

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 89

特集 北東アジア物流の今

Special Feature: Northeast Asian Distribution Today

■世界金融危機と TSR 輸送 辻久子

The Global Financial Crisis and Trans-Siberian Railway Transportation
TSUJI, Hisako

■ Features of National Transportation: The characteristic features of Russian inter-port competition with southern Primorye as an example
KHOLOSHA, Mikhail V.; GAVRILOV, Aleksandr N.

ロシアの輸送の特徴と沿海地方南部に見るロシアの港湾間の競争の特徴
ミハイル・ホロシャ、アレクサンドル・ガブリロフ

■ The Potential for the Development of Logistics in Primorye
KHOLOSHA, Mikhail V.

沿海地方の物流発展のポテンシャル ミハイル・ホロシャ

■中国東北三省における物流インフラ整備状況 朱永浩

The State of Development of Distribution Infrastructure in the Three
Northeastern Provinces of China (Summary) ZHU, Yonghao

■北東アジア域内物流を担う輸送回廊整備の動向と政策的対応に関する考察 新井洋史

Developments in the Upgrading of the Transportation Corridors Supporting
Intraregional Northeast Asian Distribution and Examination concerning the
Policy Responses (Summary) ARAI, Hirofumi

■日ロ関係をベースとしたロシアの極東政策 望月喜市

Russian Far East Economic Policy based on Japan-Russia Relationship
(Summary) MOCHIZUKI, Kiichi

■社会主義経済強盛大国建設において朝鮮が一貫して堅持している基本原則 張明浩

■朝鮮民主主義人民共和国の外国投資企業および外国人の税金制度 キム・ジヒョク

2009
SEPTEMBER
vol.89

目 次

特集 北東アジア物流の今

Special Feature: Northeast Asian Distribution Today

■特集「北東アジア物流の今」にあたって ERINA調査研究部部長代理 新井洋史	1
On the Special Feature “Northeast Asian Distribution Today”	2
ARAI, Hirofumi, Deputy Director, Research Division, ERINA	
■世界金融危機とTSR輸送 ERINA調査研究部研究員 辻久子	3
The Global Financial Crisis and Trans-Siberian Railway Transportation	15
TSUJI, Hisako, Researcher, Research Division, ERINA	
■Features of National Transportation: The characteristic features of Russian inter-port competition with southern Primorye as an example	28
KHOLOSHA, Mikhail V., Director, Shipping Industry Development Department, Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute (FEMRI)	
GAVRILOV, Aleksandr N., Chief Specialist, FEMRI	
ロシアの輸送の特徴と沿海地方南部に見るロシアの港湾間の競争の特徴	31
(株)極東海運研究所 (FEMRI) 海運振興部長 ミハイル・ホロシヤ	
FEMRI主任研究員 アレクサンドル・ガブリロフ	
■The Potential for the Development of Logistics in Primorye	34
KHOLOSHA, Mikhail V., Director, Shipping Industry Development Department, Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute (FEMRI)	
沿海地方の物流発展のポテンシャル	38
(株)極東海運研究所 (FEMRI) 海運振興部長 ミハイル・ホロシヤ	
■中国東北三省における物流インフラ整備状況 ERINA調査研究部研究員 朱永浩	41
The State of Development of Distribution Infrastructure in the Three Northeastern Provinces of China (Summary)	50
ZHU, Yonghao, Researcher, Research Division, ERINA	
■北東アジア域内物流を担う輸送回廊整備の動向と政策的対応に関する考察	51
ERINA調査研究部部長代理 新井洋史	
Developments in the Upgrading of the Transportation Corridors Supporting Intraregional Northeast Asian Distribution and Examination concerning the Policy Responses (Summary)	63
ARAI, Hirofumi, Deputy Director, Research Division, ERINA	
■日ロ関係をベースとしたロシアの極東政策 北海道大学名誉教授 望月喜市	64
Russian Far East Economic Policy based on Japan-Russia Relationship (Summary)	71
MOCHIZUKI, Kiichi, Professor Emeritus, Hokkaido University	
■社会主義経済強盛大国建設において朝鮮が一貫して堅持している基本原則	72
朝鮮社会科学院経済研究所研究員 張明浩	
■朝鮮民主主義人民共和国の外国投資企業および外国人の税金制度	75
朝鮮社会科学院法律研究所研究員 キム・ジヒョク	
■会議・視察報告	
◎ワシントンDC出張報告	79
ERINA調査研究部研究主任 伊藤庄一	
◎「第6回北東アジア国際観光フォーラム・ハバロフスク会議」報告	79
ERINA特別研究員 鈴木伸作	
◎浦項コンテナターミナル開設記念イベント及び第2回アジア海運・物流学会	82
ERINA調査研究部研究員 辻久子	
◎日々発展する国境都市、丹東	84
ERINA調査研究部研究主任 三村光弘	
◎金融危機を北東アジア経済協力発展の糧にして - 第二回東北アジア地域協力発展国際フォーラムに出席して - ERINA理事長 吉田進	86
◎中国黒龍江省牡丹江市・綏芬河市の視察報告 ERINA調査研究部研究員 朱永浩	89
■北東アジア動向分析	93
■研究所だより	102

特集「北東アジア物流の今」にあたって

ERINA 調査研究部部長代理 新井洋史

ERINA REPORT vol. 89では、北東アジアの物流に関する特集を組んだ。鉄道、道路、港湾などの交通施設と運送業、倉庫業、複合一貫輸送などのサービス業、さらには関係する官公署などを一体とした広い意味での物流インフラは経済交流を支えるもっとも重要な要素の一つである。物流インフラの強化が物流（財の輸送）の円滑化を通じて貿易促進に寄与するのは当然であるが、効果はそれだけにとどまらない。貿易に付随したサービスの輸出入や人的移動をも誘発する。また、投資誘致のための魅力も向上する。

物流インフラという用語を、単に交通インフラを指すのではなく、上記のように広い意味で用いた場合、現状を捉える視点は多様に設定できる。したがって、本特集でも様々な視点からの報告、議論を取り上げている。

辻論文は、シベリア鉄道を利用した複合一貫輸送であるTSR輸送を題材としてとりあげ、世界金融危機の影響を受けつつある「いま」の姿を切り出している。荷主が物流ルート選択を行う際の最重要要素の一つであるサービス価格（輸送料金）を手がかりとした分析も行い、ロシア鉄道をはじめとするサービス提供者に提言を行っている。

ホロシャ・ガブリロフ論文も同様に、荷主の視点から物流を捉えている。論文の中で著者らは、ロシア沿海地方の港湾を取り巻く貨物獲得競争について、荷主の物流ルート選択に対する港湾運営会社の影響力が限定的であるという

構造を浮き彫りにしている。税関手続やその運用などが港湾の競争力に大きな影響を与えることを指摘した上で、沿海地方港湾が相互に競争しつつも、より大きな目的のために協力を強めることを提案している。

ホロシャ論文は、ロシア沿海地方における港湾を核とした物流拠点形成を論じている。沿海地方の物流発展政策が指向する方向を端的に示す小文である。

朱論文は、中国東北部の交通施設の整備に焦点を合わせた報告である。地域振興政策としての東北振興政策と、経済対策としての4兆元の内需拡大策が重なり合う中国東北部において進められているインフラ整備計画を俯瞰的に整理している。

新井論文は、带状に一体化した物流インフラの総体とも言うべき「輸送回廊」を題材としている。北東アジア域内の物流を担う「綏芬河輸送回廊」、「図們江輸送回廊」の交通施設を中心とした物流インフラの現状、整備計画など個々の「パーツ」を拾い集め、それらをつなぎ合わせて全体を概観することを試みている。そのうえで、全体を通しての課題を整理して、それらに対する政策的対応を検討し、国際協調を求めている。

以上の各論文を通じて、将来発展に向かって進みつつある「北東アジア物流の今」の姿が読者に伝われば幸いである。

On the Special Feature “Northeast Asian Distribution Today”

ARAI, Hirofumi

Deputy Director, Research Division, ERINA

In this ERINA Report Vol. 89 we have put together a special feature relating to Northeast Asian distribution. Distribution infrastructure in the broad sense—which combines transportation facilities such as railways, roads and ports, service industries such as the carrier business, warehousing, and multimodal transportation, and also the governmental bodies concerned—is one of the most important elements supporting economic exchange. Although it is a matter of course that the strengthening of distribution infrastructure contributes to the promotion of trade via the facilitation of distribution (transport of commodities), its effects do not end there. It also spurs the import and export of services and the movement of people associated with trade. Furthermore, it improves the allure for the attraction of investment.

When used in the above-stated broad sense, the term distribution infrastructure does not indicate transportation infrastructure alone and perspectives that capture the current situation can be formed in multifarious ways. Therefore in this special edition we take up reports and discussion from a variety of perspectives.

Hisako Tsuji’s paper takes as its subject matter Trans-Siberian Railway transportation, which is multimodal transportation that utilizes the Trans-Siberian Railway, and has hewn out the shape of the “now” which is being affected by the global financial crisis. She has carried out analysis taking the service price (transportation fees) as her lead, one of the most important factors when shippers carry out selection of the distribution route, and has undertaken recommendations to service providers including Russian Railways.

In the same way Mikhail Kholosha and Aleksandr Gavrilov’s paper looks at distribution from the perspective of shippers. In the paper, regarding the competition to win freight surrounding the ports of Russia’s Primorsky Krai, the authors have brought into relief the structure where the influence of the port operating companies on shippers’ selection of distribution route is limited. In addition to

having pointed out that customs procedures and operations have a great effect on the competitiveness of ports, with the ports of Primorsky Krai continuing to compete with one another, they have proposed that the ports strengthen cooperation for the sake of a greater objective.

Mikhail Kholosha’s paper discusses the formation of distribution hubs with the ports in Russia’s Primorsky Krai as their cores. It is a short paper which plainly indicates the direction in which the distribution development policy of Primorsky Krai is heading.

Zhu Yonghao’s paper is a report that focuses on the development and upgrading of transportation facilities in China’s Northeast. He has summarized in an overarching manner the infrastructure development projects underway in China’s Northeast where the policy for the Revitalization of the Northeast Old Industrial Base, as a regional development policy, and the four-trillion-yuan policy for expanding domestic demand, as an economic measure, overlap one another.

Hirofumi Arai’s paper takes as its subject matter “transportation corridors”, which ought even to be called aggregates of distribution infrastructure combined into belt-like zones. He has attempted to survey the whole by gathering the individual “parts”, including the current situation and development programs of the distribution infrastructure centered on the transportation facilities of the “Suifenhe Transportation Corridor” and the “Tumen River Transportation Corridor”, which shoulder the interregional distribution of Northeast Asia, and linking them together. On top of that, he has summarized the issues throughout the whole, investigated respective policy responses, and called for international cooperation.

I would be happy if, via the above papers, the shape is conveyed to the reader of “Northeast Asian distribution today”, which is continuing to advance toward its future development.

[Translated by ERINA]

世界金融危機と TSR 輸送

ERINA 調査研究部研究員 辻久子

はじめに

2008年9月、リーマン・ブラザーズの破綻に端を発する世界金融危機は、瞬く間に地球上を駆け巡り、北東アジア各国経済にも波及した。当初金融部門に集中的に現れた危機は実物経済にも拡大し、2008年夏頃まで過熱状態を呈していたロシアなどのマクロ経済活動は秋以降急速に失速した。その結果、生産、消費、貿易、雇用の収縮といった負の連鎖が各国経済を揺るがすこととなった。

本稿執筆の09年6月下旬時点で、世界各国の金融危機は最悪期を抜けたとの声が優勢だ。各国・地域の財政出動と金融安定化策が効き、景気や株価が世界的に好転しているとみられる。北東アジアでは中国経済の回復が世界をリードするとの期待が聞かれ、韓国経済も上向きの気配だ。

しかし、金融部門が深刻な打撃を受け、信用収縮に陥ったロシア経済は低迷から抜け出せない状況にある。ロシア経済は生産・消費、及び貿易部門が失速し、貿易減は貨物輸送量の激減をもたらしている。経済発展省の予測では、2009年のロシア鉄道の貨物輸送量は前年に比べて19%下落

する見込みだ。同社では資金繰りが悪化し、従業員削減策も計画されている¹。

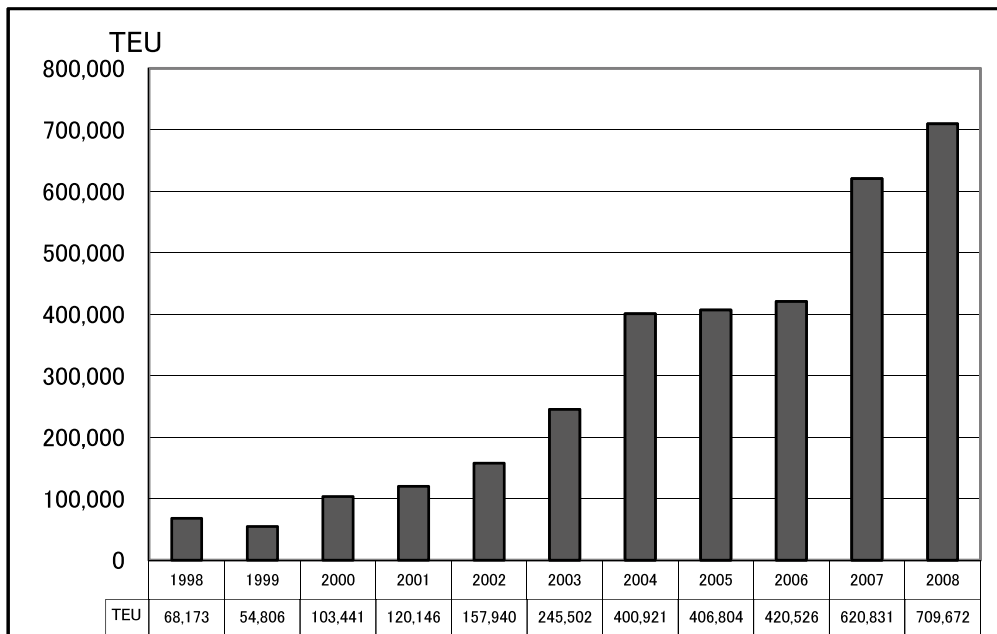
シベリア鉄道を利用した国際コンテナ輸送であるTSR輸送²も例外ではなく、シベリア鉄道の東の玄関口であるポストーチヌイ港のコンテナ置き場にも空きスペースが目立つようになった。空前の好況から一転して不況の波に襲われ、TSR輸送の持つ脆弱な体質を露呈したかにも見える。

本稿は金融危機の影響を受けて低迷するTSR輸送の現状をデータとヒアリングに基づいて分析する。さらに、TSR輸送ルートの競争力を理解する上で役立つ理論モデルを紹介する。最後に復活へのシナリオをロシア側運営機関に提示したい。なお、金融危機による深刻な不況はまだ終わっておらず、現時点では中間報告であることを断っておく。

1. TSRルートの輸送量－急上昇転じて失速へ

貨物輸送は景気のパロメーターである。08年第4四半期以降景気が失速したロシアでは、貨物輸送量の減少が

(図1) TSR国際コンテナ輸送量



出所：CCTT（シベリア横断鉄道調整評議会）

注：空コンテナを含む。

¹ ロシア鉄道によると18万人の従業員が余剰で、2009年中に53,700人を減らす計画である。www.rzd-partner.com/news/2009/06/19/341882.html

² シベリア鉄道や海上輸送を組み合わせる複合一貫国際輸送を、「TSR輸送」と呼び、他のルートとの比較では「TSR輸送ルート」、ないしは「TSRルート」と呼ぶ。欧州向け対抗ルートである、スエズ運河経由の海上輸送ルートを「Deep Seaルート」と呼ぶ。

あらゆるモードで見られる。09年1-4月のロシア鉄道取扱貨物は前年同期比26%減となった。特に建設資材（▲47.5%）、コークス（▲40.2%）、鉄鋼（▲33.4%）の輸送量の減少が顕著であった³。ロシア全土で建設が抑制され、自動車の生産が落ち込み、ロシア産の資源・鉄鋼輸出が鈍化したためと推測される。

コンテナ貨物の荷動きも鈍っている。ロシアの全港湾取扱コンテナ量は08年通年では前年比26%増であったが、09年第1四半期は前年同期比38%減となった。

TSR輸送は2006年に42万TEU、07年に62万TEUと急成長を続け、08年も秋以降増加が鈍化したとはいえ、通年で71万TEU（14%増）に達した（図1）。この中には、東アジアとロシア西部/中央アジアを結ぶ貨物、フィンランド、東欧、バルト3国とロシア・中央アジア諸国を結ぶ貨物、中国から内陸鉄道ルートでシベリア鉄道に合流する貨物などが含まれる。

しかし09年第1四半期には前年同期比57%減と急降下した。特に輸入貨物（▲68%）、韓国貨物（▲75%）の減少が顕著である。また、東西の港湾のコンテナ取扱量の変化を比較すると、東のポストーチヌイ港（▲58%）は西のサンクトペテルブルク港（▲38%）に比べて落ち込みが激しかった（表1、図4、図5）。

ポストーチヌイ港のコンテナ取扱量は、08年10月までの好調な荷動きを反映して、通年では前年比8%増の400,724TEU（表1、図2）、このうち実入りの国際コンテナは258,950TEU（+4%）となっている。実入り国際コ

ンテナの内訳を見ると、西航：東航の比率は85：15で偏りが続く。仕向地別ではロシアの輸入79%、ロシアの輸出15%、中央アジア向け6%、トランジット0%となっている（図3）。発着国別では韓国：中国：日本の比率が66：31：3と従来のパターンを踏襲している。ただし、このデータでは日本・中国発釜山トランシップでロシアへ向かう貨物が韓国貨物扱いになっており、実際には日本や中国の貨物比率は数値以上に高いと考えられる。

ポストーチヌイ港のコンテナ取扱量は08年11月以降激減し、09年3月は前年同月比65%減となった（図4）。4月に同港を撮影した写真をみると、コンテナは1-2段積みで空きスペースが目立つ。同港の荷役を担当しているVSCでは4月には完成車を輸入して余剰スペースに置くという苦肉の利用策を講じた⁴。

TSR輸送の貨物量減少にともない海上運賃も下落し、釜山～ポストーチヌイ/ウラジオストク間を運行するフィーダー船の船社も苦境に追い込まれた。Dongnama（C&Lineに改名）、MCL（Magistral Container Lines）のように倒産に追い込まれた船社もあった。

一方で新たな船社の参入もあり、2009年6月現在、ポストーチヌイ港に寄港しているのは、FESCO、HMM（現代商船）、SINOKOR（長錦商船）、APL、CMA-CGM、CK Line、KMTC、PC Shipping、商船三井などとなっている。また、ウラジオストク商業港にはFESCO、HMM、商船三井に加え、Maersk Lineも寄港するようになった。

（表1）2009年第1四半期のコンテナ取扱量

	2008年通年 (TEU)	対前年増加率 (%)	2009年第1四半期 (TEU)	前年同期比 (%)
ロシア全港湾	3,772,826	26	548,288	▲38
TSR国際コンテナ	709,672	14	53,183	▲57
輸入	358,416	13	22,803	▲68
輸出	322,221	21	26,832	▲45
トランジット	29,035	24	3,548	▲54
ロシア～中国	274,385	17	38,812	▲39
ロシア～韓国	224,085	9	12,906	▲75
ポストーチヌイ港	400,724	8	39,233	▲58
サンクトペテルブルク港	1,983,110	17	282,260	▲38

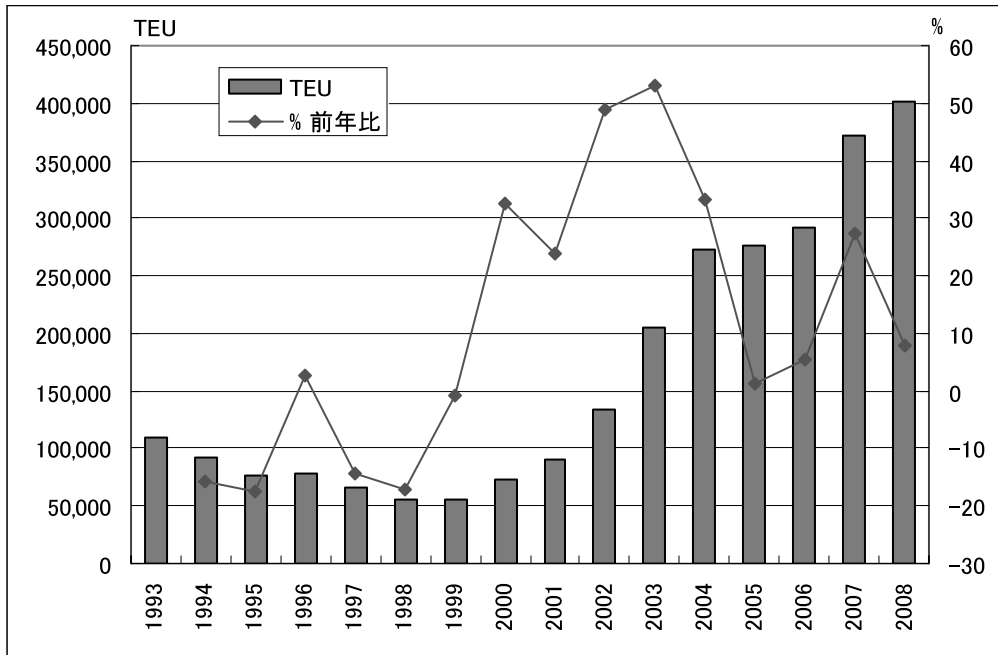
出所：CCTT資料

注：空コンテナを含む。

³ www.rzd-partner.com/news/2009/05/07/340097.html

⁴ 辻久子「ロシア市場向け自動車輸送事情」（『ロシア・ユーラシア経済』2009年6月号）で紹介。

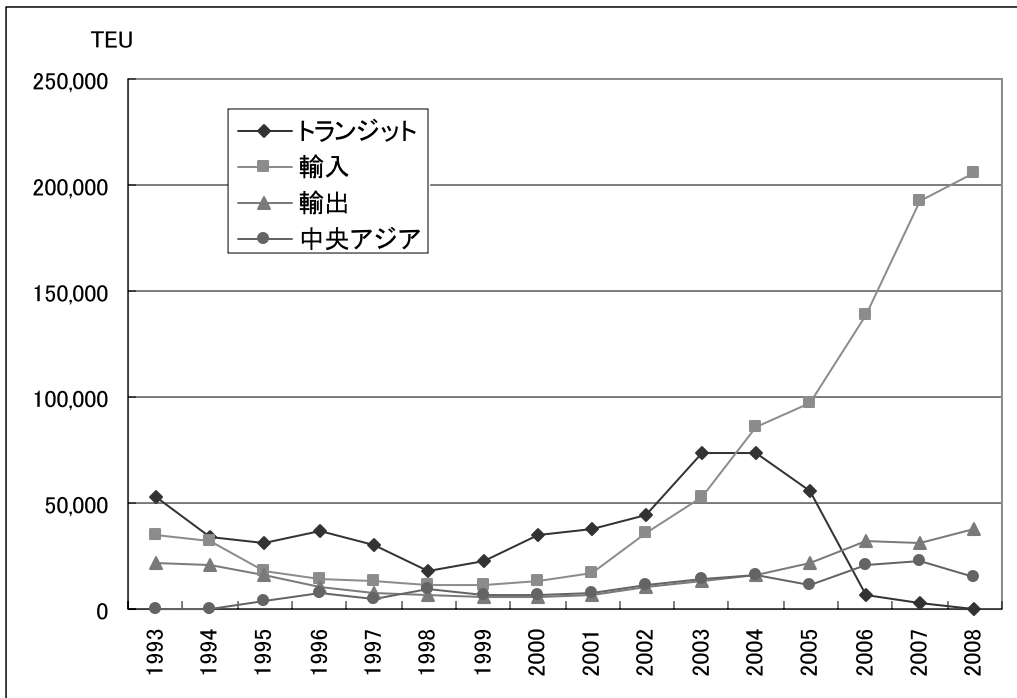
(図2) ポストーチヌイ港のコンテナ取扱量 (通年)



出所：VSC

注：空コンテナ・国内貨物を含む。

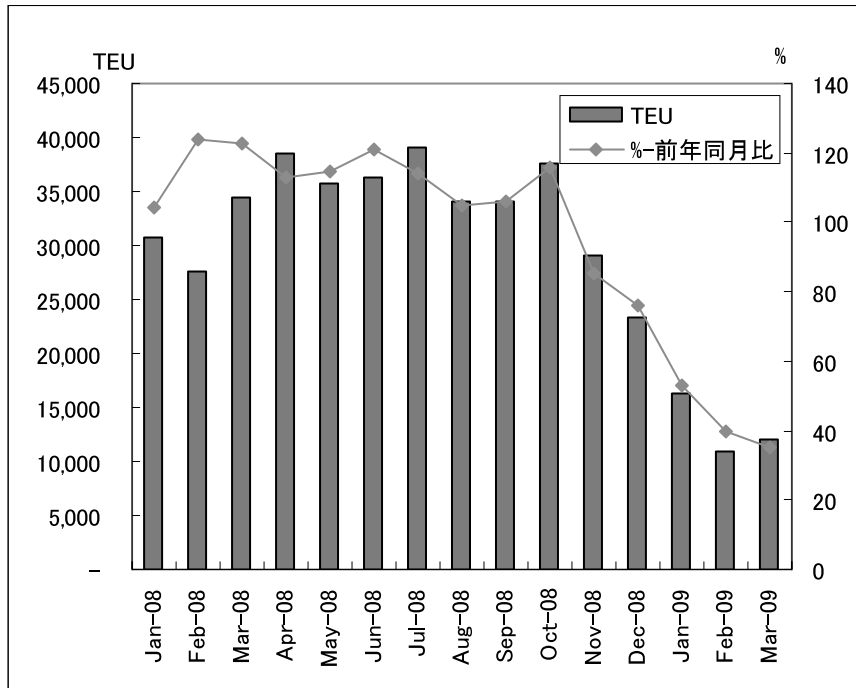
(図3) ポストーチヌイ港取扱コンテナ量の推移 (仕向地別)



出所：VSC

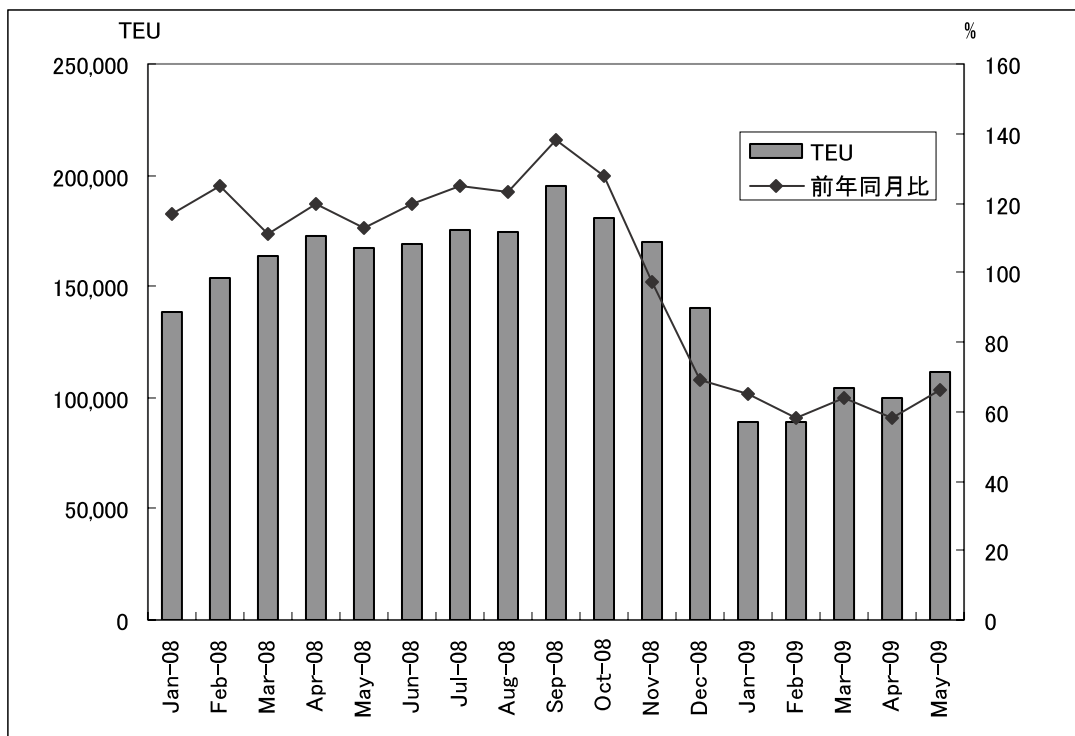
注：実入り国際コンテナのみ。

(図4) ボストーチマイ港のコンテナ取扱量 (月別)



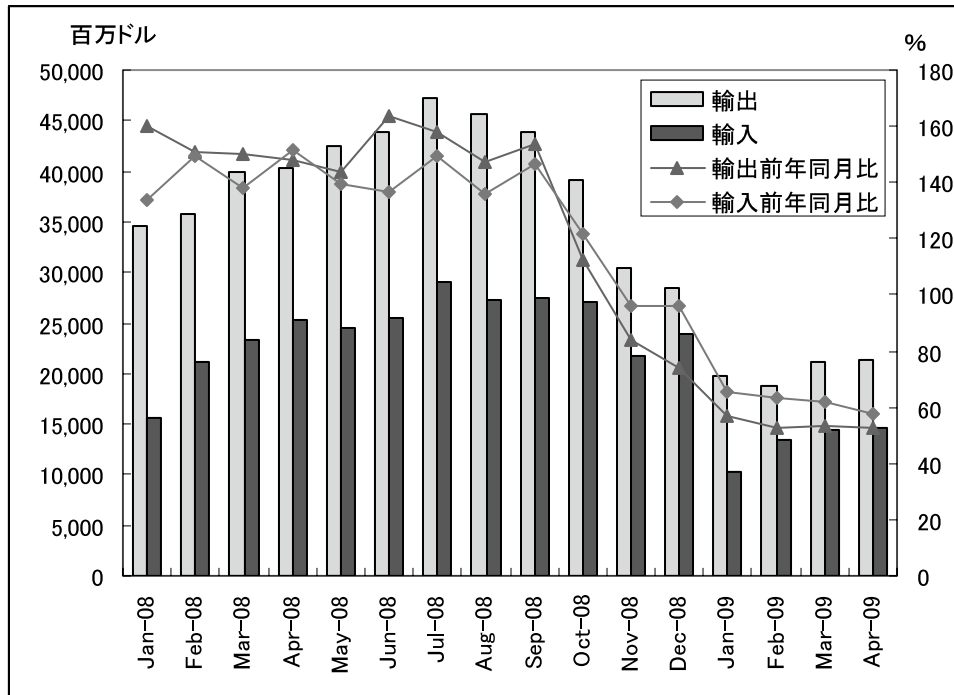
出所：VSC資料、報道資料などを基に筆者作成
 注：空コンテナ・国内貨物を含む

(図5) 大サントペテルブルク港のコンテナ取扱量 (月別)



出所：サントペテルブルク港港湾管理局HP (www.pasp.ru)

(図6) ロシアの貿易額の推移



出所：ロシア連邦国家統計庁

2. TSR輸送失速の要因

(1)ロシア貿易の縮小

TSR輸送失速の第一の要因は経済危機による貿易貨物の減少である。2008年秋の金融危機発生で、資金調達を海外に依存していたロシアの金融機関は、海外資金の引揚げによる流動性不足という深刻な事態に陥った。金融部門の信用収縮の影響を直接受けたのが自動車市場である。自動車購入に欠かせないローンが組めないため自動車の購入が控えられ、日本などからの自動車輸入が急速に落ち込んだ。ロシア国内でCKD生産を行っている外国自動車メーカーも販売の落ち込みから稼働率を落とすなどの調整を余儀なくされた。

また、主要輸出品である原油価格の下落や海外における資源需要減退が輸出額を減少させた。さらに、株価下落やルーブル安が逆資産効果要因となり、ロシアの貿易全体が08年第4四半期以降減少した(図6)。2009年第1四半期のロシアの輸出は▲47.4%、輸入は▲36.7%(前年同期比)と大幅な下落となった。

東アジアとロシアを結ぶTSR輸送の主たる利用国である韓国とロシア間の貿易も大幅に縮小した(図7)。09年第1四半期の韓国の輸出(ロシアの輸入)は▲56.3%、韓国の輸入(ロシアの輸出)は▲44.9%(前年同期比)とともに下落。特に韓国の輸出の落ち込みが顕著であった。

韓国からロシア向け輸出の主要品目(2007年)は自動車及び自動車部品で、ロシアにおける自動車市場の収縮の影

響を受けた。対ロ輸出品のうちTSR輸送を利用してきたのは自動車製造部品、家電製品、及びプラスチック樹脂原料である(表2)。

韓国自動車メーカーは、2006年ごろからCKD部品を搭載した専用のブロックトレインをロシアや中央アジアの工場向けに定期輸送してきた。これらはプロジェクト・カーゴと呼ばれ、大量輸送・長期契約を前提に割引料金が適用された結果、経済競争力が維持され、同ルート急成長の原動力となった。

しかし金融危機を境にロシア国内工場の稼働率が落ち、生産部品の在庫調整が必要となったため、ブロックトレインも失速を余儀なくされた。最盛期には毎日のようにポスターチヌイ港を出発していた各企業専用のブロックトレインは姿を消し、危機後は少量のコンテナを混載した列車が運行される昔の姿に戻った。

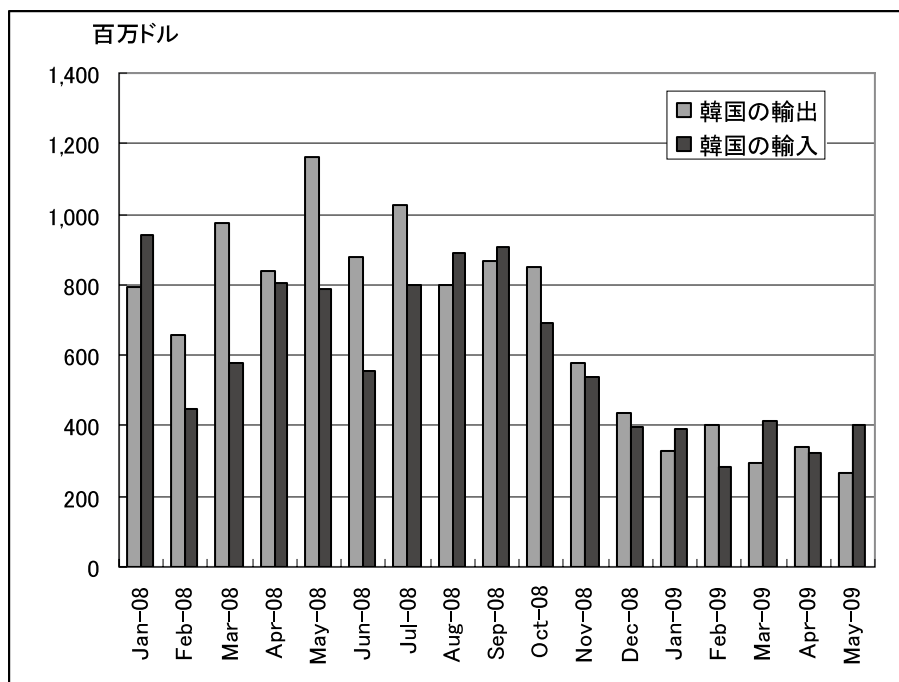
(2)価格競争力喪失

TSR輸送失速の第2の要因は価格競争力喪失である。

まず、リーマン・ショックに先立つ2008年夏ごろから、Deep Seaルートの海上運賃が軟化の兆しを見せる。間もなく金融危機が世界を駆け巡り、各国で貿易の収縮が顕著となると船腹の需給ギャップを反映して海上運賃が暴落した。一方のTSR輸送ルートは海上運賃の激しい動きに追随できず、割高となった。

