data concerning such matters as energy reserves was pointed out by other members and it made a public commitment to remedying this situation. The problem of energy security was a theme that Russia had selected itself, as the host country. Let us hope that it will fulfill its official promise in the near future.

The question of how many new oilfields will be

discovered in Eastern Russia and when the stable supply of oil to international markets will be achieved could have a major impact - both tangible and intangible - on the global energy demand and supply structure in the near future. Japan and China are not the only countries with a growing interest in energy development in Eastern Russia. Countries including the ROK and India are also biding their time. If Russia really wants to rush ahead with the development of this region and it has the courage and confidence to behave like a "responsible energy power", it should hold the line against the "resource nationalism" to which small and medium-sized countries such as Nigeria and Venezuela are driven to resort; moreover, it should put forward a proposal for a fair and impartial investment framework, without fearing the entry of foreign capital, and be proactive in calling for the establishment of a multilateral cooperation scheme that would promote energy development in the eastern regions. For Russia itself, diversifying the countries that invest in these regions of high geopolitical importance should be a good plan, strategically speaking, in the sense that no specific country will have excessive influence. However, if, in doing so, Russia resorts to the traditional "divide and rule" mentality of power politics, it will end up delaying the progress of the ESPO pipeline project as a whole. In aiming to realize this project as soon as possible, Russia, in view of the possibility of forming a new international consortium with multinational participation, should understand and welcome cooperation among consumer countries as something that will ultimately secure its own national interests in the future.

In November 2006, the International Energy Agency (IEA) published its "World Energy Outlook 2006", which contained the forecast that world energy demand would increase by 53% by 2030, against the background of sharp increases in demand in China and India.⁸⁸ The "Asia/World Energy Outlook 2006", published in September of the same year by the Institute of Energy Economics, Japan, estimated that China and India would account for about a quarter of worldwide primary energy consumption by 2030, as well as accounting for about 40% of the global increase in energy consumption (and about 40% of the increase in oil consumption).⁸⁹ As Russia strives to realize the ESPO pipeline project, Japan could well achieve the Asian energy cooperation strategy set forth in the NNES, depending on the manner of its involvement. A good opportunity is on its way for Japan to publicize the fact that it has the ability to put into practice an approach to "resource diplomacy" that will inspire gratitude in other countries, rather than wariness.

⁸⁷ "Pacific Pipe Depends on Oil..."

⁸⁸ <http://www.iea.org/Textbase/press/pressdetail.asp?PRESS_REL_ID=187>.

⁸⁹ <http://eneken.iecej.or.jp/data/pdf/060921kito_ymorita.html> [in Japanese].

朝鮮農業の当面する諸課題

朝鮮社会科学院経済研究所 所長 李幸浩

農業は、社会主義強盛大国建設の「天下の大本」である。今日、我が国において農業は革命と建設の全般的な成果を左右する鍵となる分野として、社会主義強盛大国建設において決定的に解決すべき重要な問題に浮上している。

1. 現時期の農業部門での基本課題

農業部門では、農業生産と技術の面で革命を引き起こすことが課題となっている。朝鮮はここ数年間、帝国主義者と反動たちの侵略瓦解策動と相次ぐ自然災害などにより、類例のない厳しい環境と条件下で農業生産を進めてきた。農業生産と技術の面で革命を引き起こすことによってはじめて、今日の難局を切り抜け、人民らの食糧問題、食べる問題を円満に解決することができる。

農業生産における画期的な前進

農業生産の増大は、農業発展において根本的な問題である。農業生産が量的に継続して拡大し、質的な改善が行われてこそ、農業が持続的に発展することができるようになる。

人間の物質生活の基本は衣・食・住である。ここでの基礎は食べる問題である。1990年代に急変した情勢と環境の中で、最も困難な問題が食糧問題であった。事実上、食糧難によって「苦難の行軍」を行うことになったと言うことができる。ここ数年間は、農業生産において新しい進展がみられたが、未だ人民たちに食糧が十分に供給されていない。今日、食糧問題、食べる問題をうまく解決することは、単に人民生活を安定的に向上させることに帰着するのではなく、社会主義に対する朝鮮人民の信念をより固め、食糧を武器に朝鮮を窒息させようとする帝国主義者たちの孤立圧殺策動を粉碎し、国の全般的な軍事経済的威力を強化することにおいて、最も優先順位の高い事業として浮上している。

農業生産を画期的に高め、食糧問題を完全に解決することに傾注しつつ、食用油、肉と卵、野菜などを生産・供給し、人民の食生活の水準を高める上で新たな転換が求められている。これこそが朝鮮式社会主義を固守し、その優越性を高く発揚させていく道である。

農業科学技術の一大変革

農業の発展には、農業生産の科学技術的基礎からの根本

的な転換が求められなければならない。言い換えれば、農業生産に関するすべての分野で、農業科学技術の発展にあわせて、その物質技術的基礎を工業化、現代化、科学化する方向への変革がなされるべきである。

科学技術は、現代農業の基礎であり、その発展の原動力である。

現在の科学技術は、経済発展にこれまでなかったような大きな影響を与えている。生産拡大におけるその寄与率は、20世紀前半までが5～20%程度であったとすれば、今や60～70%に大きく高まった。科学技術の役割が大きくなってきているのは、農業においても例外ではない。

農業生産を促進するには、現代科学技術に基づき、農業の物質技術的土台を、早急に高い水準に向上させなければならない。農業発展の物質的基礎である農村経営の物質技術的土台を強化することにより、農業生産における画期的な変革を成し遂げ、農業労働者の過酷な労働からの解放を確固として保証できる。

過去朝鮮では、水利化、機械化、電化、化学化を基本内容とする農村技術革命が力強く推進され、農村経営の物質技術的土台が強固に築かれた。しかし、社会主義強盛大国建設を力強く進めている現時期、農村経営の物質技術的土台に対する要求はこれまでにないほど高くなっている。さらには、科学と技術の急速な発展は、農業科学技術発展の趨勢にあわせて、社会主義農村経営を新たな物質的土台の上に乗せることを切実に求めている。バイオ農業が出現し、農業のすべての分野でバイオ技術が広範囲に導入されるようになっている。また農業機械の万能化、輪転化¹が農業機械の発展の重要な趨勢となり、農村経営の総合的な機械化が高いレベルで実現され、コンピュータ農業の出現で、農業生産の情報化が進んでいるのが、今日の趨勢である。

農村経営の物質技術的土台の強化には、農業の基本的生産手段である土地の建設、農業機械と水利化の施設を始めとする生産施設と生産設備、種子・種畜、化学肥料・農薬をはじめとする営農資材を円滑に生産・流通するなど、多くの問題がある。現時期の農村経営を新たな物質技術的土台の上に乗せるにあたって重要なのは、農業科学技術革命を農業革命の基本として取り入れ、力強く推進しつつ、農村経営の水利化をより高いレベルで完成させ、国の土地を大規模な規格田に整理することである。ここでは、トラクター等の現代的な農業機械の生産基地を建設することを

じめ、農村経営に服務する工業部門の強化・発展にも力を注ぐことが重要である。

2. 農業問題の解決に向けた様々な措置

適地適作、適期適作の原則の遵守

農業生産と技術において革新を引き起こすには、何よりもまず主体農法の要求に応じて、適地適作、適期適作の原則で作物と品種を配置し、その肥培管理を科学的に行う必要がある。

適地適作、適期適作の原則で地帯的特性に適する作物と品種を配置し、その肥培管理を科学的に行うことは、農業生産における基礎的な問題であり、主体農法の基本的な要求である。農業は工業と異なって土地を基本生産手段とし、生物体を扱っているために、地帯的特性や自然気候条件を離れては、農業を正しく行うことができない。適地適作・適期適作の原則を守ることは、朝鮮の自然気候条件において極めて重要な問題となる。朝鮮は三面が海に囲まれており、山が国土の80%を占めるので、気候の変化が激しく、地方や地域ごとに気候や土壌条件が異なる。この実情を考慮せず、一律に作物と品種を配置したり、営農方法と営農技術が適用されれば、農業を進展させることはできない。

適地適作の原則のもとで、国の農業生産構造から大胆に改善しなければならない。今までの農業生産においては、稲作とトウモロコシの生産を中心に行なってきた。稲やトウモロコシの栽培に適した地帯では稲とトウモロコシを行い、そうでない北部山間地帯ではジャガイモ農業を主にするか、その土地でよく育つ陸稲や大豆、ジャガイモ、小麦、コウリヤン等の作物を多く栽培しなければならない。収穫高が高い大豆の種子が得られるようになったので、畑作構造において大豆作の比重を増やすことが実利的である。地方や農場ごとに、地帯的特性と土壌条件によって、どのような作物と品種を植えるのが収穫が多く、より効果的であるのかを具体的に検討し、最も適した作物と品種を配置するようにしなければならない。朝鮮の穀物生産において、生産の潜在性が最も大きい西海岸地帯では優良品種の稲作を主とし、両江道を始めとする高山地帯と冷害のひどい東海岸地帯では町歩当り60t以上の収穫があるジャガイモの品種を大々的に植えたほうがよい。穀物生産を拡大させるとともに、各地方の自然地理的条件に応じて、畜産と野菜、果樹、蚕業、工芸作物生産も進展させなければならない。慈江道は蚕業の道、両江道はジャガイモの道、咸鏡北道は

薬草の道とするなど、それぞれの地帯的特性にあわせた農業生産構造を進展させていくべきである。

農業生産は、時期性を伴うものだけに農業での適期適作の原則を守らなければならない。毎年、営農準備を適時に徹底的に行い、蒔種期から収穫に至るまでの一連の営農作業の時期を逃さず、正しい時期に正しく行い、農作物を植え育てる毎工程ごとに科学的な要求を満たす必要がある。

営農方法と営農技術を進展させ、それを適応していく際にも、自然気候条件を考慮する必要がある。たとえ有効な営農方法と営農技術だとしても、地帯的特性を考慮せずに漫然と受け入れては、効果的な営農ができない。各地方の特性にあった能率のかつ効果的な農法が最も良い農法である。地帯的特性にあわせて耕種体系を正しく確立し、それによって、営農方法と営農技術を進展させ適用しなければならない。

ジャガイモ農業の本格化

ジャガイモは、生産性の高い多収穫作物であり、かつ高耐寒性の作物である。山間地帯では、ジャガイモ作のほうがトウモロコシより収穫量が高く、あらゆる面で有利である。トウモロコシの場合は町歩あたり1~2トンしか収穫できない高山地帯の畑にジャガイモを植えれば、町歩あたり20~30トンの収穫量をあげることができ、良質の種イモを植え、適切な肥培管理が行われれば、60~80トンの収穫量があげられることも可能である。平野地帯でも二毛作の前作としてジャガイモ栽培を行うことができる。ジャガイモは健康長寿食品であり、コメと同じように主食として利用できる。山が多く、冷害のひどい朝鮮では、ジャガイモ栽培を広げ、食糧問題を解決する方向へと行かなければならない。北部の高山地帯をはじめ、ジャガイモ適地ではジャガイモ畑の面積を大幅に拡大し、平野地帯でも二毛作の前作としてジャガイモを多く栽培すべきである。

ジャガイモ農業の発展には、ジャガイモの栽培面積を拡大するとともに、種イモの改良や営農技術・営農方法の革新が必要である。ジャガイモ農業における基本は、種イモと肥料である。ジャガイモの種子を改良し、無ウィルス種イモを得られるようにしつつ、ジャガイモ畑に水肥を多く与えなければならない。

また、ジャガイモをまるごと植える方法をはじめとする先進農法を積極的にとり入れ、その肥培管理を科学的に行い、ジャガイモの疫病と病虫害の予防に深い関心を持

¹【訳者注】輪転機械とは、車輪で動く機械の総称。機関車、自動車、客車、貨車、トラクター、ブルドーザー、田植機等のことを言う。

たなければならない。ジャガイモ農業では両江道が進んでおり、特に大紅湍郡が全国の見本になりうる。大紅湍郡では、2002年に現代的な科学農法である大紅湍式ジャガイモ農法を開発し、ジャガイモ農業において大きな成果を収めた。そこでは、最新の科学技術に基づいて育種した「ラヤ」等の多収穫品種を植え、営農技術と営農方法を現代化、科学化すれば、ジャガイモの収穫量を飛躍的に高められることを現実に明らかにした。ジャガイモの生産拡大により、朝鮮式のジャガイモ貯蔵方法が開発され、ジャガイモ貯蔵施設が整備されており、ジャガイモ加工の工業化に向けた事業も高い水準で推進されている。

二毛作の大々的な実施

二毛作は、朝鮮の実情にあった集約農法である。耕作地が限られている朝鮮で農産物生産を拡大させる大きな潜在力は、二毛作を大々的に発展させることにある。朝鮮において、人口1人当りの耕作地面積は世界平均の1/3になるかならないかである。二毛作を行えば、耕地利用率を2倍に引き上げ、同じ面積から穀物をはじめとする農作物をより多く生産することが可能である。二毛作で土地利用率をあげることは、干拓や開墾よりも経済的に有利である。干拓や開墾には、多くの投資と時間がかかるが、二毛作は投資なしで、短い期間に新しい土地を得たことになる。ここ数年の間、各地方での二毛作による経験は種子革命を重視し、営農作業の機械化が進めば、どこでも十分に二毛作ができることを示している。

二毛作は西海岸の平野地帯はもちろん、これを行うことが可能なすべての地帯で行うべきで、地帯的特性にあわせて、穀物と穀物、穀物とジャガイモを基本としつつ、穀物と野菜、穀物と工芸作物などの様々な方法を配合して行い、田だけでなく畑でも行う。二毛作は一毛作に比べて、多くの労働力と営農資材が必要であるために収穫高も高くなくてはならない。二毛作への管理が不十分で、前作の収穫量が落ちたり、後作の収穫に影響を与えるようなことがあってはいけなしいし、それぞれの実情にあわせて、前後作ともに高収穫をあげることが必要である。

二毛作の成果が出るか否かは、労働力問題の解決と営農作業を適時に行うことができるかどうかにかかっている。二毛作において、労働力の供給を正しく行い、営農作業の機械化を積極的に実現し、労働力問題を解決しつつ、適時に適切な農作業をきびきびと行わなければならない。

種子革命の促進

現在、世界的に農業生産での種子革命を加速させること

が、一つの趨勢になっている。種子革命を行ってはいじめて、適地適作の原則を守り、ジャガイモ作と二毛作とを進展させ、農業生産において飛躍をとげていくことができる。

育種事業では主体的に、朝鮮の気候風土にあったさまざまな良質の品種を選抜していくことに力を注いではいじめて、少ない肥料で高い収穫を出すことができる品種、生育期日が短くて、寒さに強く高収穫が期待できる稲とトウモロコシ、小麦、大麦、ジャガイモ、大豆の品種、日照りや雨風、冷害、病虫害等に耐えうる品種を得ることができる。今日急速に発展しつつある細胞工学、遺伝子工学のような先端の科学技術を用いれば、朝鮮の気候風土にあう多収穫品種を作り出すことができる。

国内でよい品種を作り出すとともに、外国からの多収穫品種を一定期間試験的に栽培しながら朝鮮の気候風土に適応させていかなければならない。

採種事業は、種子革命の重要な構成部分である。いくら優れた品種を育種しても、採種事業が追いつかなければ生産効果は出せない。退化した種子または栽培特性の不明な品種を植えてはいけなしい。採種事業を決定的に改善し、採種体系を整えてはいじめて、各地方、各農場が要求する良い品種の種子を円滑に生産・供給しつつ、新たに育種した品種を適時に採種して農業生産に取り入れることができる。

農業だけでなく、畜産や果樹、蚕業を始めとする農村経営のすべての部門で、種子革命を加速させ、少ない飼料でより多くの肉や卵、乳を生み出す、優良な家畜の種子や、高さが低く、高収穫の果樹を導入しなければならない。

化学肥料の代わりに、微生物肥料と有機質肥料を活用

化学肥料を大量に使うと、土壌が酸性化し、生態環境が破壊される。現在、世界各国では、化学肥料の使用量を減らすか、使わずに、微生物肥料および有機質肥料を使って農業を行うという方向へ進んでいる。微生物肥料と有機質肥料を用いて農業を行う環境が整うまでは、朝鮮でも化学肥料を使わざるを得ない。さまざまな微生物肥料と有機質肥料の生産を拡大させ、その効果を高め、農業に広く利用しつつ、化学肥料の使用量を徐々に減らしていく必要がある。