韓国の輸送業者の話では、2008年6月と2009年6月を比

(図7) 韓国ーロシア間貿易額の推移

出所：韓国関税庁 (www.customs.go.kr)

(表2) 韓国からロシア向け輸出の品目構成 (2007年)

品目	金額(百万ドル)	割合(%)
輸送機器	4,571	56.5
自動車・自動車部品	3,949	48.8
船舶	622	7.7
一般機械・電機	1,791	22.1
プラスチック・ゴム	779	9.6
その他	947	11.8
合計	8,088	

出所：韓国貿易協会 (www.kiet.go.kr/)

較すると、釜山→サンクトペテルブルク向け海上運賃は、40フィートコンテナ本当たり\$3,400~3,600から\$2,200~2,500へと約\$1,000下がった。釜山→モスクワ向けの場合、サンクトペテルブルクまでの海上運賃にモスクワまでのトラック料金(約\$1,500/40')が上乗せされる。

一方、TSR輸送の中心を担うロシア鉄道は、TSR輸送の好調な伸びを背景に、2006年に27%、07年に21%、08年に20%と値上げを続けてきた⁵。TSR輸送の料金は08年秋の金融危機後、為替レートの変動で若干下がり、さらにロシア鉄道、トランスコンテナ、ルースカヤ・トロイカ、FESCO等が協力して小幅な値下げに踏み切ったとされる

が、海上運賃の大幅下落の前には焼け石に水であった。

その結果、釜山→モスクワ向けの場合、金融危機前の2008年6月時点でほぼ拮抗していたTSRルートとDeep Seaルートの料金差は、2009年6月にはTSRが約\$1,000割高になっている。

釜山→サンクトペテルブルク向けの場合は危機以前の段階で既にTSRルートの方がDeep Seaルートよりもかなり割高であったが、危機後は倍近い差がついてしまった。

CCTTの推定によると、2009年6月現在、日本→モスクワ向け輸送において、TSRルートはDeep Seaルートに比べて約\$2,000割高となっている(表3)。

なお、CCTTは日本発のTSRルートの料金が高い背景には日本港湾における取扱コスト(\$450/40')とポストーチヌイ港までの海上運賃(\$2,600)が高すぎる問題があると指摘してきた。確かに釜山~ポストーチヌイ間の海上輸送料金が約\$1,000といわれているのに比べると、日本からポストーチヌイ港までの直航便(JTSL⁶)の海上輸送料金は\$1,000以上高い。最近ではDeep Sea料金下落のために、JTSLの運賃が日本→欧州主要港向け運賃よりも高いという珍現象が起こっている。

JTSLは本州を一周するルート設定、月2便の運航頻度や画一的料金設定など「使い勝手が悪い」との指摘がされ

⁵ 長澤登「最近のシベリア横断鉄道(TSR)輸送ルート」(国際貿易投資研究所『金融危機下のロシア経済とビジネス環境報告書』平成21年3月)。

⁶ FESCOと商船三井の共同運航。

てきた。実際、直航便でポストーチヌイまで輸送するよりも釜山トランシップで輸送する方が安いと言われており、日本海沿岸港湾などからロシア向けには輸送日数に差のない釜山経由が主に利用されている⁷。

TSR輸送ルートの割高感が顕著になると、それまでTSRルートで輸送していた貨物がDeep Seaルートにシフトした。業界情報によると、韓国の大手家電メーカーがモスクワ市場向け製品の輸送をTSRルートからDeep Seaルートへと変更した。また、韓国家電メーカーのカルーガ工場向け部品も、Deep Sea-サンクトペテルブルク経由トラック輸送となっているようだ。

日本や韓国発で仕向地がサンクトペテルブルクの場合はTSRルートが明らかに割高なため、緊急を要する場合を除いてはDeep Seaルートが利用されている。日本・韓国の自動車メーカーの現地工場向け生産部品もサンクトペテルブルク港揚げとなっている。

しかし、仕向地がモスクワよりも東に位置している貨物はTSRルートが利用されている。例えば、韓国発で仕向地がニジニノヴゴロドのプラスチック・レジンや、イジェフスクの自動車組立工場向け部品、あるいは日本のいすゞ自動車が合弁でトラック組み立てを行っているエラブガ向け輸送などはTSRルートが利用されている。

現時点で、両ルートの分水嶺はモスクワやカルーガよりもやや東方にあるようだ。

(3)競合ルートの改善

2007年ごろからTSRルートが日本で注目されるようになった背景には、トヨタ自動車を始めとする日系企業のロシア進出があった。日系自動車メーカー各社はサンクトペテルブルク、あるいはモスクワ近くのカルーガへの進出を

決めた。

各社工場から近いサンクトペテルブルク港はロシア最大の貨物取扱量を誇り、取扱量は年々増加してきた。2008年通年の取扱実績は約200万TEUに達した(表1)。しかし、老朽化により需要に追いつかぬ処理能力、海路の狭さと冬期の凍結、沖待ちの発生、市内へのアクセスの制約などの弱点が指摘されてきた。そこでロシア西部への代替的輸送ルートとしてTSRルートが注目され、韓国や日本から部品輸送のトライアルが行われてきたのだ。

しかし、最近ではサンクトペテルブルク港も改善が見られ、荷主企業の不満も余り聞かれなくなっている。

まず、08年秋以降、不況の影響で同港のコンテナ取扱量が減少したため、混雑が緩和された(図5)。コンテナ船の沖待ちやトラックのゲート待ちもほぼ解消されたという。

とはいえ、ロシア経済の回復とともに周辺の自動車工場の稼働が本格化すればコンテナの流入は再び増加しよう。

そこで、コンテナ処理能力の増強が進められている。同港の主要3埠頭とされる第一コンテナターミナル(FCT)、ペトロレスポルト(PLP)、モビーディック(MD)各社がターミナル施設の増強に取り組んでおり、2012年までには合計440万TEUまで引き上げる計画という⁸。また、港と工場を結ぶ道路網の整備も着々と進められている。

さらにサンクトペテルブルク港の補完港としてウスチルガ港の建設が進んでいる⁹。ウスチルガ港は、サンクトペテルブルクから西に約160km、エストニアとの国境近くに建設中の多目的型港湾である。石炭埠頭、鉄道カーフェリー埠頭、汎用埠頭、液化ガス埠頭、液体貨物埠頭などを有し、一部が稼働している。コンテナ埠頭も建設が進んでおり、09年から段階的に供用が開始される予定だ。09年には年処理能力15万~18万TEU、2010年には50万TEUの体制で操

(表3) TSR輸送の通し料金の比較(40'コンテナ)

		2008年6月	2009年6月
釜山→サンクトペテルブルク (韓国輸送業界情報)	Deep Sea	\$3,400~3,600	\$2,200~2,500
	TSR	\$5,000~5,500	\$4,500~5,000
釜山→モスクワ (韓国輸送業界情報)	Deep Sea	\$4,900~5,100	\$3,700~4,000
	TSR	\$5,000~5,500	\$4,500~5,000
日本→モスクワ (CCTT資料)	Deep Sea	NA	\$4,330
	TSR	NA	\$6,386~6,942

注：釜山ベースの料金については複数の韓国輸送業者の情報を基に筆者が推定。

⁷ 2009年4月時点で、新潟→ポストーチヌイ間の海上料金は、JTSLの方が、釜山トランシップよりも70,000~100,000円/40'割高とのこと(リンコーコーポレーションの情報)。

⁸ ジェトロセンサー2009年7月号の特集「対ロシア投資は今が仕込み時期~サンクトペテルブルクの投資環境~」参照。

⁹ 中居孝文「ペテルブルク港とウスチルガ港-ロシア・コンテナ輸送の拠点」、『ロシアNIS調査月報』2009年4月号を参照のこと。

業予定だ。最終的には7つのバースを建設予定で、年300万TEUの処理能力を持つロシア最大、欧州でも屈指のコンテナ埠頭となる計画だ。

ウスチルガ港は水深が深く、後背地に未開発の土地が豊富にあるというサンクトペテルブルク港にはない魅力がある。反面、港へのアクセスは未整備で、鉄道・道路ともに建設中である。

TSRルートにとって西のライバル港の充実が脅威となる。

3. 分水嶺に関する考察

(1) 分水嶺の概念

日本・韓国からロシア西部へ輸送する場合、東の極東港湾から入れるか、それとも西の北西部港湾から入れるかを決定する主な要因は料金である。ただし、東から入れて鉄道で輸送するTSRルートにはスピードメリットがあり、若干のプレミアムが上乘せされる。

輸送コストは理論的には仕向地が東へ行くほどTSRルートが有利で、西へ行くほどDeep Seaルートが有利となる。そこで、東から入れるのと西から入れるのが拮抗する、いわば「分水嶺」がどの辺にあるかということが議論される。

歴史を遡ると、シベリア・ランドブリッジ全盛期の1970-80年代はロシアを飛び越えた欧州に分水嶺があった。その後、1990年代にロシア鉄道が混乱期を迎えると分水嶺はイルクーツク辺りまで東へ移動したと推定される。2000年以降はDeep Sea料金やTSRルートの料金の相対的關係から、分水嶺はモスクワ周辺で動いてきたと見られる。

(2) 分水嶺決定の理論

理論化において次のような仮定を置く。

日本からシベリア鉄道沿線（ナホトカ¹⁰～サンクトペテルブルク間の距離： $K=9,713$ km）の仕向地まで40フィートコンテナを輸送する場合を想定し、次の二つのルートを定義する。

(1)TSRルート：日本からナホトカまで海上輸送し、ナホトカから X kmの仕向地まで鉄道輸送。鉄道料金は輸送距離に比例する。

(2)Deep Seaルート：日本からサンクトペテルブルクまでDeep Seaで海上輸送し、サンクトペテルブルクから仕向地まで $(K-X)$ kmをトラック輸送。トラック輸送料金は距離に比例する。

仕向地までの輸送コストの低いルートが選択される結果、両ルートの総輸送コストが同一となる地点（ナホトカから X kmの地点）が分水嶺となる。

a = 日本からナホトカまでの海上運賃（\$）

X = ナホトカから仕向地までの距離（km）

b = 鉄道料金（\$/km）

Y_R = TSRルートの総コスト（\$）

c = 日本からサンクトペテルブルクまでの海上運賃（\$）

K = ナホトカ～サンクトペテルブルク間距離（9,713 km）

$K-X$ = サンクトペテルブルクから仕向地までの距離（km）

d = サンクトペテルブルクから仕向地までのトラック料金（\$/km）

Y_D = Deep Seaルートの総コスト（\$）

両ルートの輸送コストは次のように定義される。

$$Y_R = a + bX$$

$$Y_D = c + d(K - X)$$

$Y_R = Y_D$ となる仕向地 X を求める。

$$a + bX = c + dK - dX$$

$$X = \frac{c - a + dK}{b + d} \quad \text{が分水嶺となる。}$$

パラメータと分水嶺の関係を求める。

$$\frac{\partial X}{\partial c} > 0 \quad : \text{Deep Sea料金が低いほど分水嶺は西へ移動する。}$$

$$\frac{\partial X}{\partial a} < 0 \quad : \text{日本～ナホトカ間海上運賃が高いほど分水嶺は東へ移動する。}$$

$$\frac{\partial X}{\partial b} < 0 \quad : \text{シベリア鉄道の料金が低いほど、分水嶺は東へ移動する。}$$

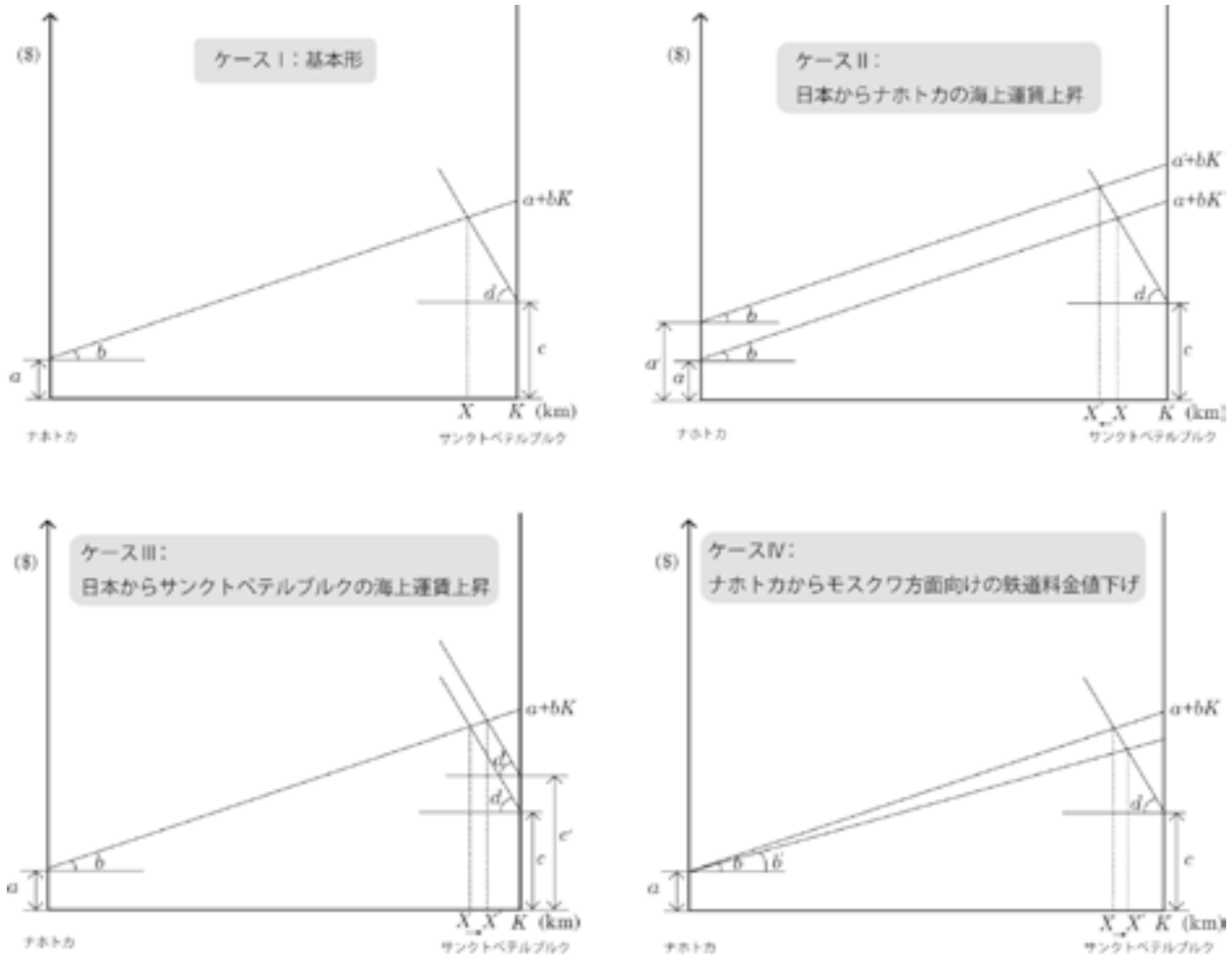
$$\frac{\partial X}{\partial d} = \frac{K(b+d) - (c-a+dK)}{(b+d)^2}$$

$$= \frac{bK - c + a}{(b+d)^2} > 0 \quad \text{If } bK + a > c$$

TSRルートでサンクトペテルブルクまで輸送するコスト $(bK+a)$ がDeep Seaルートでサンクトペテルブルクまで輸送するコスト (c) よりも高い限り、トラック運賃の上昇は分水嶺を西へ移動させる。仮定の意味は、サンクトペテル

¹⁰ ナホトカ市内にナホトカ港、ボストーチヌイ港などがある。

(図8) 分水嶺の概念図



ブルク向け輸送において、TSRルートの方がDeep Seaルートよりも安ければ、総ての貨物がTSRルートを利用すると考えられるため、分水嶺はロシア国内に存在しなくなるということである。

(3)理論の政策への応用

このモデルに仮定値を当てはめてシミュレーションを行うことができる(表4)。

ケースI(基本形):日本からナホトカまでの海上運賃(a)を\$1,000、サンクトペテルブルクまでのDeep Sea料金を(c)を\$2,500と仮定する。鉄道料金についてはナホトカ～モスクワ間9,314kmが\$4,000、すなわち $b = \$0.43/\text{km}$ とする。トラック料金はサンクトペテルブルク～モスクワ間400kmが\$1,500、すなわち $b = \$3.75/\text{km}$ とする。この仮定の下では $X = 9,072\text{km}$ となり、モスクワ東方242kmのところに分水嶺があることになる

ケースII:日本からナホトカまでの海上運賃(a)を\$1,000から\$2,000に上げた場合、分水嶺はモスクワ東方481kmの地点へ移動する。日本～ナホトカ間の海上運賃は

韓国～ナホトカ間よりも約\$1,000高いといわれており、他の条件が等しければ、日本にとっての分水嶺は韓国の場合よりも東方にあると考えることができる。

ケースIII:基本形をベースに、日本からサンクトペテルブルクまでの海上運賃(c)を\$2,500から\$3,500に上げた場合、分水嶺はモスクワ西方236kmの地点へ移り、モスクワがTSRルートの市場に含まれることになる。世界金融危機発生前と後のDeep Sea料金が約\$1,000の差があるならば、Deep Sea料金下落の影響で分水嶺も東へ動いたと考えることができる。逆に今後経済が好況を取り戻しDeep Sea料金が上がるならば、再び分水嶺が西へ移動する可能性が高い。

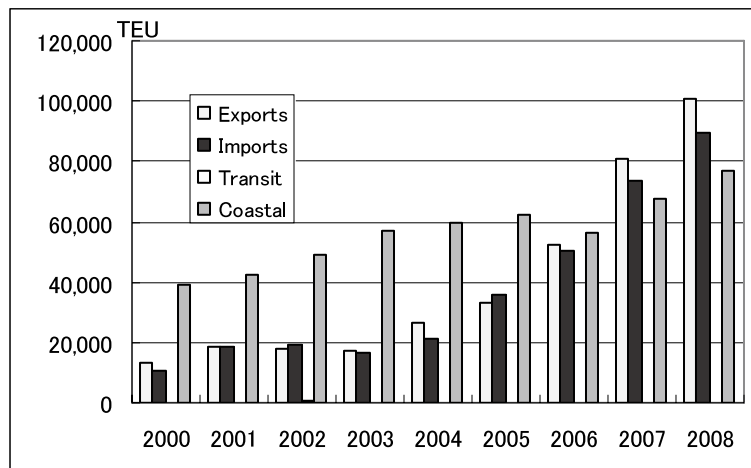
ケースIV:基本形をベースに、ナホトカ～モスクワ間の鉄道料金を\$4,000から\$3,500に値下げした場合、分水嶺はIの基本形よりも110km西方、モスクワの132km東方へ移動する。ロシア鉄道の運賃値下げは分水嶺を西方へと移動させる効果がある。

これらの計算はあくまでも単純化されたモデルを使い、仮定の数字を当てはめたものであって、必ずしも現実を描

(表4) シミュレーション結果

	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	X(ナホトカからの距離)	モスクワからの距離
I	\$1,000	\$0.43/km	\$2,500	\$3.75/km	9,072km	東方242km
II	\$2,000	\$0.43/km	\$2,500	\$3.75/km	8,833km	東方481km
III	\$1,000	\$0.43/km	\$3,500	\$3.75/km	9,550km	西方236km
IV	\$1,000	\$0.38/km	\$2,500	\$3.75/km	9,182km	東方132km

(図9) ウラジオストク商業港のコンテナ取扱量



出所：ウラジオストク商業港

注：空コンテナを含む。

写しているわけではない。しかし、値上げや値下げの効果を考える枠組みを与えるもので料金政策の議論に役立つのではないかと。

4. 広がる選択肢

ロシア向けコンテナ輸送を考える荷主にとっての選択肢は、ユーラシア大陸の東から入れるか西から入れるかという二つのルートに留まらない。東から入れる場合にも複数の極東港湾や中国港湾経由のルートが候補に挙がり、既に競争が始まっている。本節では代替ルートの現状と展望を紹介する。

(1) 極東港湾

TSR輸送が1970年代に開始されて以来、ロシア極東の玄関口はボストーチヌイ港と決まっていた。地理的条件に恵まれ、操車場が隣接しているために鉄道連結もスムーズに行うことができる。現在でも極東最大のコンテナ取扱実績を誇り、同港取扱コンテナの殆どが国際貨物で、約90%がシベリア鉄道に積替えられて各地へ輸送されている。

しかし、TSR輸送をほぼ独占してきたボストーチヌイ

港のコンテナターミナルは、オーナー企業が目まぐるしく変わり、95年設立当時の欧米系資本は既に退却し、社名もVICSからVSCに変更された¹¹。2009年6月現在の資本構成はGlobal Ports Investment Ltd (N-Trans) 75%、DP World (UAE) 25%となっている。それにともない、近年サービスや料金面での劣化が指摘され、代替港を求める声が各国の荷主、輸送業者、ロシア鉄道などから上がっている。

代替港の一番手はウラジオストク商業港 (VMTP) である。同港は極東第2のコンテナ取扱実績を挙げ、年々増加し、2008年のコンテナ処理実績は267,277TEU (前年比+20%)であった。しかし、施設の老朽化、狭いヤード、単線の引込み線、市街地に近い立地などインフラに問題を抱え、発展性にも限界があると見られていた。また、取扱コンテナの約30%を内航が占め、輸出入コンテナも多くはトラックで極東各地へ輸送され、鉄道に積み込まれるのは15%程度という状態が2007-08年まで続いた (図9)。

ところが、2007年にウラジオストク商業港がFESCOグループの傘下に入ると、FESCOの積極策で同港をTSR輸送の新たな玄関港に改造する施策が相次いで打ち出された¹²。08年には在来バースの転用によるコンテナターミナ

¹¹ 極東港湾の概要については、齋藤大輔「ロシア沿海地方主要港の概況」(『ロシアNIS調査月報』2009年4月号)を参照のこと。

¹² ウラジオストク商業港及びFESCOグループの動向については、岬洋平「復権狙うTSR」(『CARGO』2008年11月号)及び安達祐子「拡張を続けるFESCO-船会社から複合一貫輸送会社へ」(『ロシアNIS調査月報』2009年3月号)を参照のこと。

ルの拡張、新たなSTSクレーンの導入、FESCOが運航するフィーダー船のウラジオストク港への寄港などが相次いで実行に移された。これにより、これまでポストーチヌイ港だけに寄港していた日本港湾発のフィーダー船(JTSL)がウラジオストク港にも寄港するようになった。

さらに2009年に入ると、FESCOグループのルースカヤ・トロイカが運行するブロックトレインの大部分の出発地をポストーチヌイ港からウラジオストク商業港へ移動した。また、港湾利用料金の低減、関税検査費用の抑制、港におけるコンテナの無料留置き期限の延長などサービス面でもポストーチヌイ港との差別化を図ろうとしている。

残念ながら世界金融不況で貨物全体が減少するという逆風の下、2009年上半期のウラジオストク商業港のコンテナ取扱実績は前年を大幅に下回る結果となっている。

景気回復後、貨物が戻ってきた時にポストーチヌイ港との新たな競争が始まることだろう。また、背後地の狭さ、道路の混雑など地形的条件で不利なウラジオストク商業港の改造が本格化するのか、鉄道アクセスは改善されるのか、など課題も多い。

ウラジオストクには金角湾の反対側にある漁港（ウラジオストク海洋コンテナターミナル）も近年コンテナ取扱に取り組んでいる。同港は港湾使用料が安く¹³、通関も速いとの定評があり、韓国企業の間で人気がある。韓国船が定期的に寄港しているが鉄道アクセスが悪く、脇役に甘んじているのが実情だ。

沿海地方港湾では他にもナホトカ漁港、ザルビノ（トロイツァ）港などにもコンテナターミナル建設計画があったが、不況の影響で新たな需要も見込めず、開発を予定している企業も資金難に陥り計画は凍結されている。

また、2008年秋に話題となった北朝鮮の羅津港にコンテナターミナルを建設して鉄道でシベリア鉄道と結ぶ構想も、様々な理由で進展していない。

ウスチルガ港、サンクトペテルブルク港などロシア北西部港湾の大規模整備が進んでいるのに比べると、残念ながら東の玄関の整備が貧弱に見えてくる。

(2)中国港湾ルートの可能性

中国東北部の港湾（大連、天津など）から鉄道でハルビン、満洲里、ザバイカルスク経由でシベリア鉄道に合流するルートが日中韓の物流業者の間で注目されている。このルートは既に中国発ロシア向け輸送に利用されており、最

近は中国発に加えて日本や韓国の貨物を中国港湾経由でこのルートに載せようという動きがみられる。2008年秋にトランスコンテナがザバイカルスクに積替え施設を建設するなどインフラ整備が進んでいる。

このルートを推進している大連港の情報によると、日本・韓国－大連港－満洲里－モスクワが最短20日で輸送され、料金もポストーチヌイ経由よりも安いという¹⁴。

韓国企業の情報でも韓国－モスクワの輸送において、大連－満洲里経由はTSRルートよりも安く、時間も短縮される可能性があるが、ワゴンの供給、ザバイカルスクにおける通関などの問題が課題として残る。

日本からの場合は航路のメリットが大きい。日本－ポストーチヌイ間航路が低頻度（月2便）、高料金で使い勝手が悪く、釜山トランシップの場合には不連続点が増すことになるが、大連/天津へは高頻度の直航配船が可能となる。さらに、中国港湾の方がロシア港湾よりも通関などのサービス面で使い易いとの期待もある。ザバイカルスクにおけるワゴンの供給や通関が円滑に行われるようになれば、本格的利用が期待できよう。

(3)日本企業の動向

2007年頃から日系自動車産業のロシア進出を契機として、日系企業のTSR輸送ルートへの関心が高まっていた。しかし、不況による貨物量の減少、価格競争力失墜、さらには競合ルートの改善などが重なり、日本企業の多くは元の無関心に戻ったように見受けられる。そのような中で長期的視点に立ってロシア経済の発展性を信じる一部の企業は仕込みの時期と位置づけ、調査やトライアルを進めている。

いすゞ自動車はロシア内陸部に位置するエラブガの合弁工場向け部品輸送に、日系企業で唯一単独でTSRルートにブロックトレインを運行してきた。2007年12月に輸送を開始し、08年秋には月間600FEUのプロジェクト・カーゴを輸送するまで伸び、09年には月間1,000FEUの輸送を計画していた。しかしその矢先に金融危機が訪れ、減産を余儀なくされた。日本からの部品輸送は引き続きTSRルートを利用しているものの供給量が減少している。

トヨタ自動車は2007年12月に稼動したサンクトペテルブルク工場向け部品輸送に、リードタイムで有利なTSRルートの利用を想定し、試験輸送を複数回実施した。その結果、梱包仕様の工夫などで技術的問題はクリアされたが、08年秋以後の不況で減産となり、部品供給量が当初の計画を大

¹³ 韓国業者情報では、ウラジオストク商業港に比べて\$200-\$300/40安いといわれている。

¹⁴ 2008年6月、日中経済協力会議（新潟）における大連港集团有限公司・孫宏総経理の発表による。

大きく下回る状況になった。さらにコスト面でDeep Seaルートが有利であることからTSRルートの利用は当面棚上げされている。

日本とロシア極東港湾を直接結ぶ唯一の定期航路(JTSL)は日系自動車メーカーなどの利用を見込み、08年秋には2隻化による増便(ウィークリー配船)を計画していた。その矢先に金融危機に直撃され、2隻化は棚上げとなった。08年輸送実績は空コンテナ込みで10,380TEU(+6%)、実入りが7,960TEU(+5%)であった。

5. TSRルート復活への提言

2008-09年の世界金融危機がTSR輸送に衝撃的影響を与え、ロシア鉄道をはじめとする運営関係者は回復への対策に頭を悩ましているように見える。ここまで業績落ち込みの要因を見てきた。次に、①景気回復後にTSRルートをどのような位置づけで発展させることができるのか、②Deep Seaルートとの相対的競争力を維持できるのか、③TSRルートの要改善点などについて提言をまとめ結語とする。

(1)ターゲット市場は輸出入貨物

2000年以降TSRルートの飛躍的成長を支えてきたのは東アジアとロシアの貿易であった(図3)。不況で貿易量が落ち込んでいるとはいえ、景気が戻れば貿易貨物は再び増加するはずだ。日韓企業の直接投資や中国産品の輸出も期待できる。ターゲットは輸出入貨物だ。

ロシア鉄道やCCTTの関係者の中には1970-80年代に栄えたトランジット輸送の復活に熱い視線を送る人が多い。しかし、TSRを利用して東アジアとヨーロッパを結ぶ輸送においてはコスト的ハードルが高く、複数回の鉄道積み替えを要するなどTSRのスピードも相殺される。現実的なのは中国から内陸鉄道でロシアへ向かっている貨物を中東欧まで延長するケースであろう。韓国や日本からのトランジット輸送を画策する前に、Deep Seaルートへ流れた輸出入貨物を呼び戻すことに注力すべきだろう。

(2)スピードとコストの関係の検討

ヤクーニン社長の発言によると、安価なDeep Seaルートとの差別化が必要で、更なる高速運行を実施する代わり

に更なる値上げをしようとの計画がある。すなわち極東からモスクワまでの輸送日数を11日から7日間に短縮して海上輸送と航空輸送の中間を狙うとのプロジェクト、“The Transsib in 7 Days”が検討されている¹⁵。既に数回のトライアルを行ったと聞くと、定時的輸送日数短縮には技術的改良を加え、さらにトライアルを重ねる必要があろう。また、4日間の短縮に対し、荷主がどの程度のプレミアムを上乗せする意図があるのかについても周到な検討が必要だ。このアイディアに対し韓国企業は慎重で、実現性に疑問を投げかける声も耳にした。

(3)Deep Seaルートに対する価格競争力の維持

Deep Seaルートの海上運賃は好況時には高く、不況になると安く、大きく変動する。それに対し、鉄道運賃は変動が少ないために、景気の波により貨物量も激変する。すなわち「分水嶺」が東西に移動することになる。分水嶺がモスクワよりも西にある場合は、TSRルートはモスクワ向け貨物を取り込むことができるのだが、モスクワ以東に移動すると貨物を失う。

そこで考えられるのは、TSRルートの通し料金をDeep Seaルートに連動させることだ。分水嶺が少なくともモスクワ以東に離れないように料金を変動させることにより、貨物の確保が可能となるはずだ。同時に荷主の安心感を得ることにもなる。そのためには不況時には何らかの補助金が必要になるだろう。

(4)港湾・通関サービスの改善

日韓の物流業者の話を見るとロシア極東港湾における通関への不信感が根強いことがわかる。大連港を利用してザバイカルスク経由でTSRルートに合流させようという案も中国の通関の方がロシア通関よりも容易に違いないとの認識がある。

2009年春、名古屋から伏木富山港経由でノボシビルスクまでコンテナを輸送する実験が行われた¹⁶。日数短縮を計測する実験であったが、ウラジオストク港の通関に想定より長い10日間かかったことが反省点として指摘されている。通関日数が短縮されれば、列車を無理に速く走行させて数日間短縮させる必要もないはずだ。通関の合理化こそがロシア政府が全力で取り組むべき課題だろう。

¹⁵ www.rzd-partner.com/comments/2009/05/06/340045.html

¹⁶ 『北日本新聞』2009年5月26日付け記事。

The Global Financial Crisis and Trans-Siberian Railway Transportation

TSUJI, Hisako

Researcher, Research Division, ERINA

Introduction

The global financial crisis originating in the failure of Lehman Brothers in September 2008 sped around the world in the twinkling of an eye, and has also rippled out to the economies of the countries of Northeast Asia. The crisis, which made its first appearance concentrated in the financial sector, expanded into the real economy, and the macroeconomic activity of Russia and others, which had been showing signs of overheating up to the summer of 2008, rapidly lost speed from autumn on. Consequently, the chain of such losses as the contraction in production, consumption, trade and employment came to shake the economies of every country.

At the time of writing at the end of June, the voices are in the ascendant which say that the financial crises of the countries of the world have passed through their worst phase. It appears that the public spending and financial-stabilizing measures of each country and territory have worked and economic conditions and share prices are on the upturn globally. In Northeast Asia expectation can be heard that the recovery of the Chinese economy will lead the world, and there are signs that the ROK economy is also on the up.

The financial sector, however, has suffered a serious blow, and the Russian economy, which has been thrown into a credit squeeze, is in a state where it can't extricate itself from the slump. Regarding Russia's economy, the production and consumption, and trade sectors have slowed, and the decrease in trade is bringing a sharp decrease in cargo transportation volumes. In the forecasts of the Ministry for Economic Development of the Russian Federation, Russian Railways' volume of traffic in 2009 could fall by 19% on 2008. The cash flow has worsened and measures to cut the workforce have also been planned at the company.¹

Trans-Siberian Railway (TSR) transportation² – international container transportation utilizing the Trans-Siberian Railway – is also no exception, and at the container storage yards of Vostochny Port too, which is the eastern entry point of the Trans-Siberian Railway, empty spaces have become noticeable. With a sea-change from the unprecedented economic boom to being battered by the waves of the recession, it can be seen that the fragile constitution of the TSR route has been laid bare.

This piece shall make an analysis, based on data and

hearings, of the current status of TSR transportation, which, affected by the financial crisis, is in a slump. In addition to fathoming the competitiveness of the TSR transportation route, I shall acquaint you with a handy theoretical model. Finally I want to lay out recovery scenarios to the operating organs on the Russian side. And yet more: the serious downturn via the financial crisis has still not ceased, and at the current point in time I shall allow myself an interim report.

1. The Volume Transported on the TSR Route: Turning the Rapid Increase to a Loss of Speed

Freight transportation is a barometer of business climate. In Russia, where the economy has slowed from the fourth quarter of 2008 on, the decline in volume of freight transportation is apparent in all modes. The freight handled by Russian Railways in the first four months of 2009 fell 26% on the same period for the previous year. In particular, the decreases in the transportation volumes of construction materials (-47.5%), coke (-40.2%), and ferrous metals (-33.4%) were pronounced.³ It is estimated to be due to construction throughout Russia being inhibited, automobile production having slumped, and Russia's exports of resources and steel having slowed down.

Cargo movements of container freight have slowed also. For the container volume handled at all Russian ports for the whole of 2008 there was an increase of 26% on the previous year, but for the first quarter of 2009 was down 38% on the same period for the previous year.

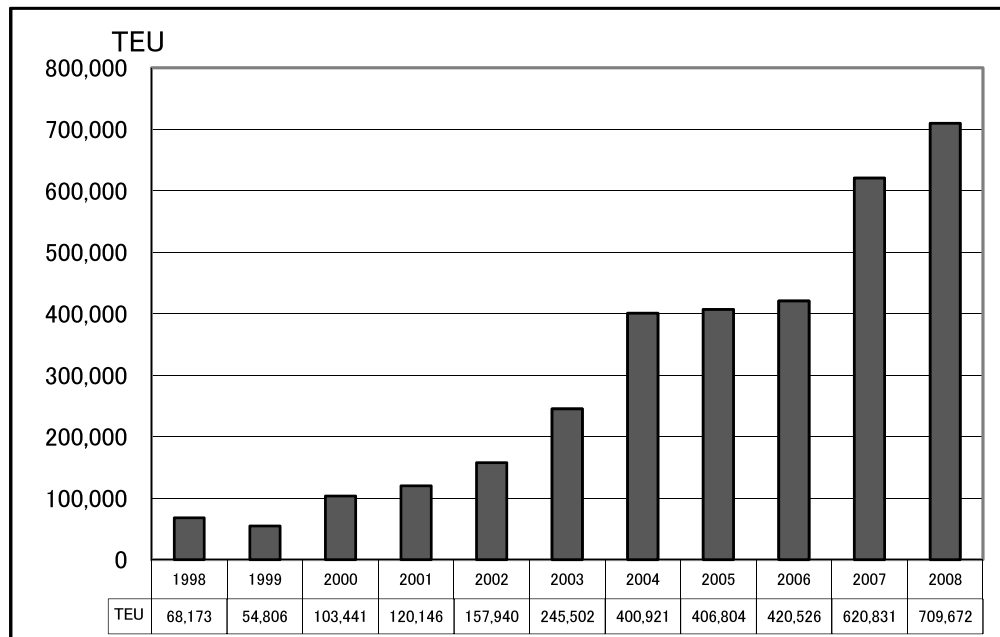
TSR transportation continued rapid growth with 420,526 TEU in 2006 and 620,831 TEU in 2007, and although the increase slowed from autumn 2008 on, it ended at 709,672 TEU (up 14%) for the whole year (Figure 1). Within this are included the freight connecting East Asia with western Russia/Central Asia, the freight connecting Finland, Eastern Europe, and the Baltic States with Russia and the countries of Central Asia, and the freight passing onto the Trans-Siberian Railway via the interior rail route from China.

In the first quarter of 2009, however, it fell sharply, 57% down on the same period the previous year. In particular the decreases for imported freight (-68%) and ROK freight (-75%) are pronounced. Meanwhile, when one compares the changes in container volume handled

¹ According to Russian Railways, 180,000 employees are laid off, and there is a plan to make 53,700 redundant during 2009. www.rzd-partner.com/news/2009/06/19/341882.html

² The international multimodal transport which takes place combining the Trans-Siberian Railway and maritime transportation is called "TSR transportation", and in comparison with other routes is called the "TSR transportation route" or the "TSR route". The maritime transportation route via the Suez Canal, the rival route to Europe, is called the "Deep Sea route".

³ www.rzd-partner.com/news/2009/05/07/340097.html

Figure 1: Volume of TSR International Container Transportation

Source: CCTT (Coordinating Council on Transsiberian Transportation)

Note: Includes empty containers

Table 1: Handled Container Volume in the First Quarter of 2009

	2008 (TEU)	Increase on previous year (%)	Qtr 1 2009 (TEU)	Compared to same period in previous year (%)
All Russian ports	3,772,826	26	548,288	-38
TSR international containers	709,672	14	53,183	-57
Imports	358,416	13	22,803	-68
Exports	322,221	21	26,832	-45
Transit	29,035	24	3,548	-54
Russia-China	274,385	17	38,812	-39
Russia-ROK	224,085	9	12,906	-75
Vostochny Port	400,724	8	39,233	-58
Saint Petersburg Port	1,983,110	17	282,260	-38

Source: CCTT data

Note: Includes empty containers

at eastern and western ports, the slump was severe for Vostochny Port in the east (-58%) compared with Saint Petersburg Port (-38%) in the west (Table 1 and Figures 4 and 5).

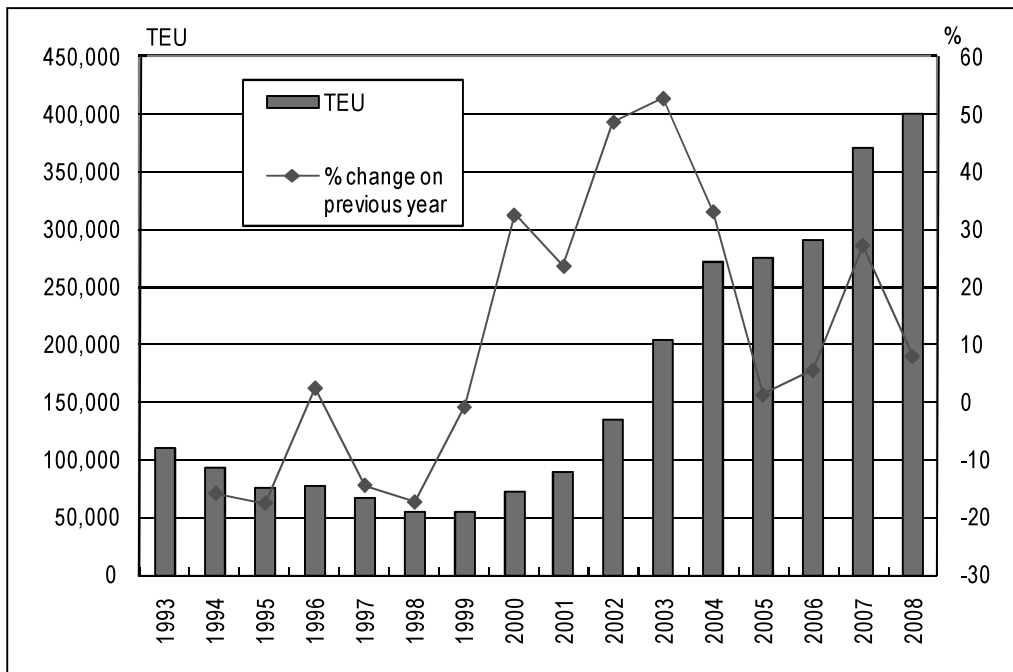
The container volume handled at Vostochny Port, reflecting the healthy cargo movements up to October 2008, was for the whole year 400,724 TEU, an increase of 8% on the previous year (Table 1 and Figure 2), within which filled international containers were 258,950 TEU (+4%). When one observes the breakdown for filled international containers, the imbalance continues in the ratio of westbound to eastbound of 85:15. By destination Russian imports were 79%, Russian exports 15%, bound for Central Asia 6% and transit 0% (Figure 3). By country of origin and destination the ratio for the ROK, China and Japan follows

the established pattern, at 66:31:3. In this data, however, freight headed for Russia with transshipment in Busan and originating in Japan and China is treated as ROK freight, and in actuality the freight shares of Japan and China can be considered to be higher than these values.

The volume of containers handled at Vostochny Port decreased sharply from November 2008 on, and in March 2009 there was a 65% decrease on the preceding March (Figure 4). When one examines the pictures taken of the port in April, empty space is conspicuous, with the containers single or double-stacked. At Vostochnaya Stevedoring Company (VSC), which handles loading and unloading at the port, they took a desperate measure in April for utilizing the left-over space, importing finished cars.⁴

⁴ Introduced in Hisako Tsuji, "The Situation of the Transportation of Automobiles bound for the Russian Market" (*Russian-Eurasian Economy*, June 2009 edition).

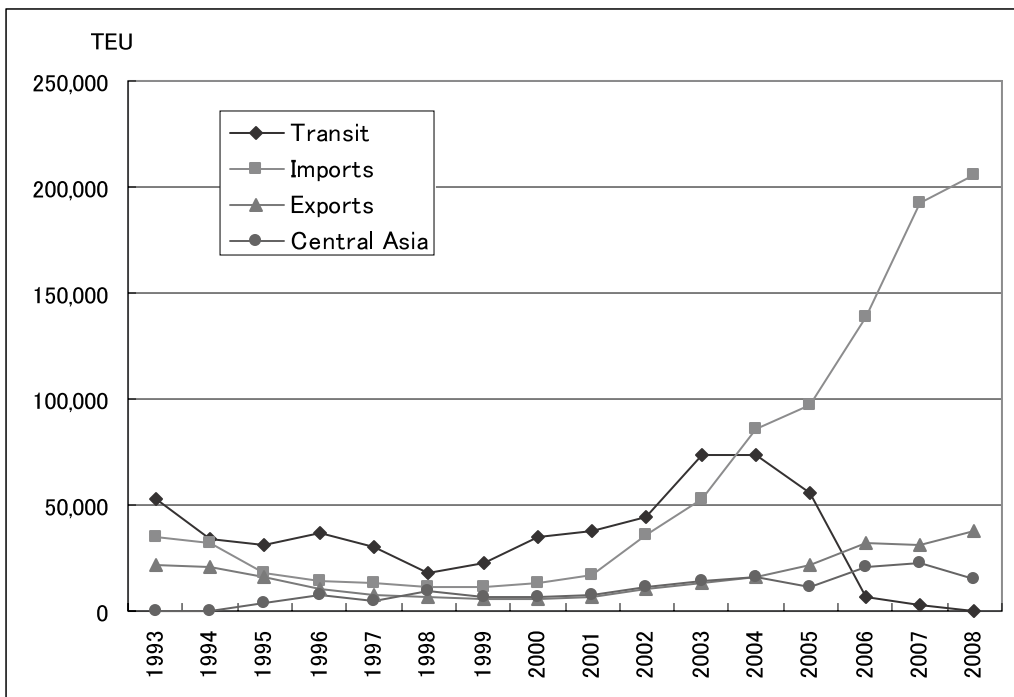
Figure 2: Handled Container Volume at Vostochny Port (by calendar year)



Source: VSC

Note: Includes empty containers and international freight

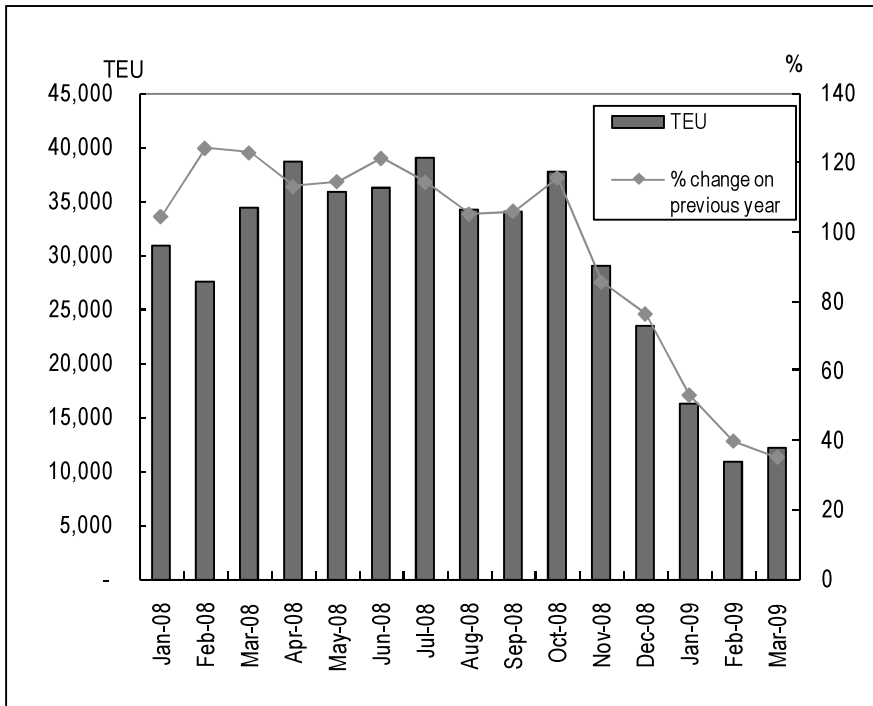
Figure 3: Handled Container Volume at Vostochny Port (by destination)



Source: VSC

Note: Loaded international containers only

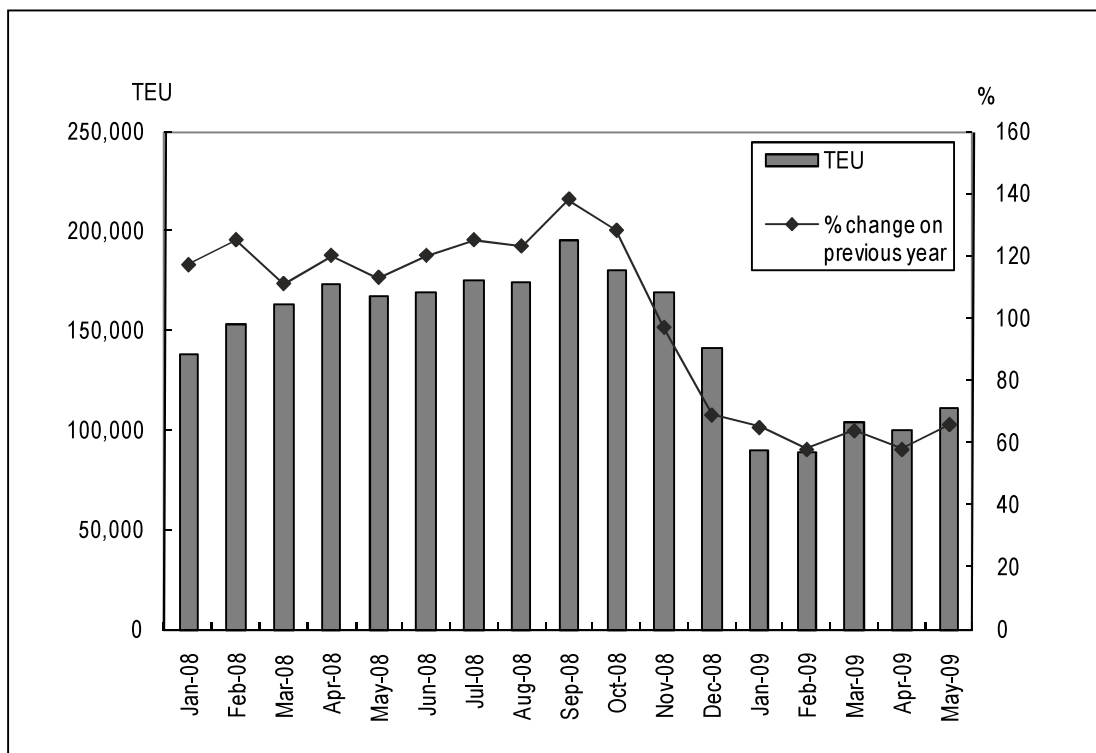
Figure 4: Handled Container Volume at Vostochny Port (by month)



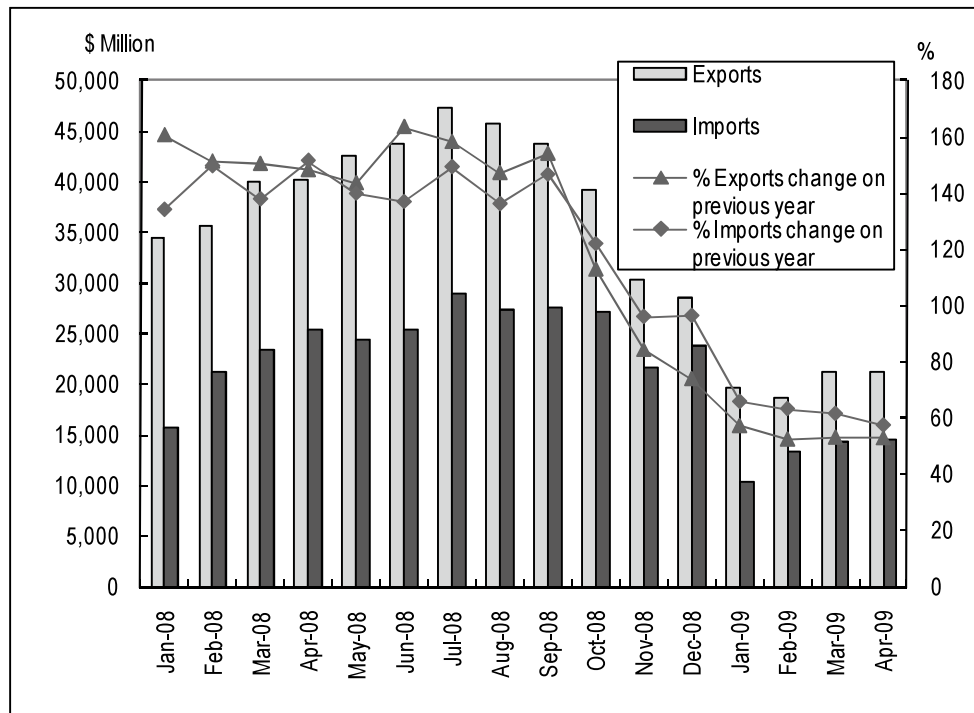
Source: VSC and other published data

Note: Includes empty containers and international freight

Figure 5: Handled Container Volume for the Port Authority of Saint Petersburg (by month)



Source: Port Authority of Saint Petersburg website (www.pasp.ru)

Figure 6: Changes in Russian Trade

Source: Federal State Statistics Service

Accompanying the decrease in the volume of TSR transportation freight, maritime freight charges have also dropped, and the shipping companies owning the feeder ships which operate between Busan and Vostochny/Vladivostok have been thrown into rough straits. There were also shipping companies which were driven into bankruptcy, like Dongnama (renamed C&Line) and MCL (Magistral Container Lines).

On the other hand there has been the emergence of new shipping companies, and as of June 2009 FESCO, HMM (Hyundai Merchant Marine), Sinokor Merchant Marine, APL, CMA CGM, CK Line, KMTC, PC Shipping and Mitsui O.S.K. Lines have called at Vostochny Port. Meanwhile, in addition to FESCO, HMM and Mitsui O.S.K. Lines, Maersk Line also began to call at the Commercial Port of Vladivostok.

2. The Causes of the Slowing of TSR Transportation

(1) The Contraction in Russian Trade

The first cause of the slowing of TSR transportation is the decrease in trade freight via the economic crisis. With the emergence of the financial crisis in autumn 2008, the financial institutions of Russia that had been dependent on other countries for funding got into the deep water of a lack of liquidity from the withdrawal of overseas capital. What has directly been affected by the credit squeeze in the financial sector is the automobile market. As the essential loans for purchasing cars can't be offered, the purchase of automobiles has been checked, and the import of cars from Japan, etc., has rapidly fallen. Foreign automobile manufacturers carrying out complete knock down (CKD) production in Russia have also been forced, from the drop in sales, to make adjustments such as dropping their rate of

operation.

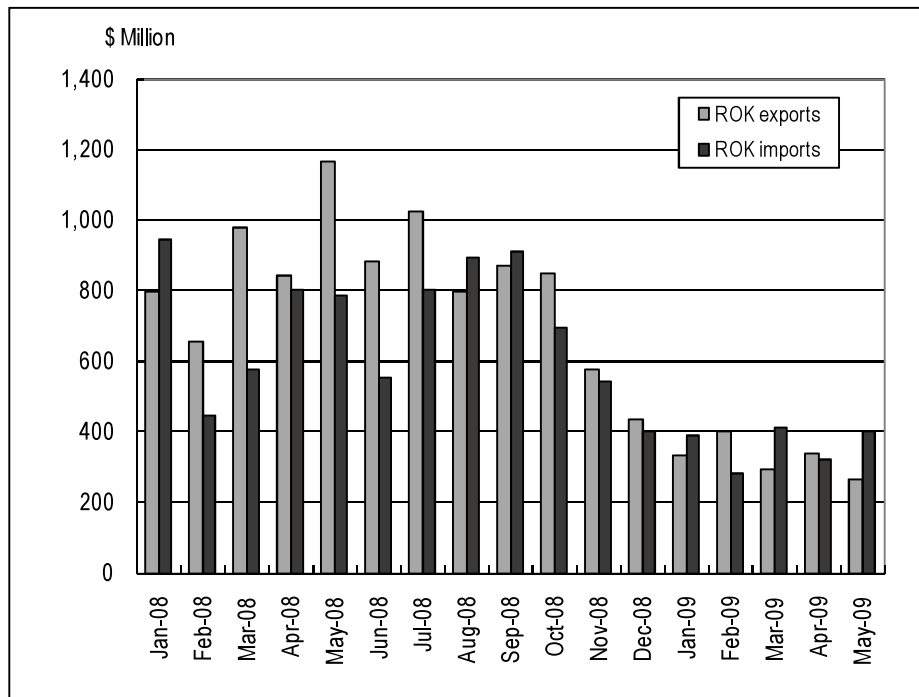
Meanwhile, the drop in the price of the major export commodity crude oil and the decline in demand for resources overseas have reduced the value of exports. Moreover, the fall in share prices and the depreciation of the ruble have had a negative wealth effect, the whole of Russia's trade has decreased from the fourth quarter of 2008 on (Figure 6). Russia's exports and imports for the first quarter 2009 fell greatly, -47.4% and -36.7% (on the same period in the previous year), respectively.

The trade between Russia and the ROK, a primary user of the TSR transportation linking East Asia and Russia, has also greatly contracted (Figure 7). ROK exports (Russian imports) in the first quarter of 2009 dropped -56.3%, together with -44.9% (on the same period in the previous year) for ROK imports (Russian exports). In particular the drop in ROK exports was conspicuous.

The principal export commodities (in 2007) to Russia from the ROK, being automobiles and their components, were affected by the contraction in the automobile market in Russia. Among the exported goods to Russia, those that used TSR transportation were components for automobile manufacture, household electrical appliances, and plastic resinous materials (Table 2).

ROK automobile manufacturers, from around 2006 had regularly transported block trains exclusively loaded with CKD components to their factories in Russia and Central Asia. These were called Project Cargo, and the result of the discount fees which were applied on the premise of large-volume transportation and long-term contracts, was that economic competitiveness was maintained and that it became the driving force for the rapid growth of the route.

With the arrival of the financial crisis, however, the rate of operation in factories in Russia dropped, and because

Figure 7: Changes in ROK-Russia Trade

Source: Korea Customs Service (www.customs.go.kr)

Table 2: Composition of Export Items from the ROK to Russia (2007)

Item	US\$ million	Share (%)
Transport machinery	4,571	56.5
Automobiles & components thereof	3,949	48.8
Shipping vessels	622	7.7
General machinery & electrical appliances	1,791	22.1
Plastic & rubber	779	9.6
Others	947	11.8
Total	8,088	

Source: Korea International Trade Association (KITA) (www.kita.go.kr/)

the inventory adjustment of components for production became necessary, they were forced to slacken off on the block trains. The block trains exclusive to individual companies, that would depart Vostochny Port almost on a daily basis at their height, have vanished, and following the crisis trains, mixing containers of small volume, have reverted to the form operated many years ago.

(2) The Loss of Price Competitiveness

The second cause of the slowing of TSR transportation is the loss of price competitiveness.

First, from around the summer of 2008 preceding

the Lehman shock, the maritime freight charges of the Deep Sea route showed signs of softening. The financial crisis sped around the world in a short time, and when the contraction of every nation's trade became conspicuous, maritime freight charges nosedived, mirroring the gap in supply and demand for ship space. In contrast, the TSR transportation route could not keep pace with the sharp movement of maritime freight charges, and became comparatively high in price.

From the conversations of ROK carriers, when one compares June 2008 and June 2009, the maritime freight charges from Busan to Saint Petersburg fell approximately US\$1,000 per 40-foot container from US\$3,400-US\$3,600 to US\$2,200-US\$2,500. In the Busan to Moscow case, the truck haulage fee (approximately US\$1,500 per 40-foot container) to Moscow is added onto the maritime freight charges to Saint Petersburg.

Meanwhile, Russian Railways, which supports the core of TSR transportation, has continued to raise its fees—by 27% in 2006, 21% in 2007, and 20% in 2008⁵—against a background of the healthy growth of TSR transportation. The charges for TSR transportation, following the financial crisis of autumn 2008, have fallen slightly with the changes in exchange rates, and in addition, although Russian Railways, TransContainer, Russkaya Troyka and FESCO cooperated and ventured a modest price-cut, it was a drop in the ocean compared to the large fall in maritime freight charges.

As a result, in the Busan to Moscow case, regarding the disparity in charges between the TSR route and the

⁵ Noboru Nagasawa, "The Recent Trans-Siberian Railway (TSR) Route" (Institute for International Trade and Investment, *Report on the Russian Economy and Business Environment in the Financial Crisis*, March 2009).

Table 3: A Comparison of the Charges using TSR Transportation (40-foot containers)

		June 2008	June 2009
Busan to Saint Petersburg (Based on ROK forwarders' information)	Deep Sea	\$3,400-3,600	\$2,200-2,500
	TSR	\$5,000-5,500	\$4,500-5,000
Busan to Moscow (Based on ROK forwarders' information)	Deep Sea	\$4,900-5,100	\$3,700-4,000
	TSR	\$5,000-5,500	\$4,500-5,000
Japan to Moscow (CCTT data)	Deep Sea	N/A	\$4,330
	TSR	N/A	\$6,386-6,942

Note: The Busan-based charges were estimated based on information from ROK forwarders.

Deep Sea route which were practically on a level pegging before the financial crisis as of June 2008, the TSR grew to be approximately US\$1,000 higher in relative price in June 2009.

In the Busan to Saint Petersburg case, at the stage before the crisis the TSR route was already relatively higher in cost than the Deep Sea route, but after the crisis the difference nearly doubled.

According to the estimates of the Coordinating Council on Transsiberian Transportation (CCTT), as of June 2009, in Japan to Moscow transportation, the TSR route grew to be approximately US\$2,000 higher in relative price compared to the Deep Sea route (Table 3).

The CCTT, against a background of high charges for the TSR route originating in Japan, has pointed out that there is a problem with the handling cost at Japanese ports (US\$450 per 40-foot container) and the maritime freight charges to Vostochny Port (US\$2,600) being too high. To be sure, when compared to the maritime freight charges between Busan and Vostochny, which are said to be approximately US\$1,000, the maritime freight charges for the direct services (JTSL⁶) from Japan to Vostochny Port are more than US\$1,000 higher. Recently, due to the drop in Deep Sea charges, there has occurred the strange phenomenon of the JTSL freight charges being higher than freight charges from Japan to the principal ports of Europe.

For JTSL, the establishment of a route which circles Honshu, the frequency of services of two per month, and the setting of uniform charges have been pointed out as "non-user-friendly." In actuality, it is widely held that transportation via transshipment at Busan is cheaper than transportation to Vostochny by direct service, and the route via Busan, where there is no difference in the number of days for transportation from ports on the Sea of Japan to Russia, is being used for the most part.⁷

When the sense of the relatively expensiveness of the TSR transportation route became conspicuous, the freight that had hitherto been transported by the TSR route shifted to the Deep Sea route. According to the industry's information, the ROK's major home-electronics manufacturers changed the transportation of their products bound for the Moscow market from the TSR route to the Deep Sea route. Meanwhile, it seems the components

bound for the Kaluga plant of an ROK home-electronics manufacturer have also gone over to transportation by Deep Sea, going via Saint Petersburg, and then by truck haulage.

When the destination, originating from Japan and the ROK, is Saint Petersburg, because the TSR route is clearly more expensive, the Deep Sea route has been used, except for the cases where the former is used in an emergency. The components for production for the local plants of Japanese and ROK automobile manufacturers have also come to be unloaded at Saint Petersburg Port.

For the freight whose destination is situated east of Moscow, however, the TSR route is used. For example, the TSR route is used for the plastic resin to Nizhny Novgorod and the components for the automobile assembly plant in Izhevsk originating in the ROK, or the transportation to Yelabuga where Japan's Isuzu Motors Ltd. is jointly carrying out truck assembly.

At this point in time, the watershed for both routes appears to lie somewhat east of Moscow and Kaluga.

(3) The Improvement of the Competing Routes

Against the background of the TSR route gaining attention in Japan from around 2007, there was expansion into Russia by Japanese companies, including Toyota. The Japanese automobile manufacturers all decided on an expansion into Saint Petersburg or Kaluga, near Moscow.

Saint Petersburg Port, close to the plants of each company, has boasted the largest freight volume handled for Russia, and the volume handled has increased annually. The results for handling in 2008 reached approximately two million TEU (Table 1). The weak-points have been pointed out, however, of a processing capacity that can't keep up with demand through increasing decrepitude, the narrowness of sea routes and winter freezing, the occurrence of waiting offshore, and constraints on access into the city, etc. Given this, the TSR route, as an alternative transportation route to the western part of Russia, has gained attention, and trials of the transportation of components from the ROK and Japan have been undertaken.

Recently, however, improvement has been seen for Saint Petersburg Port, and the dissatisfaction of shipping firms has come to be something not much heard.

Firstly, because the container volume handled at the

⁶ Jointly operated by FESCO and Mitsui O.S.K. Lines.

⁷ As of April 2009, in terms of the maritime charges from Niigata to Vostochny, JTSL was ¥70,000-¥100,000 more expensive per 40-foot container than Busan transshipment (information from Rinko Corporation).

port has declined with the influence of the recession from autumn 2008 on, the congestion has eased (Figure 5). It is said that the waiting of container ships offshore and of trucks at gates has practically vanished.

Be that as it may, if, accompanying the recovery of the Russian economy, the operating of peripheral automobile plants gets into full swing, then the inflow of containers will probably increase once more.

Consequently, the enhancement of the processing capacity for containers is underway. Each of the companies of the First Container Terminal, Petrosport, and Moby Dik—the principal three wharves of the port—have tackled the enhancement of terminal facilities, and there is said to be a plan to raise business to a total of 4.4 million TEU up to 2012.⁸ Meanwhile, steady progress is also being made on the development of the rail network to connect ports and plants.

Additionally, the construction of the Port of Ust Luga, as a supplementary port to Saint Petersburg Port, is underway.⁹ The Port of Ust Luga is a multipurpose port under construction close to the border with Estonia, approximately 160km west of Saint Petersburg. A part of the port is in operation, possessing a coal terminal, a rail-car ferry terminal, an all-purpose terminal, a liquefied gas terminal, and a liquid goods terminal, etc. The construction of a container terminal is underway, and it is planned that services will be commenced in stages from 2009. Operations are planned with an annual processing capacity of 150,000-180,000 TEU in 2009, and 500,000 TEU in 2010. Ultimately it is a project that will become the biggest container terminal in Russia with an annual capacity of 3,000,000 TEU, as well as the foremost in Europe, with the construction planned of seven berths.

The water at the Port of Ust Luga is deep, and there is the attraction, which Saint Petersburg Port does not have, of there being undeveloped land galore in its hinterland. On the downside, access to the port is not in place, and is under construction in the form of railway lines and roads.

For the TSR route the enhancement of western rival ports becomes a threat.

3. Examination relating to the Watershed

(1) The Watershed Concept

In the case of transportation from Japan and the ROK to western Russia, the main factor which determines whether entry is from the Far Eastern ports in the east or from the ports of the northwestern region in the west is the charges. For the TSR route, however, which transports goods by rail entering from the east, there is the plus of speed, adding a slight premium.

For transportation costs, in theory, the further east the destination the TSR route has the greater advantage, and the further west the Deep Sea route has the greater advantage.

Consequently, where the so-called "watershed" lies—where entering from the east and entering from the west compete on an equal footing—is the subject of discussion.

Tracing back through history, in the Siberian Land Bridge's heyday of the 1970s and 1980s, the watershed was in Europe, having leapt clear of Russia. Subsequently, when Russian Railways entered the turbulent period in the 1990s, the watershed is estimated to have shifted east to the vicinity of Irkutsk. From 2000 on, because of the relative relationship in the charges of the Deep Sea and TSR routes, the watershed is believed to have moved to the vicinity of Moscow.

(2) The Theory for Determining the Watershed

For the theorization I shall assume the following:

I shall suppose a case of the transportation of 40-foot containers from Japan to their destination along the Trans-Siberian Railway (the distance between Nakhodka¹⁰ and Saint Petersburg: $K = 9,713\text{km}$), and I shall define the following two routes:

(1) The TSR Route: Maritime transportation from Japan to Nakhodka, then transportation by rail to the point of destination X km from Nakhodka. The railway fees are proportional to the distance of transportation.

(2) The Deep Sea Route: Maritime transportation by Deep Sea transportation from Japan to Saint Petersburg, then transportation by truck from Saint Petersburg to the point of destination ($K - X$ km). The truck haulage fees are proportional to distance.

The result of selecting the route with the lower transportation cost to a point of destination was that the places where the overall transportation costs are the same for both routes (points X km from Nakhodka) give the watershed.

a = Maritime freight charges from Japan to Nakhodka (US\$)

X = The distance from Nakhodka to the point of destination (km)

b = Railway fees (US\$/km)

Y_R = Overall cost of the TSR route (US\$)

c = Maritime freight charges from Japan to Saint Petersburg (US\$)

K = The distance from Nakhodka to Saint Petersburg (9,713km)

$K - X$ = The distance from Saint Petersburg to the point of destination (km)

d = The truck haulage fees from Saint Petersburg to the point of destination (US\$/km)

Y_D = Overall cost of the Deep Sea route (US\$)

The transportation costs for both routes were defined as follows:

⁸ See the special feature "For Investment into Russia, Now is the Time for Preparation: Saint Petersburg's investment environment", in *JETRO Sensor*, July edition, 2009

⁹ You shall need to refer to Takafumi Nakai, "Petersburg Port and the Port of Ust Luga: Russia's container transportation hub", *Russia & NIS Business Monthly*, April 2009 edition.

¹⁰ There are such ports as Nakhodka and Vostochny within the city of Nakhodka.

$$Y_R = a + bX$$

$$Y_D = c + d(K - X)$$

To find the point of destination, X , where $Y_R = Y_D$:

$$a + bX = c + dK - dX$$

$$X = \frac{c - a + dK}{b + d} \text{ which gives the watershed.}$$

To find the relationships between the parameters and the watershed:

$$\frac{\partial X}{\partial c} > 0$$

The more expensive the Deep Sea fees, the further the watershed moves to the west.

$$\frac{\partial X}{\partial a} < 0$$

The more expensive the Japan-Nakhodka maritime freight charges, the further the watershed moves to the east.

$$\frac{\partial X}{\partial b} < 0$$

The more expensive the Trans-Siberian Railway fees, the further the watershed moves to the east.

$$\frac{\partial X}{\partial d} = \frac{K(b + d) - (c - a + dK)}{(b + d)^2}$$

$$= \frac{bK - c + a}{(b + d)^2} > 0 \text{ If } bK + a > c$$

As long as the cost of transportation via the TSR route to Saint Petersburg ($bK + a$) is higher than the cost of transportation via the Deep Sea route to Saint Petersburg (c), then a rise in truck haulage fees will move the watershed to the west. Hypothetically, regarding transportation bound for Saint Petersburg, if the TSR route were cheaper than the Deep Sea route, there would be a situation where the watershed ceased to be inside Russia, as it is thought all freight would use the TSR route.