化学肥料の代わりとして最もよい有機質肥料は、堆肥である。田畑に堆肥を多く施すと、土地を肥やし、地力を高めることができ、高収穫を期待できる。つまり、堆肥の山はすなわち米の山である。堆肥のもととなるものを最大限動員し、田畑に良質の堆肥を町歩あたり20~30トン以上投入しなければならない。堆肥を多く生産するには、山間地帯や平野地帯を問わず、農産と畜産を配合して発展させね

ばならない。農業を上手く営み、穀物生産を増やせば、家畜の飼料問題が解決され、畜産の発展が期待でき、畜産が盛んに行われれば、多くの堆肥生産が可能で農業にも大いに役立つ。

土地整理と自然流下式水路の建設

土地整理事業は、社会主義農村建設の基本的な基盤を築く大自然改造事業である。土地を万年大計で一定の規模に整理すれば、新しい土地を得られるだけでなく、農村経営の総合的機械化を実現し、営農設備と資材を最も効果的に利用することができ、農村の全般的な生産文化と生活文化において新たな転換を引き起こすことができる。土地整理事業は、先祖代々から受け継がれた小さな区画に分かれた田畑を現代的な規格農地や機械化農地に整理し、農村における封建的な土地所有の残滓を痕跡も残さず完全に清算し、朝鮮の土地を社会主義朝鮮の土地らしく、その様子を一新する愛国事業である。農村で土地まで社会主義国家の土地らしく整備してはじめて、社会主義的改造が完全に実現されたといえる。江原道・平安北道、黄海南道、平安南道・平壤市、南浦市等の土地整理が完了したことに続き、黄海北道・咸鏡南道、開城市の土地整理を力強く進めるとともに、その他の道では地方の力で土地整理を行っていかなければならない。平安南道の6万7,600余町歩（約67,041ヘクタール）に対する土地整理事業だけ見ても、数多くの小規模の田畑が大規模の規格農地として姿を変え、1,500町歩（約1,487ヘクタール）余りの新しい農地が得られた。一つの田を800～1,000坪、1,000～1,500坪に整理し、傾斜度が3度以上になる田は大胆に畑にしなければならない。やむをえない場合は、地理的特性にあわせて、その規模を300～500坪に整理することができる。全国のすべての土地を大規模な機械化農地に整理し、豊かな社会主義農地へと転換させ、後代に伝えなければならない。

土地整理とともに、農村の水利化をより一層高いレベルで完成させねばならない。

水利化は、日照りと大きな水害を乗り越え、農業において安全で高収穫を保障するための基本である。農村経営における水利化を高い水準で完成させ、どこでも水の供給を心配することなく、農業を営むようにすべきである。今ある灌漑水利施設と設備を技術的に更新し、現代化された灌漑施設を新たに造り、治山治水事業を全群衆の運動として力強く繰り広げていくべきである。

水利化は、高い所から低い所へ流れる水の自然的性質を利用して、電力なしに水が田畑に自然に流れ込む自然流下式水路という、朝鮮の灌漑史上における新たな灌漑体系と

して発展しつつある。自然流下式水路は、電気を使わず、价川 - 台城湖、白馬 - 鉄山の自然流下式水路だけでも、約1,000台の揚水機と9万kwの電気が節約できた。价川 - 台城湖水路工事の完成で、平安南道だけでも30万トンの穀物をさらに生産することができる条件が整えられた。

价川 - 台城湖水路と白馬 - 鉄山水路の完成は、西部地区の灌漑用水問題を解決する上で、根本的な転換をもたらした偉大なる変革である。朝鮮の灌漑建設歴史上存在しなかった、最も大規模な自然流下式水路が立派に建設されたことで、平安北道と平安南道、平壤市、南浦市の16万町歩の耕作地に十分な水の供給が可能となった。続いては、黄海北道のミル平野水路工事を始め、多くの地帯での自然流下式水路工事を大胆に計画し、力強く推し進め、国の灌漑体系を新世紀の要求に合わせて完成しなければならない。

農業科学技術革命の積極的な推進

農業革命は、すなわち農業科学技術革命ともいえる。農業科学技術革命を推進することにより、最新科学技術に基づいた農業を工業化、現代化、科学化し、農業の生産力を高度に発展させることができるし、農業生産の向上も期待できる。

農業科学技術革命において重要なのは、農村経営の総合的機械化の実現である。農村での労働力不足の問題を解決し、過酷な労働から農民らを完全に解放し、ひいては最新科学技術を受け入れて、農業を工業化、現代化するには、農村経営の総合的機械化の実現が不可欠である。土地整理事業として田畑が大規模な機械化農地へと姿を変えていく状況下で、農村経営の総合的機械化を力強く積極的に進めねばならない。トラクター工場や農業機械の生産基地を技術的に改善し、馬力の大きい現代的トラクターを作り出すとともに、種まきや田植え、草取り、収穫等のすべての農作業を機械化できるよう、さまざまな高効率の農業機械を生産せねばならない。畜産をはじめとする農村経営の他部門も積極的に機械化・近代化に取り組むべきである。

農業科学研究部門では、農業生産の革新を目指す上で必要となる、種子、営農技術と営農方法問題等の切実かつ重要な科学技術的問題を円滑に解決することに傾注すべきである。

農村技術革命を推進し、農業を科学技術的に行うには、農業労働者たちの科学技術水準を高めなければならない。現代の農業は科学農業であり、すべての営農作業は技術作業である。もはや時代遅れの在来農法や古い経験だけで農業を行う時代ではない。農業勤労者は農業科学技術学習の強化を通じて最新科学技術を身に付け、現代的な農業機械

を上手に扱いつつ、すべての営農事業に科学技術的に対応していくべきである。

農村経営に対する指導と管理の改善

社会主義農村経営は、集団主義に基づいた社会主義経済管理原則と经济管理方法によってのみ、発展させることができる。農村経営に対する社会主義的、集団主義的な管理が弱まり、社会主義経済管理体系と秩序が乱れれば、非社会主義的な現象、資本主義的な要素が入り込み、結果的に農村経営を発展させることができないだけでなく、農村での社会主義を守ることもできない。

農村経営に対する指導管理においては、社会主義原則を守り、社会主義的集団経営の優越性を高く発揚させるために、変化する環境と現実的要求に即して、農業協同経営に対する社会主義的管理運営体系と方法をさらに改善し、完成させねばならない。

企業的方法による管理運営を改善するには、農業科学技術の急速な発展に伴って、営農作業を科学技術的に行うための技術指導と技術管理体系を正しく確立し、農場等で生

産と管理のすべての事業に対する計画化、組織化の水準を高め、管理運営事業を綿密に組み立てなければならない。協同農場でのコスト計算をはじめとする計算をきちんと行い、生産・管理面での経済的効果を高め、実利を得るよう注力すべきである。特に、分組管理体制を正確に実施し、作業組織と労働力組織を徹底してかみ合わせて、労働に対しての政治的評価と物質的評価を的確に下し、農場員たちの中で、自覚的かつ献身的な労働生活の気風を確立していくようにすべきである。

* * * * *

朝鮮では、最近数年間で農業問題の解決に向けた様々な積極的な措置が取られた結果、農業生産において一定の進展がみられるようになった。現在、朝鮮では、食糧問題や食べる問題を、国内の力で近い将来に解決するための事業が力強く進められており、明るい展望が開けつつある。

[朝鮮語原稿をERINAにて翻訳]

朝鮮における政治道徳的刺激と物質的刺激的の正しい組み合わせとその適用について

朝鮮社会科学者協会 研究員 李正花

朝鮮の社会主義に対する正しい理解を行うことは、北東アジア、ひいては世界の人々との友好関係を発展させ、経済協力を活性化していく上で非常に意義が大きい。本稿では朝鮮の社会主義に対する理解を助けるために、多くの人々が関心を持っている問題の一つである社会主義朝鮮における政治道徳的刺激と物質的刺激について論じようと思う。

政治道徳的刺激と物質的刺激を正しく結合させることが、朝鮮での社会主義管理原則のひとつになっている。今日、朝鮮の社会主義では、勤労者に対する政治道徳的刺激と物質的刺激を正しく結合させ、社会全般に適用することで、社会をその本質的要求に合うように建設しようとしている。政治道徳的刺激と物質的刺激を正しく結合させ、社会全般に適用していくことは、政治道徳的刺激を主とし、そこに物質的刺激を正しく結合していくことである。

偉大な指導者金正日同志は、「政治道徳的刺激を主としながら、そこに物質的刺激を正しく結合させることは、人民大衆の革命的熱意と生産意欲を高め、社会主義建設を力強く進めることのできる最も正しい道である」(『金正日選集』第1巻、p. 223)と指摘している。

朝鮮では、社会主義建設において何よりもまず政治道徳的刺激を主とする。政治道徳的刺激とは、政治事業を通じて勤労者の労力的な熱意を盛り上げていくことを指す。政治道徳的刺激は、社会主義の勤労者が、社会の主人であるとの高い自覚をもち、革命的熱意を出して働くように引き立てる刺激形態であり、政治的方法で勤労者の思想意識を刺激する形態である。政治道徳的刺激は、社会主義社会で新しく提起された問題である。社会主義社会は、古い社会を否定して生まれた社会であり、資本主義社会とは質的に異なる新しい社会である。社会主義社会は、集団主義に基づいており、勤労者の同志的な団結と協調が、社会関係においてその基本をなす。

人民大衆が国家の主権と生産手段の主人となり、人々が社会的環境と目的、利害関係の共通性により、思想意志的

に団結しながら同志的に助け合っていくことに、社会主義の本質的な特徴がある。社会主義を、その本質的特性に合わせて管理し、その優越性を発揚させようとするれば、政治道徳的刺激を強化すべきである。政治道徳的刺激を前面に出し、勤労者全体が主人らしい立場と態度をもって、労働に誠実に参加するようにしてこそ、生産が拡大し、経済管理が円滑に進み、すべてのことが順調に行われうる。このような考え方から、朝鮮では、社会主義建設において政治道徳的刺激を主としながら、そこに物質的刺激を正しく結合させている。

勤労者に対する政治道徳的刺激の手段は、彼らの思想教育事業と労働に対しての政治道徳的評価である。まず、勤労者に対する思想教育事業についてみてみよう。朝鮮では、勤労者に対する思想教育事業を通じて、彼らに自らの働く目的とその意義をしっかりと認識させ、主人らしい自覚をもち、革命的熱意のもとで、与えられた仕事に責任を持って行うようにしている。人々を政治思想的に覚醒させ、彼らの革命的熱意を呼び起こせた時に、いかに偉大な力が発揮できるかは、朝鮮での社会主義建設の経験が物語る。

戦後復旧建設での厳しい時期に、朝鮮人民が悲惨な生活に耐えながらも荒廃した土地に工場と農村を築き上げたことや、社会主義建設の厳しい時期に多くの人々を驚かせた、千里馬大高潮¹を引き起こした秘訣は、まさしく政治事業を活発に展開させ、人民大衆の革命的熱意を高く発揚させていた点にある。

祖国と民族の運命を左右する厳しい時期、多くの難関と試練がたちはだかっていた時に、90年代の想像することも難しい「苦難の行軍」²、強行軍を乗り越え、強盛大国建設への突破口が見出せた秘訣の一つとして政治事業がある。

朝鮮では、祖国が最も困難な時期に人民軍軍人らが発揮した革命的軍人精神を全国の人々が学び、座ったまま冬眠するのではなく、立ち上がって、難局に立ち向かっていくようにした。革命的軍人精神を見習うための奮闘のなかで、苦難に勝ち、楽園を立てるという「江界精神」³が作られた。

¹【訳者注】千里馬運動とは、重工業を優先的に発展させる方針を貫徹するために、1950年代後半に、鉄鋼生産部門の労働者による自力更生の精神を強調するところから始まった、生産の増大を目指した運動。それにより生産が伸びたことを千里馬大高潮と表現している。

²【訳者注】北朝鮮の経済状況が最も厳しかった1996年1月から2000年10月まで続いたキャンペーン。

³【訳者注】慈江道江界市で見られた自力更生による生産回復に習おうとのスローガン。同名の小説もある。

続いて、自力更生の烽火である「城鋼の烽火」⁴、「羅南の烽火」⁵が激しく燃え上がるようになった。全国には、江界精神がみなぎり、自力更生の烽火が社会主義建設の前線ごとに燃え上がるよう、政治事業を円滑に行った結果、全国のあちこちで集団の創意工夫と大衆の英雄主義が高く発揚されたのである。これより、朝鮮はようやく苦難と試練を乗り越え、自主的な人民の尊厳を守ることができ、社会主義建設を全般的に活性化することができた。

朝鮮での勤労者に対する思想教育事業、政治事業は「千里馬運動」、「三大革命赤旗爭取運動」⁶、「隠れた英雄の模範に学ぶ運動」、「先軍革命総進軍」⁷など多様な大衆運動を通じて進められてきたが、社会主義建設の段階ごとに、大衆運動の実効性はかなり高くなった。

大衆的思想改造運動であり、かつ革新運動である、多様な大衆運動を展開する過程で、人民大衆は集団主義のみが集団の団結と協力を強め、集団の全構成員の創造的熱意を高められることを悟り、社会と集団のために、すべてを捧げて働き、集団の自主的要求と、個人の自主的要求をともに実現することができた。また、集団主義に基づいた社会主義社会の主人であるという自覚をもち、すべての人々が労働を最も神聖かつ名誉あるものとし、祖国と人民のために、社会と集団のために、自らの力と知恵を捧げて働くことを、崇高な義務として認識している。政治事業を強化して勤労者が自覚的に働くようにするのではなく、お金のために働くようにしては、大衆のなかで創意工夫は生み出されず、集団的英雄主義が発揚されえない。

朝鮮では、思想教育事業とともに、労働に対する政治道徳的評価を下し、人々の革命的熱意を引き出している。労働に対する政治道徳的評価は、共和国の最高勲章である「金日成勲章」を始めとした国家勲章と名誉称号を授与し、高く表彰し、国家的な行事および大会に参加させ、さまざまな出版物・報道を通じて広く紹介・宣伝し、国中の人々がそれを見習うようにするなど様々な形式と方法で進められている。朝鮮では、人々の努力の成果について、政治的に高く評価し、新聞、放送、出版物を通じて広く紹介・宣伝し、社会的にも積極的に引き立てて、優遇している。

山林監督員であれ、炭坑員であれ、そして科学者であれ、

自己の人生を誠実に歩んできた人々を時代の英雄としてたたえ、名誉称号も与え、同志のために惜しむことなく命をささげた英雄戦士の姿を見習わせるために母校に銅像を建て、学校の名も彼らの名にちなんで命名するようにしている。

両親がない孤児ら数十人の面倒をみってくれる女性らに、母性英雄の称号も高いクラスの国家勲章も与えて社会的に引き立て、積極的に支援するための措置もとっている。職場ごとにある「荣誉掲示板」に、努力革新者らの写真とともに、その革新内容を紹介し、多くの人々が祝賀し、人々の革新に繋がるようにする。そうすることで、すべての勤労者が高い熱意と自負心をもって、社会主義建設で業績を伸ばすようにしている。

朝鮮人民は、自分の知恵と労力を捧げ、社会と集団に貢献することを、これ以上ない自分の生きがいとして、プライド高く信じ、労働の結果について、物質的評価を受けるよりは、政治道徳的評価を得ることをより価値のあるものだと考える。朝鮮人民が物質的評価より、政治道徳的評価をさらに貴重なものとして考えるのは、彼らが社会的な人間の固有の生命である社会政治的生命を貴重なものとして尊重していることに関連する。

人間は肉体的生命とともに、社会政治的生命をもって生きる存在である。社会政治的生命は、社会的集団から授けられ、集団のなかで維持され、発展していく生命である。人間にとって肉体的生命は貴重なものであるが、より貴重なのは社会政治的生命である。それは人間にとって自主性が生命であるからである。

政治的生命は、社会的存在としての人間の価値と尊厳を規定する。社会政治的生命の要求から離れ、肉体的生命の要求だけを追求すれば、いくら豊かな物質生活を享受できたとしても、それは決してレベルの高い生活とはならず、こうした物質生活は人間の本性と対置される動物的な生活と変わらない奇形的でかつ変態的な生活へと転落してしまう。

人間は、自己の運命を社会政治的生命の母体である集団の運命と結合させ、社会集団のために、献身的に服務し、集団の愛と信頼のなかで生きる時にはじめてレベルの高い

⁴【訳者注】1998年3月、咸鏡北道の城津製鋼連合企業所を訪問した金正日総書記の生産拡大のよびかけに端を発している、逆境を順境に転換させることを推進する運動。

⁵【訳者注】朝鮮労働党が与えた課題を、どんなことがあっても無条件貫徹する精神のこと。咸鏡北道にある羅南炭鉱機械連合企業所の労働者らの自力更生の精神をモデル化したもの。

⁶【訳者注】各職場における、思想・技術・文化各分野における三大革命すなわち革新ぶりを競争させ、優れた成果をあげた職場に対して、『三大革命赤旗』を授与することにより、表彰を行う社会運動。

⁷【訳者注】名誉や報酬のためではなく、陰日向なく党と革命、祖国と人民のために自分のすべてを尽くす人物を模範とする社会運動。

⁸【訳者注】「先軍時代の全人民的大進軍」と定義されている社会運動。アメリカとの対立が激化した2005年に本格化した。

人生を歩むことができる。すなわち、人間にとって最も貴重なのが社会政治的生命であり、それを発展させつつ生活することが人間の価値を高め、永生することができる人生であり、人々は社会政治的生命の要求を実現してくれる政治道徳的評価を、物質的評価よりさらに貴重なものと考えるのである。

労働に対する政治道徳的評価を貴重に思うことは、祖国と人民が誇れる偉勲を、勲章とメダルで評価し、子孫代々に気高くもちつづけようとして、高尚な風格に、また国の要求に対し、困難で厳しい生活が強られる辺地の哨所へと躊躇なく赴き、自らの人生をささげる熱き心のなかにも、数えきれないほど多くみられる。紙面上の制約で、ここでは一例のみを紹介する。

朝鮮の北方にある峠である九峰嶺には、家族全員が道路管理をしながら暮らしているキム・ソンニョ一家がいる。雲も休みながら越えていくといわれる北方のひっそりとした峠で、母親と息子、嫁、娘、婿、家族皆が小隊を組み、道路管理工として純潔な汗を流している。彼らの心中に宿っているものは何だろう。それは革命事跡が刻まれ、社会主義建設のために多くの車が往来する峠道をしっかりと管理して、国に役に立ち社会と集団に貢献する、生き甲斐のある人生を発展させようという忠誠、愛国の精神である。

朝鮮では社会政治的生命の要求に応じて政治道徳的評価をより貴重に思う人民達の心を察して、主に社会と集団のためにささげた彼らの労力的遺訓を政治道徳的として高く評価することを主としながら、これに物質的刺激を結合する原則を堅持している。

世界女子マラソンで優勝したチョン・ソンオク選手と世界柔道で何回も優勝したケ・スンヒ選手を知っている人々は少ないと思う。国では彼らをはじめとする世界選手権大会で優勝して共和国の国旗を翻した朝鮮の誇りである人々の労力的成果を高く評価して、彼らに共和国公民の最高荣誉である共和国英雄、労力英雄名称を与え、人民体育人の荣誉を授けただけでなく、生活用品がすべて用意されている高級アパートと高級乗用車など、物質的な配慮まで与えた。

朝鮮で政治道徳的刺激を先立たせて行くことについての話を終えながら、一つ付け加えたいことがある。それは集団や個別的な人々を対象にする政治道徳的刺激は物質的刺激を排除したり、無視したりせず、一般的に物質的刺激を伴うことである。朝鮮では労働に対する政治道徳的刺激に物質的刺激を正しく結合するための対策も積極的にとって

いる。物質的な刺激という場合、これは物質的評価を通じて労働者達の労力的熱意を誘導することを言う。物質的刺激は勤労者達の物質的な関心を刺激して労働において熱意を出すように誘導する形であり、物質的方法による労働者達の思想意識を刺激する形である。社会主義労働者達の物質的関心の特性は、それは自己の労働の結果に対する関心であり、集団の利益の中で、個人の利益を考えるとという関心性にある。

社会主義社会において物質的刺激は資本主義社会における物質的刺激とは根本的に異なる。社会主義社会における物質的刺激は、労働の結果に対する物質的評価を通じて勤労者達に主人としての自覚を持って熱意と創意工夫を出して、働くように誘導する役割を果たす。社会主義社会においてはすべての人々が社会と集団のために高い政治的熱意を持って働くので、労働の結果に伴う物質的評価を必要とせず、分配においても平均主義を実施するべきだとすることは左傾的偏向である。

社会主義段階において、いまだに少なくない人々は国家的な事業や共同労働を自分の仕事のように思っておらず、能力によって働き、需要によって分配できる程度までに生産力が発展していない。また、労働階級と農民の差、勤労者達の労働条件と物質文化生活における差をはじめ、様々な差が残っている。したがって、社会主義社会の過渡的性格にあわせて、主に政治道徳的刺激をしながらも、それに物質的刺激が支えられてからこそ人々の革命的熱意を高められるし、生産意欲も刺激できる。

社会主義社会の条件にて平均主義を実施できないことは、以前ソ連でソビエト政権が樹立された時のコミューンの経験から既に実証されている。もし、社会主義社会の現実と歴史的経験に目をそらして、労働の結果に対する考慮がないまま、平均主義的に分配するのであれば、労働者達の生産意欲を落とすことになり、働くことを嫌って、少ない労働でも多く分配してもらおうとする現象が生まれ、社会主義建設に大きな支障となる恐れがある。

朝鮮では、社会主義社会の特性に合わせて、物質的刺激の手段と形をよく選択して適用している。朝鮮で、物質的刺激の手段としては、労働に対する分配槓杆⁹と原価、収益性などの商品価値槓杆があるが、ここでの基本手段は労働による分配である。朝鮮では労働定量事業と労賃査定事業をしっかりと実施して賞金をはじめとする追加的な報酬支払いの形をうまく利用して社会主義分配の原則を徹底的に貫いている。

⁹【訳者注】槓杆とはテコのことである。

労働生産評価の基準と生活費¹⁰規定を正確に作って、労働の量と質に従って、たくさん仕事をした人にはたくさん配分され、少し働いた人にはそれに応じて少なく配分されている。これは、人々の生活意欲を刺激すると共に、働くことを嫌う古い思想に反対するための重要な統制手段となっている。大変で、骨の折れる部門で働いている労働者達には、他部門で働いている労働者よりも高い物質的待遇を与えている。これは、人々をただ物質的に刺激するためではなく、彼らが他部門で働く人々より肉体的であれ、精神的であれ、より多くの精力を消耗するため、それを補充し、自分の仕事をよりうまくできるようにするためである。平均主義的分配原則ではなく、社会主義分配の原則を徹底的に守ることによって、朝鮮では骨の折れる仕事をする人と、そうでない仕事をする人、仕事をたくさんする人と、そうでない人、技術技能水準が高い人と、低い人に対する物質的評価が正確に行われている。

物質的刺激は個人だけを対象としているのではなく、集団を対象としながらも積極的に進めている。朝鮮において、社会主義国营企業所の管理運営方法としては、独立採算制が実施されている。独立採算制とは、工場、企業所が国家の中央集権的な指導下で、経営上の相対的独自性を持ち、経営活動をしながら、収入と支出をあわせ、国家に利益をもたらす社会主義国营企業所の計画的、かつ合理的な管理運営方法である。

国では、工場、企業所が相対的独自性を持ち、経営活動を行うことのできる独立採算制を実施して、下部単位に対する中央集権的指導を強化しつつも、かれらの創意工夫を十分に発揚させている。過渡的社会的特性に応じて、国营企業所が国家の統一的な指導下で、物質的関心性の原則にしたがい、企業管理の合理化を図っている。

国の経済状態が困難な今の時期に、内部予備と源泉を動員して、生産を拡大させることは、経済の活性化にとってきわめて重要である。そこで、わが国は、個別的生産単位らが自体源泉を動員¹¹して生産を進め、すべての生産物の価格を国が定めた基準に沿って、自体で決めるようにしている。なお、生産能力の余裕を生かして生産物を拡大し、そのなかで国家企業利得金¹²を納めた残りを自体で消費できるとし、2倍程度まで自体的に生活費を増やせるように

した。なお、技術革新者、創業者、計画超過完遂者など、努力革新者らには特別な賞金を与えている。

朝鮮では、物質的刺激を重要視しながらも、それを絶対化しない。社会的な労働に対する政治的評価を軽視し、お金と物質的報酬による評価を主とし、人々を動かそうとすれば、勤労者のなかでの同志的な協調と団結を弱め、個人の利己主義を助長させ、やがては集団の利益を侵害し、社会制度を否定する現象をもたらさう。個人主義に基づく社会が抱える諸問題は、物質的刺激の面だけを強調したことからきている面も少なくはない。個人主義のもとで社会が抱える、不治の病となる政治生活での反動化、物質生活での奇形化、文化生活での貧窮化などは、このような社会が人々の精神道徳的風格を漂わせるような政治道徳的刺激をきわめて軽視し、物質的関心を高め、人々が物質的要求だけを追求するという物質的刺激の一面を強調することにより生じた社会悪である。

物質的刺激だけでは、勤労者の生産意欲を高め、彼らの創意工夫を発揚させることに限界がある。今日の朝鮮では、軍事服務中に負傷した栄誉軍人と青春男女らが家庭を築き、生きがいのある人生をともに歩む、美しい慣習が日々増えている。また、戦争で荒廃した祖国の山を40年にわたり、代々引き継ぎ、樹林化していく山林監督員もいて、平城市万景台区域先駆者洞の女性、ソ・ヘスク氏のように、両親をなくした子供らを十数人から100余名まで育て上げ、祖国の防衛哨所に立たせ、社会主義建設の現場に送り出す女性らが、祖国全土にわたって数多く存在する。物質的刺激だけで、社会と集団のために自己をささげるといふ高い自覚をもち今を生きる人のように、美しい人間を作り上げることができるだろうか。

今日の社会主義朝鮮における真の姿は、物質的刺激に先立って、政治道徳的刺激を重視して得た高貴な結実である。朝鮮では今後とも人々の思想意識水準が高まり、社会発展が進むにつれ、政治道徳的刺激と物質的刺激を正しく結合させ、より高い水準で適用していく。そして、社会主義建設で人民大衆の革命的熱意と創造的積極性をさらに高めていくだろう。

[朝鮮語原稿をERINAで翻訳]

¹⁰【訳者注】給料のことである。

¹¹【訳者注】自体源泉の動員とは、中央に依存することなく各生産単位がみずから、生産にともなう諸問題を解決することを意味する。

¹²【訳者注】北朝鮮における国营企業が政府に対して納付するお金。日本の法人税に相当するものである。詳しくはhttp://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Report/pdf/2004_03_06_03.pdfを参照されたい。

「北朝鮮国内の韓国」 - 開城工業団地訪問記 -

京都大学大学院経済学研究科教授 大西広

国立大学教員は法人化で非公務員になったはずなのに、まだまだ公務員時代の多くの制約を受けていて、出張の形で北朝鮮を訪問することができない。外務省から事務室を通じて正式に聞かされた理由は、「国交のない国は研究する必要がない」とのことである。戦時中、アメリカは日本のことを一生懸命に研究していたが、残念ながら日本国外務省にはそのような資質がない。仕方ないので、有給休暇をとって、私費でこの興味ある工業団地を訪問した。2006年8月下旬のことである。

実際、行ってみて「百聞は一見にしかず」とはこのことと感じた。開城の旧市外から少し軍事境界線よりに離れた広大な丘陵地を大規模に平地化し、続々と工場が建てられつつある。実はこの一年半前に軍事境界線の韓国側にある都羅山展望台から建設中のこの地を望遠鏡で観察したことがあるが、当時は望遠鏡の角度の問題でまだ工場を目視することができなかった。しかし、来て見るとその実態が手に取るようにわかる。現在見られるのは、最終的には100万人が住む大都市にするという4期から構成される全体計画の第一期のそのまた初期段階にすぎない。訪問した開城工業地区管理委員会は韓国側と北朝鮮側が階を違えて共存する建物で、その中にある視聴覚ルームで、ここが北朝鮮かと思議に思うほどの最新鋭の設備を使って、全容を紹介した派手なプロモーションビデオを英語で聞いたのち、いくつかの説明を受けた。この説明員も北朝鮮の人間と聞いたが、驚くほど英語が上手で、また身なりもソフイステイケートされている。いいかえると、ここはもう韓国なのだと言うべきだろうか。ちなみに、この開城工業団地の電力は南から供給されており、電話も韓国のKTが引いている。さらに、現地北朝鮮の労働者は利用できないとの情報があるが、ファミリーマートも進出していて必要なものはすべて買えるようになっている。この工業団地には軍事境界線を越えて韓国側から200-300人の技術者、経営陣が毎日バスで通っているとのことである。

そこで、訪問した二つの企業を紹介する。

まず一社目は「大成ハタ」と名のつく何と日韓合弁の企業であった。開城は韓国企業専用となっているが、韓国に本社があり、韓国側出資比率が90%のこの企業は「韓国企業」と認定されてここへの進出が許可されている。日本側の出資者は「ハタ」という名の大阪にある企業のように生産工程の水とシステムの管理で二名が常駐で技術指導をし



「テソンハタ」という工場の風景

ている。製造しているのは化粧品の容器でその性質からして高級感の漂う容器としっかりなっている。そして、驚いたのは、製品を梱包する箱に「made in Korea」とはっきり書かれていたことである。この訪問から帰国した直後、2006年8月24日の『日本経済新聞』夕刊によれば、ASEANがこの工業団地の製品のうち100品目をそのまま韓国製と認める決定を行ったとのことであるが、この「大成ハタ」は韓国国内でラベルを貼るという程度の「加工」をして日本などに供給しているという。ただし、この商品についてのことではないが、アメリカは韓国国内での加工の比率を問題にしているという。



「Made in Korea」で搬出されている

2005年9月に進出し、この時点でほぼ丸一年が経過しているということであるが、ひとつの容器の生産でも多くの加工工程があり、さらに製造している容器の種類が多いこの作業はかなり流れ作業として確立しているように思われた。韓国側からは28人、現地従業員は562人（3ヶ月前の

資料では400人)となっているが、個々の工程は一人から数人の規模に分割される。手が器用でまじめに働く労働者をもっとも必要とするタイプの労働集約型企業と理解される。ただし、成型機の性能も重要で、「AOKI」とのプレートのついた日本製のものを使っていた。

なお、労働者の賃金は月70ドルというから8500円程度で中国元にすると650元程度となる。これは大きく言って中国延辺自治州あたりの賃金と同程度と言えようか。もちろん、これは約60-70km南の韓国の賃金水準の半分以下の水準と見られるが、それでも公務員賃金が3000ウォン=150円程度とされる北朝鮮の平均賃金とは比べ物にならない。よって開城の人々はここで働きたいと強く思っているが、その決定は北側の労働管理局、具体的にいえばこの場合特区開発総局の職業斡旋部門が握っているという。どの工場にも労働者専用の自転車置き場があってピカピカの自転車が並んでいた。その程度は楽に買える生活水準を労働者は得ることができるようになっている。



ずらりと並ぶ従業員の新品の自転車

訪問したもうひとつの企業は「シンウォンShinwon」という韓国のアパレル・ブランドの工場であった。この企業は自社として5つのブランドを持っていて、ここで作った製品は全量韓国国内向けに供給するという。確かにこれだ



Shinwonという工場の風景

と上述のような製造地の問題が発生しない。この会社は現在の全製品の3-5%程度をここで作っているが、今後17%程度に拡張するという。それでも、ここでの製品は全量韓国国内に供給し、輸出品は韓国国内で作ったものにするができる。うまいやり方であると感心した。

なお、雇っている労働者は韓国側から8人、北側からは556人となっているが、翌月にはそれぞれ9人、840人に増やすという。こうした急拡大のために従業員の訓練も重要で、現在250人が実習中であるという。これによって現在10のラインが動いているのが、新たに5つのラインが動くようになる。また、賃金水準は67-70ドル/月であるといわれたので、先の「大成ハタ」と同程度である。が、これ以外に食費やシャワー代などいろんな支出があって実際は金額換算で120ドル/月程度かかっているといわれた。実際、食堂も見せてもらったが、大変綺麗で韓国製のお菓子の箱が並んでいたから、こうしたものが毎日提供されているのであろう。ただし、「大成ハタ」ではこの点は聞きそびれたので、比較できない。