Figure 8: Watershed Concept Diagrams

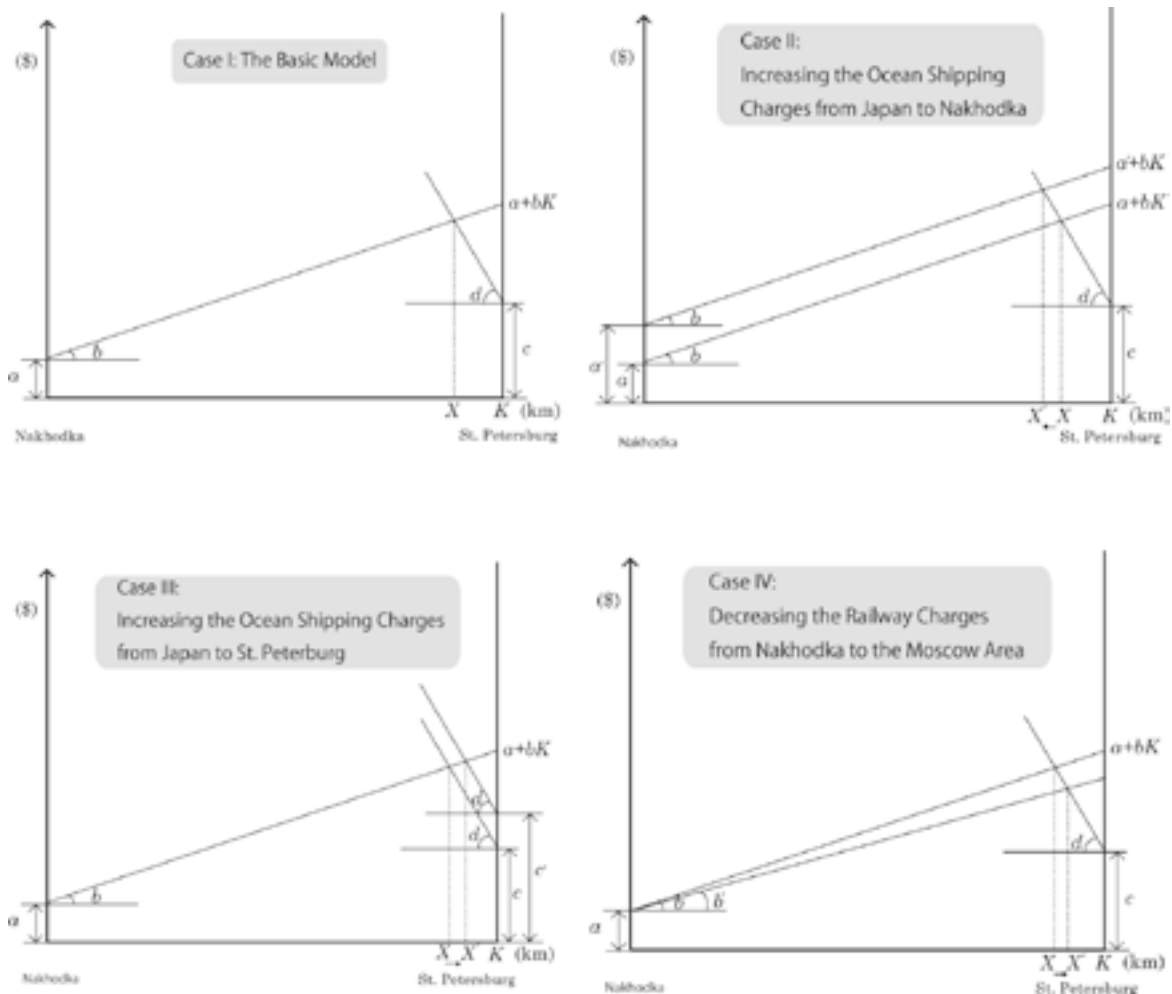


Table 4: Simulation Results

	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>X</i> (Distance from Nakhodka)	Distance from Moscow
I	\$1,000	\$0.43/km	\$2,500	\$3.75/km	9,072km	242km east
II	\$2,000	\$0.43/km	\$2,500	\$3.75/km	8,833km	481km east
III	\$1,000	\$0.43/km	\$3,500	\$3.75/km	9,550km	236km west
IV	\$1,000	\$0.38/km	\$2,500	\$3.75/km	9,182km	132km east

(3) Application for Speculative Measures

Within this model it is possible to carry out simulations, putting in postulated values (Table 4).

Case I (Basic Model): Assumes values of US\$1,000 for the maritime freight charges from Japan to Nakhodka (*a*) and US\$2,500 for the Deep Sea charges to Saint Petersburg (*c*). For the railway fees, the 9,314km between Nakhodka and Moscow is taken as costing \$4,000, meaning that $b = \text{US}\$0.43/\text{km}$. For truck haulage fees the 400km between Saint Petersburg and Moscow is taken as costing US\$1,500, meaning that $b = \text{US}\$3.75/\text{km}$. Under these assumptions $X = 9,072\text{km}$ and the watershed lies 242km east of Moscow.

Case II: When the maritime freight charges from Japan to Nakhodka (*a*) are raised from US\$1,000 to US\$2,000, the watershed moves to a point 481km east of Moscow. Japan-Nakhodka maritime freight charges are widely held to be approximately US\$1,000 more expensive than those between the ROK and Nakhodka, and if all other conditions are equal, it can be considered that the watershed for Japan lies further east than is the case for the ROK.

Case III: Using the Basic Model as a starting point, when the maritime freight charges from Japan to Saint Petersburg (*c*) are raised from US\$2,500 to US\$3,500, the watershed shifts to a point 236km west of Moscow, and Moscow is included within the market for the TSR route. It can be thought that supposing there had been a difference in the Deep Sea charges of approximately US\$1,000 before and after the emergence of the global financial crisis, the watershed would also have moved eastward with the influence of the drop in Deep Sea charges. Conversely, supposing the Deep Sea charges were to rise when economies subsequently return to favorable conditions, the possibility that the watershed would again move west is high.

Case IV: Using the Basic Model as a starting point, when the railway fees between Nakhodka and Moscow are lowered from US\$4,000 to US\$3,500, the watershed moves 110km to the west of Case I, the Basic Model, to 132km east of Moscow. A reduction in the charges of Russian Railways has the effect of moving the watershed to the west.

These calculations, exploiting a doggedly simplified model with postulated figures inserted, do not necessarily describe reality. By giving a framework, however, for considering the effects of fee increases and reductions, isn't it just so useful for discussion on fee policies?

4. Expanding Options

The options for cargo owners considering container transportation to Russia do not stop at the two routes of entering the Eurasian continent from the east or entering it from the west. Even for entering from the east several routes via Russian Far Eastern and Chinese ports are in contention, and competition has already commenced. At this juncture I shall acquaint you with the current situation of and prospects for the alternative routes.

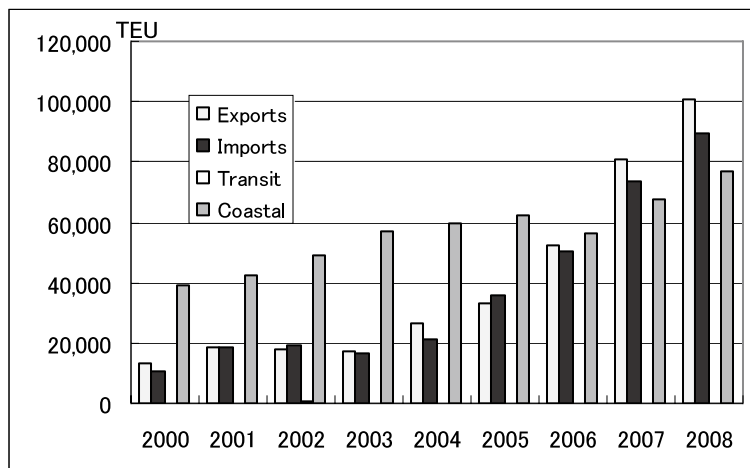
(1) The Russian Far Eastern Ports

Ever since TSR transportation was started in the 1970s, Russia's Far Eastern point of entry had been Vostochny Port. Well-endowed geographically, it is possible to undertake the conjoining of railways smoothly, due to the adjoining marshaling yards. Even at present it boasts the Far Eastern region's largest container-handling results, with almost all the containers handled at the port being international freight, of which approximately 90% is transshipped to the Trans-Siberian Railway and transported on all over the country.

At the container terminal at Vostochny Port, however, which has virtually monopolized TSR transportation, the company that owns it has changed at a dizzying pace, Western capital established back in 1995 has already beaten a retreat, and the company name has also been changed from VICS to VSC.¹¹ The capital structure as of June 2009 was Global Ports Investment Plc. (N-Trans) with 75% and DP World (UAE) with 25%. Pursuant to that, the deterioration in recent years in the areas of services and charges has been highlighted, and calls demanding alternative ports have come from the cargo owners of the countries concerned, carriers, and Russian Railways, etc.

The foremost of the alternative ports is the Commercial Port of Vladivostok. The port has the Russian Far East's second largest container-handling results, which have increased year on year, and the results for containers processed in 2008 were 267,277 TEU (up 20% on the previous year). Having problems in infrastructure, however, including the superannuation of facilities, narrow yards, single lead-in lines, and a location close to the city center, it has been seen that there are limits to its potential for development. In addition, the situation continued from 2007 to 2008 where coastal services made up approximately 30% of the handled containers, the imported and exported containers were also largely transported by truck to all parts of the Russian Far East, and some 15% were loaded onto

¹¹ For an overview of Russian Far Eastern ports, you shall need to refer to Daisuke Saito, "An overview of the State of the Principal Ports of Russia's Primorsky Krai", *Russia & NIS Business Monthly*, April 2009 edition.

Figure 9: Handled Container Volume at the Commercial Port of Vladivostok

Source: Commercial Port of Vladivostok

Note: Includes empty containers

the railways (Figure 9).

On the other hand, the Commercial Port of Vladivostok became a subsidiary of the FESCO Transportation Group in 2007, and through FESCO's active steps, measures have been hammered out one after another to convert the port into a new gateway port for TSR transportation.¹² In 2008, the expansion of the container terminal via the conversion of conventional berths, the bringing-in of new STS cranes, and port calls at Vladivostok by FESCO-operated feeder-boats, etc., were carried into effect one after another. Through this, feeder-boats (JTSL) originating in Japanese ports, which until then had called at Vostochny Port only, came to call at Vladivostok.

Further, entering 2009, Russkaya Troyka of the FESCO Transportation Group moved the departure point for the greater part of the block trains it operates from Vostochny Port to the Commercial Port of Vladivostok. Additionally, in the area of service—such as the lowering of the fees for using the port, the holding-down of customs inspection costs, and the extension of the period for free holding of containers at the port—they have been attempting to tackle differentiation from Vostochny Port.

To one's chagrin, amid the back-draft of total freight falling with the global financial downturn, the results for handled containers at the Commercial Port of Vladivostok in the first half of 2009 have fallen well below those for the previous year.

After economic recovery, at a time when freight has returned, a new competition with Vostochny Port will probably begin. In addition, with the topographic limitations, such as the small area of its hinterland and its road congestion, the challenges are many, including whether the conversion of the inconvenient Commercial Port of Vladivostok will get into full swing, and whether

rail access will be improved.

In Vladivostok, the Marine Fishery Port Vladivostok, situated on the opposite side of the Golden Horn, has also been engaged in container handling in recent years (Vladivostok Sea Container Terminal). The port, whose port usage fees are low,¹³ and has an established reputation for fast customs clearance, is popular among ROK firms. ROK ships regularly call at the port, but the rail access is bad, and the actual situation is that it plays a secondary role.

There are also construction projects for containers terminals at other ports in Primorsky Krai, including the Marine Fishery Port Nakhodka and the port of Zarubino (Troitsa). Under the influence of the downturn, new demand can also not be seen, and firms planning development have run into a lack of funds and their projects have been put on ice.

Meanwhile, the concept to construct a container terminal at Rajin port in the DPRK and connect it to the Trans-Siberian Railway by rail, which became a topic of conversation in autumn 2008, has not advanced for a variety of reasons.

In comparison with the large-scale upgrading of the ports underway in northwestern Russia, such as the Port of Ust Luga and Saint Petersburg Port, the upgrading of the eastern gateways regrettably appears meager.

(2) The Potential of the Routes via Chinese Ports

The route from the ports of China's northeastern region (Dalian and Tianjin, etc.), via Harbin, Manzhouli and Zabaykalsk by rail and joining the Trans-Siberian Railway, has received attention among logistics industry people in Japan, China and the ROK. The route had already been being used for transportation to Russia originating in China, and recently activity has been seen where Japanese and

¹² For developments in the Commercial Port of Vladivostok and the FESCO Transportation Group, you shall need to refer to Yohei Misaki, "The TSR, Aiming to Reinstate Itself", *CARGO*, November 2008 edition, and Yuko Adachi, "FESCO, Continuing its Expansion: From a maritime company to a multimodal transport company", *Russia & NIS Business Monthly*, March 2009 edition.

¹³ In the information from ROK enterprises, it is held to be US\$200-\$300 per 40-foot container cheaper compared to the Commercial Port of Vladivostok.

ROK freight, added to that originating in China, is being loaded onto this route via Chinese ports. Infrastructure development is underway, including that where TransContainer was to construct transshipment facilities in Zabaykalsk in autumn 2008.

According to information from the Port of Dalian which is promoting this route, transportation on the Japan/ROK-Port of Dalian-Manzhouli-Moscow run takes at the shortest 20 days, and the fees are also lower than via Vostochny.¹⁴

In the information from ROK firms, for ROK-Moscow transportation the route via Dalian-Manzhouli is cheaper than the TSR route, and there is the potential of the length of time being shortened, but the problems of the supply of wagons and customs clearance at Zabaykalsk, etc., remain as challenges.

In the case of transportation from Japan, the advantages of maritime routes are large. Japan-Vostochny maritime routes are of low frequency (two services monthly) and inconvenient with their high charges, and in the case of transshipment at Busan, although it increases the points of discontinuity, high-frequency direct services to Dalian/Tianjin become a possibility. Additionally, there is also the expectation that Chinese ports are easier to use than Russian ports in the area of services, such as customs clearance. If the supplying of wagons and customs clearance at Zabaykalsk became able to be carried out smoothly, it would be possible to expect its full-blown use.

(3) Japanese Company Developments

From around 2007, the interest in the route for TSR transportation by Japanese firms had increased, spurring the expansion into Russia of the Japanese car industry. The decrease in freight volume from the downturn, the fall in price competitiveness, and in addition the improvement of competing routes have, however, mounted up, and it appears that many Japanese firms have returned to their original disinterest. Amid all this, the subset of Japanese firms which believe in the potential for development of the Russian economy from the long-term perspective, have designated it a time for preparation, and are going ahead with research and trials.

Isuzu Motors Ltd., in its transportation of components to its joint-venture plant in Yelabuga located in the interior of Russia, uniquely and solely among Japanese firms, has operated block trains on the TSR route. It commenced transportation in December 2007, expanded to transport 600 FEU a month of Project Cargo in autumn 2008, and had planned to transport 1,000 FEU a month in 2009. Just then, however, there was the visitation of the financial crisis, and they were forced to cut production. As for transportation of components from Japan, the volume supplied of those items which continue to be transported using the TSR route has declined.

Toyota Motor Corporation, in its transportation of components to its Saint Petersburg plant which commenced operation in December 2007, assumed the utilization of

the TSR route as advantageous in lead time, and several times undertook test transportation runs. As a result technical difficulties, such as the contrivance of packing specifications, have been cleared, but there was a decrease in production with the downturn from autumn 2008, and the volume of components supplied came to fall greatly below that initially planned. Moreover, on the cost front, because the Deep Sea route has the advantage, the use of the TSR route has been shelved for the foreseeable future.

Regarding the sole regular service (JTSL) directly connecting Japan and the ports of the Russian Far East, in autumn 2008, expecting use by Japanese car manufacturers, etc., they had planned an increase in services (weekly services) through moving to two-ship runs. Struck directly at just that time by the financial crisis, moving to two-ship runs was shelved. The results for transportation in 2008 were 10,380 TEU (+6%) including empty containers, and 7,960 TEU (+5%) for filled containers.

5. Recommendations toward the Revival of the TSR Route

The global financial crisis of 2008-2009 had a devastating impact on TSR transportation, and the operators concerned, including Russian Railways, appeared to be having major headaches over measures toward recovery. One has seen the factor of the drop in the business results to date. Next, I shall conclude, bringing together recommendations on such things as: 1) will it be possible to develop the TSR route and what kind of designation will be applied to it following the economic recovery?; 2) will it be possible to maintain its comparative competitiveness with the Deep Sea route; and 3) the points that need improvement on the TSR route.

(1) The Target Market: Import and Export Freight

From 2000 on what has supported the dramatic growth of the TSR route is the trade between East Asia and Russia (Figure 3). Even though the volume of trade has slumped with the downturn, if good economic conditions return, then trade freight ought to increase again. The direct investment of Japanese and ROK enterprises and the export of Chinese products also hold promise. The target is import and export freight.

Among the persons concerned of Russian Railways and the CCTT, there are many people who look warmly toward the revival of the transit transportation which flourished in the 1970s and 1980s. In the transportation which links East Asia with Europe using the TSR, however, the hurdle of costs is high, and the speed of the TSR, which requires rail transshipment several times, amongst other things, gets cancelled out. What is realistic is probably the case of extending freight, which is bound for Russia on the interior railways from China, to Central and Eastern Europe. Before mapping out plans on transit transportation from the ROK and Japan, effort should probably be poured into calling back the import and export freight that has flowed to the Deep Sea route.

¹⁴ From the presentation of Sun Hong, Chairman, PDA Corporation, at the Japan-China Economic Cooperation Conference (in Niigata), June 2008

(2) Examination into the Relationship between Speed and Cost

According to remarks by President [of Russian Railways, Vladimir] Yakunin, with the need for differentiation from the low-cost Deep Sea route there are plans to try and further increase fees, instead of implementing higher-speed operations. Namely, "The Transsib in 7 Days"—a project that aims at being intermediate to maritime and air transportation, shortening the number of days for transportation from the Russian Far East to Moscow from eleven days to seven—is being examined.¹⁵ Although one hears that trial runs have already been carried out on several occasions, for the shortening of the number of days for transportation at scheduled times it is probably necessary to further repeat trial runs in addition to technical improvements. Furthermore, for a reduction of four days, meticulous examination is necessary into the intent as to what level of premium cargo owners and the like will cover. ROK enterprises are cautious regarding this idea, and I have overheard voices that cast doubt on the possibility of its realization.

(3) The Maintenance of Price Competitiveness vis-à-vis the Deep Sea Route

The maritime freight charges on the Deep Sea route change greatly—they are high in the economic good times, and become low in recession. As the changes for rail freight charges are small in relation to this, freight volumes change drastically according to the business tide. That means that the "watershed" moves east or west. When the watershed lies to the west of Moscow, it is possible for the TSR route to take on freight bound for Moscow, but when it moves east of Moscow the TSR route loses freight.

What can consequently be considered is the gearing of the charges for using the TSR route to the Deep Sea rate. Via the changing of fees so that the watershed stays minimally to the east of Moscow, the securing of freight should become possible. At the same time, it will also obtain a sense of security for the cargo owners. To that end some subsidies will probably become necessary in times of recession.

(4) Improvement of Port and Customs-Clearance Services

When one listens to the conversation of Japanese and ROK logistics industry people it is clear that the sense of distrust toward customs clearance in the ports of the Russian Far East is deep-seated. In the scheme which uses the Port of Dalian, goes via Zabaykalsk and flows onto the TSR route, there is also the recognition that Chinese customs clearance is without doubt easier than Russian customs clearance.

In spring 2009 there took place an experiment to transport a container from Nagoya via the Port of Fushiki-Toyama to Novosibirsk.¹⁶ While it was an experiment to measure the reduction in the number of days for transportation, it highlighted as a point for reflection that the customs clearance at the port in Vladivostok took ten days longer than envisaged. If the number of days for customs clearance were reduced, then there should be no need for a reduction in the number of days for transportation by forcedly making the trains run faster. The rationalization of customs clearance is an issue that the Russian government will have to tackle for all its worth.

[Translated by ERINA]

¹⁵ www.rzd-partner.com/comments/2009/05/06/340045.html

¹⁶ Article in the *Kita Nippon Shimbun* [Northern Japan Newspaper] dated 26 May 2009

Features of National Transportation: The characteristic features of Russian inter-port competition with southern Primorye as an example

KHOLOSHA, Mikhail V., Director, Shipping Industry Development Department,
Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute (FEMRI)
GAVRILOV, Aleksandr N., Chief Specialist, FEMRI

Today, the majority of ports are in a situation of unrelenting competition, which is brought about by how the surrounding transport network functions. The inter-port competition had always been related to the competition between cargo transportation routes. The character and importance, however, of this interrelation have begun to change with time.

The analysis of factors influencing the container market of southern Primorye (Primorsky Krai) has permitted the revealing of a number of features of the formation of transportation routes through seaports and, accordingly, their attractiveness. In carrying out this analysis, two approaches have been used: “transport” and “cargo movements”.

From the viewpoint of the optimization of cargo movements, and in the corresponding point of view of the consignor—the basic customer for services—it is necessary, in the choice of transportation routes, to consider the absolute amount of the customs duties from the customs charges on the cargo and other “non-transport” factors, in addition to the transportation expenses. In theory, it would be more favorable to deliver goods from the countries of the Asia-Pacific region to the eastern regions of Russia via the ports of southern Primorye. In practice, however, the overwhelming proportion of such goods gets to Russia by sea through the Suez Canal, is processed in European warehouses, and is then delivered to the eastern part of Russia. In the scale of customs charges the turnover of such cargoes exceeds \$15 billion. Foreign logistics services constitute the preponderant portion of this amount. Thus, the Russian Far East remains on the sidelines and without development.

The degree of influence of “transport” factors on the choice of transportation routes can be illustrated by the structure of the monetary turnover of the participants in the southern Primorye container market. (See Figure 1)

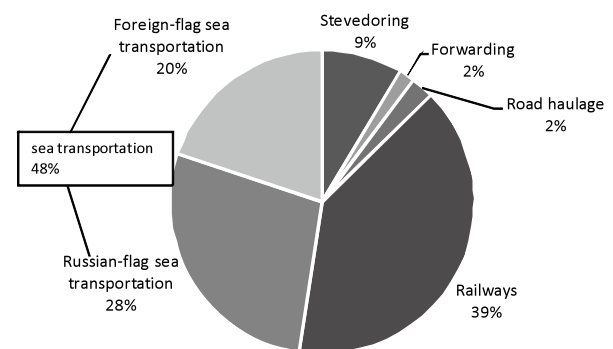
Almost half of the monetary turnover, at 48%, is via sea transportation, 39% is via rail transportation, and stevedoring and forwarding services together total 11%.

At the same time all the constituent segments of the market can be provisionally divided into three groups.

The first group includes forwarding services, road haulage and the areas of sea transportation not involving port charges or payments for stevedoring services. Pricing in this group is determined by market factors, and global and regional trends.

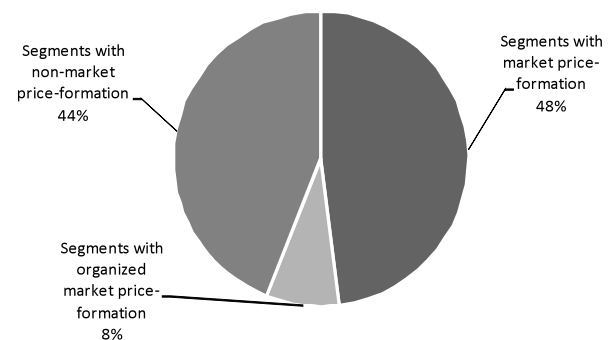
Stevedoring services, which are partially regulated by the state, fall in the second group. Pricing in this segment

Figure 1: Shares within the total turnover of participants in the southern Primorye container market as of 2006.



Source: FEMRI research work

Figure 2: Shares of market and non-market influences on the southern Primorye container market



Source: FEMRI research work

can be characterized as limitedly market-based.

The third group unites rail transportation with the part of sea transportation that involves port charges, which are a part of sea freight. The transportation services represented by the participants in this group are subject to market influence to a noticeably smaller degree. Pricing here is determined not as a result of market competition, but is imposed (pricing is regulated by the state and is formed in accordance with standards). (See Figure 2)

Thus, under the current market conditions, the attractiveness of ports is to a lesser degree the result of free competition in the transport market, and for the greater part is governed indirectly on the imposed level.

This conclusion is reached regardless of the non-

transport expenses and the factors which have a direct relation on the movement of goods.

What does customs tell us?

The choice of transportation route by consignors is also influenced by other factors, such as customs regulations. Interviews with representatives of the world of business have elucidated that a considerable influence on the deciding of routes is exerted by the law-enforcement practices of customs bodies.

Per se, customs charges on Asian goods in Primorye should be lower than at the western points of entry. That is not the case in practice, which is in conflict with the geography of routes but not with the logic of businesses saving on customs payments. Indeed, the share of such payments in the delivery cost of goods is impressive, and loyalty to customs is one of the important conditions for comfort in the conducting of business.

Practice shows that with identical tariffs for customs duties, the absolute size of payments differs among customs posts, and, as a rule, not in the favor of the Far East. The result is an obvious rupture in the transport architecture of the country, an artificial barrier to choosing potentially effective routes for cargo movement.

The customs payments accounts are fully in line with the logic of the consignor or consignee for planning a route for cargo movement. If the share of customs payments in the total cost of the movement of goods on different routes does not differ, then its influence on route choice is absent. But if the given shares on different routes or at different customs posts are not identical for any reason, it influences the choice of consignors and consignees.

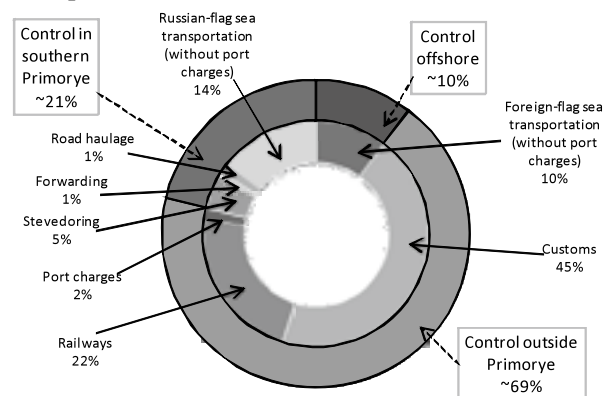
Differences in law enforcement practices (despite the observance of the established order) could lead to a full neglecting of economically expedient matters, and from the viewpoint of transport parameters, the cargo-moving routes. This factor in many respects “strengthens” the market positions of the routes bypassing the territory of the Far East, including the ocean route to Europe.

On the other hand, the facts mentioned underline the considerable potential of Special Economic Zones and customs regulation not just in the questions of the development of separate courses for foreign-trade activity or industrial production, but also in the questions of the lifting of infrastructural constraints in the development of the economies of various regions.

The data of the Far Eastern Customs Administration (DVTU) on the volume of the turnover of goods in foreign trade and the paid customs duties in 2005, regarding the turnover of goods in containers, permits the estimation of an approximate “customs share” within the cost for the movement of goods. The sum of duties on the foreign trade and transit cargoes in containers which have passed through the seaports of southern Primorye comes to around US\$760 million. The given size is comparable to the volume of the share of southern Primorye in the container market of Northeast Asia as of the same year: US\$930 million.

In the current conditions of the development of logistics it would naturally be desirable to see a graph with other shares. But it is necessary to analyze what we have: at this juncture the choice of routes and transfer ports depends

Figure 3: Comparison of the shares of influence on route choice (presented in the form of a correlation of the turnovers of the participants in cargo transportation, including customs), with the southern Primorye container market, as of 2005–2006, as an example



Source: FEMRI research work

least on the efforts of ports (5%) and the market factors operating in Primorye (21%). To an overwhelming degree (69%) it depends on the customs policy of the state and the transport tariff policy. (See Figure 3)

Paper barriers

Apart from the sizes of customs payments in the scheme for the determination of transportation routes, such factors as organizational or bureaucratic costs, and also the lack of legislation in the transport sphere, are still “at work”. The evaluation of those factors in monetary terms is difficult. The opinions of experts and participants in the container market, however, have permitted ascribing them as vital issues that cannot be ignored.

An example which illustrates the lack of legislation is the protracted idling of ships in ports pending registration of their arrivals and departures, as well as delays in loading and unloading. With regard to container transportation, it is necessary to note the defects in the Federal Law of the Russian Federation on Customs Duties, which selectively hampers the process of container transportation where the carrier is a Russian organization. The problem lies in that the law assumes that a container is not transport equipment but a commodity. As a consequence, the time for customs registration increases by 3–4 days, with the collection of an additional payment. At the same time, customs procedures concerning the containers of foreign carriers are considerably simplified.

As a result, the attractiveness of the Russian transport system decreases, primarily through time loss. Furthermore, “discrimination” against Russian carriers and Russian ports is practiced. For example, for container vessels under the Russian flag the customs registration procedures in Russian ports are much more difficult, prolonged and expensive than for ships under a foreign flag or for ships under the Russian flag in foreign ports. Cumulative losses from the established practice demonstrate in all obviousness the low efficiency of the over-scrupulous declaration for containers set in place for Russian carriers.

Thus within the existing transport control system, the attractiveness of the ports of southern Primorye to an overwhelming degree—at a level of 70–80%—depends on customs and tariff policy, and on the legislative base and its practical application. The mere remaining 20–30% equals the potential of the ports and other transport companies of southern Primorye.

It is necessary to recognize that within global market conditions and the surrounding competitive environment this value is too low and does not give any “room for maneuver” for the qualitative management of the attractiveness and competitiveness of transport industry business.

Real competition is at 20%

The container terminals of Primorye are relative competitors—“relative” because they compete only at the regional level (a regional intra-structural competition) in separate segments of the container market, for the most part in exports and imports. Taking into account all the levels of competition and various segments of the market, there should be more competitive-partner relationships within their activity. Similarly, the transport systems of neighbouring countries, within a situation where cooperation with them is necessary, cannot be recognized only as competitors.

Today, the development of the southern Primorye container market is to a greater degree influenced not by the positions of separate competitors and the geography of their activity, but by the dependence of port terminals on their partners—the operators of sea and overland routes, transport-forwarding companies, and bodies of state control and other organizations connected with the observance and execution of established procedures.

The international level of the competitive environment clearly demonstrates that there cannot be solely partner relationships or solely competitive relationships in transport. In the transition to a higher level of competition, there occurs a change in competitive relationships vis-à-vis partners: the market players within infrastructure, competing at the local level have partner relationships externally to a greater degree.

Meanwhile, the competitive environment in the transport sphere, both in southern Primorye and in Russia as a whole, is now more often perceived as at a primitive level: the importance of strategic partnerships is underrated, and the internal competition “burns out” the competitiveness parameters of the entire transport system.

It is characteristic, to some extent, of other countries, where those involved in transport undervalue the importance of the balance of competitive and partner

relationships. An example is the criticism advanced by the Korea Maritime Institute (KMI) in 2006 relating to the ports of Busan, Gwangyang and Incheon (in the ROK), which became engrossed in internal competition and lost out to Chinese ports.

The mutually advantageous balance of competitive and partner relationships can become an effective tool for increasing the parameters of competitiveness of transport. On this question, however, there is the extreme matter called “collusion”¹, which is prosecuted in accordance with the law.

This factor to some extent explains the world trend of the consolidation of the separate segments of the transport and forwarding services into one unified service, which is rendered not by several organizations, but by one operator. On the other hand, such customary “linear navigation”, in the ordinary sense but not in the legal sense, is nothing other than “collusion” between a sea carrier and a port operator (with an understanding of this term as a respectable partnership).

The practice of transport business development in Russia shows that appeals for a respectable partnership and the working-out of a general strategy enabling functioning do not have any noticeable effect. But it is necessary to search for efficient alternatives in the structural organization of the interests of the separate participants in transport chains.

Today, the solution of the present problem is actively discussed with reference to the connection of two types of transport, the railways and the ports. That is important today, but the circle of participants in transport processes at that connecting point is wider. The necessity of studying the question of the creation of a unified operator, for example in the form of an operating company at the sea port, is obvious. Such a company can be delegated the authority for the management of the necessary processes at the transport node, including the coordination of the activity of the individual participants and interaction with the service customers.

The solution of the problem can be a unique one, of Russian origin. But where are the guarantees that it won't be over in a matter of years? It could depend upon the wealth of experience abroad, where diverse variations have already been tested practically and their efficiency has been proven. So should we perhaps begin with the overseas experience?

[Translated by ERINA]

This piece was published in Russian in the information and analysis journal “*Morskie Porty*” [Sea Ports], No.1 (72) 2009, “Razvitie” [Development] section, pp. 34–37

¹ Collusion (*Сговор / sgovor*) is a situation where firms act in concert with the aim of determining the price and volume of a product made by each of them or of defining the geographical region in which each firm can sell their production. A distinction is made between open and secret collusion. There are of the order of ten forms of collusion which are prosecuted in accordance with the law (the Criminal Code, the Antimonopoly Law, and the Code of Administrative Offences).

ロシアの輸送の特徴と沿海地方南部に見るロシアの港湾間の競争の特徴

(株)極東海運研究所 (FEMRI) 海運振興部長 ミハイル・ホロシヤ
FEMRI 主任研究員 アレクサンドル・ガブリロフ

今日、多くの港湾が衰えることのない競争にさらされている。そしてそれは、周辺の輸送網の機能に左右される。港湾同士の競争は常に、貨物輸送ルート間の競争と相関関係にあった。ところが、この相互関係の特徴と意味は、経時的な変化を始めた。

沿海地方南部のコンテナ輸送市場に影響を及ぼす要素を分析することによって、海洋港を経由する輸送ルートが形成される際の一連の特徴、特にそれらの港の魅力明らかにすることができた。またその際、「運輸」と「貨物の動き」という二つのアプローチをとった。

荷主（サービスの主要発注者）の立場に立った物流の最適化という観点から、輸送ルートを選択する際、輸送コスト以外に、貨物の通関価額に左右される関税の絶対額、およびその他の「非運輸的要素」を考慮する必要がある。理論上は、沿海地方南部の港を経由してアジア太平洋諸国からロシア東部地域に商品を輸送するほうが有利だ。ところが実際には、この種の商品の大部分がスエズ運河経由の海路でロシアに入り、ヨーロッパの倉庫で荷解きされて、さらにロシア東部に送られている。通関価額でいうと、この種の貨物流通は150億ドルを超える。国外での物流サービスがその大部分を占めている。しかも、ロシア極東は発展することなく、脇に追いやられている。

「運輸的要素」が輸送ルートに及ぼす影響の度合いは、沿海地方南部のコンテナ輸送市場参加者たちの取引金額の構造によって示すことができる。(英文Figure 1参照)

取引金額のほぼ半分（48%）を海運が占め、鉄道輸送は39%、港湾荷役・運送サービスは11%を占めている。

同時にすべての市場構成要素は、三つのグループに分けられる。

第1グループには、運送サービス、陸運、海運（港湾手数料や港湾荷役サービス代金に関係のない部分）が入る。このグループの価格は、市場的要因、世界のトレンド、および地域のトレンドによって形成される。

第2グループには、部分的に国が管理監督する運送サービスが入る。この部分の価格形成は、限定的に市場に左右される。

第3グループには、鉄道輸送、海運（海上運賃の一部である港湾手数料に係わる部分）が入る。このグループの参

加者が提供する運輸サービスが市場から受ける影響は非常に小さく、ここでの価格は市場競争の結果に左右されず、強制的に形成される（価格形成は国によって管理され、規準にしたがって制定される）。

このように、現在の市場条件において、港湾の魅力とは、運輸市場での自由競争の結果に負う部分は少なく、大部分が上から間接的に管理されている。この結論に至る際、非輸送コストおよび「貨物の動き」に直接関係のある要素は考慮していない。(英文Figure 2参照)

税関は何を語る？

荷主が輸送ルートを選ぶ際、関税規制など、他の要素も影響を及ぼす。業界関係者を対象としたアンケート結果により、税関の法執行業務が輸送ルートの決定に大いに影響を及ぼしていることが明らかになった。

本来、アジアの商品の沿海地方での通関価額は、西側の国境通過点での通関価額より低いはずだ。しかし、実際にはそうではない。このことはルートの地理的条件に反しているが、関税費用を節約するというビジネス論理とは矛盾しない。商品の輸送価格にこれら費用が占める割合は大きいので、円滑にビジネスをするためには、税関への誠実さは重要な条件の一つなのである。

過去の経験に基づくと、同率関税のもとでの各税関署の関税の絶対額は一律でなく、通常、極東にとって不利だ。その結果が、ロシア国内の輸送圏域における明らかな格差であり、それは有効な荷動きルートを選択する過程で人為的な障害となっている。

関税費用の算出方法と、物流ルートを計画する荷送人あるいは荷受人の論理とは完全に一致している。貨物輸送コストの総額に占める関税費用の割合が各ルートで一様なら、それがルート選択に影響を及ぼすことはない。しかし、コスト総額に占める関税費用の割合が各ルートあるいは各税関署において様々な理由で違っていれば、それは荷送人あるいは荷受人の選択に影響を及ぼす。

(手順が定められているにもかかわらず) 法執行業務に差違が存在することによって、輸送距離等から判断し経済的に妥当と思しき貨物輸送ルートは完全に無視される。この要素は極東地域を迂回するルート(欧州向けの海路など)の市場的地位を大いに強めている。

他方、以上の事実は、外国貿易あるいは工業生産の特定分野の振興のみならず、各地域の経済を発展させるべくインフラ面の制約を緩和するという問題において、経済特区および関税規制に相当のポテンシャルがあることを明示している。

コンテナ貨物についての2005年の外国貿易貨物輸送量と関税費用の支払い金額に関する極東税関局のデータから、関税が貨物輸送費に占める割合を大まかに分析することができる。沿海地方南部の海洋港を経由するコンテナの外国貿易貨物および中継貨物の関税額は、約7.6億ドルである。この金額は、この年の北東アジアのコンテナ輸送市場の沿海地方南部のシェア（9.3億ドル）に匹敵する。

昨今の物流の発展状況の下では、内訳の違うグラフを参照することが望ましいだろう。しかし、手持ちのものを分析すると、そこでは、ルートおよび積替え港の選択に港湾側の努力が及ぼす影響力（5%）、および沿海地方内の市場ファクターが及ぼす影響力（21%）は非常に小さい。大部分（69%）は国の関税政策および運輸料金政策から受ける影響である。（英文Figure 3参照）

書類手続きによる障害

輸送者側のルート選定図式において、関税費用のほかにも、組織的あるいは官僚主義のコスト、運輸部門の法律の不備という要素がある。コンテナ輸送の内容によっては、ロシア連邦法「関税率率について」の欠陥を指摘しなければならない。その欠陥は、コンテナの輸送プロセスを選択的に（輸送業者がロシアの組織である場合）阻害する。問題は、この法律が、コンテナは輸送容器ではなく、貨物だとみなしている点にある。その結果、通関手続きのスケジュールは3～4日延び、追加の費用がかかる。一方、外国の運輸業者のコンテナに対する通関手続きは、かなり簡素化されている。

その結果、ロシアの交通システムの魅力は、何よりもまず、時間のロスとせいで損なわれている。そのほか、ロシアの運輸業者とロシアの港湾の「差別」がある。例えばロシアの港湾で、ロシア船籍のコンテナ輸送船に対する通関手続きは、外国船籍の船舶、あるいはロシア船籍が外国の港湾にいる場合よりも煩雑で、時間と費用がかかる。過去の経験での損失の総和は、ロシアの運輸業者に対して定められている、重箱の隅をつつくようなコンテナ申請の効率性の低さを明々白々に証明している。

このように、現在の輸送管理システムにおいて、沿海地方南部の港湾の魅力は、その大部分（7～8割）が関税政

策、料金政策、そして法的基盤とその適用実態に左右されている。そして、残る2～3割が、沿海地方南部の港湾および運輸会社自身の可能性なのだ。

国際市場および周囲の競争環境においてこの数字はかなり低く、それにより、運輸系企業の魅力と競争力を質的に管理するために「操作できる余地」はないことを、認識する必要がある。

実際の競争は20パーセントにあり

沿海地方の各コンテナターミナルは、相対的なライバル関係にある。相対的というのは、これらのターミナルが、コンテナ輸送市場の特定のセグメント（主として輸出入）の地域レベルでのみ競争している（沿海地方内部の競争）ためだ。競争の全段階と様々な市場セグメントを考慮すれば、沿海地方のターミナルの活動にはライバル関係と同時にもっとパートナー的な関係があるはずだ。同様に、近隣諸国との協力が必要な場合に、これらの国々の交通システムをライバルとしてしか認識しないということはありません。

特定のライバルのポジションやその活動の地理ではなく、港湾ターミナルとパートナー（海路・陸路のオペレーター、運送会社、フォワーダー、国の管理監督機関、その他、定められた手続きの遵守と履行に係わる組織団体）との依存関係が、現在、沿海地方南部のコンテナ輸送市場の発展に大いに影響を及ぼしている。

国際競争環境を見れば、運輸においてパートナーのみ、あるいはライバルのみの関係がありえないということは一目瞭然だ。より高度な競争段階に移るとき、ライバル関係とパートナー関係の転換が起こる。枠内のローカルレベルで競争している市場プレーヤーたちは、対外的にはもっぱらパートナー関係にある。

一方、運輸部門の競争環境は目下のところ、沿海地方南部でもロシア全体でも、軽視されることが多い。つまり、戦略的パートナーの重要性は過小評価され、内輪の競争は交通システム全体の競争力を損なっている。

このことは、他の国でライバル関係とパートナー関係のバランスが過小評価された場合にも、多かれ少なかれ、特徴的にみられることだ。内輪の競争に明け暮れて中国の港に敗北を喫した釜山港、光陽港、仁川港（韓国）に対し、2006年にKMI (Korea Maritime Institute) が行った批判が、そのような例と言えよう。

ライバル関係とパートナー関係の互恵的なバランスは、運輸競争力を上げるための有効な手段になりうる。しかし、この問題には「談合¹」とあって、法に反する面がある。

¹ 談合(Collusion)とは、会社同士が互いの生産物の値段と量を確定する、あるいは一方が自社の製品を販売できる地域を特定するために、足並みをそろえて活動する状況のことである。公然に行われる談合と秘密の談合がある。法(刑法、反独占法、行政的違法行為法)に触れる談合は10パターンほどある。

特定の運輸・運送サービスを、複数の組織団体ではなく、オペレーター1社による一括サービスとして強化する、という世界的な傾向は、このような理由による。他方、見慣れた「定期船輸送」は、法的な意味ではなく日常的な意味での、海運業者と港湾オペレーターの「談合」（この用語をれっきとしたパートナーシップという意味で理解する場合）にほかならない。

しかるべく提携して共通の機能戦略を作ろうと呼びかけても期待する効果が得られないことは、ロシア国内での運輸ビジネスの発展の経験が示している。しかし、一貫輸送プロセスの個々の参加者の利益を構造的に統合するために有効な案を探すことは、必要だ。

現在、この課題の解決が、鉄道と港湾という二つの輸送形態の継ぎ目について活発に検討されている。これは切実な問題だが、この継ぎ目における運輸プロセスの参加者集団はもっと広汎だ。だから、例えば、港湾管理会社のような

な統括オペレーターを作る問題を徹底的に検討することが必要なのは明白だ。このような会社には、個々の参加者の活動の調整やサービス発注者との連携など、運輸中継点における必要なプロセスを管理運営する全権が委譲されうる。

問題の解決法はユニークで、ロシア独自のものになるかもしれないが、その際問題の解決に何年かかるのか、確実なことは言えない。一方、それは、諸外国の豊かな経験に基づくものかもしれない。そのような経験の多様性はすでに実地に検討され、それぞれの有効性を証明している。では、外国の経験から始めるべきなのだろうか？

【翻訳：ERINA】

※原文は情報分析誌「Морские Порты(海港)」2009年 No.1(72)の「Развитие(開発)」のコーナー、34～37ページにロシア語で掲載されている。

The Potential for the Development of Logistics in Primorye

KHOLOSHA, Mikhail V.,

Director, Shipping Industry Development Department,
Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute (FEMRI)

I would like to emphasize the need for transport strategy improvement, pointing out the following factors:

● **The first factor.** The transport system of the Russian Federation is developing, the cargo turnover of ports and sea routes is increasing, and transport management is improving. This falls within the predetermined framework and scale of projects.

● **The second factor.** Today, there is a significant restraining factor in geographical economic development in Russia, caused by insufficient development of the transport system, including that in the Far Eastern region.

Therefore, the new long-term “Transportation Strategy of the Russian Federation up to 2030” is oriented toward new tasks and goals. Among them are:

1. The establishing of an integrated transport architecture in the country, based on sustainable infrastructure development.
2. The providing of the quality, accessibility, volume and competitiveness of transport services and meeting the need for innovation in the development of the economy.
3. The providing of accessibility and quality of transport services for the population in line with social standards.
4. Integration into the global transport architecture and the realization of the transit potential of the Russian Federation.

Federation.

5. Improvement of the safety level of the transport system.

The above goals in the sphere of transport aim at creating innovation in the economy and supporting gross domestic product (GDP) growth by decreasing transport expenses within the cost of the final product.

Today, on a par with the processes of competitiveness in transport, there are the processes of active cooperation and integration of transport systems.

The presence of effective national transport and logistic systems in Northeast Asia forms the basis for the transport integration of the region. We have indicated on the UNESCAP map the region of the adjacent transport architectures of Japan, China, the ROK, Mongolia, the southern part of the Russian Far East and the DPRK (Figure 1). It is obvious that the cooperation of the above countries could result in the creation of a unified transport architecture that would need interacting elements in the Northeast Asian integrated logistical infrastructure.

The integration of Primorye (Primorsky Krai) within the Northeast Asian transport system must be in all areas of transport and in all the kinds of transportation connected with international transportation—that is, exports, imports, and transit. The development of Russian transport infrastructure must be carried out in accordance with the

Figure 1: The Integrated Logistical Infrastructure of Northeast Asia

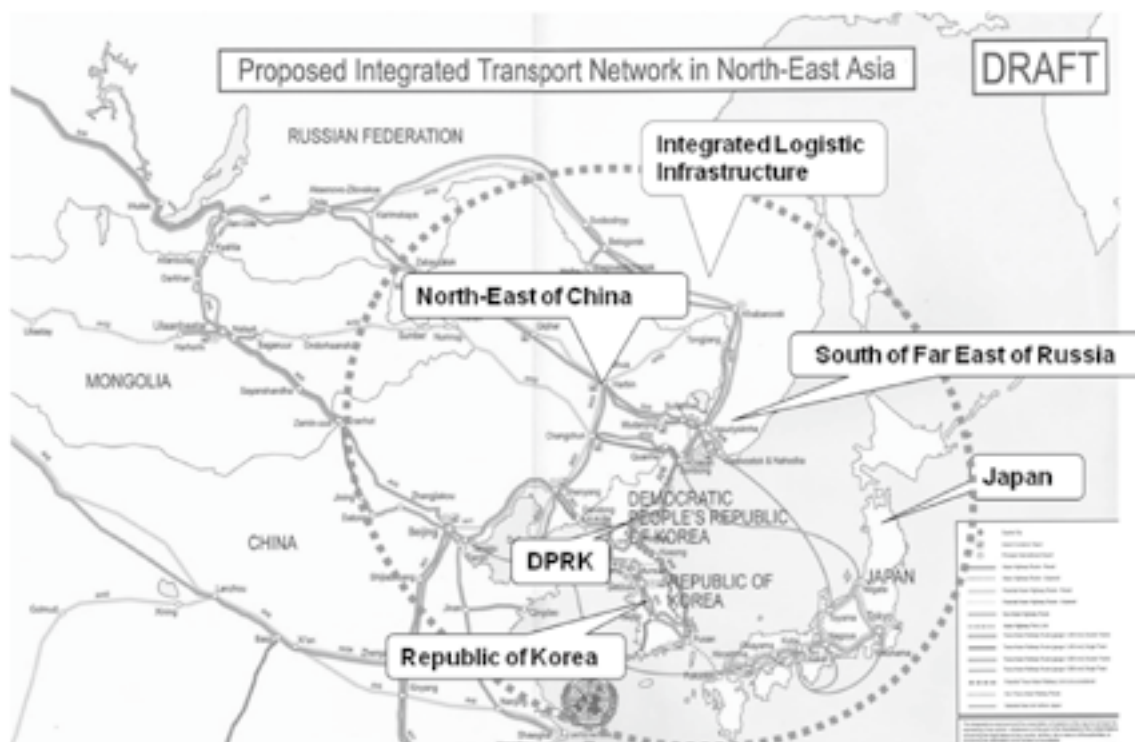
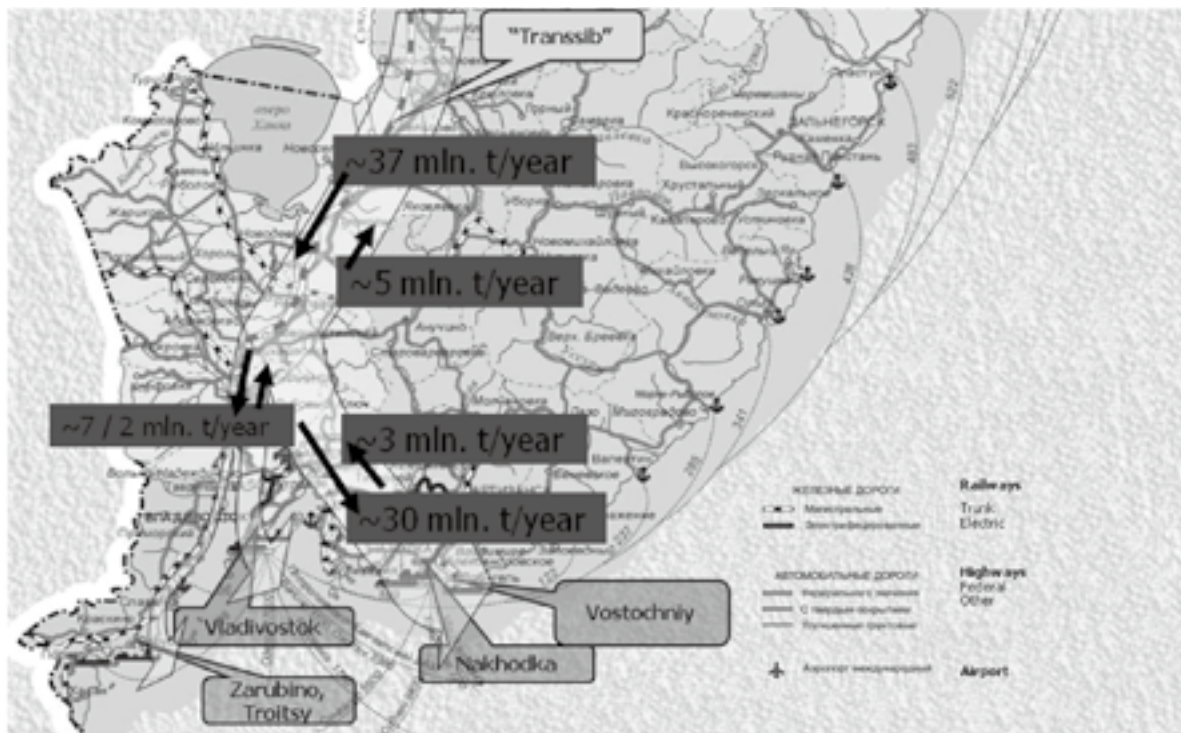


Figure 2: The Current Structure of Freight Traffic through the Ports of Southern Primorye (2007)

requirements and capabilities of our partners.

Today the development of transport in Primorye is taking place in a situation where the export volumes of cargoes of raw materials predominate. Integration within the transport system, however, cannot be limited to development of export potential alone.

There are many tasks to be settled regarding this issue. The main issue is considered to be the development of transit potential for services involving the movement of goods.

The movement of goods

We touched upon this issue while looking for ways to increase demand for transport services. This resulted in revealing the obvious potential of Primorye (in particular the port of Vostochny and the territory in its vicinity) in solving the following problems:

- Providing the service of final product storage and a trade-servicing system in Asia-Pacific-region countries at the international level,
- Changing the routes of goods movement from Asia-Pacific region countries to the eastern regions of Russia and establishing a wholesale trade in Primorye,
- Realizing the transit potential that Primorye holds for the country.

Although Primorye has potential regarding the above issues, we were previously unable to realize it.

Today the situation is quite different: the investment rating of Primorye is increasing, the government is setting out tasks for development, and major Russian companies are aiming to move into the region.

The above goals may be realized by using the new federal law on Special Economic Zones and in accordance with the new Transportation Strategy of the Russian Federation up to 2030.

Potential transportation routes for transit development and the movement of goods through southern Primorye are:

Overland routes:

- The traditional overland route via the Trans-Siberian Railway from the ports of southern Primorye to the other Far Eastern regions, Siberia and the central regions of Russia (in both directions),
- The potential overland route via the Trans-Korean Railway – Trans-Siberian Railway,

The development of the overland international transport corridors (ITCs) “Primorye-1” and “Primorye-2”, and of new international routes, is possible (via Turiy Rog, etc.),

- Other regional overland transportation.

Sea routes:

- Traditional shipping routes to North and South America, Japan, China, the ROK, the DPRK, Vietnam, Thailand, the island states of the southern part of the Asia-Pacific region, Australia, and the countries of Oceania, etc., are all possible routes as extensions of overland transportation via the “Trans-Siberian Railway”, “Primorye-1” and “Primorye-2” ITCs,

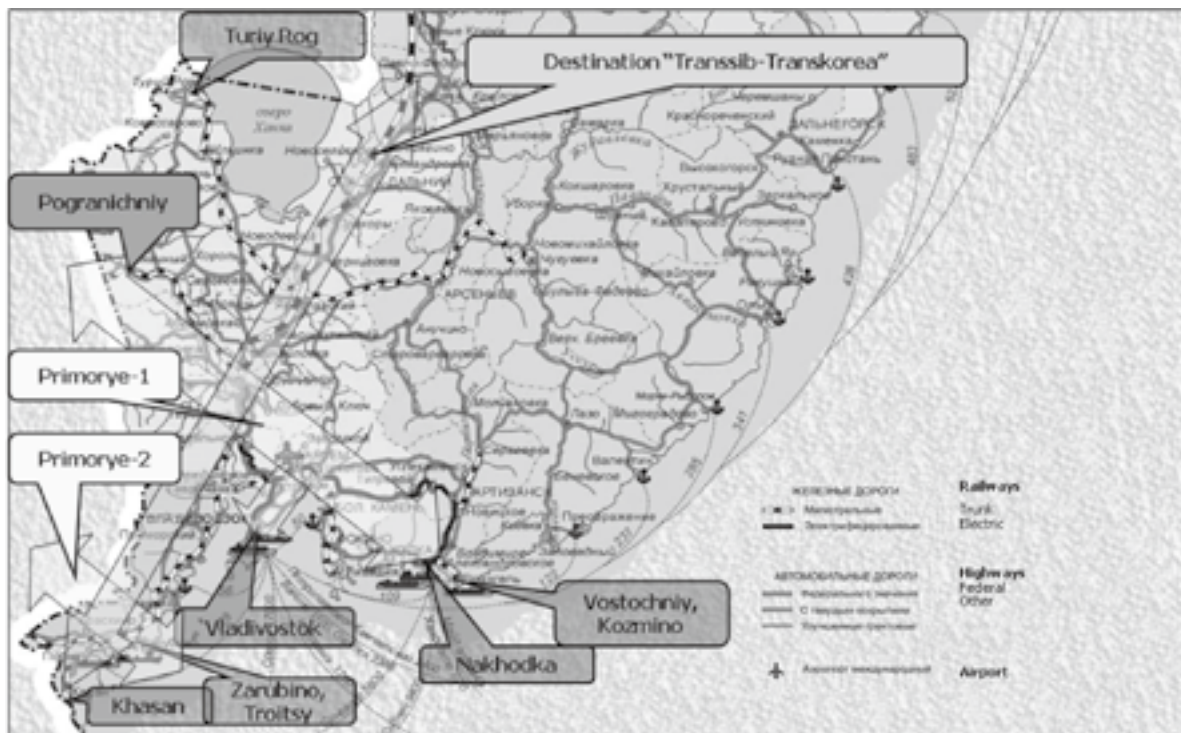
- Shipping by sea via the Northern Sea Route and other prospective routes, including transshipment which is possible in theory.

The main port nodes and their overland infrastructure

The following nodes are the ones of which most is expected in the development of the regional transport logistic system of southern Primorye:

The ports of the Khasan transport node (KTN). The KTN is connected to the “Primorye-2” ITC and is the location for the potential junction of the Trans-Siberian

Figure 3: The Potential Directions of Transportation in the Development of Transit and of Movement of Goods through Southern Primorye



Railway and Trans-Korean Railway.

It is a crossroads for different types of transportation, close to the frontiers of the DPRK and China. The port with the most potential is the Troitsy Bay Seaport.

Without doubt the port has the potential of taking a portion of the Northeast Asian cargo drawn in the direction of Jilin, the “Hunchun Border Economic Cooperation Zone”, Yanbian Korean Autonomous Prefecture, and other cities and industrial regions situated near the Khasan-area ports.

The principal idea is transit development and port formation on Troitsy Bay as a pilot for the development of modern technologies, international cooperation in the region, and in addition the training of transport specialists, etc.

Developmental work at the node, in particular the Troitsy Bay Seaport, is at hand. It is currently under discussion.

In line with a preliminary scenario, the loading complexes on Troitsy Bay include the following terminals:

- A container terminal with a capacity of up to 1.5 million TEU per year,
- A grain terminal with a capacity of up to 5 million tons per year,
- A coal terminal with a capacity of up to 10 million tons per year,
- An automobile terminal with a capacity of 500,000 cars per year,
- A passenger terminal with a capacity of up to 350,000 persons per year,
- A terminal for metal-roll reloading with a capacity of up to 1 million tons per year,
- A lumber terminal with a capacity of up to

350,000m³ per year.

The ports of the Vladivostok transport node (VTN) directly access the Trans-Siberian Railway and are connected with the “Primorye-1” ITC. This is a similar crossroads, situated not far from the frontier, yet is in the center of the most populous area of Primorye. The main disadvantage of the VTN is its location in the center of Vladivostok.

For that reason we do not consider here the port container terminals of the VTN alone.

The port development project proposes its technical modernization, the bypassing of the city transport system, the implementation of dry-terminal projects, and the development of logistic and distribution terminals outside the city boundaries.

After the modernization of the Commercial Port of Vladivostok the existing berth capacity will increase to up to 500,000 TEU. Additionally, FESCO Transportation Group has plans to build its own container terminal with a capacity of 250,000 TEU.

Further projects in the VTN development are under preliminary consideration and discussion, an example of which is the dry-cargo-port project “Southern Primorsky Terminal” in the Novy Settlement, with a capacity of approximately 20 million tons per year.

The ports of the Vostochny – Nakhodka transport node (VNTN) also have direct access to the Trans-Siberian Railway and are connected with the “Primorye-1” ITC.

This port transport node is similar to those potential transportation routes. The main advantage of the VNTN is its location outside city boundaries and that it has free land

for its expansion. The main port here is Vostochny Port, together with Nakhodka Port and a new, specialized oil-seaport, Kozmino.

The principal idea is the complex development of all the node’s ports (Vostochny, Nakhodka, and Kozmino) including:

- Development for export potential,
- The establishing of a free port zone in Vostochny Port for developing transit potential, the servicing of the wholesale trade and the movement of goods,
- The development of the “Primorye-1” ITC.

The complex development of the VNTN node—the main Far Eastern port—has been planned by the Ministry of Transport of the Russian Federation within the framework of the federal target programs “Modernization of the Transport System of Russia” for the periods 2002 – 2010 and 2010 – 2015.

The “General scheme for the development of the Vostochny – Nakhodka transport node and the ‘Primorye-1’ ITC up to 2020” will be developed in line with the project. It is necessary to carry out a number of studies, including market research, that will enable the concepts of transport node and transport corridor development to be defined. The development of projects in transport infrastructure, including port and logistics terminals, railway transport,

and roads, etc., lies ahead.

The potential development of the transport system of southern Primorye depends to a great extent on future volumes. A small amount of work cannot provide harmonious development which takes into account a wide range of issues, such as environmental protection and security, concomitant service development, and social problems, etc.

According to preliminary forecasts concerning the container market, the following capacities will be required by 2020:

- VNTN: up to 6.0 million-plus TEU per year,
- VTN : up to 2.0 – 2.5 million TEU per year,
- KTN : up to 4.0 – 4.5 million TEU per year.

An economic evaluation shows that the container capacity of southern Primorye is about 10 million-plus TEU per year and is sufficient for the complex planning of the development of ports, border crossing-points, railways and roads, taking into consideration all of today’s demands on its functioning.

This is, of course, only a forecast of the cargo turnover. The realization thereof will be seen in the future. With the global economic crisis, however, we propose considering the regional development of transport architecture as an effective anti-recessionary measure.

Figure 4: The Basic Port Nodes of Southern Primorye and Potential Logistics Terminals



沿海地方の物流発展のポテンシャル

(株)極東海運研究所 (FEMRI) 海運振興部長 ミハイル・ホロシャ

次の要因に注目して、輸送戦略を改善する必要性について論じたい。

●第1の要因。ロシア連邦の交通システムは発展途上であり、港の貨物取扱量と海運ルートは増えつつある。また、輸送管理も改善されつつある。が、これは、既成の構造やプロジェクトの規模の範囲にとどまっている。

●第2の要因。今日、ロシア国内の地経学的発展に重大な抑制要因がある。それは、極東も含め、交通システムの不十分な発展に由来する。

その結果、新しい長期的な「2030年までのロシア連邦輸送戦略」は、新しい課題と目標を持っている。それらを以下に挙げる。

1. 持続的インフラ整備に基づき、国内に統合輸送圏域を形成する。
2. 運輸サービスの品質、使いやすさ、規模、および競争力を確保し、経済発展におけるイノベーションの需要を満たす。
3. 社会の基準に則した住民のための運輸サービスの品質と使いやすさを確保する。
4. グローバルな輸送圏域に組み込まれ、ロシア連邦の中継輸送のポテンシャルを実現する。
5. 輸送システムの安全水準を向上させる。

運輸分野における上記の目標は、経済にイノベーションを起こし、最終製品コストに占める輸送コストの割合を下げることでGDP成長を後押しすることを目的としている。

今日、運輸における競争プロセスと同位にあるのが、活発な協力と輸送システムの統合である。

効率のよい国内輸送と北東アジアの物流システムの存在は、域内の輸送を統合化するための基盤を形成している。我々は、UNESCAPの地図上において、日本、中国、韓国、モンゴル、ロシア極東南部、そして北朝鮮の輸送圏域が接する地域（英文Figure 1参照）を示した。前述の国々の協力が、北東アジアの統合化された物流インフラにおいて相互に作用しあう要素を必要とするような、一つの輸送圏域の形成をもたらすことは明らかだ。

北東アジアの交通システムへの沿海地方の統合は、輸送の全領域、および国際輸送に係わるすべての輸送形態（輸出、輸入、中継）において行われるべきだ。ロシアの輸送インフラの整備は、我々のパートナーの要求と能力に一致

して、実施されなければならない。

現在、沿海地方の運輸部門は、原料貨物輸出が優勢な状況のなかで発展している。ところが、交通システムへの統合は、輸出のポテンシャルのみの開発にとどまらない。

この問題について解決すべき課題がたくさんある。主要な問題は、物流を含むサービスのための輸送ポテンシャルを開発することだ。

物流

運輸サービスの需要を高める方法を模索するにあたり、この問題を取り上げた。その結果、次に上げる問題を解決するうえでの、沿海地方（特に、ポストーチヌイ港とその周辺地域）のポテンシャルが明らかになった。

●最終製品の倉庫保管、およびアジア太平洋諸国における国際レベルの貿易サービスシステムの提供。

●アジア太平洋諸国からの物流ルートのロシア東部地域への変更、および沿海地方における卸売業の確立。

●沿海地方の貨物中継のポテンシャルを国のために具現化すること。

しかし、ここに述べた問題について、沿海地方にはポテンシャルがあるが、我々はこれまでそれを具現化することができなかった。

今日、状況は様変わりしている。沿海地方への投資は増えているし、政府は振興策に着手し、ロシアの大手企業が沿海地方に進出しようと目論んでいる。

前述の目標は、新たに制定された連邦法「経済特区について」を使うことによって、新しい「2030年までのロシア連邦運輸戦略」に沿って達成される。

貨物中継の発展と沿海地方南部を経由する物流にとって潜在力の高い輸送ルートに次に示す。（英文Figure 3参照）陸路：

●沿海地方南部の港からシベリア横断鉄道経由で極東の他地域、シベリア、中央ロシア（またその逆）へ向けた伝統的な陸路ルート。

●朝鮮半島南北縦断鉄道からシベリア横断鉄道を経由する潜在的な陸路ルート。

●陸路の国際輸送回廊（ITC）である「プリモーリエ1」と「プリモーリエ2」、および新しい国際ルートの開発が可能（トゥリー・ログ経由など）。

●その他の域内の陸路輸送ルート。

海路：

- 北米および南米、日本、中国、韓国、北朝鮮、ベトナム、タイ、アジア太平洋南部の島しょ諸国、オーストラリアとその他オセアニア諸国などへの伝統的な海路ルートは、「シベリア横断鉄道」経由の陸運の延長線として非常に有望なルートでありうる。
- 北極海航路経由の海運、および理論上可能な貨物積替えを含むその他の有望ルート。

主要港の拠点および陸路インフラ

次に挙げる拠点は、沿海地方南部の域内物流システムの開発においてもっとも期待されるものである。(英文 Figure 4 参照)

ハサン港湾の輸送拠点 (KTN)。KTNはITC「プリモーリエ2」に接続し、シベリア横断鉄道と朝鮮半島南北縦断鉄道の連絡点として有望な立地である。

ここは、異なる交通機関の交差点で、北朝鮮と中国との国境に近い。大きなポテンシャルを有する港として、トロイツァ港がある。

確かに、この港は、吉林省、「琿春辺境経済合作区」、延辺朝鮮族自治州、ハサン地区の港に近いその他の都市および工業地帯に向けた北東アジアの貨物の一部を取り扱うためのポテンシャルを有している。

貨物中継機能の強化、および設備の近代化、この地域での国際協力、さらに輸送分野の専門人員の養成などの実験地として、トロイツァ湾に港を形成することが、基本的な考え方である。

この拠点、特にトロイツァ港における整備作業については現在、検討中である。

事前のシナリオに従うと、トロイツァ湾の荷役施設には次のようなターミナルが含まれることになる。

- コンテナターミナル、最大取扱能力一年間150万TEU
- 穀物ターミナル、最大取扱能力一年間500万トン
- 石炭ターミナル、最大取扱能力一年間1,000万トン
- 自動車ターミナル、取扱能力一年間50万台
- 旅客ターミナル、最大取扱能力一年間35万人
- 鋼板コイル積替えターミナル、最大取扱能力一年間100万トン
- 木材ターミナル、最大取扱能力一年間35万立方メートル

ウラジオストク港湾輸送拠点 (VTN) は、シベリア横断鉄道に直結し、ITC「プリモーリエ1」にも接続する。これは国境から遠くない上、沿海地方で最大の人口の住む中心部にある。VTNの主な欠点は、ウラジオストク市の中心部に立地している点だ。

心部に立地している点だ。

この様な理由で、我々はVTNのコンテナターミナルだけを検討しているわけではない。

港の開発プロジェクトでは、その設備の近代化と市内交通機関の迂回、ドライカーゴターミナルプロジェクトの実施、市外での物流・流通ターミナルの整備が提案されている。

ウラジオストク商業港の改修後、現存のバースの貨物取扱能力は50万TEUになると見られている。さらに、FESCOグループが専用のコンテナターミナル(取扱能力25万TEU)を建設する計画だ。

今後のVTN整備事業は立案と検討の段階にある。その一例が、ノーヴィ地区の内陸貨物ターミナルプロジェクト「南沿海ターミナル」(取扱能力は年間約2,000万トン)だ。

ポストチヌイ・ナホトカ港湾輸送拠点 (VNTN) も、シベリア横断鉄道に直結し、ITC「プリモーリエ1」に接続している。

この港湾輸送拠点は、前述の有望輸送ルートと類似している。VNTNの主な長所は、そのロケーション(市の外に立地)と、拡張するだけの空き地があることだ。この主要港はポストチヌイ港、ナホトカ港、新しいコジミノ石油港である。

主な理念は、拠点の港(ポストチヌイ、ナホトカ、コジミノ)の総合的整備である。

●輸出ポテンシャルの向上

●貨物中継ポテンシャルの向上、および卸売取引と物流の取り扱いを目的とした、ポストチヌイ港における港湾特区の創設

●ITC「プリモーリエ1」の整備

VNTN拠点(極東のメインポート)の総合的整備は、ロシア連邦運輸省が2002~2010年および2010~2015年に向けた連邦特別プログラム「ロシアの輸送システムの近代化」の枠内で計画した。

「2020年までのポストチヌイ~ナホトカ輸送拠点およびITC『プリモーリエ1』の整備の統合計画」が、このプロジェクトと並んで策定されることになっている。輸送拠点および輸送回廊の整備に関するコンセプトを定義するための、マーケットリサーチなどの数多くの調査を実施することが必要である。港湾および物流ターミナル、鉄道輸送、陸運など輸送インフラのプロジェクトの策定が控えている。

沿海地方南部の交通システムの今後の発展は、将来の貨物量に依存している。貨物取扱量が少ないと、環境保護や

環境安全、開発に付随的なサービス、社会問題などの幅広い問題を考慮した、調和のとれた発展を確保することができない。

コンテナ輸送市場に関するこれまでの予測を踏まえれば、次のような貨物取扱能力が2020年までに必要となるであろう。

VNTV：最大で年間600万TEU

VTN：最大で年間200～250万TEU

KTN：最大で年間400～450万TEU

港湾・国境通過点・鉄道・道路の整備を総合的に計画立案するにあたり、沿海地方南部のコンテナ取扱能力は、それに対する昨今の需要を考慮して、年間約1,000万TEUあれば十分だということを、経済の進化は示している。

もちろんこれは、貨物取扱高についての予測でしかない。それについての結果は、今後明らかになるだろう。しかし、グローバルな経済危機下にある中、我々は、有効な不況対策として地方の輸送圏域の整備を考えるよう提案する。

【翻訳：ERINA】

中国東北三省における物流インフラ整備状況*

—鉄道と道路を中心に—

ERINA 調査研究部研究員 朱永浩

1. はじめに

東北三省（遼寧省、吉林省、黒龍江省）は中国東北部に位置し、日本海を隔てて日本と韓国を臨み、南東部は北朝鮮、北部と東部はロシアと隣接する。2008年末現在、東北三省の面積と人口はともに中国全体の8.2%（78.9万km²、1億874万人）、国内総生産（GDP）は同9.4%（2兆8,196億元）を占めている¹。

2003年に東北振興政策が実施されて以降、東北三省の経済高成長が続いている。2008年の中国経済は世界金融危機の影響を受け、実質GDP成長率が2002年以来の一桁台（9.0%）にとどまったが、東北三省の経済成長率は遼寧省13.1%、吉林省16.0%、黒龍江省11.8%と、いずれも全国平均レベルを大きく上回った²。

持続的な経済成長を支える要素として物流インフラ整備が重要度を増しており、国内外企業を誘致する上で重要なポイントとなっている。大連や營口のような沿海都市を除けば、東北三省内陸部で輸送を行う際に重要なのが、鉄道、道路などの物流インフラ整備である。そのため、近年の東北三省では旅客輸送専用鉄道、高速鉄道、高速道路の大規模なインフラ整備を実施している。これらの拡張工事や整備は、将来の東北三省経済発展のための必須条件であるとともに、北東アジア国際物流にとっても大きな意味を持つ。

本稿では、東北三省のポテンシャル及び日本にとっての

経済的意義を確認した上で、同地域経済発展の重要な基礎条件として位置付けられる物流インフラ整備について、鉄道と道路を中心に現状分析を行う。最後に、東北三省の物流インフラ整備の課題について考察することとしたい。

2. 東北三省のポテンシャルと物流インフラ需要

2.1. 東北三省のポテンシャル

東北三省は、豊富な石油・石炭などの第1次資源を背景に、国有企業、特に大・中型国有企業の集積地として、重化学工業が発展してきた。ある程度の自前の技術力を持ち、「一応何でも作れる」という「フルセット型」の産業基盤を作り上げ、自動車産業、工作機械、造船、航空、プラント・発電設備、製鉄などを中心に、「重厚長大」なもののづくりを可能としてきた³。