進出している他の企業の工場

いずれにせよ、日本にも時に新聞などでこの工業団地の状況が報道されるが、実際に見るとその物凄さがよく分かる。もっと北朝鮮の実情を知らねばならないと強く感じた訪問であった。

会議・視察報告 ■ Conference Reports・Inspection Visits

長春の日系自動車工場 - トヨタ長春工場を中心に -

ERINA調査研究部客員研究員 笹志剛

東北三省で緑の最も多い都市・長春は、トウモロコシと大豆の都市として全国に知れ渡るだけでなく、光電子や自動車産業も有名だ。特に自動車産業は長春市の基幹産業となり、2003年の自動車関連工業生産高1,200億元は、同市の一定規模工業値全体の80%を占めている。自動車産業関連従業員は15万人、国内自動車販売のシェアは14.6%で、700社が3,000種以上の部品を製造しており、自動車開発、生産、販売の中心となりつつある。東北三省における長春市の自動車産業の優勢が顕著であり、特に東北振興政策を遂行する過程で、長春市の自動車産業を発展させることはすでに吉林省政府の戦略的な配置となっている。

長春にある中国第一汽車集団公司（一汽 / FAW）は、中国自動車業界の中でも最大規模で最多車種を揃える生産・開発基地であり、生産量も中国全体の5分の1を占めている。今後4年間で、同公司是年間生産200万台、内120万台を長春及び周辺で製造し、長春は世界5位の自動車生産都市となると見込んでいる。

さすがは自動車都市、長春では至る所に自動車、自動車関連の合弁、独資外資系企業が並んでいる。2006年5月、長春で開催された「日中経済協力会議 - 於吉林」に参加して、半年ぶりの長春にこのような印象を持ち、その後、現地の吉林大学の友人の斡旋で、長春に進出したいいくつかの日系自動車工場を見学して、そのイメージをさらに深くした。

5月24日、吉林大学東北アジア研究院政治学研究所副所長の沈海濤氏の手配で、私たちは一汽とトヨタ自動車合弁で創設した一汽豊田（長春）発動機有限公司と長春豊越会社を見学した。また、この見学の前には、会議の手配で日中東北開発協会訪中団とともに、長春経済技術開発区にある光洋精工、伊藤忠商事、一汽富奥汽車零部件有限公司が提携する一汽光洋転向装置有限公司を見学した。

一汽光洋は1996年12月創設、資本金1,400万ドル、総投資額2,995万ドルで、中日双方がそれぞれ50%を出資した。1997年12月に工場が竣工し、翌年8月に開業式を行ったが、2002年にはさらに40%増築した。現在の従業員数は285人。主要製品は乗用車のトランスミッション及びステアリングで、年間生産量は32万セット。主にFAW、FAW-VW、

東風自動車、天津一汽などの自動車メーカーに部品を提供する。清潔な職場、真剣に作業している従業員、日本式管理など、素晴らしい面を見学で確認できた。



一汽光洋転向装置有限公司の組立工程

一汽豊田（長春）発動機会社の工場も長春経済技術開発区内にあり、広々としたエリアは衝撃的でさえある。案内役の孫守貴・総務課長の紹介によると、同工場の敷地面積は297,995平方メートルで、事務所、工場、鑄造エリアを分けるほか、6万平方メートルの部品供給のアルミ工場と13万平方メートルの空地（5年以内で開発予定）を持っている。当該工場は一汽とトヨタの間で2002年に締結した戦略的な合意によるもので、総投資額15億元、主要製品は新型V6エンジンであり、年生産能力13万台で、合弁期限は30年となっている。工場は2003年9月1日に着工し、2003年12月29日に中国国家発展改革委員会による認可を得て、2004年3月25日に会社が正式に成立し、2004年12月17日にV6エンジンのラインオフが行われた。このような流れから判断すると、この投資は典型的な「事実婚」であり、政治的な要素が大きい。さらに聞くと、当時の吉林省政府と長春市政府は、生産量世界2位、業界一の効率性、管理技術に優れたトヨタをどうしても誘致するため、他省に提携プロジェクトを移さないように長春に本社のある一汽に圧力をかけたということがあったようだ。

周辺環境、労働力の資質、物流などの面から考えると、

長春は理想的な選択肢とは言えない。コストコントロールを考へても、天津一汽豊田や広州豊田とは大きな距離がある。しかし、長春市政府は全力で700戸余りの農家を移転し、土地整備費を一切請求しなかった。また、部品供給面で日本側の不安を払拭し、生産を優先して手続きを後にするなど、諸条件で最大限の優遇政策を提供した。

トヨタの投資は開発区及び市政府のバックアップを得て、工場の主体建物は一年で竣工し、設備施工を経て一年半でオープンした。2004年末のエンジン生産ラインオフ後、2005年7月から8月にかけて、正式生産が始まった。2005年販売台数は45,000台余り、販売額は20億元で、利益は3,800万元となった。2006年は生産9万台、利益8,000万元になる見込みである。2～3年の過渡期を経て黒字が出る普通の自動車エンジン工場と違い、一汽豊田の長春工場はすぐに黒字になる珍しいケースと言える。これは一汽本社、四川トヨタ本社、在中国トヨタ各社の販売マーケット戦略の奏功と考えられる。コスト管理と削減により、同社は12億5,000万元の経費予算の内11億5,000万元しか使わず、ちょうど1億元を節約した。

案内役の孫総務課長によると、同社は製造部、管理部、財務部、総務部と人事課、生産課、総務課など4部10課を設置している。トヨタ側は駐在員を8人派遣し、それぞれ製造部長、管理部長など重要なポストに就かせている。一汽側は11人の管理職を出した。2006年3月時点で従業員数は755人、その内、製造・技術関連が659人であり、同社の製造と技術の実力と重要性が際立っている。販売好調のため2005年10月から2シフト生産体制に変わり、1日約400台、月に約8,000台のエンジンを生産する。

トヨタの新型V6エンジンは環境に優しく、二酸化炭素の排出基準もユーロIVレベルを満たしている。専有技術であるVVT技術を導入し、軽くて騒音と燃料消費の低いメリットを持っている。こうしたハイテクエンジンの工場

だが、職場全体を見渡すと、トヨタの日本国内の自動化された職場と少し違っている。現地の安い人件費と中国国情を配慮し、市場の変化と顧客のニーズに応じた多品種、小規模の方針を導入しながら、必ずしも自動化にこだわってはいないということが印象的だった。現在、同社の製品は主にクラウン（皇冠）2.5L、同3.0L、レイツ（銳志/マークX）、大赤旗（HG3）3.0Lに提供しているが、また別の型に提供する可能性がある。完成車は3年余りで淘汰されるが、エンジンは10年ごとに更新される。トヨタは心臓であるエンジンから周辺部品まで、改善と更新の努力を続けている。

今後の発展に関して、一汽豊田（長春）発動機有限公司は、従業員の力を合わせることを重視する一方、基礎からスタッフの養成にも力を注ぐ。トヨタの企業管理パターンを導入するなど、管理過程に日本の企業文化を融合している。しかし、雇用の多様化に伴い人員流動化の問題にも直面している。例えば、天津一汽豊田工場は欧米系の自動車会社より給与が安いため、一部の人員が引き抜かれた。天津と広州豊田では中堅スタッフの引き抜きも問題となったこともある。一汽豊田（長春）には従業員の引き抜きはあっても中堅スタッフの辞職はめったにない。しかし今後の課題として重視する必要があるだろう。人材養成として、同社は従業員へのエンジン組立技能訓練のほか、日本を始め国内外への研修を実施し、2005年までに113人が日本、瀋陽、大連などで研修を重ねている。

東北振興の進展による外資進出をめぐり、孫課長は自分なりの見解を説明してくれた。それによると、現在、中国中央政府は自動車関連のプロジェクトに対して15億元の最低投資制限を打ち出しただけでなく、ハイテク技術の有無も要求されている。一汽はトヨタとの合作を進めるため、巨額の一汽豊田天津の合併を辞さなかった。それによりトヨタと運命共同体となり、次の大きなプロジェクトの土台を



一汽豊田（長春）発動機有限公司



一汽本社メインエントランス

築いた。それを促すために長春市政府は特別の優遇政策と誠心誠意の誘致運動を行った。一汽豊田（長春）発動機の早期着工、無事操業は、地元各級政府の積極的な姿勢が実を結んだものと評価された。

長春豊越公司では、完成車の明るい光景が目に入った。開発区にあるエンジン工場と違って、同社是一汽本社2号門の入り口近くに位置し、自動車工場の中にある自動車会社のイメージが強い。同社の前身は2003年創立した長春一汽豊越汽車有限公司。同社は2005年7月、四川豊田汽車有限公司の資産購入によって双方それぞれ50%の株を持つ四川一汽豊田汽車有限公司（SFTM）が設立され、その子会社となった。従業員は400人余り。同社はSUV・ランドクルーザー10,000台、ハイブリッドカー・プリウス3,000台の年間生産能力を持ち、稼動以来、すでにランドクルーザー10,000台余りを生産した。

熱心に案内してくれた同社の畢文鋒・人事課長によると、プリウスはトヨタの最新技術を結集した新鋭車種で、価格はまだ中の上だが、中国市民の消費能力の増加によってさまざまなメリットを享受できることになろう。日本の友人の話では、プリウスの海外生産は初めて、工場見学もなかなか難しいとのことであり、今回の見学とヒアリングは収穫が大きかった。

最近の報道によると、低燃費のハイブリッドカーがガソリン価格上昇を背景に世界で需要を伸ばし、増産に動いている。主力のプリウスの5割増産を始め、2010年代初頭にはハイブリッドカーの生産を100万台まで増やす計画を打ち出した。また中国では現地生産システムの進化など日本国内では出来ない変革が起き、トヨタの海外自動車生産・販売の新たな展開を牽引するものと注目されている。畢課長の勤めもあってか、一日も早くプリウスを入手するのが筆者の新たな夢となっている。

トヨタを始め日系企業の長春投資を考察すると、旧工業基地の振興策の実施、及び各省独自の地域発展戦略によって、外資の中国における北上スピードが加速され、東北への認識も次第に深まってきたのが分かる。外資の進出により、東北地域における自動車産業や設備製造業、石油化学などにおける優位性も次第に顕在化してくるであろう。長春が自動車産業を増大・増強させるのは歴史の必然であり、交通・運輸・設備製造工業体系を構築することはもちろん、国際的な自動車都市であるデトロイトに学び、長春はさらに走行機械工業基地を構築し、自動車産業の優位性を強化する必要がある。V6エンジン工場、ランドクルーザー、プリウス、光洋ステアリングシステムなど、日系自動車企業の相次ぐ進出でこうした明るいビジョンが描かれ



プリウスの説明用車輛

ていくことを、中国東北出身の一研究者として大いに期待している。

第2回吉林・東北アジア博覧会

ERINA理事長兼所長 吉田進

博覧会の開幕

初秋だというのに直射日光が暑い。

2006年9月2日、長春国際会議展覧センターにて「第2回中国吉林・東北アジア投資貿易博覧会」の開幕式が行われた。

王珉省長の司会で挨拶が続いていく。薄熙来商務大臣の声が響く。アナウンサーになっても良いと思われるほど、北京語の発音がはっきりしている。「この博覧会が開かれるようになって、北東アジアとの経済交流の土台ができた。長春の意味するところは春が常にあり、青春が永遠にあるということだ。ここを中心に北東アジアの協力が発展していく。」

張国宝東北振興弁公室主任は、東北振興の2年間の成果として国営企業の改革が進み、その結果、GNPが大幅に伸びたことを述べた。また東北地方で1930年代に流行した「私の家は松花江にあり、そこには森林と炭鉱があり、トウモロコシと高粱が山にも野にも育ち・・・」という有名な歌を引用しながら、工業の再編と並んで、農業とその加工業が大いに発展していることを報告し、大農経営の方向性を示した。また「東北地方の北にはロシアが、南には朝鮮半島があり、海を隔てて日本がある。東北地方はこの地政学的な優位を十分に利用して、北東アジア諸国との経済協力を大いに伸ばしていくべきである」と訴えた。50年前に東北地方で暮らした経験のある私にとって、この主張に

はまったく異なる。

王雲坤省党書記は、2,700万人の吉林省民を代表して国内外からの参加者に歓迎の意を述べた。

呉儀副総理の開幕式の宣言は、極めて芸術的だった。両手を挙げてそれを開く動作をしながら「博覧会の開幕を宣言する」と述べると、「ウァー」という歓声が会場から上がった。それと同時に無数の花火と小型の落下傘が打ち上げられ、大群の鳩が大空に向かって舞い上がった。

呉儀副総理の報告：中央政府の関与を強めよう

開幕式に続いて、第2回東北アジア地域経済合作フォーラムが開かれた。このフォーラムは、UNDP、UNIDOと東北アジア博覧会組織委員会、吉林省図們江開発弁公室の共催である。

この会議では呉儀副総理が基調報告を行ったが、その中で述べられた次の3つの提案は注目に値する。

第1は、北東アジアにおける協力体制を整備すること。協力の基盤はすでに構築されつつあるので、それを強化するために投資・貿易を発展させ、地域間協力が進めやすい条件を整えなければならない。そのためには、構成国の中央政府の地方に対する関与度を強化することが必要である。そして、図們江地域開発を基礎とした総合調整機構の枠組みを作らなければならない。

第2に、協力の領域を確認し、拡大すること。大図們江地域の開発を切り口に、地域内貿易と投資分野における協力を絶え間なく拡大する。各国政府は、透明な体制と予測可能な政策環境を作り、地域内の相互投資を推し進め、農業、製造業、エネルギー、金融などの分野の協力を積極的に推進する。

第3に、協力の効果が現れるように努力すること。東北アジアの経済協力を進める上で、プロジェクトを媒体として取り上げ、協力の結果が眼に見えるようにする。「1つのプロジェクトの条件が成熟したら、いち早く実施し、各関係者が受益できる」原則を貫くこと。大図們江地域開発の各プロジェクトは、この原則を貫き、実現させなければならない。

昨年は、UNDPが図們江地域開発プロジェクトを存続させるかどうかというところまで追い詰められていたが、中国のイニシアティブにより継続が決まり、従来図們江流域に限定されていた協力枠を拡大し、北東アジアの分野別プロジェクトを取り上げる方向へ大きく舵を切った。これは、新潟がこれまで北東アジア経済会議で進めてきた方向と合致する。我々の方向性に自信を持つべきである。2004年8月、長春にて「北東アジアの平和と発展会議」が開か

れたとき、国連本部から2名の専門家が参加し、関係者にUNDPのこれまでの活動に関する事情聴取を行った。私も2回に分けて3時間ほど意見を述べた。

今年は、さらに呉儀副総理から中央政府の関与、分野ごとのプロジェクト推進、目に見える結果を出す必要性が強調された。北東アジア経済圏に関する中央政府の関与不足は、これまで各国自治体の悩みである。ここで中国がイニシアティブをとったことの意義は大きい。

東アジア共同体に関して、中国と日本政府のイニシアティブをめぐるASEAN+3とASEAN+6の論争が起こっているが、数年後には北東アジアをめぐる日本政府が同じ轍を踏むことになるのではなかろうか。

分科会の討議

分科会は、北東アジア経済協力と東北振興、北東アジアの経済協力和ヨーロッパ諸国のロジスティクス産業の発展、北東アジアの経済協力和大図們江地域、北東アジアの経済協力和法務的サービスの4つに分かれた。

私は第3分科会「北東アジアの経済協力和大図們江地域」に参加した。ここでは、「大図們江開発の新しいイニシアティブ」(UNDP図們江事務局代表代行Onder Yucer氏)、「大図們江プロジェクト参加国間のエネルギー協力のブランドデザイン」(韓国エネルギー経済研究所Euy-Seok Yang氏)、「図們江地域におけるエネルギー協力」(吉林大学東北アジア研究院副院長・朱顕平教授)、「大図們江開発への中国の参加とその主要分野」(東北師範大学東北アジア研究センター秘書長・于国政教授)等の報告があった。3人の専門家が揃ってエネルギー問題を取上げたことは、この地域におけるエネルギー問題の重要性を物語っている。結論は、ERINAの認識と完全に一致している。即ち、この地域のエネルギー需要は今後とも大きく伸びるので、経済の安全保障を前提とした国家主導型の協力体制を組む必要があることを踏まえて、政策上の協調、共同備蓄、輸送安全保障、エネルギーの節減、ロシアの太平洋原油パイプラインの建設が及ぼす影響等の問題が取上げられた。于国政教授は、その他に産業協力、鉄道輸送、国境にまたがる経済開発区、電力開発などについて触れた。

私の講演の題目は、「北東アジア輸送回廊の新しい局面」。内容は、東北アジア輸送回廊の研究、図們江輸送回廊の重要性、その特長と存在する問題点、NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク(NEANET)の設立、日本海横断フェリー航路の推進、第3回北東アジア国際観光フォーラム(新潟)の開催などである。

新潟～ザルピノ航路の開設を目指して

当日は、延辺朝鮮族自治州の諸契約の調印式が行われた。この会議には州党書記・鄧凱氏など指導者が出席した。

この席上、新潟～ザルピノ（トロイツァ港）航路を運営する中・ロ・韓・日合弁会社の設立に合意した協議書が調印され、私は日本を代表してサインした。

ここで航路開設の動きについて簡単に触れておきたい。

2003年10月に第1回図們江輸送回廊活性化フォーラムが琿春にて行われた。引き続き2004年2月に新潟、同年7月にウラジオストク、2005年7月に琿春（第1回琿春国際フォーラム）、2006年2月21～22日には琿春で第5回目のフォーラム（第2回琿春国際フォーラム）が開かれた。

このフォーラムは、日本海航路を開設する上で、決定的な意義を持っている。フォーラムは琿春市政府とNEANETの共催で開かれ、SASCO、東春フェリー、新日本フェリー、商船三井の4船社、境港、舞鶴、敦賀、金沢、新潟、酒田の港湾関係者、40社の荷主など計100名が参加した。日本からの参加者は30名、その中には在ウラジオストク日本総領事館、在瀋陽日本総領事館の代表も含まれた。

会議では、最後に覚書を採択し、モンゴルを含む5カ国の代表者がサインをした。当日の図們江日報は、次のように報道している。

「日本のNPO法人図們江輸送回廊ネットワークと琿春市政府が共催で開いた『第2回図們江輸送回廊・琿春会議』が当地で開かれた。東北アジア大図們江地域から中、日、ロシア、韓国とモンゴルの5カ国の政府要員、専門家、学者と企業家が東北アジアの『黄金デルタ』である中国の琿春に集まり、図們江輸送回廊の果たす役割と日本海航路開設について踏み込んだ意見交換と検討を行い、『図們江輸送回廊に関する5カ国宣言』を調印した。」

5月にはスラビヤンカにて第6回会議が開かれ、航路開設の合意をした。引き続き8月にはウラジオストクにて第7回の会議が開かれた。この会議では、各国の出資比率を日本40、ロシア30、中国20、韓国10とした。

博覧会の成果

全体を通してみると、各国代表団同士の会談、各国の自治体のPR、展覧会の商品紹介など、登録された活動内容だけでも99項目あった。この博覧会を媒体とした各国間の交流はかなり活発に行われた。

主催者発表によると、今回の博覧会の参観者は30万人、海外からの来客は54カ国・地域から6,100人、世界500の上位企業の内71社が出品した。

特徴的なことの第1に、この間の貿易取引高は、3億

8,400万ドルに達したことである。輸出が3億500万ドル、輸入が7,900万ドルだった。国内取引は11億5,500万元。話し合われた投資項目は255項目、投資総額は674億元、そのうち国外からの投資は208億元である。

第2に国際会議が開かれ、北東アジアの協力についての理論的基礎を固めたこと。

第3に各地域の相互交流が頻繁に進められたこと。例えば、第11回北東アジア地域地方政府サミット、ロシアの商務週間、韓国、北朝鮮、モンゴルの日、中日企業の経済・貿易合作交流会などが行われた。ロシア週間では吉林の9つの市の企業とロシアの90の州・市の企業のマッチングが行われ、大きな成果を収めた。

以上のような活動内容に比して、日本単独の活動はほとんどなかった。これは寂しい限りである。各自治体では、相手国に対するPRを常に問題にしている。東北振興政策にどう対処するかも論議されているが、自県中心に外部から人を呼ぶことに重心がかかり、他国が作った「場」を有効利用することから生じる効果への過小評価がある。来年には新しい考え方で対処したい。

極東経済フォーラム

ERINA理事長兼所長 吉田進

極東経済フォーラムが2006年10月4～6日、ハバロフスクにて開かれ、ロシア国内から26の自治体、国外から15カ国が参加した。このフォーラムは昨年開かれた極東経済国際会議とは別枠で組織されたものである（国際会議の方は2年に一度、来年は、沿海地方かアムール州で開かれるという）。

1. フォーラムの構成

第1日目：サハリン1主催によるデカストリ港からの原油輸出記念行事と祝賀パーティ。この日は同時に、サハリン1のガスがコムソモリスク-ハバロフスクのガスパイプライン完成によりハバロフスクに初めて導入された記念パーティでもあった。この記念行事ではプロジェクトの概要、用いられた新しい技術、その経済効果などが紹介された。

第2日目：フォーラムの開会。ハバロフスク歌舞団の歌と踊りから始まり、開会宣言を行った。

まずグレイズロフ下院議長がプーチン大統領の挨拶を代読、あわせて挨拶をした。引き続きロシア科学アカデミー・ネキペーロフ副総裁、イシャエフ・ハバロフスク地方知事、

ノーベル経済学賞受賞者ロバート・マンデル・コロンビア大学教授、産業エネルギー省I. S. マテロフ次官が挨拶。その後、代表的な会社代表の基調報告が15分ずつ続いた。その中には、ロスネフチ（S. M. ボグダンチコフ社長）、トランスネフチ（I. G. ソリヤルスキ副社長）、アリアスグループ（M. Y. バジャエフ社長）、アエロフロート（V. M. オークロフ社長）、ガスプロム、統一エネルギーシステムなどの有名企業が入っていた。

第3日目：8つの分科会（人口問題、エネルギー、輸送、木材、漁業、投資、観光、先進技術・通信技術）が開かれた。人口問題は、プーチン大統領が問題提起した後、各地で議論されている。その他の分科会では、極東地域が持っている諸問題が討議された。最後に総括会議が行われ、8つの分科会の議長報告、イシャエフ知事とイサエフ下院副議長の締めくくりの挨拶があった。

2. エネルギー分科会

全体会議でもエネルギー問題で数多くの発言があったが、このセッションでは、サハリン1（S. テルニ・エクソン石油ガス社長）、サハリン2（I. イグナチエフ・サハリンエナジー副社長）の報告があり、太平洋石油パイプラインに関連した新石油産地の開発と輸送問題で、A. サブロノフ・ロスネフチ副社長の報告があった。エネルギー共同体の問題は、N. ヴォロバイ・エネルギーシステム研究所所長から提起された。また金の開発・生産についても発言があった。地域としては特にマガダンとサハ共和国（ヤクーチア）が取上げられた。

3. 所感

今回のフォーラムの性格

極東としてロピストの確保

極東の下院議員は14名。小さな会派も構成できない。そのため、モスクワから代議員に極東にきてもらい認識を深め、愛着を持ってもらう。今回は170名来る予定だったが、グルジア事件の発生で70名となった。プーチン政権は2007年12月の選挙を通じて2大政党体制を作りたい。そのためには「統一ロシア」がまず雰囲気盛り上げる。今回、イニシアティブをとったのはグレイズロフ下院議長。彼は、「統一ロシア」の党首であることから、会議では下院と「統一ロシア」の両方がイニシアティブを取った。

学会との結合

科学アカデミーの参加。世界経済・国際関係研究所シモニア所長、極東研究所チタレンコ所長、科学アカデミー極東支部セルギエンコ総裁、地質学研究所所長ボグダノフ科

学アカデミー会員、極東経済研究所所長ミナキル科学アカデミー会員など著名人が参加した。

国際性を持たせる

15カ国からの招請。サハリン1プロジェクト関係者。日本からも新日鉄エンジニアリング羽矢惇社長、サハリン石油ガス開発（SODECO）羽山正孝社長、経済産業省ロシア室・山下文夫課長補佐、石油天然ガス・金属鉱物資源機構（JOGMEC）、三菱商事、伊藤忠石油開発等の代表が参加した。

サハリンプロジェクトとの関連付け

今回はサハリン1のデカストリ積出港の完成、原油輸出開始、ハバロフスクへのガス供給開始などの祝賀祭典を結合させた。

以上のように、1つの会議に多角的要素を組み合わせていた。

会議の進め方

会議の進め方として、全体会議 - 分科会 - 総括会議の流れを成しており、時間厳守、最終の手短な各分科会の報告など、会議運営上の観点から見るとハイレベルにあった。レヴェンタリ副知事が司会、時間の采配を振っていたが、その効果が目に見えていた。

サハリン1はハバロフスク州との関係が深いので、ハバロフスクが自らのイニシアティブでその成果を大いに祝った。サハリン1にはロスネフチが参加しているの、サハリン2のように環境派の攻撃をそれほど受けていない。また環境監督局が検事総長と一緒に環境問題で事件を起こすようなこともない。デカストリ積出港の建設で、環境監督機関が問題提起していたが、原油の積み出しは順調に進み、サハリン2との差が大きくなった。

太平洋パイプラインの建設によってアジア太平洋諸国への石油輸出は大きく伸びる。現在アジア向けの輸出は3%であるが、2020年には30%となる。電力は、ブレヤ水力発電所が完成すると200万KWとなる。ヤクーチアでは褐炭を原料として大型火力発電所を計画中である。これらの電力は、極東地域の電力不足を解消し、中国、韓国、さらに将来的には北朝鮮へ提供される。またガス計画も立案中であり、ロシアの北東アジアとの関係は年々大きくなる。北東アジアエネルギー共同体構想が動きはじめてもおかしくはない。今回のフォーラムはこの構想の基礎となる共通の認識を深める上で極めて有意義であった。

第三回北東アジア国際観光フォーラム新潟大会開催

ERINA客員研究員 成実信吾

2006年9月19日から20日まで、新潟市において第三回北東アジア国際観光フォーラム新潟大会が開催された。北東アジア国際観光フォーラム(International Forum on Northeast Asian Tourism、略称IFNAT)は、北東アジアの国々との間での観光交流を促進して相互理解を深めて、地域の平和と経済発展に貢献するため、2004年に関係者が集まり、結成したものである。第一回は中国大連市、第二回は韓国テグ市で開催され、今回日本で初めて開催された。今回の日本での開催地には、観光産業の振興に熱心な新潟県が選ばれ、「北東アジア域内交流の活性化と新潟観光の振興」を総合テーマに議論が行われた。

会議には、中国、韓国、ロシア、モンゴル等の海外から150名を超える参加者があり、国内からも約150名が参加し、合計300名の参加者を得た。今回の会議の特徴としては、海外からの参加者のメンバー構成を、行政や研究者に限らず、旅行業界の方々にも参加を要請し、日本側企業との商談会を行ってビジネスマッチングも用意したことにある。その結果、海外からの参加者は、概ね行政三分の一、研究者三分の一、旅行事業者三分の一になった。なお、今回は東京の(株)中外旅行社が会議に初めて参加し、北朝鮮の観光について論文発表を行った。

今回は、海外からの参加者に対して、会議に先立ちプレフォーラムツアーを実施し、日本式観光体験として、9月17日に月岡温泉と岩室温泉に宿泊して貰い、日本の温泉を体験して貰った。

翌18日には、同じく海外からの参加者に対し新潟県内や新潟市内の観光施設を案内して、新潟の観光を紹介した。新潟観光の最後に、毎年この時期に新潟市内を会場に開催されている「総おどり」を見学してもらったが、これがどの国の人にも大変好評で、「総おどり」の見学の時間が短いと不満が出るほどであった。一方、温泉も好評で、人種や文化を超えたレジャーになっている事を証明している。

19日に開催されたフォーラムでは、午前には基調講演とラウンドテーブルディスカッション、午後には分科会が開催された。

基調講演は、中国社会科学院旅遊研究センター 張広瑞主任、モンゴルJuilchin World Tours S.ネルグイ社長、韓国世明大学観光経営学部 チェ・スンゴク教授、ロシア・ハバロフスク地方政府観光局 V.セリユコフ局長、北東アジア観光研究会 関山信之代表幹事が、それぞれの国を代

表して講演した。

ラウンドテーブルディスカッションは、吉田進ERINA理事長をコーディネーターに、中国遼寧省旅遊局 應忠元副局長、黒龍江省旅遊局 王永生副局長、モンゴル S.ネルグイ社長、韓国総合経済研究院 パク・フンソ院長、韓国テグ市観光協会 イ・ヒド会長、ロシア V.セリユコフ局長、ロシア沿海州観光委員会 E.ネボムニャシャ副会長、新潟県産業労働観光部 小島観光企画監、新潟市産業経済局 鈴木局長が出席し、それぞれの地域や組織の立場から、観光の重要性や現状と課題などについて意見を発表した。中でも、ハバロフスクのセリユコフ局長が新潟に観光情報センターを開設することや観光専門家養成の研修の実施する、といった構想を発表したのが注目を集めた。又、黒龍江省旅遊局の王永生副局長は、黒龍江省と吉林省の旅行者にはビザ申請の手続きが出来ず、観光交流の障害になっている点を指摘した。

その後、会場の参加者からの質問を受け、活発な議論が展開された。ここでもビザの問題が指摘され、国際大学の山澤学長が、政治に頼らず民間で交流をどんどん進め、観光は外交をリードする気概を持つべきと指摘した。それ以外にも、IFNATの開催には行政サイドの支援が必要なことや、ハード面のみならず、ソフト面も開発する必要性の指摘など、観光を一層盛んにしていく提案が出された。

最後に、第三回IFNAT新潟大会実行員会から提案された「北東アジア観光開発のための共同戦略策定の提案」について参加各国が具現化を目指し、より緊密なネットワークを組んでいくことを確認して書面に調印した。

午後は、三つの分科会に別れ、各コーディネーターの元に「北東アジアの観光の特徴と振興方策」、「北東アジアの観光振興に向けてのインフラ整備」、「日本向け観光客増加策」をテーマに、議論が進められた。

第一分科会「北東アジアの観光の特徴と振興方策」は、北京大学の呉必虎教授がコーディネーターを務め、北東アジア観光開発マスタープラン、国境観光の開発、戦跡の観光資源化等の提案が発表された。

第二分科会「北東アジアの観光振興に向けてのインフラ整備」は、大阪観光大学の鈴木勝教授がコーディネーターを務め、遼寧省の海洋観光、韓半島の南北道路連結や新潟空港の誘導路拡幅といったインフラ整備の及ぼす影響について発表があった。

第三分科会「日本向け観光客増加策」は韓国テグ大学李應珍教授がコーディネーターを務め、主として日本向け観光客の増加策に関する発表があった。

最終日の20日は商談会・交流会が開催され、新潟県内の

企業と海外から参加した旅行事業者との間で、実務の話が進んだ。

一方、商談会と同時並行で研究者の交流会が実施され、研究者間の交流が進んだ。

このフォーラムの開催準備には膨大な労力と時間を要したが、このフォーラムがきっかけとなって、北東アジアの国々の間で観光交流が一層進むことになれば、我々事務局にとっては、その苦勞を吹き飛ばす望外の喜びとなるものである。

ユーラシア横断輸送路会議

ERINA特別研究員 三橋郁雄

1. はじめに

韓国交通研究院（KOTI）の創立20周年を記念して、ユーラシア横断輸送路会議が平成18年11月9日、釜山のBEXCOで開催された。主催者はKOTIで、国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）交通大臣会合の一環として行われた。翌11月10日には、ESCAPが提唱しているユーラシア横断鉄道（TAR）に関する初めての政府間協定が各国大臣間でサインされることもあり、この日の開催となったものである。サインされる内容は、TARネットワーク、設計標準、その他制度的法的取り組みにかかる諸事項である。

開会式では、KOTI院長のJae-Hong Kang氏が主催者挨拶、来賓として建設交通省次官のIn-Hee Nam氏が挨拶した。基調講演は韓国鉄道公社総裁 Chul Lee氏が行った。

2. 会議の構成

会議は2部構成になっており、第一部はアジアハイウェイ（AH）ネットワーク、第二部はアジア横断鉄道ネットワーク（TAR）ワークである。いずれも国立ソウル大学教授のKyung-Soo Chon氏がモデレーターを務めた。