改革開放期以降、東北三省は計画経済から市場経済への移行という変化に適応できず、沿海部に比べて出遅れた。しかし近年東北振興政策が打ち出され、計画経済体制時代に中国の工業生産の中心を担ってきた重化学工業を中心とする関連産業の振興・育成が注目されている。

2009年3月5日に開幕した第11期全国人民代表大会第2回会議において、中国政府は大規模な公共投資や減税などを実施し、2009年GDP成長率8%の達成を目指すことを決めた。世界金融危機の中で8%の成長目標を達成するた

表1 東北三省の食糧生産量（2007年）

単位：万トン

	食糧						
		穀物				豆類	イモ類
			もみ（米）	小麦	トウモロコシ		
遼寧省	1,835.0	1,748.1	505.0	5.3	1,167.8	36.2	50.8
吉林省	2,453.8	2,337.1	500.0	1.6	1,800.0	92.1	24.5
黒龍江省	3,462.9	2,971.5	1,417.9	68.8	1,442.0	442.7	48.8
東北三省合計	7,751.7	7,056.7	2,422.9	75.6	4,409.8	571.0	124.1
全国	50,160.3	45,632.4	18,603.4	10,929.8	15,230.0	1,720.1	2,807.8
全国比シェア（%）	15.5	15.5	13.0	0.7	29.0	33.2	4.4

（出所）国家統計局『中国統計年鑑』2008年版、462ページより作成。

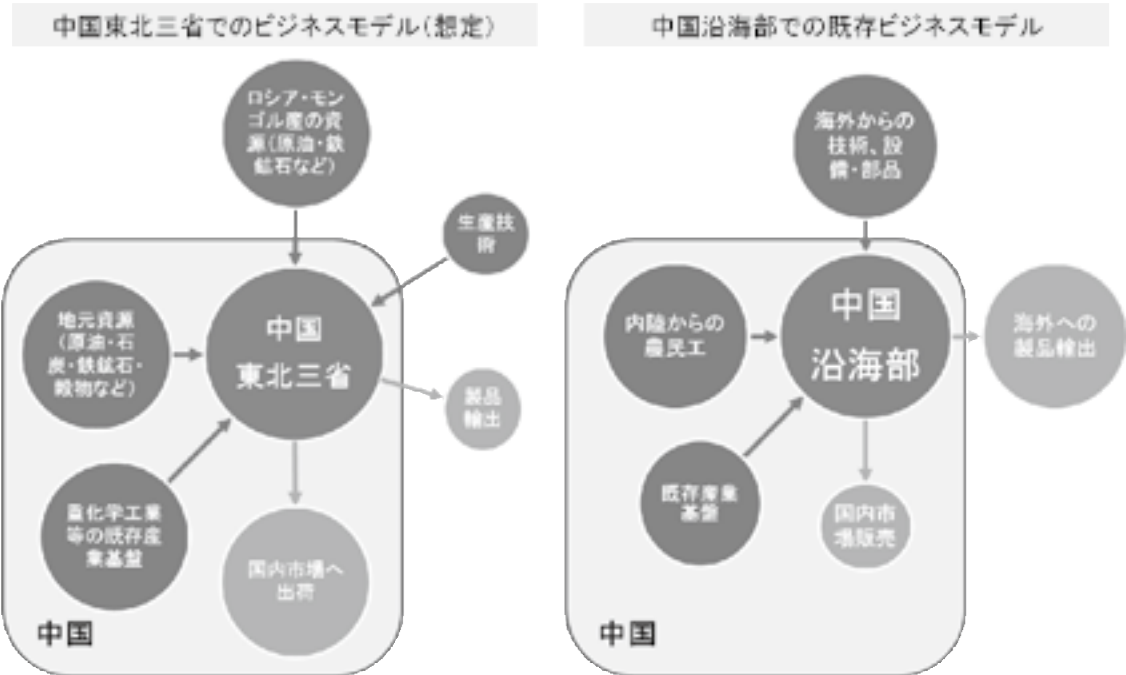
* 本稿は、(株)アイ・ビー・ティ「中国環渤海湾・東北部を中心とした北東アジア・ユーラシア物流効率化に関する調査」（平成20年度経済産業省委託調査報告書、2009年3月）のERINA執筆部分をベースに、一部加筆して再構成したものである。

¹ 「北東アジア動向分析」『ERINA REPORT』Vol.88、2009年6月、40ページ。国家統計局『中国統計摘要』2009年版、41ページ。

² 国家統計局『中国統計摘要』2009年版、22、27ページ。

³ 朱永浩「中国『東北振興』と民営化をめぐる議論」『商学研究論集』No.23、2005年9月、361ページ。

図1 東北三省と沿海部のビジネスモデルの対比



(出所) 環日本海経済研究所作成。

表2 東北三省の対日貿易 (2007年)

	輸 出		輸 入		対日貿易収支 (万ドル)
	輸出額 (万ドル)	輸出全体に占める シェア (%)	輸入額 (万ドル)	輸入全体に占める シェア (%)	
遼寧省	790,547	22.38	424,022	17.56	366,525
吉林省	45,104	11.69	102,758	15.95	▲ 57,654
黒龍江省	27,617	2.25	31,689	6.30	▲ 4,072
全国	10,207,129	8.38	13,395,064	14.01	▲ 3,187,935
全国比シェア (%)	8.46	-	4.17	-	-

(出所) 中国商務部『中国商務年鑑』2008年版より作成。

表3 東北三省における日系企業数と在留日本人数の推移 (2003~08年)

東北三省の日系企業数 (社)							
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	
遼寧省	593	682	803	876	962	1,214	
瀋陽市	58	72	76	88	91	95	
大連市	508	580	693	763	843	1,087	
吉林省	13	30	31	36	46	51	
長春市	8	23	24	30	35	39	
黒龍江省	13	17	17	16	16	16	
ハルビン市	12	15	15	14	14	14	
東北三省合計	619	729	851	928	1,024	1,281	
在留日本人数 (人)							
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	
遼寧省	2,670	3,361	3,793	4,805	4,935	5,756	
瀋陽市	310	438	515	627	641	709	
大連市	2,312	2,823	3,145	4,020	4,123	4,868	
吉林省	242	327	349	374	383	375	
長春市	194	293	257	264	267	262	
黒龍江省	221	285	205	233	235	260	
ハルビン市	207	235	175	190	184	201	
東北三省合計	3,133	3,973	4,347	5,412	5,553	6,391	

(注) 各年10月1日時点の数値。

日系企業数については、東北三省各都市の日本会・商工会を通じ実施した調査等をもとに算出。

在留日本人数(3カ月以上滞在)については、在留届をもとに取りまとめ。

(出所) 在瀋陽日本国総領事館資料より作成。

めに、石油化学、鉄鋼、自動車、軽工業、非鉄金属、造船、設備製造業、繊維工業、電子情報産業、物流など10大産業調整振興策が2009年2月以降相次いで打ち出された。その中で、技術開発や技能における深い蓄積が必要となるNC工作機械などの設備製造業を発展させるには、その産業基盤を有する東北三省が大きな意義を持つといえる。

重工業基盤のほか、東北地区は豊かな土地と豊富な自然資源に恵まれ、中国を代表する穀倉地帯でもある。2007年における東北三省のイモ類を含めた食糧生産量は7,751.7万トンに達し、全国生産量の15.5%を占めている（表1）。主要食糧のうち、トウモロコシの生産量が4,409.8万トンで

全国の29.0%、豆類の生産量が571.0万トンで同33.2%、もみ（米）の生産量が2,422.9万トンで同13.0%を占めている。

また、東北三省はエネルギー生産地としても中国経済に重要な役割を果たしてきた。近年は主力3油田（大慶、勝利、遼化）が生産減速期に入っているものの、2007年における東北三省の原油生産量は6,001万トンで、依然として全国の32.2%を占める中国最大の原油産出地である。この他、石炭の産出量においても全国の7.8%を占める1億9,768万トンとなっている⁴。

さらに、中国東北三省の特徴として、北東アジア地域の中心に位置し、日本、韓国、北朝鮮、ロシア、モンゴルと

表4 東北三省内陸都市（瀋陽市、長春市、ハルビン市）の主な日系企業

現地企業名	所在地	出資者（出資比率、%）	設立・操業時期	資本金	事業内容
安斯泰来製薬(中国)有限公司	瀋陽市経済技術開発区	【外資側】 アステラス製薬（100%）	94年10月設立 97年5月操業	-	医薬品の製造・販売
普利司通(瀋陽)輪胎有限公司	瀋陽市経済技術開発区	【外資側】 エム・ピー事業〔プリヂストーン81.6%出資の日本法人〕(73.5%)、三井物産(中国)有限公司(1.5%) 【中国側】 瀋陽第三膠橡廠(25%)	96年3月設立	1億6,600万元	トラック、バス用スチールラジアルタイヤの製造・販売
東芝電梯(瀋陽)有限公司	瀋陽市渾南新区	【外資側】 東芝エレベータ〔東芝80%出資の日本法人〕(94.67%) 東芝(中国)有限公司〔東芝の中国統括法人〕(5.33%)	95年7月設立	1,500万ドル	エレベータ、エスカレーターの製造 販売・設置・メンテナンス
瀋陽岩旺米粉製造有限公司	瀋陽市于洪区	【外資側】 岩塚製菓(90%)、ワンワン・ホールディングス〔台湾法人〕(10%)	02年設立	330万ドル	米粉の製造・販売
瀋陽多摩運輸有限公司	瀋陽市于洪区	【外資側】 多摩運送(62.5%) 【中資側】 瀋陽市第一運輸総公司(37.5%)	96年3月設立	2億2,000万円	中国全土への輸配送、日中間の一貫物流・倉庫保管・精密機器梱包
瀋陽関西塗料有限公司	瀋陽市皇姑区	【外資側】 関西ペイント(40%) 【中資側】 瀋陽油漆廠(60%)	94年4月設立 95年1月操業	500万ドル	自動車用塗料などの製造・販売
瀋陽三洋空調有限公司	瀋陽市大東区	【外資側】 三洋電機(45%)、三洋電機(中国)有限公司〔三洋電機の中国統括法人〕(10%)、豊田通商(5%) 【中資側】 大連水山集団(40%)	93年3月設立 94年5月操業	34億4,000万円	家庭用エアコンの製造・販売
瀋陽航天三菱汽車発動機製造有限公司	瀋陽市大東区	【外資側】 三菱自動車工業(25%)、三菱商事(9.3%)、MCIC〔三菱自動車工業のマレーシア法人〕(14.7%) 【中資側】 中国航天汽車工業総公司(30%)、瀋陽建華汽車発動機有限公司(21%)	97年8月設立 00年1月操業	7億3,825万元	乗用車エンジンとトランスミッションの製造・販売
瀋陽伊勢丹百貨有限公司	瀋陽市和平区	【外資側】 伊勢丹(100%)	08年3月操業	-	百貨店
一汽豊田(長春)発動機有限公司	長春市長春経済技術開発区	【外資側】 トヨタ自動車(50%) 【中資側】 中国第一汽車集团公司(50%)	04年12月操業	8,454万ドル	ガソリンエンジンの生産・販売
哈爾濱森永乳品有限公司	ハルビン市道里区	【外資側】 森永乳業(70.1%)、日本製乳(6.5%)、三井物産(6.2%)、三井物産(中国)有限公司(1.6%) 【中国側】 ハルビン総合乳品(15.6%)	94年11月設立 95年2月操業	1億2,900万元	育児粉乳の製造・販売
哈爾濱東安汽車発動機製造有限公司	ハルビン市平房区	【外資側】 三菱自動車工業(15.3%)、三菱商事(5.7%)、マレーシア中国投資持株有限公司(9%) 【中資側】 哈爾濱東安動力股份有限公司(36%)、哈爾濱東安発動機製造公司(19%)、哈爾濱飛機製造公司(15%)	98年9月設立 98年9月操業	5億元	乗用車用エンジン、トランスミッションの製造・販売

(出所) 21世紀中国総研編『中国進出企業一覧(上場会社篇)』2007-2008年版、及び現地企業へのヒアリング(2009年1月7~16日実施)より作成。

⁴ 国家統計局能源統計司・国家能源局総合同『中国能源統計年鑑』2008年版、33~36ページより算出。

いった北東アジア諸国との近接性がある。経済交流の潜在性からみれば、産業構造で見られたように東北三省は中国及び北東アジアの資源・食糧の供給地であると同時に、生産技術や資源利用効率の向上によって食品産業などの製造業が発展する余地が大きい。この他、所得水準の上昇に伴う消費市場の拡大を図ることによって、1億852万人の人口を抱える東北三省は北東アジア地域の重要な消費地となる可能性も潜んでいる。

今後、日本を含めた海外進出企業にとって、図1で示したように、東北三省は中国国内での完結性を高めたビジネスモデルを想定した場合の内販型の製造拠点になる可能性も考えられる。

2.2. 日本にとっての経済的意義

日本と中国東北三省との経済関係⁵でいえば、表2で示されたように遼寧省及び吉林省は対日貿易比率が高いことが分かる。その中でも遼寧省大連市は、加工貿易による一大輸出拠点、そしてオフショアソフト開発と情報サービス能力を備えた中国有数のITアウトソーシング・センターとして注目されてきた。

在瀋陽日本国総領事館が取りまとめた資料によれば、2008年10月1日時点で大連市の日系企業数は東北三省に進

出した日系企業の84.9%を占めており、東北三省の在留日本人も76.2%が大連市に集中している(表3)。

一方、大連市を除く東北三省内陸部(とりわけ、吉林省と黒龍江省)への日系企業進出は少ない。輸出型企業が多い大連市に比べ、東北三省内陸部の日系企業の特徴として、中国国内市場向けの企業が多いことが挙げられる(表4)。

今後、中国国内市場の拡大が続くと見込まれる中で、瀋陽市、長春市、ハルビン市などの東北三省内陸都市が内販型の製造拠点になるためには、有効な物流ネットワークの構築に欠かせない鉄道、道路などの物流インフラ整備が重要となる。

3. 東北三省の物流インフラ整備状況

東北三省の交通運輸網は、鉄道、道路、水路(内陸河川や海運)、航空などにより構成されており、交通体系の中でも陸路貨物輸送に関わる鉄道と道路が重要な役割を果たしている(表5)。

3.1. 東北三省の鉄道

3.1.1 鉄道ネットワークの現状

2007年末現在、東北三省の鉄道総延長キロ数は1万3,578kmに及び、うち遼寧省が4,201km、吉林省が3,622km、

表5 東北三省の鉄道・道路による輸送量と回転量(2007年)

			遼寧省	輸送量全体に占める比率(%)	吉林省	輸送量全体に占める比率(%)	黒龍江省	輸送量全体に占める比率(%)
輸送量	鉄道	旅客輸送量(万人)	10,446	14.8	4,855	15.4	9,631	14.9
		貨物輸送量(万トン)	17,752	15.2	6,278	16.5	16,891	24.1
	道路	旅客輸送量(万人)	59,562	84.3	26,506	84.2	54,592	84.7
		貨物輸送量(万トン)	90,387	77.3	31,573	83.2	51,996	74.1
	水路	旅客輸送量(万人)	651	0.9	116	0.4	257	0.4
		貨物輸送量(万トン)	8,778	7.5	84	0.2	1,250	1.8
			遼寧省	回転量全体に占める比率(%)	吉林省	回転量全体に占める比率(%)	黒龍江省	回転量全体に占める比率(%)
回転量	鉄道	旅客の回転量(億人・km)	436.6	61.6	181.8	61.8	213.9	40.5
		貨物の回転量(億トン・km)	1,295.9	22.3	530.4	81.0	978.9	76.3
	道路	旅客の回転量(億人・km)	263.5	37.2	112.5	38.2	313.9	59.4
		貨物の回転量(億トン・km)	568.1	9.8	124.0	18.9	289.9	22.6
	水路	旅客の回転量(億人・km)	8.4	1.2	0.1	0.0	0.3	0.1
		貨物の回転量(億トン・km)	3,953.8	68.0	0.6	0.1	13.6	1.1

(注) 中国の地域別(省・自治区・直轄市)で集計される輸送量と回転量には航空が含まれていない。

(出所) 中国交通運輸協会『中国交通年鑑』2008年版、617～630ページより作成。

⁵ 日本と中国東北三省・内モンゴル自治区における協力枠組みの一つとして、産官学など広範な関係者が集まって議論を行う「日中経済協力会議」がある。第8回目となる「2008年日中経済協力会議於新潟」は2008年6月1日～3日に新潟市で開催され、日本側約430名、中国側約290名が参加した。日中東北首脳ラウンドテーブル、物流分科会を含む各分科会が行われたほか、今後の協力目標等を記した『新潟メモランダム』も採択された。

表6 東北三省の鉄道延長と道路延長（2007年）

	遼寧省	吉林省	黒龍江省	東北三省合計	全国比シェア(%)
鉄道延長 (km)	4,201	3,622	5,755	13,578	17.42
道路延長 (km)	98,101	85,445	140,909	324,455	9.05

(出所) 中国交通運輸協会『中国交通年鑑』2008年版、651、666ページより作成。

図2 東北三省の鉄道路線図



(注) 2009年1月時点。

(出所) 環日本海経済研究所

黒龍江省が5,755kmとなっている（表6）。主な路線について図2を参照されたい。2007年における東北三省の鉄道密度（鉄道の総延長キロ数の国土面積に対する比率）は1.7km/100km²で、全国平均水準（0.8km/100km²）の2倍以上である⁶。東北三省は中国国内において鉄道整備が進んでいる地域であるといえる。

東北三省の鉄道ネットワークは、ハルビン、長春、瀋陽、大連、本溪、錦州、チチハル、ジャムス、牡丹江と通遼を中心に、哈大線を含む幹線・支線が90本近くあり、その特徴として「4縦5横」と言われている。「4縦」とは、①哈大線、②平斉～大鄭線、③京通～通遼線、④瀋吉～拉濱線を指す。「5横」とは、①瀋山～瀋丹線、②集通～四梅～梅集線、③長図～長白～白阿線、④濱洲～濱綏線、⑤齊北～濱北～哈佳～牡佳線である（表7）。

3.1.2. 今後の鉄道整備計画

2008年11月27日、中国鉄道部は2004年に発表した『中長期鉄路ネットワーク計画』の改訂版を公表した。その中で、高速旅客輸送専用線と都市間鉄道の建設目標は1万2,000kmから1万6,000kmに調整された。

表7 東北三省の主要鉄道幹線（2007年）

	主要鉄道幹線	始発駅	終着駅	延長(km)
4 縦	哈大線	ハルビン	大連	944
	平斉～大鄭線	四平 大虎山	チチハル 鄭家屯	941
	京通～通遼線	北京北 通遼	通遼 讓湖路	1,220
	瀋吉～拉濱線	瀋陽 ハルビン	吉林 拉法	712
5 横	瀋山～瀋丹線	瀋陽 瀋陽	山海関 丹東	687
	集通～四梅～梅集線	集寧 四平 梅河口	通遼 梅河口 集安	2,550
	長図～長白～白阿線	長春 長春 白城	図們 白城 イルシ	1,199
	濱洲～濱綏線	ハルビン ハルビン	満洲里 綏芬河	1,483
	齊北～濱北～哈佳～牡佳線	チチハル ハルビン ハルビン 牡丹江	北安 北安 ジャムス ジャムス	1,277

（出所）国家統計局『中国統計年鑑』2008年版、中国交通運輸協会『中国交通年鑑』2008年版、鉄道部档案史志中心『中国鉄道年鑑』2007年版、各種資料より作成。

『中長期鉄路ネットワーク計画（2008年調整）』の東北三省関連部分で言えば、哈大旅客輸送専用線（ハルビン～長春～四平～鉄嶺～瀋陽～遼陽～鞍山～營口～大連）がその重要な部分となっている。哈大旅客輸送専用線（複線）の全長は904.3km（うち、遼寧省が553km、吉林省が270km、黒龍江省が81km）に及び、投資総額は923.4億元で、複線電化による時速200kmでの運行を予定している。2007年8月23日、哈大旅客輸送専用線が正式に着工し、完成まで5年半かかるという⁷。

哈大旅客輸送専用線の他に、既存の鉄道網の拡張を含め、ハルビン～チチハル、ハルビン～牡丹江、長春～吉林、瀋陽～丹東などの旅客輸送専用線の建設も計画されている。

3.2. 東北三省の道路

3.2.1. 道路ネットワークの現状

2007年末現在、東北三省の道路総距離は32万4,455kmに達し、うち高速道路が3,561km、1級道路が5,403km、2級道路が3万400kmである（表8）。具体的な道路整備状況については、図3を参照されたい。

東北三省の国道は計16本あり、主要道路ネットワークの特徴として「5縦6横」と言われている。ここの「5縦」とは、①G102国道（瀋陽～長春～ハルビン）、②G111国道（ジャグダチ～ウランホト～通遼～北京）、③G202国道（大連～瀋陽～吉林～ハルビン～黒河）、④G201国道（大連～丹東～通化～牡丹江～鶴崗）、⑤G203国道（瀋陽～法庫～安達～明水）を指す。そして、「6横」とは、①G301国道（綏芬河～満洲里）、②G302国道（図們～ウランホト）、③G303国道（集安～シリンホト）、④G304国道（丹東～フォリンクオロー）、⑤G305国道（庄河～林西）、⑥G306国道（綏中～カシカトン旗）である（表9）。

東北三省の主な高速道路には、ハルビン～大連、瀋陽～山海関、ハルビン～同江、ハルビン～伊春、ハルビン～大慶、ハルビン～綏芬河、瀋陽～丹東等がある。

3.2.2. 今後の整備計画

2005年1月に、中国交通部が2030年までの完成を目指す「国家高速道路ネットワーク計画」を公表したが、高速道路の建設計画は主として「北京放射線」、「南北縦線」、「東西横線」と「遼寧中部環状線」によって構成されている。これによれば、東北三省では東北振興政策の実施に合わせ、新たに6,000kmの高速道路が整備されるという。その具体

⁶ 国家統計局『中国統計年鑑』2008年版、604～605ページより算出。

⁷ 中国交通運輸協会『中国交通年鑑』2008年版、132ページ。

表8 東北三省の道路状況（高速道路・1級道路・2級道路・その他）

単位：km

	道路総延長				
	高速道路	1級道路	2級道路	その他	
遼寧省	98,101	1,975	2,032	14,695	79,399
吉林省	85,445	542	1,918	8,262	74,723
黒龍江省	140,909	1,044	1,453	7,443	130,969
東北三省合計	324,455	3,561	5,403	30,400	285,091
全国	3,583,715	53,913	50,093	276,413	3,203,296

(注) 2007年末現在。

(出所) 中国交通運輸協会「中国交通年鑑」2008年版、666ページより作成。

図3 東北三省の一般・主要・高速道路路線図



(注) 2009年1月時点。

(出所) 環日本海経済研究所

的な計画内容は、表10の通りである。

さらに、2007年8月に公表された『東北地区振興計画』の中で、東北三省の交通運輸の発展指針として、「総合的な交通運輸システムの整備」、「7つの総合運輸システムの整備」と「省境区間の交通インフラ整備の加速化」が明記された（表11）。

表9 東北三省の主要国道（2007年）

	国道	区間	延長(km)
5 縦	G102国道	瀋陽～長春～ハルビン	544
	G111国道	ジャグダチ～ウランホト～通遼～北京	2,034
	G202国道	大連～瀋陽～吉林～ハルビン～黒河	1,804
	G201国道	大連～丹東～通化～牡丹江～鶴崗	1,856
	G203国道	瀋陽～法庫～安達～明水	711
6 横	G301国道	綏芬河～満洲里	1,587
	G302国道	図們～ウランホト	1,006
	G303国道	集安～シリンホト	1,057
	G304国道	丹東～フォリンクオロー	874
	G305国道	庄河～林西	786
	G306国道	綏中～カシカトン旗	689

（出所）表7に同じ。

4. むすびにかえて

これまでの東北三省における物流インフラ整備の現状分析を踏まえ、以下ではERINAが2009年1月7～16日に東北三省の地方政府、研究機関、荷主・物流企業を対象に実施したヒアリングから浮き彫りになった課題を整理してむすびにかえることとしたい。

第一に、全体として物流インフラ整備が経済発展のテンポに比べて遅れているという課題がある。中国政府は港湾整備や、旅客専用輸送線路の建設、高速道路の整備、物流園区と配送ターミナルの建設などの対策を講じているが、依然として経済の成長度合いに物流インフラの整備が追いついていない状況にある⁸。

たとえば高速道路の場合、表8で示したように、東北三省の道路延長に占める高速道路の比率は1.10%で、全国平均の1.50%に比べると大きな開きがある。うち、遼寧省が2.01%で全国平均より高い一方、吉林省が0.63%、黒龍江省が0.74%で全国平均の半分以下となっている。今後も東北三省において高速道路網の整備拡張の必要性は高いといえよう。

第二に、東北三省内陸部（大連等の一部沿海部都市を除く地域）では、東北三省は石炭、食糧などの一大供給地という産業構造上の理由から、輸送量が多い秋・冬季を中心

表10 国家高速道路ネットワーク計画における東北三省の高速道路整備計画

	種類 (幹線、支線)	始発 ターミナル	終着 ターミナル	主な輸送ターミナル
南北縦線	幹線	鶴崗	大連	鶴崗、ジャムス、鶏西、牡丹江、敦化、通化、丹東、大連
	支線	鶴崗	ハルビン	鶴崗、伊春、綏化、ハルビン
	支線	集安	双遼	集安、通化、梅河口、遼源、四平、双遼
	支線	丹東	阜新	丹東、本溪、瀋陽、新民、阜新
	幹線	瀋陽	海口	瀋陽、遼陽、鞍山、海城、大連、煙台
	幹線	長春	深圳	長春、双遼、阜新、朝陽、承德
	支線	新民	魯北	新民、彰武、通遼、魯北
	支線	阜新	錦州	阜新、錦州
	幹線	大慶	広州	大慶、松原、双遼、通遼、赤峰、承德
	支線	龍南	河源	龍南、河源
東西横線	幹線	ニレンホト	広州	ニレンホト、集寧
	支線	集寧	阿榮旗	集寧、魯北、ウランホト、阿榮旗
	幹線	綏芬河	満洲里	綏芬河、牡丹江、ハルビン、大慶、チチハル、阿榮旗、満洲里
	支線	ハルビン	同江	ハルビン、ジャムス、双鴨山、同江
	幹線	琿春	ウランホト	琿春、敦化、吉林、長春、松原、白城、ウランホト
	支線	吉林	黒河	吉林、舒蘭、五常、ハルビン、明水、黒河
遼寧中部環状線	幹線	丹東	シリンホト	丹東、海城、盤錦、朝陽、赤峰
	幹線	鉄嶺	新民	鉄嶺、撫順、本溪、遼陽、遼中、新民

（出所）中国交通部『国家高速道路ネットワークの路線方案表』（2005年1月公表）より作成。

⁸ 遼寧社会科学院経済研究所・王広林副所長へのヒアリングによる（2009年1月14日実施）。

表11 『東北地区振興計画』における物流インフラ整備の関連内容

総合的な交通運輸システムの整備	<ul style="list-style-type: none"> ① 運送ルートや主要地区の建設を重点に、鉄道・道路ネットワーク、港湾・空港システム及び対外ルートの建設を強化 ② 重点的に同江～大連、黒河～北京、綏芬河～満洲里、琿春～アルシャン、丹東～シリンホトなどの輸送回廊を建設
7つの総合輸送システムの整備	<ul style="list-style-type: none"> ① 内モンゴル自治区東部の石炭基地と東北三省の主要エネルギー消費地の間の鉄道・道路の新設・改造を行い、供給能力のある石炭輸送システムを構築 ② 中国・ロシアの鉄道原油輸送システムの建設を強化し、長期的に原油とガスのパイプラインを建設 ③ 大連港などの原油輸送機能を強化し、優れた石油輸送システムを構築 ④ 大連・營口の鉱石埠頭建設を積極的に推進し、高効率の鉱石輸送システムを構築 ⑤ 「鉄道・水運の一貫輸送」を推進し、高効率の食糧輸送システムを構築 ⑥ 大連港を主とし、ほかの港がサブ的な役割を果たせるよう、内陸部の通関システムの建設を強化。高効率で便利なコンテナ輸送システムと大型装備器械の輸送システムを構築 ⑦ 高速で便利な旅客輸送システムを構築
省境区間の交通インフラ整備の加速化	<ul style="list-style-type: none"> ① 省境区間の鉄道網、高速道路網の整備を推進 ② 都市密集区の高速交通ネットワークを整備 ③ 東北三省の港湾における合理的な棲み分け、役割分担を政策的に誘導 ④ 小型空港の建設を推進

(出所)『東北地区振興計画』(2007年8月20日公表)より作成。

に鉄道輸送が混雑するため、季節的に鉄道運送力が不足する可能性がある。

大宗貨物によって生じる季節変動問題の他、鉄道基幹線の哈大線への貨物集中問題や、非効率な片荷問題(石炭、食糧などの南方地域向けの輸送量が多い一方、南方地域からの貨物量が確保できない)など、鉄道運送に関わる課題が多く残っている。そのため、製品の出荷滞留、在庫増の現象がしばしば生じている⁹。

第三に、省境区間の高速道路の未整備という課題である。たとえば、吉林省通化市と遼寧省撫順市を結ぶ路線のように、吉林省内が整備されても、隣の遼寧省では未整備というケースがある。この場合、吉林省から遼寧省に協力を呼び掛けても実現は困難で、中国交通部に申請してプロジェ

クト認可を得て、遼寧省に降ろしてもらう必要があるという¹⁰。

第四に、都市化の加速に伴い、自動車の激増、交通容量不足によって大都市の交通渋滞がさらに深刻化する恐れがある。東北三省のハルビン市、長春市、瀋陽市、大連市は、いずれも700万人から1,000万人の人口を抱える大都市であり、各都市で環状道路等の建設が推進されているが、体系的な道路網整備の遅れに加え、近年における急速な自動車普及によって、都市内交通インフラが不十分な状況にある。そのため、交通渋滞が解消されず、市民生活に関わる通勤・通学においても物流においても定時性の確保が困難である。今後、都市の巨大化に対応した交通インフラの抜本的整備が急を要する課題であろう。

⁹ ハルビン工業大学物流工程研究所・王彦慶所長へのヒアリングによる(2009年1月8日実施)。

¹⁰ 吉林大学東北アジア研究院・呉昊教授、于瀟教授へのヒアリングによる(2009年1月11日実施)。

The State of Development of Distribution Infrastructure in the Three Northeastern Provinces of China

ZHU, Yonghao

Researcher, Research Division, ERINA

Summary

The transportation network of the three northeastern provinces is comprised of rail, road, water (inland rivers and maritime transportation) and air. The railways and roads involved in overland freight transportation play a major role within the transportation system.

Excluding such coastal cities as Dalian and Yingkou, what is most important in carrying out transportation in the inland parts of the three northeastern provinces is the development and upgrading of rail and road infrastructure. The state of the development and upgrading in those areas has become a key point in attracting domestic and overseas manufacturing firms.

Consequently in recent years, the development of the large-scale infrastructure of passenger-dedicated railway lines, high-speed railway lines and expressways has been effectuated in the three northeastern provinces. This expansion work and development, along with being a prerequisite for the future economic development of the three northeastern provinces, holds great significance for Northeast Asian international distribution also. Nevertheless, challenges still remain for the distribution infrastructure in the three northeastern provinces, including the points where the development of distribution infrastructure hasn't caught up with the extent of economic growth and the incompleteness of the expressways in the provincial border areas.

The three northeastern provinces, which have a population of over 100 million, also have potential as a major consuming region in Northeast Asia, via expanding the industrial linkages within the region aimed at the formation of one large consuming area, and striving to enlarge the consumer market accompanying the raising of income levels. In the future, for enterprises expanding overseas, including those of Japan, the possibility is high for the three northeastern provinces becoming a domestic-sales manufacturing hub, assuming there is a business model of high-completeness within China. Therefore, while keeping its attention on the subsequent state of development of the three northeastern provinces, it is necessary for Japan to continue examining the direction of support in the area of distribution, including the cultivation of human resources.