日本からは財団法人運輸政策研究機構副会長の森地茂氏と私が、いずれもパネリストとして招待された。

1) 第一部の発表題目及び発表者は次の通りである。

アジアハイウェイの位置づけと優先投資すべきもの：

ESCAP経済担当専門家 Madan Bandhu Regumi氏

北東アジアにおけるアジアハイウェイ発展戦略：KOTI Sang-Jin Han氏

中国における欧亜横断輸送路の発展状況：中国総合交通研究院（ICT） Cheng Shidong氏

超高速情報アジアハイウェイ：インドネシア運輸情報技

術省大臣補佐官 Loso Judijanto氏

第一部のパネリストは次の通り。

・運輸政策研究機構副会長 森地茂氏

・韓国建設交通部ハイウェイ政策課長 Ki-Sub Song氏

・韓国高速道路輸送技術研究所理事長 Kyung-Soo Yoo氏

2) 第二部の発表題目及び発表者は次の通りである。

TARを構成する国際鉄道回廊の最近の動きと期待する

今後の方向：ESCAP鉄道チーム長 Pierre Chartier氏

中国の鉄道計画が欧亜大陸輸送の発展に新機会を提供する：

中国総合交通研究所主任研究員 Sun Wei氏

ロシアから見たTARネットワーク発展の意義と戦略：

ロシア国立鉄道技術経済研究設計院部長 Fyodor S. Pekhterev氏（欠席のためESCAPのティモエフ氏が交代講演）

韓国から見たTARネットワーク発展の意義と戦略：国立ソウル工業大学教授 Sigon Kim氏

マレーシアから見たTARネットワーク発展の意義と戦略：

マレーシア通産省貨物マネージャー Abdul Radzak bin Abdul Malek氏

第二部のパネリストは次の通り。

・ERINA特別研究員 三橋郁雄

・韓国建設運輸省鉄道政策課長 Han-Young Kim氏

・Seo Joongロジスティクス会社社長 Jae-Yep Ryu氏

第二部のパネリストは次の通り。

・ERINA特別研究員 三橋郁雄

・韓国建設運輸省鉄道政策課長 Han-Young Kim氏

・Seo Joongロジスティクス会社社長 Jae-Yep Ryu氏

3. 特記事項

各発表者で特記すべき事項は次の通り。

1) 第一部

アジアハイウェイの位置づけと優先投資すべきものAH整備のための投資額を明らかにした。

南アジア	3,434km	22億ドル
中央アジア・南西アジア	12,038km	73億ドル
東南アジア	3,570km	46億ドル
北東アジア	6,546km	32億ドル

北東アジアにおけるアジアハイウェイ発展戦略

北東アジアにおける輸送ネットワーク整備のため、

Transport Cooperation Organization in Northeast Asiaの創設を提唱した。ネットワークとしてはAH及びTARの両者を含む。

中国における欧亜横断輸送路の発展状況

中国国内を横断して中央アジアに至るルートとして、従来は連雲港から阿拉山口までの区間（我々が「CLB輸送回廊」と称しているもの）しか取り上げられていなかったが、このルートが近年、整備の進展にあわせ複数分岐化、及び多方面化してきている。

超高速情報アジアハイウェイ

AH路線の敷地に光ケーブルを敷設することにより、ユーラシア大陸の至る所の人が情報革命の恩恵にあずかれるようにしたい。この事業をAsian Super Information Highwayと呼ぶことにする。

2) 第二部

TARを構成する国際鉄道回廊の最近の動きと期待する今後の方向

TARネットワークの状況とmissing linkについて述べた。北米大陸のランドブリッジの状況についても参考までに触れた。

中国の鉄道計画が欧亜大陸輸送の発展に新機会を提供する

中国政府の今後の鉄道整備プロジェクト及びプロジェクトごとの投資額を述べた。

ロシアから見たTARネットワーク発展の意義と戦略

ESCAPが提案しているAHとTARIは、そのネットワークは殆ど重なる、またこれからの輸送はトラックと鉄道の両者を必要とするintermodal輸送であることからAHとTARを分けずにIntegrateして取り扱う必要がある。

韓国から見たTARネットワーク発展の意義と戦略

朝鮮半島を縦断するTKRについてその進展状況を述べた。南北関係の悪化で進展状況は好ましくない。

マレーシアから見たTARネットワーク発展の意義と戦略

TARの一部を構成するシンガポール・昆明(中国)鉄道についてその意義と現状について触れた。

4. 感想

今回の会議はユーラシアランドブリッジとは言うものの、肝心の中央アジアの関係者は一人も来ていなかった。韓国、日本、中国にESCAP関係者が加わっただけであった。従って、相当に北東アジア関連の欧亜大陸輸送路会議になってしまった。またこの種の会議は西の出発点の方からの視点も重要と考えられる。この点、欧州からの参加者も欲しいところであった。

シベリア横断鉄道調整評議会第15回年次総会(2006年10月17-18日、ピリニウス)

ERINA特別研究員 辻久子

シベリア横断鉄道調整評議会(CCTT又はCCTST)第

15回年次総会が2006年10月17-18日の2日間、リトアニア鉄道の主催で、リトアニアの首都ピリニウスにおいて開催された。CCTTはシベリア横断鉄道(TSR)を利用する国際複合輸送の円滑な運営と競争力の強化、及び輸送量の増加を目指す調整機関である。構成メンバーは、(株)ロシア鉄道、各国鉄道、港湾、船社、オペレーター、フォワーダー、政府機関など広範にわたる。CCTTは各国の関係団体と協力してTSR輸送ルートのプロモーション活動を行い、特定の企業をターゲットに売り込むなど営業活動にも力を入れている。CCTT議長は設立時から(株)ロシア鉄道社長(当時は鉄道大臣)が務めてきた。現在はVladimir Yakuninロシア鉄道社長がCCTT議長の座にある。

CCTTの会員は2006年10月17日現在、24カ国の135団体(対前年比+7)となっている。年次総会は各国持ち回りで開催されており、ビジネス情報交換の場となっている。今年の総会には20カ国から約200名が参加した。アジアからは、韓国、中国、モンゴル、日本から業界関係者や鉄道代表が出席した。日本からは日本トランスシベリア輸送業者協会(TSIOAJ)代表の他、新たに入会した日本郵船の代表が会社説明の発表を行った。

なお、今回はロシア鉄道関係者の出席が例年になく少ないのが気になった。例年議長を務めるYakunin社長は、前の週にソウル開催されたロシア-韓国合同経済・技術協力会議に出席したとのことで欠席。ロシア鉄道幹部では唯一Babaev副社長が出席し、社長の報告を代読した。2005年のソウル会議にYakunin社長以下、副社長の約半数が顔を揃えたのとは対照的であった。

会議の進行役はCCTT事務局長のGennady Bessonov氏が行った。以下、会議発表及び事務局が準備したプロトコルから要点を記す。

TSRコンテナ輸送の動向

事務局の発表によると、2005年のTSR利用コンテナ貨物量は406,804 TEUであった。内訳は、ロシアから見て輸入156,910 TEU、輸出111,622 TEU、トランジット138,272 TEUとなっている。

2005年1-9月の実績は284,562 TEU(対前年同期比+1%)で、内訳は輸入137,815 TEU(+40%)、輸出118,308 TEU(+28%)、トランジット28,439 TEU(69%)となった。2006年1月1日に通達されたトランジット料金の大幅値上げの影響で、フィンランド向けトランジット貨物は97%激減し、ポーランド向けトランジット貨物は姿を消した。一方、輸出入貨物は貿易の拡大を反映して増加している。

2006年1月の大幅値上げに関しては本会議でも非難の声が聞かれた。フィンランド鉄道代表は、値上げを撤回すべきと主張した。各国フォワーダーの間でも評判が悪く、フィンランド・トランジットの主たるプレーヤーであった韓国のフォワーダー達は会議に姿を見せなかった。

値上げ問題に関して、ロシア鉄道及びCCTTは、トランジット運賃の値上げに併せて、輸入運賃の値下げや通関規定の改善なども考慮すべきであったと反省の姿勢を示しながらも、説得力のあるようなアクションは取られていない。鉄道料金を勝手に値上げしておきながら、ロシア極東港湾の使用料は韓国、中国や日本に比べて高いと複合輸送のパートナーを責めるのも毎度の慣例である。さらに、通関問題に起因する遅れがポストーチヌイ、ザバイカルスク、ナウシキなどの国境駅で発生したと税関当局が悪者扱いされている。なお、通関問題についてはフォワーダー団体から手続き簡素化の要求が繰り返し出されている。

ルート別輸送実績

TSRルートを走行するブロックトレインには行き先別にニックネームが付けられているケースが多い。日本から遠く離れた欧州へのルートを含む輸送の実態が紹介されている。

- 1) “Ost Wind”(ベルリン - ワルシャワ - ミンスク - モスクワ - 中央アジア): 2005年実績7,527 TEUに対し、2006年1 - 9月の実績は6,357 TEU(対前年同期比+19%)。
- 2) “Czardas”(ブダペスト - モスクワ): 2005年実績918 TEUに対し、2006年1 - 9月実績は645 TEU。
- 3) “Mercury”(カリニングラード/クライペダ - モスクワ): 2006年1 - 9月実績は768 TEU。
- 4) “Baltic Transit”(バルト3国 - カザフスタン): 2006年1 - 9月実績は7,145 TEU(対前年同期比+48%)。
- 5) “Mongolian Vector”(ブレスト - ウランバートル、フフホト - デュイスブルグ): 2005年実績は972 TEUに対し、2006年1 - 9月の実績は363 TEU。
- 6) “Viking”(スカンジナビア - リトアニア - ウクライナ): 2005年実績は642 TEU。2006年1 - 8月実績は4,211 TEU。
- 7) “Vostochny-Buslovskaya”(ポストーチヌイ - フィンランド国境): 2005年実績99,752 TEU(680列車)に対し、2006年1 - 9月実績は5,581 TEU(35列車)に激減した。
- 8) “Vostochny-Almaty”(ポストーチヌイ - カザフスタン): 2006年1 - 9月実績は14,963 TEU。

9) “Vostochny-Martsevo/Taganrog”(ポストーチヌイ - タガンログの現代自動車工場向け): 2005年実績12,273 TEU(91列車)に対し、2006年の予想は16,000 TEU(120列車)

10) “Vostochny-Moscow”(ポストーチヌイ - モスクワ): 2006年4月に開始、9月までの実績は4,309 TEU。

これらのブロックトレインの輸送実績から分かる特徴は、極東からフィンランド・トランジットの激減、極東からロシア国内向けの急増、バルト3国経由ルートの増加である。一方、西欧とロシア・CISを結ぶルートは少量に留まっている。

新規プロジェクトの開拓

CCTT及びロシア鉄道が狙っている新規貨物として、次のようなものが挙げられている。

- 1) Kalugaのフォルクスワーゲン自動車工場向け部品。
- 2) Shushari(サンクトペテルブルク)に建設中にトヨタ自動車向け部品。2006年7月、トランスコンテナ社が試験輸送を行った。シベリア鉄道幹線10,047kmを10日と23時間9分で走破した。
- 3) Zhilina(スロバキア)の韓国・起亜自動車向け部品。
- 4) 韓国 - Vostochny - Vozzhoy間で起亜自動車Izhavto工場向け部品を輸送。
- 5) 中国からロシア/欧州向けのIKEA社の製品輸送。
- 6) スウェーデン - Muuga(エストニア) - ナホトカ - 秋田間に木材を輸送。予定されている貨物量は、120 TEU/月。

各プロジェクトに対し、ロシア鉄道側の誘致活動が行われている模様である。ロシア側の有力者の話では、タガンログの現代自動車工場向け部品輸送が近年最大の成功例で、このモデルを他の自動車メーカーにも応用することが最重要プロジェクトとされている。

なお、ロシア鉄道と韓国政府が積極的に推進してきたシベリア横断鉄道(TSR)と朝鮮半島縦断鉄道(TKR)を連結する構想についての、韓国側からの発表は今回は無かった。参加していた韓国鉄道公社の担当者のお話では、10月9日に北朝鮮が核実験を行ったことを受けて、政治的に微妙な情勢にあるためとのこと。

将来の展望

会議2日目にCCTT事務局長のBessonov氏が“The conception of strategic development of international cargo transportation via the Transsiberian route”と題し

て、TSRルートの将来へ向けての壮大な戦略を発表した。TSRの主たるターゲットをアジア - 欧州間トランジット輸送の復活と設定する内容であった。以下、発表内容を要約する。

「まず、トランジット輸送のポテンシャルについて、TSR幹線が年間30万TEU、それにBAM鉄道を加えて100万TEUを掲げる。これに対して、CCTTがまとめたトランジット輸送実績は、2004年のピーク時が17.41万TEUであったが、2005年は13.83万TEUに減少した。値上げの影響で2006年はさらに減少し、1 - 9月は2.84万TEUに留まった。しかし、TSRには鉄道インフラ、IT技術、そして最大の武器である輸送日数短縮がある。一方、問題点として、競争力を失った料金、通関問題、顧客情報の不足などが挙げられる。従ってこれらの弱点の克服が必要である。」

しかし、最大の弱点である価格競争力に関する具体的改善策が見えてこない。TSRの輸送がトランジットからバイラテラルへと大きくシフトしている時期に、改めてトランジットの可能性を追求するというのは的外れであるとしか言いようがない。ロシア鉄道関係者の心の中にある「欧州とアジアを結ぶ幹線鉄道としての誇り」は消えることの無い夢なのか。彼等に本当に必要なのは「市場に聞く」という現実的思考ではないだろうか。

信頼は取り戻せるのか

筆者は1999年のヘルシンキ総会以来この会議に出席してきたが、今回ほどしらけた雰囲気は充満していたことは無い。年初の値上げに対する反対意見が各国代表から聞かれ、ロシアのフォワーダー達も(株)ロシア鉄道への不信を口にす。ある有力フォワーダーは、ロシア鉄道が設立した二つのコンテナ輸送会社、"Transcontainer"と"Russian Troyka"について、「あくまでロシア鉄道の分社であってコンテナを巧く回す能力があるかどうかは疑問だ」と言い放った。

さらに気になったのはYakunin社長の欠席に見られるロシア鉄道のCCTTに対する熱意の希薄さだ。この組織を作ったのはFadeev前社長で、鉄道マンとして長年にわたり多国間協力で熱意を傾けてきただけあって、毎回の名議長ぶりは多くの関係者の記憶に残っている。「Fadeevさんがいればあのような値上げは無かったろう」とか「Fadeevさんがいなくなってこの会も求心力が落ちた」、あるいは「Yakunin社長はFadeevさんに比べると鉄道のプロではない」などという声が聞かれた。今後CCTTがどこへ向かうのか、協力関係は維持できるのか、不安である。

なお、2007年の第16回年次総会はスイスのザンクトガレンで開催される。

北東アジア動向分析

中国

安定的成長、質的向上を続ける中国経済

2006年も後半に入り、中国の第11次5ヵ年計画の遂行とマクロコントロールの進展によって、産業構造調整がさらに促進、体制改革も進められ、社会全体の発展も加速されたと言える。このため、1 - 9月期の中国経済は全体的に安定的成長、質的向上の状況が整ってきた。とくに、マクロコントロールの浸透効果によって、GDP、工業生産の速度、固定資産投資などを示す経済指標が鈍化し始め、昨年からの経済過熱の勢いに歯止めがかけられてきている。

国家統計局の統計によると、2006年1 - 9月期のGDP総額は14兆1,477億元（前年同期比10.7%増）だった。うち第1次産業、第2次産業、第3次産業はそれぞれ4.9%、13.0%、9.5%の増加となった。

工業生産の成長速度が比較的速く、1 - 9月期では一定規模以上の工業増加値が6兆2,221億元（同17.2%増）で、うち国有及び国有持ち株企業が12.2%増、株式制企業が18.2%増、外資系企業及び香港・マカオ・台湾系企業が17.8%増加。工業形態からみると、重工業への投資は18.2%増、軽工業への投資は14.9%増。1 - 8月期数値では一定規模以上の工業企業利潤が1兆1,327億元（同29.1%増）となった。

1 - 9月期の全社会固定資産投資額は7兆1,942億元（同27.3%増）だったが、本年上半年より2.5ポイント減少した。うち第1次産業、第2次産業、第3次産業はそれぞれ665億元、2兆6,699億元、3兆4,516億元に達し、それぞれ前年同期比で37.0%、30.1%、26.7%の増加となった。

対外貿易はスピーディーに成長し、黒字が増加している。1 - 9月期の輸出入総額は1兆2,726億ドル（同24.3%増）。うち輸出が6,912.3億ドル（同26.5%増）、輸入が5,813.8億ドル（同21.7%増）、貿易黒字が1,098.5億ドル。1 - 9月期の対内直接投資額は契約ベースで1,328億ドル（同1.9%増）、実行ベースで426億ドル（同1.5%減）となった。

2005年全体の対外投資は120億ドルと100億ドルの大台を超えた勢いを買って、2006年1 - 6月期の非金融部門の対外直接投資は64.4億ドル（同65.3%増）の高成長を遂げた。また、2006年9月末までの外貨準備高は9,879億ドルで、年初より1,690億ドル増加した。

1 - 9月期の経済情勢から判断すると、投資過熱、貸付増大、貿易黒字拡大などは今後のマクロコントロールの

重点対象で、それを克服することが国民経済全体の持続的、協動的、健康的な発展のキーワードであると言える。

未だに抑制されない投資の過度な拡大

固定資産投資が25.7%増という2005年の過熱状態に続く2006年1 - 9月期の固定資産投資の増加はマクロコントロールの対象とされつつあるが、1 - 5月期の30.3%増に対して1 - 9月期は27.3%増で、調整の効果は完全に現われていないのが事実であるが、下押しも出始めた。1 - 9月期の固定資産投資のうち、不動産開発投資が対前年比24.3%増、重工業への投資が30.2%増だがこれは主に石炭採掘と洗鉱の投資に牽引されている。軽工業投資への36.5%増のうち、食品製造業と紡績業がそれぞれ48.3%と27.9%の増加となった。

以上の数字も1 - 9月期の全社会固定資産投資がまだ過熱の状態を持続、4年連続25%以上の高位に留まり、経済成長が過度に不動産と対外貿易に依存する体質と発展戦略の偏りを示したと言っても過言ではない。固定資産に牽引される経済成長は長続きしないと言うことは国家統計局と一部の学者の認識となっており、いかにして政策、規制、市場メカニズムなど多面的な手段で抑止できるか。また、そのために設備過剰と金融危機を引き起こさないようきちんと対応していくかは、予断を許さぬ喫緊の課題であろう。

膨大な貿易黒字リスクが顕在化

1 - 9月期の対外貿易をみると、経済のグローバル化と高度成長による中国の輸出加工能力の大幅アップ、外国企業からの労働集約型生産への旺盛な需要、中国の安価な生産・加工コストなどの要因で、中国の貿易黒字が引き続き増加している。1 - 9月期だけで1,098.5億ドルで、2005年全体の黒字総額を上回っている。貿易黒字の膨張は中国と主要貿易国間双方の貿易摩擦を激化する恐れがあるだけでなく、マクロ経済へのバランス調整圧力が高くなり、金融通貨政策の策定にもマイナスの影響が出る可能性がある。また、産業構造の調整に対する不利な影響や人民元の更なる切上げ圧力となることも避けられない。今後、対外投資分野での大幅な規制緩和と奨励の拡大、輸出税還付の漸進的な撤廃、部分的な商品の輸入制限、一部資金の社会保障分野への流入を認めざるを得ないなどの局面を迎えるものと想定される。

（ERINA調査研究部客員研究員 笹志剛）

		1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年		
										1 - 3月	1 - 6月	1 - 9月
GDP成長率	%	7.8	7.1	8.0	7.3	8.0	9.1	9.5	9.9	10.3	10.9	10.7
鉱工業生産伸び率	%	10.8	8.9	9.9	8.9	10.2	12.6	16.7	11.4	-	-	-
固定資産投資伸び率	%	13.9	6.3	9.3	12.1	16.1	26.7	25.8	25.7	27.7	29.8	27.3
社会消費品小売総額伸び率	%	6.8	6.8	9.7	10.1	8.8	9.1	13.3	12.9	12.8	13.3	13.5
消費価格上昇率	%	0.8	1.4	0.4	0.7	0.8	1.2	3.9	1.8	1.2	1.3	1.3
輸出入収支	億ドル	436	291	241	226	304	255	320	1,019	233	614.0	1,098.5
輸出伸び率	%	0.6	6.1	27.8	6.8	22.3	34.6	35.4	28.4	26.6	25.2	26.5
輸入伸び率	%	1.5	18.2	35.8	8.2	21.2	39.9	36.0	17.6	24.8	21.3	21.7
直接投資額伸び率（契約ベース）	%	30.4	18.9	50.8	10.4	19.6	39.0	33.4	23.2	-	2.7	1.9
（実行ベース）	%	0.5	9.7	0.9	14.9	12.5	1.4	13.3	0.5	6.4	0.5	1.5
外貨準備高	億ドル	1,450	1,547	1,656	2,122	2,864	4,033	6,099	8,189	8,751	9,411	9,879

（注）前年同期比

（ ）内の鉱工業生産伸び率は国有企業及び年間販売収入500万元以上の非国有企業の合計のみ。

（ ）内の固定資産投資伸び率は集団所有制企業・個人企業を含まない。

外貨準備高は各月末の数値。

（出所）中国国家統計局、中国商務部、海関統計、中国外匯管理局資料、各種報道等より作成

ロシア

2006年上半年期のロシア経済

2006年上半年期のGDP成長率は、世界市場におけるロシア主要輸出品目の価格高騰（石油が前年同期比34.4%増、天然ガスが同53.0%増）家計部門における消費及び固定資本投資の増加を背景に、前年同期比6.5%と2005年上半年期の同5.6%を上回った。

鉱工業生産の成長率も、前年同期比4.4%と2005年上半年期の同3.4%を若干上回った。分野別で見ると、鉱業が前年同期比2.3%増（2005年上半年期は同1.5%増）となった。加工業は前年同期比4.5%増（2005年上半年期は同4.7%増）と成長率が若干減速した。品目別に見ると、機械・設備品が前年同期比8.7%減を記録した以外は、総じて増加傾向となり、特に革製品・靴（同12.3%増）、金属製品（同11.3%増）、ゴム・プラスチック製品（同11.1%増）、繊維・衣類（同10.8%増）が高い成長率を記録した。

インフレ率は対前年12月比6.5%となり、石油輸出による追加歳入を政府の安定化基金に組み入れる等の政策により、2005年上半年期（8.0%）よりも抑えることが出来た。実質可処分所得は前年同期比11.4%増となり、2005年上半年期よりも増加したが、小売売上高の成長率は逆に12.2%から11.5%に下がった。

2006年上半年期の貿易高は1,997億ドルとなり、前年同期比31.9%増（2005年上半年期は同34.2%増）を記録した。輸出と輸入は、それぞれ1,430億ドル（前年同期比31.3%増）と568億ドル（同33.2%増）となり、貿易収支は862億ドル（同30.1%増）に達した。

「サハリン-2」プロジェクトの行方は？

「サハリン-2」プロジェクトは、1995年にPS法（生産分与協定）に基づき、海外企業のコンソーシアム（現在はシェル社55%、三井物産25%、三菱商事20%）により開始した、ロシアにおける外資による最大の石油天然ガス開発プロジェクトである。最近に至るまでその実施は順調に進み、現時点でパイプライン及びLNGプラントの約80%が完成し、2007年末までに建設を完了する予定であった。8月に天然資源利用監督局はプロジェクトの総合点検を行った結果、政府が承認したパイプラインルートの変更、不法伐採、魚の餌場・産卵場への悪影響、水の汚染などの違反を認めた旨発表した。9月には、天然資源省が同プロジェ

クトによる環境への影響が最小限であるという鑑定書を取り消し、これらの違反を排除するように指示を出した。環境保護施設の建設には200億ドルの追加費用が必要となることが試算されており、プロジェクトの実施が複雑化することになった。

最近のロシアでは、資源開発プロジェクトを実施する際の環境基準が高くなっている。同分野の企業は、通常、最新の技術を利用しているが、大型エネルギー開発プロジェクトを行う際に環境破壊を完全に避けることは難しい。なぜ「サハリン-2」だけがスキャンダル化することになったのであろうか。「サハリン-2」問題には、環境以外の他の理由が考えられよう。例えば、ロシア政府にはサハリン案件以前にPS法に基づくプロジェクト経験がなく、ロシアにとり施工者との契約はあまり有利なものではなかった。既存のPS契約に従えば、ロシアがプロジェクトによる利益を得始めるのは、プロジェクトの参加者が費用を回収した後になる。つまり、2005年の夏、シェル社が環境対策と鋼材などの値上がりを理由に投資額を当初の120億ドルから200億ドルに増加させる計画を打ち出したことから、ロシアによる利益取得が大幅に遅れる見込みとなった。もう一つの背景は、ロシア側の取り分がプロジェクトの収益率によって左右（低率、中率、高率によって各々10%、50%、70%）となることだ。収益率を計算するときの原油価格基準は1バレル34ドルとされており、現在の実勢価格よりも安い。ロシア国内には、このような契約の条件を再検討するためにシェル社に圧力をかけるべきだという意見がある。さらに、ガスプロム社がプロジェクトの25%を取得することを狙っていたが、投資額が倍増したために実現しなかった。ガスプロム社がプロジェクトに参入できていれば、プロジェクトを実施し続けることが困難にならなかったという専門家の意見もある。

ロシア側から「指摘された違反点を改善しなければ、サハリン・エナジー社のライセンスを取り消し、『サハリン-2』を中止する」という激しい発言があったが、既に投資した資金の規模、建設したパイプラインやLNGプラントなどを考えれば、投資家と政府双方は妥協に至る方法を見つけるしかないことを理解しているであろう。同プロジェクトの将来に関する政府の最終決定は、天然資源利用監督局による総合点検が終わる11月末頃に出ることが予想されている。

（ERINA調査研究部研究員 ドミトリー・セルガチョフ）

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年 1Q	2006年 上半期
実質GDP(%)	10.0	5.1	4.7	7.3	7.2	6.4	5.5	6.5
鉱工業生産(%)	11.9	4.9	3.7	7.0	6.1	4.0	3.0	4.4
農業生産(%)	7.0	6.8	1.7	1.5	3.1	2.0	1.3	1.1
固定資本投資(%)	17.4	8.7	2.6	12.5	10.9	10.7	5.1	10.8
小売売上高(%)	8.7	10.8	9.2	8.4	12.5	13.0	10.2	11.5
消費者物価(%)	20.2	18.6	15.1	12.0	12.7	10.9	5.0	6.2
実質可処分所得(%)	9.3	5.8	9.9	13.7	9.9	9.0	8.3	11.4
貿易収支(十億USドル)*	69.2	58.1	60.5	76.3	106.1	142.7	42.5	86.2

(注) 前年(同期)比。ただし、消費者物価上昇率は対前年12月比。

(出所) ロシア連邦国家統計庁『ロシアの社会経済状況』(2000～2006年各年版)、同庁のHP。

モンゴル

経済の概況

1～9月のモンゴル経済は好調が続いている。国家統計局は2006年のGDP成長率の見通しを、昨年発表した6.2%から7.0%に上方修正している。

9月末の消費者物価上昇率は前年同月比5.0%で、3月末からは低下しているが、6月末からは2.8ポイント上昇している。これは主に住宅費、水道料金、燃料の高騰による交通費の上昇によるものである。

為替レートは増価傾向にあり、6月末の1ドル=1,172トグリグから、9月末の1ドル=1,168トグリグに増価している。

国家財政収支は黒字が続いており、1～9月の2,594億トグリグの黒字となった。この期間に財政収入は全ての税目について上昇し、前年同期を47.4%上回る8,954億トグリグとなった。また財政支出は予算額を21.3%下回る6,359億トグリグに止まった。支出の構成は、経常支出が85.8%、投資支出が10.4%、融資の純増分が3.8%となっている。社会保障負担分は支出項目の中で最もシェアが大きく、28.0%を占め、一般政府サービスに対する支出が25.7%でこれに次いでいる。この他、教育部門への支出が20.0%、保健部門への支出が10.6%、経済活動への支出が11.9%となっている。

1～9月の産業生産額は、主に製造業の生産額の増加により前年同期比1.7%増となった。製造業の生産額は前年同期比18.8%増、エネルギー部門は同3.0%増となっている。一方、鉱業の生産額は金と石炭の生産の減少により、前年

同期比9.5%減となっている。同期間の金の生産高13.1トンに止まり、前年同期の18.9トンから30.5%の減少となっている。

良好な天候に恵まれて、1～9月には1,030万頭の家畜が生まれた。これは前年同期を140万頭上回る数字である。新生家畜の生存率は96.2%となっている。

同様に良好な天候により、穀物の面積当たり収穫高は2005年の1ヘクタール当たり290kgから、2006年には同480kgに上昇した。しかし穀物の作付面積は減少したため、総収穫高は10月1日時点で57,663トンに止まり、前年同期の66,852トンを下回った。ジャガイモの収穫は、面積あたり収量の増加と作付面積の拡大により、同時期に20.6%増加した。干草の生産高も16.7%増大した。

国際貿易の概況

第3四半期の貿易総額は9億ドルで、このうち輸出は4.67億ドル、輸入は4.51億ドルで、1,800万ドルの貿易黒字を記録した。1～9月の貿易総額は21億ドル、貿易黒字は1,230万ドルであった。

モンゴルの主要輸出品である銅、金の国際価格の持続的な上昇は、引き続き輸出収入を拡大した。1～9月の銅精鉱の輸出額は前年同期の2.1倍に達したが、その輸出数量は9.6%増加したにすぎない。

1～9月のモンゴルの輸出先は61カ国であるのに対し、輸入先は84カ国となっている。輸出の品目別では銅精鉱が41.8%、非貨幣用金が16.8%、カシミアが5.0%、ニット製品が3.1%となっている。

(ERINA調査研究部研究員 エンクバヤル・シャグダル)

	2003年	2004年	2005年	2006年1Q	2006年2Q	2006年3Q	8月	9月	1-9月
GDP成長率(対前年比:%)	5.5	10.7	6.2	-	-	-	-	-	-
産業生産額(対前年同期比:%)	6.0	10.5	4.2	2.5	3.0	1.5	3.2	1.7	1.7
消費者物価上昇率(対前年同期末比:%)	4.7	11.0	9.5	5.8	2.2	5.0	4.7	5.0	5.0
国内貨物輸送(百万トンキロ)	7,504	9,169	10,822	2,415	2,762	2,495	-	-	7,644
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	7,253	8,878	9,948	2,304	2,558	2,235	701	707	7,097
登録失業者(千人)	33.3	35.6	32.9	33.8	33.8	35.2	33.4	35.2	35.2
対ドル為替レート(トグリグ、期末)	1,168	1,209	1,221	1,174	1,172	1,168	1,168	1,168	1,168
貿易収支(百万USドル)	185.1	151.4	95.0	3.2	2.4	18.0	35.8	52.9	12.3
輸出(百万USドル)	616	870	1,054	230	382	469	144	180	1,080
輸入(百万USドル)	801	1,021	1,149	233	384	451	180	127	1,068
国家財政収支(十億トグリグ)	61.9	16.4	60.4	35.3	98.5	125.7	53.5	42.1	259.4
家畜頭数(百万頭)	25.4	28.0	30.4	-	-	-	-	-	-
成畜死亡数(千頭)	1,324	292	677	62	260	118	-	-	378

(注)登録失業者数、家畜頭数は期末値。

(出所)モンゴル国家統計局「モンゴル統計年鑑」、「モンゴル統計月報」各号ほか

韓国

マクロ経済動向と展望

10月に公表された2006年第2四半期のGDPの速報値は、季節調整値で前期比0.9%の伸びとなり、前期の同0.8%を上回った。需要項目別に見ると内需では最終消費支出が同0.7%で前期を下回ったが、前期はマイナスであった固定資本形成も同2.5%とプラスに転じた。対外部門では、財・サービスの輸出が同1.8%と前期の伸び率から大きく低下した。一方で財・サービスの輸入も同2.1%と低下した。この結果トータルでは外需の寄与はマイナスとなった。

直近の経済指標を見ると、産業生産指数は7月に季節調整値で、前月比 3.9%とマイナスを記録した後、8月に同3.7%、9月に同2.9%と回復している。失業率は季節調整値で、7月から9月まで3.5%で安定している。為替レートは、概ね1ドル=950ウォン台の高い水準で推移している。