北東アジア域内物流を担う輸送回廊整備の動向と政策的対応に関する考察

ERINA 調査研究部部長代理 新井洋史

1. 北東アジア域内物流を担う輸送回廊

北東アジアの輸送ネットワークについては、2002年に「北東アジア輸送回廊ビジョン」が発表されている¹。

同ビジョンは、自由で効率的な人の移動とモノの輸送が北東アジア地域の発展に最も基礎的な要件であるとの理解に立っており、北東アジア地域において互いに利用できる主要な国際輸送回廊として9本を特定し、これらの整備、サービス水準の向上を提案した。

同ビジョンの策定から7年が経過した。この間に各地で様々なプロジェクトが展開され、多くの成果があげられているが、それらは個別の情報として流通してきた。部分的なプロジェクトに注目が集まることはあっても、輸送回廊としてのサービス水準の向上やそれらのネットワーク全体を俯瞰して把握することはなされてこなかった。策定時に予定された、サービス水準向上のフォローアップとその広報を通じた利用促進が十分に行われているとは言い難い。

そこで本稿では、ばらばらに存在するパーツを輸送回廊

ごとに集めて、近年の状況を把握し、課題を整理する作業を行った。そのことにより、輸送回廊ビジョンのフォローアップを行おうという試みである。残念ながら、筆者の力の限界から9本の輸送回廊全てを対象とした作業を行うことはできないため、北東アジアの域内で完結する物流を主に担うことが期待されている綏芬河輸送回廊と図們江輸送回廊、及びこれらと接続する海上航路を利用した複合一貫輸送サービスを対象とした。そして、これらの現状把握を踏まえた上で、今後の輸送回廊整備に向けて求められる政策的対応について考察を行っている。

2. 北東アジア輸送回廊整備の動向

2.1. 綏芬河輸送回廊の現状

綏芬河（すいふんが）輸送回廊は、ロシアのチタ市を西端とし、ザバイカリスク～（ロ中国境）～満洲里～ハルビン～綏芬河～（中ロ国境）～グロデコボ～ウラジオストク・ナホトカなどロシア沿海地方の諸港湾に至るルートであ

図1 綏芬河輸送回廊と図們江輸送回廊



出所：財環日本海経済研究所

¹「北東アジア輸送回廊ビジョン（ERINA booklet vol. 1）」（財環日本海経済研究所 2002年6月）

る。このうちの黒龍江省から中口国境を越えて沿海地方の諸港湾にいたる部分については、ロシア沿海地方では「国際輸送回廊プリモリーエ1」と呼称している。

以下では、綏芬河輸送回廊の現状及び整備に向けた取り組みを区間ごとに整理する（後掲、表1も参照）。

(1)チタ～ザバイカリスク区間（ロシア・ザバイカリエ地方）

チタ1駅からザバイカリスク市の中口国境までの鉄道路線延長は424kmである。チタ1駅の貨物処理能力が将来的に不足することに備えるため、単線電化の迂回線（チェルノフスカヤ駅～アンチピハ駅、27km）を建設する計画がある。これは、連邦目的プログラム²「ロシア運輸システムの発展（2010～2015）」（以下、「ロシア運輸発展プログラム」という。）に盛り込まれている。また、シベリア本線からの分岐駅であるカルイムスカヤ駅からザバイカリスク駅の間の一部区間（48.7km）を複線化する計画もある³。

チタからザバイカリスクまでの道路延長は497kmであり、この区間で橋梁建設など道路建設、改良事業などが進められてきている⁴。

(2)ザバイカリスク～満洲里国境

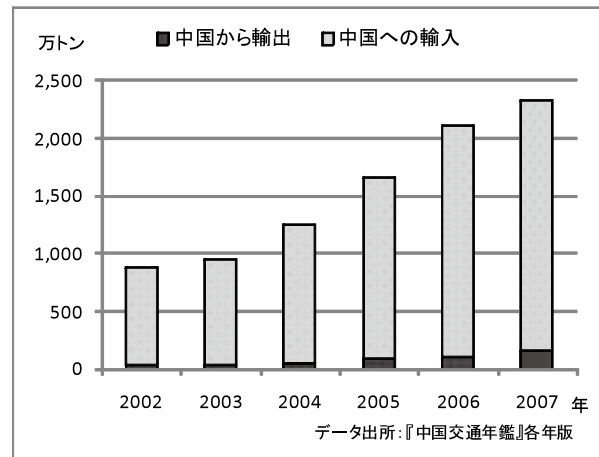
ザバイカリスク～満洲里国境は、鉄道及び道路で結ばれている。

鉄道は、ロシア側が広軌（1,520mm）、中国側が標準軌（1,435mm）と軌道幅が異なるため、ザバイカリスク駅または満洲里駅での積み替えが必要である。両駅間は、双方の規格の車両が通行できるよう4線軌道である。中国側統計によれば、2007年の鉄道による国境通過貨物量は、2,330万トン（うち、中国からの輸出164万トン、中国への輸入2,166万トン）で、2002年の2.6倍となっている（図2）。中国側公称の貨物通過能力は年間5,000万トンとされている⁵。

道路輸送量の実績については、公表データがないが、通過能力は年間600万トン（中国側公称）とのことである。

「ロシア運輸発展プログラム」の一部分を構成するサブプログラム「輸送サービス輸出振興」の中に、ザバイカリ

図2 満洲里駅の貨物取扱量



スク市に大規模な物流拠点を整備する計画⁶が含まれている。

(3)満洲里～綏芬河区間（中国・内モンゴル自治区、黒龍江省）

この区間の鉄道は、濱洲線（ハルビン～満洲里、935km）と濱綏線（ハルビン～綏芬河、548km）から構成され、全区間非電化である。それぞれロシア国境に近い区間が単線であったが、満洲里～ハイラル区間は2007年12月1日に複線化が完了し、牡丹江～綏芬河区間は第十一次5カ年計画（2006年～2010年）の中で複線化が計画されている。また、2008年11月26日には、チチハル～ハルビン区間（285km）において2012年の完成を目指して都市間（高速旅客）鉄道の工事が開始された⁷。さらに、ハルビン～牡丹江区間の都市間（高速旅客）鉄道の建設も予定されている⁸。

道路は、G301国道（綏芬河～満洲里、1,587km）が全線開通している。また、G301国道にほぼ平行する形でG10綏満高速道路（綏芬河～満洲里、1,520km）の高速道路整備が計画されている。このうち、大慶～牡丹江（海林）間（480km）が供用済であり、さらに牡丹江～綏芬河区間などで工事が進められている。中口間の協定により、ロシア側のトラック、バスは綏芬河国境からハルビン市まで（約

² ロシア連邦政府が具体的な政策推進のために策定、実施している政策ツールである。政府事業（プロジェクト）を中心に、一部民間事業も含めて構成した事業計画である。個々の事業ごとに、総事業費、資金源（連邦予算、地方予算、民間予算）とその年ごとの執行計画が示されており、各省庁等事業主体はこれに従って、事業を進める。「連邦特別プログラム」あるいは「連邦特定目的プログラム」などと訳されることもある。

³ ロシア連邦政府「2030年までのロシア鉄道輸送発展戦略」

⁴ 連邦目的プログラム「ロシア運輸システムの近代化2002-2010年」に2008年の事業計画として掲載。

⁵ 『内モンゴル自治区対外開放口岸一覽表』（2008年6月30日付）内モンゴル自治区商務庁HP掲載。

（<http://www.nmgswt.gov.cn/kagk/ShowArticle.asp?ArticleID=1974>）

⁶ 計画の内容についてはプログラムに記されていないため、詳細は不明。

⁷ 『人民鉄道報』2008年11月27日付。（<http://www.rmtd.com.cn/Article/2008/200811/2008-11-27/20081127001230.html#>）

⁸ 中国鉄道部『中长期铁路网规划（2008年調整）』

500km) 乗り入れることが可能となっている。

(4) 綏芬河～グロデコボ国境

綏芬河～グロデコボ国境⁹は、鉄道および道路で結ばれている。鉄道は、中国側が標準軌、ロシア側が広軌と軌道幅が異なるため、綏芬河駅またはグロデコボ駅での積み替えが必要である。両駅間は、どちらの列車も通行できるよう4線軌道である。

国境からグロデコボ駅までのロシア側の区間においては、最近、線路の改修が行われて列車運行速度が時速25kmから時速40kmに引き上げられるなど輸送力の向上が図られた¹⁰。

中国側統計によれば、2006年の鉄道による国境通過貨物量は、921万トン（うち、中国からの輸出36万トン、中国への輸入885万トン）で、02年の2倍に増加している。ロシア鉄道の発表¹¹によれば、2008年の通過貨物量は843万トン（うち、中国からの輸出33万トン、中国への輸入810万トン）となっており、減少が見られた。道路による輸送については、公表されたデータはない。このほかに、非事業者が主に中国からロシアへ衣類、雑貨等を手荷物として運ぶ「担ぎ屋貿易」があると言われるが、この輸出量は年間1万～1.5万トン程度と推計され、鉄道による輸出貨物

量の5%以下である。したがって、現実に果たしている役割はそれほど大きくない¹²。

綏芬河市では、ロシア、韓国と共同で内陸コンテナ基地(ICD)を開設するプロジェクトがある。2008年11月に、釜山港湾公社、現代宅配株、極東運輸グループ(DVTG)、牡丹江市人民政府、綏芬河市人民政府はICDの建設や運営のための覚書(MOU)を締結している。さらに、2009年2月に「韓中口陸海連運大通路運営委員会」を立ち上げ、その事務所を牡丹江市に設置した¹³。一連の動きは、後述するように複合一貫輸送サービスの提供に向けた準備の一環である。

(5) グロデコボ～沿海地方港湾（ロシア・沿海地方）

グロデコボの中ロ国境からの鉄道延長は、ウラジオストク駅までが230km、ボストーチヌイ港までが395kmである。このうち、グロデコボ国境～ウスリースク駅間の48kmは単線であるが、2016年以降2030年までに複線化する構想がある¹⁴。

グロデコボからウラジオストク市までの道路距離は213キロメートル、ボストーチヌイ港までの距離は347キロメートルである。中国の車両（トラック、バス）はウラジオストクまで乗り入れることが可能である。

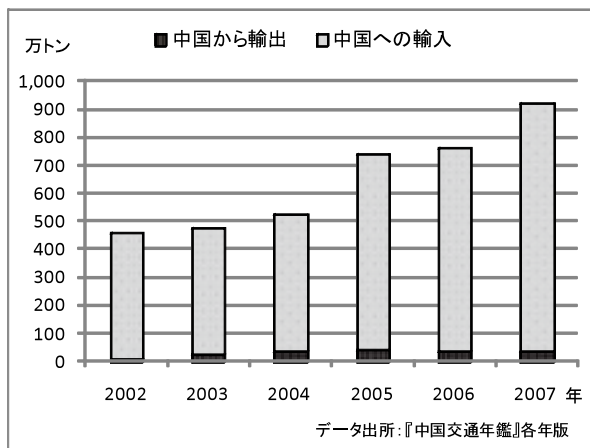
連邦目的プログラム「2013年までの極東ザバイカル経済社会発展」（以下、「極東ザバイカル発展プログラム」という。）の一環として、ウスリースク市～グロデコボの中ロ国境までの道路改修プロジェクトが進められている。

(6) ロシア沿海地方の港湾

綏芬河輸送回廊に接続する沿海地方の主な港湾としては、ウラジオストク商業港、ウラジオストク漁港、ナホトカ商業港、ナホトカ漁港、ボストーチヌイ港などがある。

「ロシア運輸発展プログラム」のサブプログラム「輸送サービス輸出振興」の中に、「輸送拠点「ボストーチヌイ～ナホトカ」¹⁵（沿海地方）の整備」というプロジェクトがある。具体的な事業としては、ウラジオストク及び沿海

図3 綏芬河駅における貨物取扱量



⁹ グロデコボは集落名かつ鉄道駅名であり、行政区域としてはポグラニチヌイ地区に含まれる。本論で対象とする国境は、「綏芬河～ポグラニチヌイ国境」などと表記されることもあるが、ここでは「グロデコボ」を使用する。

¹⁰ ロシア鉄道極東支社ウェブサイト

(http://dvzd.rzd.ru/wps/portal/dvzd?STRUCTURE_ID=60&layer_id=3795&refererLayerId=3794&id=109621&selectedDate=22-05-2009)

¹¹ ロシア鉄道ウェブサイト

(http://press.rzd.ru/wps/portal/press?STRUCTURE_ID=652&layer_id=3330&refererLayerId=3308&id=68479&selectedDate=22-01-2009)

¹² 環日本海経済研究所『綏芬河～グロデコボ国境の担ぎ屋貿易とトランジット輸送（北東アジア情報ファイル0802）』2008年

¹³ 『朝鮮日報（日本語版）』2009年2月21日付、ほか。

¹⁴ ロシア連邦政府『2030年までのロシア連邦鉄道輸送発展戦略』

¹⁵ 沿海地方において港湾を核とした輸送拠点を整備する構想については、『ERINA REPORT』本号に掲載されているKholosha, "The Potential for the Development of Logistics in Primorye"も参照。

図4 ロシア沿海地方及び周辺の交通インフラ



出所：財環日本海経済研究所

地方南部の輸送拠点整備、ポストーチヌイ・ナホトカでの港湾整備、関連する鉄道、道路の整備などが計画されている。また、同じく「ロシア運輸発展プログラム」のサブプログラム「海上輸送」の中に、ナホトカ商業港のふ頭改修プロジェクトも含まれている。

最近の動きとして、ナホトカ漁港で韓国企業が参画したコンテナターミナル整備プロジェクトがある¹⁶。これは、釜山港湾公社と長錦商船(株) (Sinokor)、大宇ロジスティクス社の韓国3社がロシアの極東輸送グループ (DVTG) と共同で進めているものである。ナホトカ漁港の一部を改造して、コンテナターミナル等を整備する計画で、整備に要する期間は2009年～2010年とされている。なお、韓国では物流事業者の海外進出を資金面で支援するための基金が設立されており、このプロジェクトもこの基金の存在が寄与していると思われる。

(7)日本、韓国への海上航路

従来、ポストーチヌイ港から日本の諸港（横浜、名古屋、神戸、門司、富山）に、商船三井・FESCO（ロシア）共同配船によるトランスシベリアコンテナ航路(月2回運航)が運航されてきた。この航路は、2008年9月から、ロシア側でウラジオストク港、日本側で新潟港に寄港を開始した。さらに、秋田県とFESCOは2008年7月に2008年中の秋田港寄港開始につき覚書を交わした。しかしながら、寄港開始の条件とされた一寄港あたり50TEUの輸出入貨物の確保に対し、実際には中古自動車部品など輸出25TEU、製材など輸入5TEU程度しか確保できなかった¹⁷とされ、寄港は実現していない。

韓国のDBSクルーズフェリー社は、2009年6月末に境港～東海～ウラジオストク間にフェリー航路を開設した。ここでも、積荷確保が大きな課題であると認識されており、鳥取県では、境港～東海～ウラジオストク航路を支援するため、2009年度予算に「環日本海圏航路就航奨励事業」と

¹⁶ この段落の内容は、『ERINA REPORT』vol.87、2009年5月、p.78-79、81

¹⁷ 『秋田さきがけ新聞』2008年12月5日付

して57,600千円を計上した。地元自治体からの財源と合わせ年間96,000千円の予算で1寄港当たり1,000千円を運航会社側に対して補助する事業である。また、全国紙への航路PR広告の掲出のための予算4,800千円を計上するなど、さまざまなメニューで新航路を支援しようとしている。

韓国向けでは、現代商船とFESCOの共同配船による航路のほか、長錦商船（Sinokor）や高麗海運（KMTC）などが単独あるいは共同で定期コンテナ航路を運航している。寄港地は、ロシア側ではポストーチヌイ港を中心に、一部ウラジオストク港にも寄港する。韓国側では、釜山港を中心に、一部、馬山港、蔚山港などにも寄港する¹⁸。

(8)複合一貫輸送サービスの事業化に向けた動き

近年、綏芬河輸送回廊の東側部分を利用した複合一貫輸送サービスを提供しようとする試みが行われてきている。既に見たように、中国領内から中口国境を経てウラジオストク港、ナホトカ港、ポストーチヌイ港に至るルートは、基本的なハードインフラは整備済みであり、これらと海上輸送と組み合わせることで複合一貫輸送が可能になる。

華晨国運物流有限公司（牡丹江市）が実施主体となって、2007年に牡丹江市～ウラジオストク市～上海市のルートでのコンテナ輸送を実施した¹⁹。これは、中国国内貨物をロシア経由で輸送し、700キロメートルの距離短縮を図ったものである。紙類などを積んだ12本のコンテナは9月26日

に牡丹江を出発し、鉄道輸送によりウラジオストク漁港のコンテナターミナルまで輸送され、中国船で上海まで輸送された。途中、グロデコボで積替えのためのロシア側鉄道貨車の手配に時間がかかって7日間足止めされるなど、計23日を要した。実際にコンテナ輸送が実現できたという意味で、実験は成功を収めたものの、トータルの輸送日数やコストの面でまだまだ実用の域には達していない。輸送料金など、中口間での調整が難航しそうな課題もある。

このほかにも、(財)国際臨海開発センター(OCDI)が2007年2～4月に輸送実験を行った。コンバインを積んだコンテナ貨物を、酒田港～釜山港～ポストーチヌイ港～グロデコボ～綏芬河～ハルビンのルートで輸送した。酒田からハルビンまでは65日間を要した。このうち、釜山からハルビンだけでも59日間、特に、ポストーチヌイ港で28日間を要している。トランジット貨物通関の手続き、コンテナ固定補強、列車編成などに時間を要したとのことである。実用化に向けては、こうした手続きや技術的な課題の解決のほか、約85万円かかった輸送コストの削減も必要である²⁰。

前述のとおり、韓国の釜山港湾公社などはロシアの極東輸送グループ（DVTG）と共に黒龍江省綏芬河市の中国・ロシア経済自由合作区域の内陸コンテナ基地（ICD）開発事業に参加している。中国の牡丹江市、綏芬河市は低廉な事業敷地の提供と基盤施設の供給に、ロシアの極東輸送グループ（DVTG）はシベリア鉄道経由の輸送サービスの提

表1 綏芬河輸送回廊の概況

綏芬河輸送回廊		ロシア区間	中国区間	ロシア区間	海上区間
起終点	チタ～ザバイカリスク	満洲里～綏芬河	グロデコボ～ウラジオストク港/ポストーチヌイ港など	ウラジオストク港/ポストーチヌイ港など～日本諸港/釜山港など	
インフラ等の現状	鉄道（広軌）整備済（424km） 一般道路整備済（497km）	鉄道（標準軌）整備済（1483km） 一般道路整備済（1587km） 「綏満高速道路」一部開通（480km）	鉄道（広軌）整備済（230km/395km） 一般道路整備済（213km/347km）	定期コンテナ航路・不定期船など [参考距離] ウラジオストク～新潟（約840km） ウラジオストク～釜山（約940km）	
インフラ整備計画等	チタ1駅迂回線（27km）の整備 一部鉄道区間（48.7km）の複線化 一般道路の一部改良など	ハルビン～チチハル、ハルビン～牡丹江旅客専用線（計画中） 「綏満高速道路」（総延長1520km）	国境（グロデコボ）～ウスリースク 鉄道改修（48km） 国境（グロデコボ）～ウスリースク 道路改修（56km）など		
結節点（不連続点）	ザバイカリスク・満洲里国境	綏芬河・グロデコボ国境	ウラジオストク港/ポストーチヌイ港		
CIQ等の対応状況	CIQは貨物・旅客に対応（道路・鉄道）	CIQは貨物・旅客に対応（道路・鉄道）	CIQは貨物・旅客に対応（港湾）		
インフラ等の状況	鉄道広軌・標準軌相互乗入 道路通行可	鉄道広軌・標準軌相互乗入 道路通行可	広軌鉄道アクセス有 道路アクセス有		
インフラ整備計画等		綏芬河市において、内陸コンテナ基地の整備計画有	「輸送拠点」[ポストーチヌイ～ナホトカ]（沿海地方）の整備」プロジェクトなど		
課題：	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道輸送の場合、国境駅での貨物の積換が必要。 ・自動車輸送の場合、相手国への乗入可能地域の制限有。 ・中国～ロシア～海上の複合一貫輸送のサービス提供が未確立。 		近年の動き： <ul style="list-style-type: none"> ・ウラジオストク～東海～境港定期フェリー航路開設（2009年6月） ・韓国企業コンソーシアム（釜山港湾公社など）が綏芬河市～ナホトカ漁港～釜山の国際複合一貫輸送を準備 		

出所：各種資料等から作成

¹⁸ 2009年6月現在の各社スケジュールによる。

¹⁹ この段落の内容は、主に「2008年日中経済協力会議—於新潟」における黒龍江省商務庁担当者の発言及び2008年7月25日、ウラジオストクヴェニストランス社ボボフ副社長へのヒアリングによる。

²⁰ 坂克人『日本・ロシア・中国貿易回廊の現状と課題』（日本・中国・ロシア 日本海沿岸貿易促進国際フォーラム事例報告資料）2008

供に合意した。綏芬河市の内陸コンテナ基地に集結される貨物はロシアのナホトカ港を経由して輸送される予定である²¹。

黒龍江航運公司もこのルートの実用化を模索している²²。同公司では、従来、「東方水上シルクロード」と呼ばれる航路を運航して、黒龍江省産のトウモロコシを酒田など日本海側の港湾に輸送する事業を行っている。この航路は、黒龍江省内を流れる松花江から下流のロシア領アムール川を航行してオホーツク海に出て、さらに間宮海峡を南下して日本海に入るルートである。この航路は、冬期間は凍結して運航ができないなどの課題があり、その補完のため綏芬河輸送回廊を利用した複合一貫輸送の実用化を検討している。

以上の事例から、輸送実験としては実績があるが、通関手続きや輸送手段確保等がルーチン化していないことが指摘できる。手続きに時間がかかる、あるいは費用が高い(もしくは大きく変動する)等の課題は、個別の事例ごとに処理していることも一因であろう。

2.2. 図們江輸送回廊の現状・課題

図們江(ともんこう)輸送回廊は、モンゴルの首都ウランバートル市を西端とし、スンベル～(モンゴル中国国境)～アルシャン～長春～琿春～(中口国境)～ザルビノ(トロイツァ港²³)・ポシェットなどロシア沿海地方の諸港湾に至るルートである。琿春からは、北朝鮮領内を通過して、羅津港に至るルートも含む。このうちの吉林省から中口国境を越えて沿海地方の諸港湾にいたる部分を、ロシア沿海地方では「国際輸送回廊プリモリーエ2」と呼称している。

以下では、綏芬河輸送回廊の現状及び整備に向けた取り組みを区間ごとに整理する。(後掲、表3も参照)。

(1)ウランバートル～スンベル区間(モンゴル)

この区間の鉄道は未整備である。モンゴル国内の東部鉄道網の整備計画の一環として、バガヌール～ヌムルグ河国境(800km)などを整備する計画がある。ただし、現時点では事業化には至っていない。この鉄道整備構想のF/Sを

実施することが、後述の大図們江イニシアチブ(GTI)の枠内における運輸部門の5つの共同プロジェクトの一つに挙げられているに止まっている。モンゴル領内の鉄道軌道幅をモンゴル規格の広軌(1520mm)とするか、中国規格の標準軌(1435mm)とするかは未定である。仮に、一部を標準軌で整備した場合には、広軌区間との接続点で貨物積み替えまたは台車交換の設備を整備する必要がある。

道路は、未舗装区間が長いが、「ミレニアム道路」プロジェクトと名付けられた国土を東西に横断する道路建設事業の一環として整備が進められている。橋梁建設など一部には日本の無償援助協力が行われている。

(2)スンベル～アルシャン国境

モンゴル側の鉄道整備が進んでいないため、スンベル～アルシャン国境では道路による接続に向けた取組が先行して進められている。既に国境のヌムルグ河を渡る橋の建設が完了し、アクセス道路の建設が進められている。また、CIQ施設等の建設も進められている²⁴。開設後は、毎年6月11日～30日、7月16日～30日、8月16日～9月25日の間だけ通行が可能な季節性の国境通過点となり、第三人も通過可能となる予定である²⁵。

(3)アルシャン～琿春区間(中国・内モンゴル自治区、吉林省)

この区間の鉄道は、中国鉄道(国有)の白阿線(白城～イルシ²⁶、354km)、長白線(長春～白城、333km)、長図線(長春～図們、529km)の中国鉄道の路線と、吉林省東北アジア鉄道路路集团股份有限公司が運営する地方鉄道(図們～琿春～長嶺子税関、81km)から構成される。合計1,297kmの全区間が、単線、非電化である。今後、長春～図們区間の都市間(高速旅客)鉄道の建設が計画されている²⁷ほか、この都市間鉄道を琿春までの地方鉄道区間にも延長することが検討されている。

道路は、アルシャン～ウランホト間(約300km)は省(自治区)道であるが、その先の琿春までは国道(G302、1,028km)である。このG302にほぼ並行する形でG12琿烏高速道路(琿春～ウランホト、885km)の高速道路整備が

²¹ [ERINA REPORT] vol.87、2009年5月、p.78-79

²² この段落の内容は、2009年1月8日、黒龍江省人民政府へのヒアリングによる。なお、ヒアリングは平成20年度経済産業省委託調査「中国環渤海・東北部を中心とした北東アジア・ユーラシア物流効率化に関する調査」の一環として実施したものである。

²³ トロイツァ港は、かつてザルビノ港という名称であったため、混同して利用されるケースが多い。なお、ザルビノは港湾が立地する集落の名称である。本稿では、地名としては「ザルビノ」、港湾名としては「トロイツァ港」と記載する。

²⁴ 内モンゴル自治区興安盟人民政府ウェブサイトによる。

(<http://www.xinganmeng.gov.cn/web/xam/xw/qxyw/33557.htm>)

²⁵ 前掲「内蒙古自治区对外开放口岸一览表」

²⁶ イルシはアルシャン市内の駅。

²⁷ 前掲「中长期铁路网规划(2008年調整)」

計画されている。既に工事は進んでおり、長春～延吉区間に加えて、2008年10月に延吉～図們区間63kmの高速道路が開通したことで、開通区間は427kmになっている。さらに、図們～琿春区間などの工事が続けられている。中口間の協定により、ロシア側のトラック、バスは琿春国境から長春市まで（約500km）乗り入れることが可能となっている。

(4) 琿春～クラスキノ国境

琿春～クラスキノ国境は、鉄道および道路で結ばれている。ただし、鉄道線路は物理的につながってはいるものの、ロシア側の営業運転は行われていない。

ロシア現地の報道²⁸によれば、クラスキノ税関拡張の設計作業が2008年10月までに終わっている。

(5) クラスキノ～沿海地方港湾区間（ロシア・沿海地方）

上述のとおり、国境から(株)ロシア鉄道のマハリノ駅までの鉄道（27km）は運行休止中である。この区間を所有する民間鉄道会社である(株)金環鉄道とその接続先である国営の(株)ロシア鉄道との協議が整わず、営業輸送ができないためである。後述する大図們江イニシアチブ（GTI）の枠内でも、この区間の運航再開が「共同プロジェクト」の一つに掲げられている。

マハリノ駅からシベリア鉄道本線への接続駅であるパラノフスキー駅まで（196km）は単線、非電化である。途中のスハノフカ駅からトロイツァ港までの引込線（11km）があり、金環鉄道区間も含めた国境からトロイツァ港までの鉄道延長は81kmである。

クラスキノの中口国境から、沿海地方ウラジオストク市までの道路距離は251km、ザルビノ（トロイツァ港）までの距離は74kmである。中国側の車両（バス、トラック）は、ウラジオストクまで乗り入れることが可能である。

(6) ロシア沿海地方の港湾

図們江輸送回廊に接続する港湾としては、トロイツァ港、ポシエツ港などがある。トロイツァ港については、90年代から様々な拡張計画が示されてきたが、野積場の舗装が行われた程度で、本格的な改修・拡張工事は行われていない。最近では穀物ターミナル整備の構想などもある²⁹。

ポシエツ港は、鉄鋼グループ「メチェル」がオーナーであり、石炭輸出専用港としての色彩を強めている。

(7) 北朝鮮国内区間及び羅津港

北朝鮮国内区間には、琿春市から羅津港へのアクセス道路改修プロジェクトがある³⁰。これは、北朝鮮と中国の共同プロジェクトである。改修区間は中国側の琿春市から羅津港までの64kmである。北朝鮮側は羅先市、中国側は吉林省及び琿春市が窓口となって、2004年から調整を進めてきた。この間に、湖南省の民間企業がビジネスプランを作成して北朝鮮側に提示したりしたが、2009年2月時点では、このプロジェクトはストップしている。当初、中朝の現地地方政府間で合意した内容を、その後北朝鮮の中央政府が認めなかったためである。

このプロジェクトとは別に、羅津港改修事業とロシア側国境のハサン駅から羅津港までの鉄道（55km）改修事業³¹がある。これは、第一義的には北朝鮮とロシアの共同プロジェクトであるが後述するように韓国も関係している。北朝鮮側は羅津港運営機関が、ロシア側は(株)ロシア鉄道が出資して合営会社が設立されている。ロシアと北朝鮮の出資比率は7:3であり、ロシア側は2.1億ドルを北朝鮮側は0.9億ドル相当の現物出資をした。この合営会社は、鉄道・港湾のインフラ整備の後、これらのオペレーションを行うことになっている。

このプロジェクトには韓国資本が参加する方向で協議が進められている。そのベースとなっているのは、2007年6月に韓国鉄道公社とロシア鉄道会社が結んだ鉄道改修事業の推進や韓口合作物流会社の設立に関する協定である。韓国側の構想は、韓国側4:ロシア側6の出資比率で韓口合作物流会社を設立し、この会社が上述のロ朝合営会社のロシア側持分（2.1億ドル）を引き受けるというものである。この案では、韓国側が8,400万ドル相当を引き受けると計算になる。韓国側ではすでに引き受けのためのコンソーシアム「RUCO」が設立されている。RUCOには、韓国鉄道公社のほか、長錦商船、Glovis社（現代グループ系）など計6社が参加している。2008年10月に鉄道改修事業の起工式が行われたが、韓口間の協議が整っていないことなどから、実際の工事は進められていない。

²⁸ 『Востокмедиа』 2008年10月24日付 (http://www.vostokmedia.com/_print27789.html)

²⁹ 2009年6月30日、(株)極東海運研究所セメニヒン社長へのヒアリングによる。

³⁰ 本プロジェクトの内容は、『ERINA REPORT』vol.87、2009年5月、p.80による。

³¹ これらの事業の内容は主に、『ERINA REPORT』vol.87、2009年5月、p.78による。

(8)海上航路と複合一貫輸送サービスの事業化に向けた動き
トロイツァ港には、2000年4月から韓国・東草港との間のフェリー航路が運航されている。運航主体は東春運航(韓国)であり、平均週2往復の頻度で運航されている。この航路を利用して、中国吉林省と韓国との間の複合一貫輸送サービスが提供されている。

さらに、2009年6月に新潟港とトロイツァ港を結ぶフェリー航路が開設され、中国と日本との間の複合一貫輸送サービスを開始した。事業主体となる合弁会社は2008年12月に設立された(表2)。韓国側からは、地方行政体(江原道、東草市)も出資している。中国側出資者の琿春泛海国際航運有限責任会社は、琿春市が出資した企業である。日本側出資者の北東アジアフェリージャパン(株)は、この航路の運航を目的として、主に新潟市内の企業などが出資して2007年3月に設立された受け皿会社である。この日本側受け皿会社設立から、4カ国合弁会社設立まで2年近くを

要しているが、この間に各国の出資者が当初予定と変更になるなど、紆余曲折があった。多国間での共同事業においては、利害調整のために労力と時間を要するという教訓が引き出せよう。

航路開設に先立ち、2008年10月には新潟港～トロイツァ港間の試験運行が行われた。北東アジアフェリージャパン(株)関係者、新潟の行政、経済界のほか、東京から日中東北開発協会会員企業など総勢60名が乗船して、10月24日午前0時に新潟港を出港した。翌25日早朝にトロイツァ港に到着、ロシア入国手続き後、バス2台に分乗して移動、クラスキノ税関にて出国手続きを行って、中国側琿春市へ入った。なお、この時は旅客輸送のみであり、貨物輸送は行わなかった。この試験運行の結果、ロシアでの出入国手続きに時間がかかるという課題が浮き彫りになった。これは旅客についての課題だが、貨物輸送を行った場合にも、通関手続等の円滑化等の課題が発生することが容易に想像される。これについては、2009年6月末から始まった営業運航の実態を注視していく必要がある。

表2 北東アジアフェリー事業の概要

事業主体	北東アジアフェリー株式会社 (本社：韓国江原道東草市、社長：ペク・スンホ)
出資者及び出資額	300万ドル 汎韓商船 (31%、93万ドル) 江原道 (10%、30万ドル) 東草市 (10%、30万ドル) (以上、韓国分合計51%、153万ドル) 北東アジアフェリージャパン株式会社 (16%、48万ドル) 琿春泛海国際航運有限責任会社(16%、48万ドル) プリモルアフトランス (17%、51万ドル)
運航航路	東草～新潟～トロイツァ～新潟～東草(週1回運航)
運航開始	2009年6月

出所：北東アジアフェリージャパン(株)作成資料など。

3. 輸送回廊整備に向けた政策的対応

3.1. 交通施設インフラ整備にかかる課題と政策的対応

(1) 交通施設インフラ整備にかかる課題

前節でみたように、ロシア、中国、モンゴルの各国において、鉄道、道路、港湾などハードインフラの整備プロジェクトを進めてきている。これらについて、筆者なりの視点で、主なプロジェクトとその課題を整理したのが表4である。あらかじめ断わっておくが、ここでの整理はいわば「印象論」に近い定性的なものである。本来であれば、将来の

表3 図們江輸送回廊の概況

区間	モンゴル区間	中国区間	ロシア区間	海上区間
起終点	ウランバートル～スンベル(ヌムルグ)	アルシヤン(イルシ)～琿春	クラスキノ～トロイツァ港など	トロイツァ港など～日本諸港/東草港・釜山港など
インフラ等の現状	鉄道未整備 一般道路(1096km)	鉄道(標準軌)整備済(1297km) 一般道路整備済(1234km) 琿春高速道路一部開通(427km)	鉄道(広軌)一部整備済(25km) 一般道路整備済(74km)	フェリー航路・不定期船など [参考距離] トロイツァ～東草(約585km) トロイツァ～新潟(約926km)
インフラ整備計画等	東部鉄道網(バガヌール～ヌムルグ800kmなど)整備計画 「ミレニアム道路」プロジェクト	長春～図們旅客専用線(計画中) 琿春高速道路(総延長885km)	国境～マハリノ間の鉄道営業に向け、調整中	
結節点(不連続点)	スンベル・アルシヤン国境(未開放)	図們江・クラスキノ国境	ザルビノ(トロイツァ港)/ボショェツ港	
CIQ等の対応状況	季節的に開放の予定 貨物・旅客に対応予定(当面、道路のみ)	CIQは貨物・旅客に対応(道路・鉄道)	CIQは貨物・旅客に対応(港湾)	
インフラ等の状況	国境施設及びのアクセス道路を建設中。	鉄道敷設済みであるが、営業休止中 道路通行可	広軌鉄道アクセス有 道路アクセス有	
インフラ整備計画等		ロシア側(クラスキノ税関)の拡張設計完了		
課題：	・モンゴル・中国間の鉄道インフラ整備が必要 ・中国・ロシア間の鉄道輸送の営業開始が必要 ・中ロ間の自動車輸送の場合、相手国への乗入可能地域の制限有		近年の動き： ・トロイツァ～新潟～東草フェリー航路開設(2009年6月) ・スンベル・アルシヤン国境整備中	

出所：各種資料等から作成

表4 交通施設インフラ整備にかかる課題

類型	主なプロジェクト	課題
鉄道・道路整備	チタ〜ザバイカリスク複線化、満洲里〜フロンボイル複線化、モンゴル東部鉄道網建設、金環鉄道運行再開、「ミレニアム道路」建設、綏芬河〜満洲里高速道路建設、琿春〜ウランホト高速道路建設 など	・投資財源が安定的に確保できるか。特に、モンゴルの場合はODA資金の確保が必要。 ・現有計画では、鉄道軌道幅の問題は残ったまま。
国境通過点の整備	アルシャン〜スンベル国境整備、クラスキノ税関施設拡張 など	・運用体制が整わないため、整備した施設が十分に活用されていない。
港湾整備	ポストーチヌイ港、ウラジオストク港、ナホトカ漁港、トロイツァ港など各港におけるふ頭整備など	・資金調達の見込みが明確になっていないため、事業化時期が不透明なプロジェクトがある。 ・各港湾がバラバラに開発計画を策定しており、無駄な設備投資が行われる恐れがある。

出所：筆者作成

貨物輸送量についての需要予測を行った上で、各インフラ施設の容量が十分であるか否かを判断すべきであるが、それは行っていない。言い換えれば、各国政府や民間企業などのインフラ整備プロジェクトの実施主体が設定した整備水準目標が適切な需要予測に基づいて設定されていることを前提にしている。ここでは、これらの整備水準目標が適切であるかどうかという問題が本質的に重要であるという点を指摘するとともに、それ以外の課題について以下で論じていきたい。

鉄道や道路といった「線のインフラ」については、各国が整備計画を持っており、それらに基づくプロジェクトが順次進行中である。例えば、2003年以降の東北振興政策の進展に伴い、黒龍江省や吉林省でも交通インフラ整備が進められてきた。さらに、2008年秋以降の世界同時不況の対策として、2年間で4兆元の財政出動を行う政策が展開されており、インフラ整備が加速している。ロシアの「極東ザバイカル発展プログラム」の総事業費は4,183億ルーブルであるが、このうち運輸部門が52%（2,187億ルーブル）を占めており、交通インフラ整備への投資が積極化している。ただし、景気対策としての大規模な財政出動は限定的な性格を持つものであり、今後も順調にインフラ整備が続くかは注意が必要である。モンゴルの場合は、自国内では大規模インフラ整備資金を用意することは困難であり、国際機関や先進国などからの資金支援が得られるかが課題で

ある。

さらに、各国が計画中の鉄道整備プロジェクトを推進しても、国境での鉄道軌道幅の相違は依然として残る。

次に、「点のインフラ」としての国境通過点及び港湾である。未接続の国境通過点（アルシャン〜スンベル国境）では開通に向けた準備が進められており、そのほかの国境通過点でも通過能力拡大に向けた施設整備が進められてきている。ただし、インフラ整備に対して、その運用や国境通過手続に関する問題の解決が遅れている。（株金環鉄道の例では、ハードが整備済みであるにも関わらず運行がストップしている。また、筆者の個人的経験としても、国境での手続に非常に長時間を要することがあり、CIQの人員配置や勤務体制等も課題を抱えていると考えられる。

ロシア極東の港湾インフラについても、さまざまな整備計画がある。ただし、「線のインフラ」と異なり、民間資金投資のプロジェクトが多く、経営環境の変化や所有関係の変更により、プロジェクトが中断する可能性が相対的に高い。特に、2008年秋以降の世界同時不況の中で、プロジェクトの中止、延期、縮小などが検討されているケースがある³²。