こうした中、政府系シンクタンク、韓国開発研究院(KDI)が10月に発表した2007年の経済予測によれば、来年の経済成長率は2006年の5.0%(予測値)から、4.3%に低下するとしている。需要項目別に見ると、最終消費支出は3.9%増で今年の4.3%(予測値)を下回る。固定資本投資は、4.4%増で今年の2.8%(予測値)を上回る。これは機械設備投資がほぼ今年並みの7.0%で伸び、今年マイナスと見込まれる建設投資が2.3%増とプラスに転ずるためである。一方で、外需部門に止まり、全体では同3.8%となる。また対外部門については、輸出の拡大は頭打ちとなる一方、輸入の伸びの低下はそれよりも小幅と見込まれるため、外需のGDPへの寄与は低下すると予測している。

なお、10月9日に実施された北朝鮮の核実験の韓国経済に対する影響については、外資の流出など、資本市場を通じたマイナスの効果は考えられるが、現時点でその度合い

を数量的に予測することは難しいとしている。

北朝鮮核実験と盧武鉉政権

支持率の低下が顕著な盧武鉉政権にとって、推進してきた対北融和政策を裏切る形で行われた核実験は、さらに政治的立場を困難なものとする出来事といえる。

盧大統領は11月1日、南北関係を担当する閣僚である統一部長官を、大統領の腹心である李鍾ソク氏から李在禎氏に交代させる人事を発表した。新長官となる李在禎氏も政治的に大統領に近く、また金大中政権時代から南北融和に積極的だった人物であるため、長官の交代による政策の大きな変更はないと見られる。同日、これまで内外の評価の厚かった潘基文氏が国連事務総長に就任するため、外交通商部長官も交代人事が発表された。こうした内閣の改造は、政権の求心力にとってマイナスと見るべきであろう。

また、北朝鮮の核実験は米韓FTA交渉にも間接的な影響を与えている。北朝鮮に造成された開城工業団地で韓国企業が生産した製品について、韓国製品として認めるか否かは、交渉の当初から両国間の対立点の一つであった。核実験は結果として、米国にこの件について、強硬姿勢を堅持する理由を与えたこととなる。韓国がこの点で、あくまでも妥協を拒むのであればFTA交渉はさらに難航することが予想される。多くの分野で国内の反対が大きい中で、交渉を推進してきた盧武鉉政権にとっては、これも大きな政治的失点と言えよう。

こうした状況で、前号にも記した高建元首相による新政勢力の結集の動きが具体化し、11月2日に新党の結成を公式に表明した。これは中道・改革勢力の結集をめざしたもので、現与党のウリ党や、野党第二党の民主党などのメンバーを念頭に置いたものである。保守野党ハンナラ党からの攻勢に加え、こうした足元のほころびは、盧武鉉政権の今後の政治運営を、さらに不安定なものとするであろう。

(ERINA調査研究部研究主任 中島朋義)

	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	05年 10-12月	06年 1-3月	4-6月	7-9月	7月	8月	9月
国内総生産(%)	3.8	7.0	3.1	4.6	4.0	1.6	1.2	0.8	0.9	-	-	-
最終消費支出(%)	4.9	7.6	0.3	0.2	3.3	1.0	1.4	1.0	0.7	-	-	-
固定資本形成(%)	0.2	6.6	1.9	1.9	2.1	1.8	0.3	1.1	2.5	-	-	-
産業生産指数(%)	0.7	8.0	5.1	10.4	6.4	5.5	3.1	0.4	1.0	3.9	3.7	2.9
失業率(%)	4.0	3.3	3.6	3.7	3.7	3.6	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
貿易収支(百万USドル)	13,488	14,777	21,952	37,569	33,473	8,094	5,223	7,414	6,299	1,619	1,443	3,237
輸出(百万USドル)	150,439	162,471	193,817	253,845	284,419	76,811	73,892	81,463	82,872	25,816	27,312	29,744
輸入(百万USドル)	141,098	152,126	178,827	224,463	261,238	70,688	72,423	76,436	80,407	25,513	27,040	27,853
為替レート(ウォン/USドル)	1,291	1,251	1,192	1,144	1,024	1,037	976	950	955	951	961	953
生産者物価(%)	0.5	0.3	2.2	6.1	2.1	1.5	1.7	2.4	3.1	2.8	3.4	3.1
消費者物価(%)	4.1	2.7	3.6	3.6	2.7	2.5	2.4	2.3	2.5	2.3	2.9	2.4
株価指数(1980.1.4:100)	573	757	680	833	1,074	1,261	1,351	1,351	1,317	1,278	1,316	1,357

(注) 国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数は前期比伸び率、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、産業生産指数、失業率は季節調整値
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、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、統計庁他

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

朝鮮民主主義人民共和国有色金属法が採択

2006年9月15日、17日、19日付の政府機関紙『民主朝鮮』は最近採択された「朝鮮民主主義人民共和国有色金属法」に関する法規解説を掲載した。採択日時は明らかではないが、この解説によれば、5章46条で構成されるこの法律は、鉄以外のすべての金属に適用される法律として、有色金属の生産、供給、利用、回収ならびに国家による買い上げおよび全群众的な管理原則を規定している。管理の対象は、鉱石、精鉱、製品と加工切断品、切削くず、残渣、および死蔵されているか使用できない状態の「有色金属くず」を含む。

管理原則においては、生産における精錬実収率の向上や精鉱の品位向上を規定している。回収や買い上げにおいては、銅や鉛、亜鉛、アルミニウム等の塊や電線等の完成品の取引禁止などが規定されている。

経済効率を向上させるとともに、窃盗や横流しにつながる取引を禁止するなど、今回の立法は北朝鮮社会の現状を反映し、望ましい社会像を提示した内容であるといえる。

朝鮮民主主義人民共和国鑄造品協同生産法が採択

2006年9月27日付の政府機関紙『民主朝鮮』は最近採択された「朝鮮民主主義人民共和国鑄造品協同生産法」に関する法規解説を掲載した。採択日時は明らかではないが、この解説によれば、27条で構成される法律は、主として国営企業間での鑄造品生産における分業に関する基本的な原則を規定するものである。

国営企業間での生産連携の必要性が強調されるということは、電力事情の好転などで生産が回復してきているか、近い将来生産が回復する見込みあり、そのための準備を行っているためであると考えられる。

地下核実験の実施

2006年10月9日発の『朝鮮中央通信』は、北朝鮮が地下核実験を成功裏に終えたことを報道した。全文は次の通り。

「全国の人民が社会主義強盛大国の建設で一大飛躍を創造している躍動する時期、わが国の科学研究部門では2006年10月9日、地下核実験を安全かつ成功裏に行った。

科学的打算と綿密な計算によって行われた今回の核実験は、放射能漏れのような危険が全くなかったことが確認された。

核実験は、100%われわれの知恵と技術によって行われたもので、強力な自衛的国防力を渴望してきたわが軍隊と

人民に大きな鼓舞と喜びを与えた歴史的な出来事である。

核実験は、朝鮮半島と周辺地域の平和と安定を守るうえで寄与するであろう。」

労働保護規定の制定

2006年10月12日付の『民主朝鮮』によると、内閣は最近既存の規定を廃止し、新たに労働保護活動規定を制定した。

新規定は、労働保護活動に関連する制度と秩序をいっそうしっかりとちたてていくことに目的があり、労働安全教育と労働安全施設、労働衛生条件の保障、労働保護物資の供給、休息、休暇の保障、女性勤労者の労働保護、労働安全規律と秩序、非常救護、救助、労働災害事件の審議、労働保護監督において提起される原則的問題が規定されていると報道されている。

日本の対北朝鮮経済制裁

北朝鮮の核実験に対して、国連安保理において経済制裁が議論されている中、日本は2006年10月13日に閣議決定で、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」を根拠として、10月14日より6ヶ月間、北朝鮮船舶の日本への入港が全面的に禁止した。同時に、北朝鮮が原産地または船積地域である貨物の日本への輸入と、外国相互間の貨物の移動であっても、その貨物の原産地が北朝鮮であるか船積地域が北朝鮮であるものの役務取引も自由に行うことができなくなった。

地下核実験の実施にともなう国連の制裁決議

2006年10月9日に行われた北朝鮮の地下核実験に対して、国連安保理は、10月15日、北朝鮮に対する経済制裁を盛り込んだ「決議1718」を全会一致で採択した（決議文の日本語訳は、http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/n_korea/ampo1718.html参照）。北朝鮮は即座にこれを拒否した。

北朝鮮の経済改革は現在も進行中か

核実験で国際的な緊張が高まる中でも、北朝鮮は多くの法律や行政法規を制定している。これは、北朝鮮国内での法制度整備事業が継続して行われていることを示している。一般的にこのような法制度の整備は、対外開放や規制緩和などを行う際に多く行われる傾向がある。核実験等で国際的緊張が高まっているこの時期にも法制度の整備が継続されていることは、北朝鮮における経済改革が一時的なものではなく、戦略的な事業として準備され、行われていることを示唆している。

（ERINA調査研究部研究主任 三村光弘）

BOOK REVIEW

『北東アジア事典』

編集：環日本海学会
出版：国際書院

環日本海学会の設立10周年記念事業として、会員の総力を結集して編纂された現代北東アジアを一望に収める労作である。北東アジアの政治、経済、社会に関する250項目のトピックスを選び、各分野の専門家によるコンパクトで分かりやすい説明がなされている。さらに、巻末には主要用語索引や文献一覧が掲載されており、北東アジア学入門書として好適であるばかりでなく、専門家にとっても関連分野の情報から学ぶべきことが多い。

本書の特徴を3点挙げたい。第一は、北東アジアにおける多国間協力構想、開発計画や各種国際交流の枠組みを重視していることだ。この地域で数多くの構想が打ち上げられ、数々の枠組みが形成されてきたことに驚く一方で、この20年が構想倒れの歴史であったことを痛感する。第二は、朝鮮半島に関する記述が豊富で系統立っていることだ。北朝鮮のミサイル発射や核実験などの朝鮮半島情勢を理解する上で役立つに違いない。しかし、国民的関心事項である「拉致問題」が250項目に含まれていないのはなぜか。第三は、社会・歴史の項目が取り上げられていることだ。特に「北東アジアの残された歴史問題とその清算」は相互理解を進める上で避けて通れない。しかしなぜここに「北方領土問題」が含まれていない。

本書への注文を挙げると、まず、トピックス中心という構成になっているために、各国の政治・経済の営みが系統的に理解できるようになっていない。事典という性格を考慮し、経済統計、地図、年表が加わるとさらに北東アジアを理解し易くなるのではないかと。また、個人的感想だが、「北東アジアの越境するポップカルチャーとその展望」の章は本書の中で浮き上がっているような印象を受けた。頁数の制約がある中で、文化・スポーツ関連の内容をどの程度事典に含めるかについては取捨選択が必要だろう。

北東アジアは年々進化し続ける。この事典も時代の要請を反映して内容を更新しつつ続編が刊行されることを期待する。



『世界の鉄道』

編集：海外鉄道技術協力協会
出版：株ぎょうせい

世界136カ国、百万km以上について、鉄道の路線図、技術データ、技術情報、カラー写真を満載した世界鉄道百科事典である。近年各国で実験されている鉄道企業改革や新規プロジェクトについての解説もある。巻末には用語解説や世界の鉄道ランキングといった面白い情報も掲載されている。例えば、年間旅客輸送量は、人ベースでは日本、人キロベースでは中国が世界一、年間貨物輸送量は、トンベースでは中国、トンキロベースでは米国が世界一である。青函トンネルは世界最長の鉄道トンネルで次が英仏海峡トンネルといった具合だ。一般の鉄道ファンが楽しめるだけでなく、研究者にとっても座右の書となるだろう。最近ではTVで世界各国の鉄道の旅を紹介する番組が多いが、このような参考書があると理解が一層深まること請け合いである。

北東アジア各国（中国、韓国、北朝鮮、モンゴル、ロシア）の鉄道についても詳細な地図と基礎的情報が記述されている。さらに、韓国的高速鉄道（KTX）、今年開通した中国青海省のラサに至る高山鉄道、ロシアにおける鉄道改革の3段階、といったホットなトピックも取り上げられている。

欲を言えば、各国別に執筆者が異なる縦割りの構成となっているためか、国境を跨いで運行されている国際列車に関する記述が不足しているように見受けられる。欧州域内ではEUの発展に伴い、国境越えが容易になり、国際列車の運行も日常化している。アジアでも中国鉄道経由でカザフスタンやモンゴルへコンテナ・ブロックトレインが走るなど、ユーラシア大陸を東西南北に国境を越えて走破する国際列車の運行計画されており、内陸地域の開発の鍵となると見られている。各国鉄道とは別に、国際列車の運行を章として設けてみてはどうか。また、中国のような発展著しい国では鉄道インフラ整備が日進月歩で進められており、情報の更新が頻繁に必要となるだろう。続編の発行に期待したい。

ERINA特別研究員 辻久子

研究所だより

第13回運営協議会・合同意見交換会

平成18年10月24日（火） ホテル日航新潟

役員等の異動

< 辞任 >

平成18年度 9月28日付け

理事 佐藤栄佐久（前北海道東北自治協議会会長・前福島県知事）

職員の異動

< 退職 >

平成18年11月30日付け

調査研究部兼経済交流部研究員 ドミトリー・セルガ
 チョフ
 調査研究部兼広報・企画室研究助手 エレナ・ゴールド
 スミス

セミナー等の開催

平成18年度第5回賛助会セミナー

平成18年11月9日 万代島ビル会議室

テーマ：中国脅威論について

講師：愛知大学客員教授 馮昭奎（ファン チャオコイ）氏

イベントの開催

国際人材フェア・にいがた2006

平成18年10月27日 新潟市民プラザ

概要：新潟県内の留学生と企業を対象にした就職相談会

参加者：県内企業9社、同留学生約60名

内容：留学生向けセミナー、就職ガイダンス、就職相談会

共催：新潟労働局

後援：新潟県

協力：新潟地域留学生等交流推進会議、にいがた産業創造機構、新潟県商工会議所連合会、新潟県経営者協会、新潟経済同友会

北東アジア・ビジネスメッセ2006

平成18年11月16日、17日 新潟市産業振興センター

概要：「新潟国際ビジネスメッセ2006」（主催：新潟市など）と共催し、同メッセ内にビジネスゾーンを展開。ビジネスマッチングの促進、コンサルティングの提供を行った。

出展者：中国（黒龍江省・吉林省・遼寧省）・韓国・モンゴルの39企業・団体、中小企業基盤整備機構、日本貿易振興機構

主催：北東アジア・ビジネスメッセ実行委員会（新潟県、新潟市、新潟県商工会議所連合会、新潟経済同友会、にいがた産業創造機構、ERINA = 事務局）

編集後記

2006年後半になって北東アジアの政治的力学関係に大きな変動の兆しが生じたように思われる。就任間もない安倍晋三首相の訪中・訪韓で凍結状態だった東アジア外交の急速な転換と北朝鮮の核実験で採択された国連安保理事会の制裁決議1718による国際的な協調行動で、混沌とした情勢の中でも逆に各国の政治家による意思疎通が急速に活性化した。

核実験後直後から1ヵ月足らずの非常に短い期間において、大変目まぐるしい高レベルの会談が実施され、各国の思惑が交錯する中でもブッシュ大統領をして米日中韓口5ヵ国の「結束は固い」と言わしめ、米中朝の非公式協議により6者協議の再開合意にこぎつけた。

政治と経済の関係は不可分だ。制裁決議でも中口に配慮し、国連憲章第7章41条に基づく措置を講じるとされ、金融資産の凍結など経済面を中心に制裁が実施されることとなった。政治の変化は時に純粋な経済活動を行う人たちを犠牲に追いやる。

隣国の核保有をめぐる中韓口そして日米の今後の対応、「政冷経熱」と呼ばれた日中関係や日韓関係の新たな展開、アジアの政治外交においてそのプレゼンスが益々増大する日中両国など、史上かつてないほど北東アジア地域に対する世界の注目は高まっている。

北東アジアが世界の火薬庫となるか、新たな経済のフロンティアとなるかどうかはまだ分からない。しかし、日本海を平和な海にしたいと願い、この地域を良くしようと望む人々の叡智がある限り、必ず遠くない将来に安定と繁栄をもたらすであろうことを信じたい。

(M)

発行人	吉田進
編集長	辻久子
編集委員	新井洋史 中村俊彦 筑波昌之
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13階 13F Bandaijima Bldg. 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	2006年12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