また、これらの港湾のオペレーター企業はそれぞれ個別の経営戦略に基づき、港湾開発計画を策定し、インフラ整備を進めているため、重複投資や分散投資などに伴う無駄が生じる恐れがある。「漁港」においてコンテナふ頭が整備されたり、各港湾で穀物バース整備が検討されたりしている。ロシア連邦政府にロシア極東の港湾についてのビジョンが無いことや各港湾がモスクワ資本のプライベートポート化していることを問題として指摘する声もある³³。

(2) 政策的対応の方向性

原則として各国において、現有のインフラ整備計画の実施に必要な財政財源を確保して整備を進めることが当面の対応となる。同時に、一部のインフラ整備については民間資金の導入もありうる。その際、韓国政府が民間企業の海外投資を支援するために設置した基金に倣った支援政策なども検討すべきであろう。なお、モンゴルに対しては国際協力資金の導入を検討する必要がある。

また、施設の重複整備や部分的な過大投資、過少投資が生じないように、個々のプロジェクトの間の整合性に留意する必要がある。そのためにも、できるだけ正確な将来需要予測を行う必要がある。

長期的には、鉄道軌道幅の違いに伴う問題をいかに解決

³² 2009年7月1日、(株)ウラジオストク商業港ロブカノフ名誉会長へのヒアリングなどによる。

³³ ロシアNIS経済研究所『ロシアの港湾整備に関わる新規市場開拓調査』2009年3月、pp.81-82

するかが大きな課題である。技術面、制度面など様々な側面での研究を継続、強化する必要がある。

3.2. 複合一貫輸送サービスに提供にかかる課題と政策的対応

(1) 複合一貫輸送サービス提供にかかる課題

複合一貫輸送については、これまでの輸送実験などを通じ、コストが高く、輸送時間がかかるなど、競争力のあるサービスの提供ができないという課題が明らかになっている。

その要因として、前節で述べたようなインフラ整備の課題のほか、通関手続きや中口間での相手国への自動車車両乗入可能地域の制限など法制度上あるいはその運用上の課題が指摘できる。こうした課題は、輸送実験あるいは実際の営業運送などを通じて課題を具体化したうえで、関係する行政機関などに改善を働きかける必要があるが、一般に解決には時間がかかる。したがって、事業開始当初は顧客に対するサービスレベルが不安定かつ低いものとなりがちである。安定的な複合一貫輸送サービスを提供できるようになるには、試行錯誤を繰り返しながら各国の輸送機関やCIQなどとの調整を繰り返す必要がある。

また、複数国の企業の協力によりサービスを提供する形態になることから、当事者間の意思疎通や利害調整が複雑になることも競争力のあるサービス提供を妨げる要因の一つと言えよう。端的な例は、合弁会社の設立に基本合意してから実際の設立までに2年を要した北東アジアフェリー株のケースである。そのほかにも、事業者間での運賃交渉が難航するといったケースも側聞される。ルーチン化され

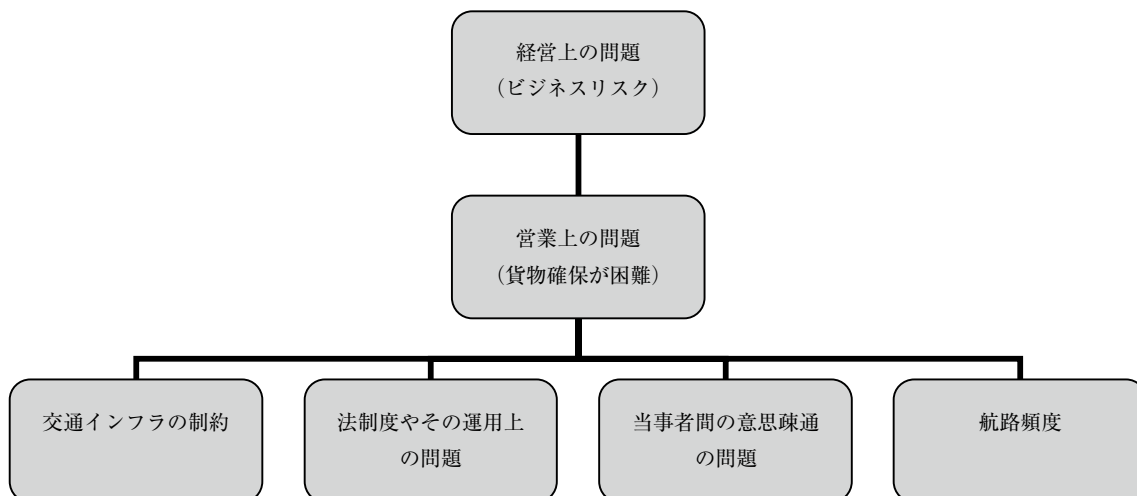
た安定的サービスを提供できるようになるにはやはり時間がかかる。

さらに、航路頻度もサービスレベルに影響を及ぼす要因である。釜山港～ポストーチヌイ港及びウラジオストク港を除けば、現在運航されているコンテナ航路、フェリー航路などはいずれも週1便以下である。

これらのサービス提供上の課題は、安定的な荷主（貨物）を確保することが困難であるという営業上の課題、ひいては事業経営上の問題であるビジネスリスクの高さという課題に帰着する（図5）。一般に新規事業立ち上げはビジネスリスクを伴うが、複合一貫輸送の場合は、上述のような課題を抱えたまま事業を開始せざるを得ない。これに対して、荷主は「保守的」でリスクを冒すことを敬遠し、長期的に見ればメリットが期待できる場合であっても新ルート利用には踏み込まないのが一般的である。したがって、事業者は、赤字でのサービス提供を相当の期間続けつつ、潜在需要を掘り起こす必要がある。

海上輸送サービス事業と併せて複合一貫輸送サービス提供を事業の柱としている北東アジアフェリー航路の場合、事業規模が大きいだけに、リスクも大きい。海上輸送サービスだけの境港～東海～ウラジオストク航路にも共通するのは、そもそも二国間貨物需要が少ないという問題である。日本と極東ロシアの間では、輸送貨物需要の少なさに起因する航路頻度の低さと競争原理が働かないことによる海上運賃の高さが、さらに貨物需要の足を引っ張るという悪循環の構図がある。その上、2009年に入ってから、日口間の主要貨物であった日本製中古車輸出が急減している³⁴。

図5 複合一貫輸送事業が抱える問題の構図



出所：筆者作成

³⁴ 辻久子『ロシア市場向け自動車輸送事情（ERINA Discussion Paper No.0901）』環日本海経済研究所、2009年6月、p. 2

こうした中、前述のように鳥取県は新設されたフェリー航路に対する様々な支援策を用意した。北東アジアフェリー(株)の場合は、韓国及び中国の財政資金を直接、間接に資本金に導入している。これらの対応が十分であるか否かを判断するのは時期尚早であるが、仮に一層の事業安定化を図るとすれば、政府系金融機関や大手民間企業などの資本参加といった手法が必要となるかもしれない。

なお、航路の運航や複合一貫輸送サービスに関しては、起終点となる第三国（日本、韓国など）の港湾の受け入れ能力もサービス水準に影響する要素となりうる。ただし、航路頻度が週1便以下であれば、基本的に既存の港湾、鉄道、道路等のインフラで対応が可能だと考えられるので、本稿では論じない³⁵。

(2) 政策的対応の方向性

新たな形態あるいは新たなルートで輸送サービス事業を開始する事業者が早期に安定的なオペレーションができる環境を整備することが重要である。

そのための方策として、「綏芬河輸送回廊」及び「図們江輸送回廊」を、関係国政府が「先導的モデル輸送回廊」に位置づけて、これらの回廊を対象に物流サービス水準の向上や利用促進などに向けた様々な実験的施策を展開し、その上で、その効果や課題を検証して、環境整備につなげていくことが有効であると考えられる。さらに、各国の官民関係者が課題を共有して共同で解決したり、経験を共有して活用したりしていくことで一層効果が高まると考えられる。既に見てきたように、これまでもいくつかの輸送実験が行われてきていることから、その延長線上で実現できるプロジェクトであると考えられる。

また、既に一部で行われているように財政資金により複合一貫輸送事業者を支援することも正当化される。その根拠は、これらの輸送回廊を利用した国際複合一貫輸送が、輸送距離の短縮などを通じてグリーン物流の推進につながるなど、一定の公共性を持つということである。支援メニューとしては、中央・地方政府による広報活動による集荷支援、事業者に対する資金面での地方政府の直接支援、さらにこうした地方政府の取組に対する中央政府の財政支援などが考えられる。

第3に、事業展開にあたって生じる実務上の諸課題の解決を促進するため、中央政府主導により地方自治体や物流業者、荷主などを交えた協議会あるいは調整会議のような

組織を設けて、関係者が目的意識を共有して課題処理に取り組む体制を構築することが有効だと考えられる。他国の法制度改正を要するものについては、当該国政府の対応が必要であり、外国の民間事業者や地方自治体等が単独で影響力を及ぼすことは困難であるためだ。また、こうした組織の存在は、潜在的な荷主に対して一定の安心感を与えることにもなり、集荷の促進につながるという面もある。

3.3. 国際的な政策協調の推進

(1) 国際協力の枠組

以上述べてきた課題及びそれらへの対応策は、さまざまな関係者の利害関係等が複雑に絡み合っている。これらに対して、物流事業者や荷主などの当事者のレベル及び地元自治体（地方政府）のレベルで解決策が模索されているのが現状である。しかし、直接の当事者のみが現場で解決を図ろうとしても困難なケースや局所的な解決が他の問題を惹起するケースもありうる。したがって、多くの関係者を包含する形の問題解決の枠組みが構築されることが望ましい。

しかしながら、綏芬河輸送回廊や図們江輸送回廊を利用する物流需要が顕在化していない現段階では、広範な関係者の協力により課題を乗り越えようとするモメンタムが欠けている。この目的のために、大きな枠組みを新たに構築するのは現実的ではない。したがって、既存の国際協力の枠組みを活用して問題解決をはかっていくことが有効であると考えられる。ここで想定される枠組は、大図們江イニシアチブ（Greater Tumen Initiative; GTI）と日中韓物流大臣会合である。

GTIでは、諮問委員会第8回会合（2005年）において、2006～2015年のGTI戦略行動計画（SAP）を採択した。GTIの活動は、運輸、エネルギー、観光及び投資の4つの優先分野と、横断テーマとしての環境に集中されることとなった。運輸分野の戦略的目標として、図們江地域の諸港湾を通過して地域外との間で輸送される貨物量を10～15%増加させることが掲げられている。次いで、GTI諮問委員会第9回会合（2007年）においては、重要性の高い具体的なプロジェクトを「共同プロジェクト（Joint Projects）」として特定し、関係国政府が支援して推進していくことが決定された。全体で9つのプロジェクトのうち、運輸部門が5つのプロジェクトを占めており、運輸部門が重視されていることが分かる。

³⁵ 一部では個別にインフラ整備が必要となる場合もありうる。例えば、新潟港では既存の旅客ターミナルでフェリーを受け入れる予定であるが、元来コンテナ貨物の荷役を想定したふ頭ではないため、大量のコンテナ荷役作業には困難を伴う恐れがあるとされている。

1. 北東アジアフェリールートにかかる国境通過枠組(国境通過の簡素化)
2. ザルビノ港(トロイツァ港)近代化
3. モンゴル～中国鉄道建設(F/S実施)
4. 琿春～マハリノ鉄道の再稼働
5. 中朝による道路・港湾(羅津港)の整備

これらのプロジェクトはいずれも「図們江輸送回廊」を構成する要素である。さらに2009年3月開催の第10回会合では、運輸部会(Transportation Board)の設置が決定され、運輸部門での協力を強化していくこととなった。

日中韓物流大臣会合は、国土交通大臣、韓国・国土海洋部長、中国・交通運輸部長をメンバーとする会議で、2006年9月にソウルで第1回、2008年5月に岡山で第2回会合を開催した。第1回会合で、「北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けた環境整備」など12項目からなる行動計画を決定している。ロシアがメンバー国ではないため、本稿で取り上げている「綏芬河輸送回廊」などの推進に直接関連するような項目はない。ただし、「物流分野の制度や仕組みに関する不備の改善と、海外に進出する上での問題の解決」や「物流設備の標準化」、共同研究の推進など、広い意味での輸送回廊推進につながる取組が含まれている。また、同大臣会合設置以前から活動していた北東アジア港湾局長会議は、その下部組織的位置づけとなった。港湾局長会議の活動は大臣会合に報告され、オーソライズされる形となる。

(2) 国際的な政策協調の推進

これらの枠組を活用して輸送回廊整備を進めていくためには、まず、これらの枠組の中で北東アジア域内物流の意義や重要性などを明確化することが必要である。このことは、GTIの中ではある程度実現されているともいえるが、「綏芬河輸送回廊」への意識はやや弱い。日中韓物流大臣会合においては事実上ゼロからの対応が必要である。

共通認識をベースに具体的なプロジェクトを展開する必要がある。GTIではすでに、具体的に「共同プロジェクト」が推進されているが、これらを加速させるためにも、前述した「先導的モデル輸送回廊」といった事業を国際的に協調して展開することが有効だと考える。また、長期的な課題としての鉄道ゲージ問題の研究なども協力案件として適当

ではないか。

なお、日本はGTIメンバー国ではなく、ロシアとモンゴルは日中韓物流大臣会合のメンバー国ではないが、個別プロジェクトベースでの協力の余地はあると思われる。

韓国は釜山港を北東アジアのハブ港にするという目標を掲げており、釜山港湾公社はこれを実現すべくロシア、中国への投資を行おうとしている。また、ロシアは「輸送サービスの輸出振興」という政策プログラムを展開する中でトランジット貨物輸送を強化しようとしている。日本では、経済産業省が平成20年度に「中国環渤海湾・東北部を中心とした北東アジア・ユーラシア物流効率化に関する調査」を行い、今後の政策対応についての検討を始めている。こうした各国の政策の効果を高めるためにも政策協調を推進することが必要であろう。

4. 終わりに

冒頭に述べた通り、本稿は綏芬河輸送回廊及び図們江輸送回廊を対象として、これらを構成するパーツに関する情報を拾い集めて、現時点での全体像を可視化しようとの試みであった。しかしながら、刻々と変化(進展)する各パーツを即時に微視的に捉える作業を一人で行うのは物理的に無理である。本稿においても個所ごとの現状把握に関して、時差や濃淡があるし、二次情報に基づいた記述には誤りが含まれている可能性も多分にある。筆者の努力不足を措いたとしても、一人で作業をしている限り、それらは依然として残るであろう。2002年に発表された「北東アジア輸送回廊ビジョン」は、国際共同研究チームの2年以上にわたる作業の結果として取りまとめられたものであった。このことを思い起こせば、そのフォローアップ作業にも国際チームの編成が必要であるといえよう。

このように限界を抱えた作業ではあったが、それでも見えてきたものもある。インフラ整備の進展に対して、それらを活用した複合一貫輸送サービスの提供が遅れていることである。本稿ではこうした問題に対して、国際的な政策協調を行うことなどを提案している。インフラ整備に比べれば、投入する資金は小さくて済むが、労力、時間を要する作業である。必要だとわかっていてもなかなか実現できない作業をいかに進めるか、関係者全員の知恵が求められている。

Developments in the Upgrading of the Transportation Corridors Supporting Intraregional Northeast Asian Distribution and Examination concerning the Policy Responses

ARAI, Hirofumi
Deputy Director, Research Division, ERINA

Summary

Concerning the Northeast Asian transportation network, in 2002 the “Vision for Northeast Asia Transportation Corridors” was announced. Seven years have passed since the formulation of the vision. In that time a variety of projects have been developed in various regions, and although many results have been achieved, information on these individually has been in circulation. Even though there has been attention paid to component projects, there has not been a panoramic identifying of the raising of the service level as transportation corridors or of the network in its entirety. It is difficult to say that follow-up work on raising the service level and the promotion of use via its publication, planned at the time of formulation, have been fully carried out.

In this paper, in attempting to ascertain the whole picture, I have undertaken the task of bringing together the disparate parts into entire transportation corridors, identifying the situation in recent years, and summarizing the challenges. The subject is the Suifenhe Transportation Corridor and the Tumen River Transportation Corridor of which there are expectations for supporting in the main the distribution to be concluded within the region of Northeast Asia, and the multimodal transportation services that utilize maritime routes to connect them.

The matter of being able to relate the current situation in overview is one of continuing to promote the development of infrastructure as transportation facilities, based on the respective programs of each country. Related to this aspect, while it is not the case that there are no problems at all, it is not a case either of a major change in policy being necessary. On the contrary there are many problems in the sphere of providing transportation services, however effective the utilization of the distribution infrastructure which has been thus developed. In particular, this is conspicuous in multimodal transportation. For individual private-sector firms there are several difficult-to-overcome issues. Consequently, policy responses are necessary which advance the development of an environment where private business operators are able to develop trouble-free business.

As one concrete strategy, it is thought that the moving forward of “pacesetting model transportation corridor” projects via international cooperation is effective. This has as its content that the governments of the nations concerned designate the “Suifenhe Transportation Corridor” and the “Tumen River Transportation Corridor” as “pacesetting model transportation corridors”, develop various experimental measures, intended for these corridors, toward the raising of the service level for distribution and the promotion of utilization, and in addition verify the effects and issues, and continue to link up the environment’s development. Furthermore, it is thought that, by the concerned persons of every country in the public and private sectors continuing to share the challenges and resolve them in collaboration, and share experience and make practical use thereof, the effects will rise another level.

The Greater Tumen Initiative (GTI), among others, is envisioned as a platform for international cooperation. While several “joint projects” connected with transportation have already been promoted in the GTI, to also accelerate these I consider that cooperating internationally and developing “pacesetting model transportation corridor” projects is effective.

Meanwhile, the “Vision for Northeast Asia Transportation Corridors” which was announced in 2002 was put together as the result of over two years’ work by an international collaborative research team. Recalling that, it could be said that the organization of an international team of experts is necessary for its follow-up also.

日口関係をベースとしたロシアの極東政策

北海道大学名誉教授 望月喜市

1. ロシア極東の数奇な運命と隣国日本との深い関係

ロシア極東は数奇な運命をたどってきた。その運命には、日本の存在がはっきり刻み込まれている。帝政ロシアの時代、シベリアはウラル山脈の東に広がる植民と流刑の地であった。版図を維持するためのシベリア経営は帝政ロシアの課題であり、ウラルを越えて、シベリア平原を東に向かって探検を続けるのと併行して、太平洋側から大陸奥地へと探検が進められた。日本は、その遠洋航海を支える供給基地（米、生鮮野菜、飲料水など）としてロシアにとり貴重な存在だったが、鎖国政策を取っていた日本は、その要求に殆ど応えなかった¹。

ソ連時代になると、極東は鉄のカーテンで外部から遮断され、モスクワを通じてしか、外部を知ることはできなかった。ウラジオストク港（極東艦隊の母港）やサハリン島は、東の要塞であったので、外国人の訪問はもとより、ロシア人でも許可なしには立ち入ることはできなかった。欧州部に対する生物資源（木材や魚介類など）や鉱物資源の供給地であり、電源開発事業が大規模に実施された（アンガラ・エニセイ系カスケード水力発電）。希薄な人口・労働力を補充するため、賃金加算や有給休暇の延長、年金年齢の引下げなどの優遇策で、労働力を誘致したが、その多くはウクライナなどからの出稼ぎ労働であって人口はなかなか定住しなかった。西シベリアから産出する豊富な石油・天然ガスのすべては西側に供給され、東欧の衛星国をソ連陣内につなぎ留めたり、ドル外貨を稼得する役割を果たした。極東域内の燃料は石炭が主で、サハリンのオハ油田の原油はパイプでコムソモリスク・ナ・アムーレに、西シベリア原油はハバロフスクに運ばれ精製され、域内で利用されるだけで輸出されなかった。

ソ連時代、東部地域開発を促進する要因は何であったのだろうか。国防上の要因があったことは確かだ。経済的要因では、ロシア欧露部の経済発展に必要なエネルギーおよび原料資源を極東に求めたこと、もう1つは、外貨で先進技術や必要設備を西側諸国から入手するのに必要な輸出品

（資源）を得ることだった。東部地域の開発はこのようにことに応えるために必要だった。60年代から70年代にかけ、シベリア・極東開発貿易は日本の独壇場であった。一般貿易、沿岸貿易、協同組合貿易のほか、「プロジェクト貿易」もしくは「コンベンション取引」と呼ばれる一連の資源開発案件が目白押しであった。つまり、日本が先方に供与する借款によって、ソ連は開発機材・設備を日本から輸入し、対象資源を開発、日本に輸出した。それで借款の償却を図るとともに、返済完了後も当該資源を継続的に日本に輸出したのである。この方式では、ソ連側は全投資の一部分を負担するだけで済み、日本側も欲しい資源を継続して輸入できた。唯一のリスクは、最初に日本側が供与する借款の回収期間（投資利子率）が、その他の投資機会利益率と比較してペイするかどうか、ということであったが、無資源国日本の国策プロジェクトとして（原則コマーシャルベースでありながら）政策的意義を優先して実施された。プロジェクト案件には、極東森林資源開発輸入（第三次まで）、ポストーチヌイ港湾建設協力、工業用チップ・パルプ材開発輸入、南ヤクート原料炭開発輸入、サハリン大陸棚探鉱協力、ヤクーチア天然ガス探鉱協力などがあった²。

ゴルバチョフ時代になって初めて鉄のカーテンは除去された。外国貿易省に一本化されていた対外貿易制度が改善され、一部の機関・企業に対し外国との直接取引が許された。「銀行口座」を開設し信用取引も可能になった。87年からは西側に対し合弁企業の設立が許可された。日本企業もサハリンやハバロフスクで合弁企業を設立したが、その多くが「乗っ取り」にあい、その後の対口経済進出に大きなダメージを与えた。

エリツインの新生ロシアは1992年に発足したが、無秩序な対外開放と民営化政策により、無法状態のなか一握りの新興財閥が生まれた反面、一般市民は貧困のどん底に突き落とされた。

57年日ソ通商航海条約と貿易支払協定が締結されて以来、日ソ貿易額は年々拡大し、89年に最高60億ドルになっ

¹ 文献1、司馬遼太郎を参照。「シベリアは確かに宝庫であったが、たえず労働力が不足し、そこに働いている者も、食糧不足による飢えと野菜不足による壊血病になやまされた」（p.38）。「ロシアはシベリア開発のために、日本から食糧を得たいのである。そのため日本を研究し、漂流民を優遇し、そのすえに日本政府と正規の国交を持つことを願った」（p.42）

² 文献2、鈴木啓介p.163

だが、ロシアになった初年度（92年）は42%減の35億ドルにまで激減した。しかしこの数字には、東南アジアなど第3国における日系工場からロシア向けに出荷されていた、家電を中心とした日本ブランドの耐久消費財や自動車などは含まれていなかった。ソ連時代、計画輸入の主流であった設備機械や産業用資材の輸入をやめ、今まで抑えられていた耐久消費財や日用雑貨・食品が、奔流のようにロシア市場に流れ込んだ。ロシア経済は市場経済への道を歩みだし、採算無視で運営されていた鉄道運賃が商業ベースで値上げされると物流が停滞し、極東の国外市場は6%から18%にまで拡大したものの、域外販売は75%から4%にまで激減し、極東は陸の孤島になってしまった。

97年3月、新生ロシアになって初めてユジノサハリンスクで官民合同の「日ロ極東経済合同会議」が開催された。これは極東貿易を国レベルで支援する最初の動きで、極東地区のプロジェクトを発掘することを目指したが、ロシア政府の支払保証状が発行されなかったため、制度金融を利用したファイナンス・スキームを組むことが不可能になり、貿易の進展は見られなかった³。98年、エリツイン政権は経済危機に見舞われ、GDPは前年比マイナス6%になった。

2. 極東に展開する3大国家プロジェクト

エリツイン時代の経済混乱という負の遺産を受け継いだプーチン大統領（当時）の第1期目は、とにかく国内経済の立て直しに全力を傾注しなければならなかった。プーチン氏にとってラッキーだったのは、02年ころから、原油の国際価格が急上昇し始めたことである。ロシアの公式統計によれば、原油輸出価格は、01年20.8ドル/バレルであったのが09年には実に90.7ドル/バレルとなった（年平均23%の上昇率）。周知のように、ロシアは98年に経済危機に見舞われ、大幅なルーブル切り下げに追い込まれた。これが輸出を促進し、輸入代替効果を生み、経済は息を吹き返したのだが、この切り下げ効果が消滅する頃に原油価格の高騰が始まり、成長要因のバトンタッチで順調な経済成長が08年8月まで続いた。

国内経済の安定を取り戻したプーチン政権は、極東経済の引上げを政策の柱に据えた。なぜプーチン氏は極東重視政策に踏み切ったのかについては以前書いたことがある。

そこでは、政治・経済・社会・外交・国防と国境警備・交通・資源と観光、地方自治の8点をその理由とした⁴。連邦政府は、いまやこのモチベーションを実現する資金力を身につけた。

連邦政府の極東重視を裏付ける次の3つの国家プロジェクトが現在進行中である。

- ①「極東ザバイカル地域経済社会発展連邦プログラム」(07年11月政府決定)、
- ②同プログラムの1部である「『アジア太平洋地域における国際協力センターとしてのウラジオストク市発展』サブプログラム」、
- ③「クリール諸島社会発展計画、2007～2015年」(05年12月9日政府決定)。

このうち3番目の「クリール諸島計画」は、日本が返還要求をしている北方4島を含む千島列島の発展計画であって、ビザなし訪問団が島の計画進行状況を目撃して、「もう島は帰らないのではないか」とため息をつくほど、この地域の建造物や交通インフラ（道路・港湾・空港など）の改修・整備、魚加工工場の発展は目覚ましいものがある⁵。

「極東ザバイカル計画」は、以前にも策定されながら、連邦政府が負担すべき投資資金を投入できないまま画餅に帰したもので、今度の「07年計画」は、連邦政府の十分な資金的裏付けを持ってスタートした。この問題を定期的にフォローしている経済研究所（ハバロフスク市）のプロカパロ主任研究員の最近レポート⁶によると、計画がスタートしてから1年半が経過した時点で、以下のような若干の修正があった。①事業予算の増額、②08年5月の省庁再編に伴う関係機関の名称変更、③担当機関の変更。担当機関は地域発展省に移り、総括責任者はイーゴリ・シュヴァロフ第一副首相になった。「ウラジオストク計画」は当初予算の約2倍に膨らみ、そのため「極東ザバイカル」計画全体が総額7,005億ルーブルに膨らんだ。「ウラジオストク計画」を除いた資金支出年次計画を見ると、全体予算の70%近くは11年～13年に支出されることになっており、当面は12年のAPEC誘致に備えた「ウラジオストク計画」に資金が集中投資されることになっている。08年の資金支出状況を見ると、総額260億ルーブル（予定の約87%）が支出され、うち連邦予算からは174億ルーブル（予定の90%）が投入

³ 文献3、「日ソ・日ロ経済交流史」p.96

⁴ 文献4、望月喜市pp.35-36

⁵ 文献5、望月喜市を参照。

⁶ 文献6、プロバカロpp.65-71。なお、「ルースキー大橋」を世界最長の斜張橋と言われる「明石海峡大橋」と比較してみると、橋の長さは後者の約70%である。（カッコ内はルースキー大橋）。明石海峡大橋は橋長3,911m（2,757.2m）、中央支柱間のスパン長1,991m（1,104m）、主塔高さ海面上約297m（320m）。

された。実施事業の大半は、交通・生活インフラや医療関連施設工事である。注目すべきことのいくつかを挙げると、1つはコムソモリスク・ナ・アムールとソブガワニ港との間の「クズネツォヴォ（原文のまま）」トンネル工事が開始されたことである。完成するとこの路線の輸送能力が3倍になると言われている。サハリン州では、主要幹線道路の改修・拡張工事に重点的に資金が投入されている。08年には、南ヤクーチア総合開発プロジェクトに対して「連邦投資基金」の資金支出が認可された。

現在ロシアを襲っている経済危機が、「極東ザバイカル計画」へ影響することは必至の情勢で、クドリノ財務相は、「近い将来、政府はすべての連邦目的プログラムの方針転換および再評価を行うことになる」と述べている。09年2月には、シュヴァロフ第一副首相を議長として、極東の発展に関する国家委員会の会議が開催され、09年3月末までに「2025年までの極東、ブリヤート共和国、ザバイカル地方およびイルクーツク州の社会・経済発展戦略コンセプト」を作成し、政府の審議に付すことが決定された（現時点で審議の結果情報不明）。

つぎに、当面、国家の威信をかけて実現を期している「『アジア太平洋地域における国際協力センターとしてのウラジオストク市発展』サブプログラム」の状況を検討しよう。

APECサミットに向けた予算措置は07年1月、プーチン大統領（当時）がウラジオストクでの開催を宣言した時点で、連邦予算から1,000億ルーブルを支出することになっていたが、現在（09年6月）では2,500億ルーブル（約2倍超）に増えている。その後の報道ではこの数字は微妙な食い違いを見せている（総予算2,842億ルーブル＝約8,526億円とも言われている）。プーチン氏は09年3月15日付けウラジオストクタイムズ紙でこの予算を減額しないと声明した。APEC工事に付き、蒲原正義がウラジオストク日本国総領事（当時）の講演が注目される⁷。以下はその要約・抜粋である。

「計画」実現の帰趨を制する第一難関は、ウラジオ空港からルースキー島の会場に至る3つの海上大橋（アムール湾橋、ザラトイログ湾＝金角湾横断橋、ルースキー島大橋＝東ボスフォラス海峡横断橋）の建設がサミット開催までに間に合うか、という点である。

どの1つが欠けても空港から車の渋滞を避け急速に会場まで会議関係者を運搬できないのだ。08年8月31～9月1日、プーチン首相が関係閣僚を従えて現地入りし、責任者

ウラジオストク大開発関連地図



ロシアNIS調査月報2009年3月号 p.5

を相当叱責したと伝えられている。というのは、モスクワへの報告では万事順調にことは進行中とのことだったが、現地ではザラトイログ湾橋の工事がやっと着工された状態で、あとは何もやっていないことが判明したからだ。しかもサミット会場になるルースキー島の土地は海軍が管理しているが、その管理変えがまだ済んでいない状態だった。その後08年10月時点では、2つの橋の橋脚部分の基礎工事は始まっていたが、空港に近いアムール湾橋（海上部分3キロ、全長4キロ）については、まだ全く着手していなかったという。

日本の産業界も極東に展開するプロジェクトの進行状況を自らの目で確認するため「極東ロシア経済ミッション」（団長：西岡喬ロシアNIS貿易会会長）を09年5月31日～6月6日にかけて派遣した。このミッションは、住友商事、三井物産、丸紅など商社、メーカー、銀行などのトップや、経済産業省の代表から構成され、総勢約70名であった。現場ではルースキー島架橋工事が24時間体制で進められていた。橋の納期は12年3月末という。現地新聞（6月2日、Deita.ru）が伝える西岡会長の視察談話は次のように肯定的なものだった。「私の関心を特に惹いたのは、ルースキー島大橋の建設だ。というのは、私は三菱重工の幹部であり、われわれは大型の橋を日本だけでなく、世界の様々な国で建設しているからだ。この大橋を建設している専門家のレベルの高さを私自身はしっかりと確認することができた。これは、労働力の配置問題でもいえる。通常の場合、熟練労働者の不足問題に直面するが、ここではそのような問題は起きていない。これはモスト社幹部の組織面での功績である」。沿海地方議会議長によれば、「20年までに沿海地方で

⁷ 文献7、蒲原正義、pp.3-12

は、総額3兆ルーブルを超える30以上の大規模プロジェクトが実施される。雇用効果は7万4,000人分、財源は連邦予算、沿海地方予算、ロシアの民間資金であるが、外国投資にも関心を持っており、積極的に検討しあう用意がある」という。APEC関連では、道路、会議場、極東連邦大学（1号棟の建設開始：7月初頭予定）、複数のホテル、国際ビジネスセンター、旅行リクリエーション施設、市の公営インフラ、電力、通信等の施設の建設が見込まれ、1万5,000人の雇用を追加創出する。なお6月頃までには、ルースキー島側の資材陸揚げ岸壁工事も進行し、島サイドからの架橋工事も進められるようになった。ルースキー島連絡大橋の予算は（APECサミット関連予算が15%削減されたので）、1,400万ルーブル削減された。しかしこの橋の設計・構造に変更はなく、削減予算の枠内に収めることができるのだ。というのは、鉄筋価格が経済不況のため予定価格の3分の2に低下したからである（この点は、すべての建設工事に適用可能であって、予算を縮小しても資機材価格の低下のため、設計通りの建造物を建築できる可能性がある）。

しかし問題点も少なくない。APEC開催に伴う関係建造物・施設を結ぶ沢山の舗装道路工事を完全に仕上げるには開催日ぎりぎりまでかかるのではなかろうか。その他、金角湾横断橋工事の予算が2.4倍に膨らんだ上、計画ミスも発見されているという。財政逼迫の折から、当初計画にあったオペラ・バレエ劇場や近代医療センターの建設は中断せざるを得なくなっている（09年2月23日付けダリニボストーク通信）。

3. エネルギーを中心とする日ロ経済関係の進展：

09年5月11日～13日に来日したプーチン首相は、日ロ経済協力を新しいステージに引き上げることに成功した。この成果を生んだのは、07年6月7日のハイリゲンダム・サミットでの安部晋三首相（当時）の提案「極東・東シベリア地域における日ロ間協力強化に関するイニシアチブ（8項目）」があり、さらにその以前に、小泉純一郎首相（当時）の訪ロ（03年1月9日）での「日ロ行動計画」があったからでもある。その際「日ロ貿易・投資促進機構」（<http://www.jp-ru.org/>）の設立が決まった。プーチン首相はエネルギー相など経済関係の4閣僚や企業関係者ら100人以上を同行させ、経済関係の一層の発展を最大目標として来日した。

日本経団連はプーチン訪日に合わせて5月12日、都内で

「日本ロシア経済フォーラム」を開催した。日ロ双方から多数の参加者があり、エネルギー、資源開発、インフラ整備、輸送機器製造、金融の5つのテーマで話し合いが行われた⁸。

極東のエネルギーを軸とした日ロ経済協力が大きく動き出す可能性が出てきた。世界的規模で資源競争が激しくなる中、日本企業にとっては資源の調達先の多様化につながる。ロシア側は、エネルギーをテコに東アジアでの影響力を高める狙いをもつ。このフォーラムで挨拶したプーチン首相によれば、「すでに稼働しているサハリン1、2に加えサハリン3では約7億トンの石油、約1兆5千億m³のガスの採取が可能になる。サハリン4、5、6など、多くの協力の可能性がある」という（日本経済新聞09年5月13日）。

このフォーラムでのプーチン演説では、日本側の協力を求めたい幾つかの項目を挙げている。イノベーションモデルへの転換に合わせて、原子力と情報・通信技術の強化面での日本の協力、サハリンからウラジオストクまでの天然ガスパイプライン建設プロジェクトへの参加、沿海地方で予定しているLNGの生産プラント及びガス化学工場での日本の協力、日本の超高速鉄道技術の導入やシベリア鉄道の近代化への協力などである。

今度のプーチン訪日の大きな成果はエネルギー・原子力分野の日ロ協力の進展である。石油開発では東シベリアでの2回目の探索事業への参画決定があった。両者とも国策会社JOGMEC（石油天然ガス・金属鉱物資源機構）がイルクーツク石油会社と合弁企業を設立して実施契約をしたもので、今回の合弁は「INK-Zapad」（出資比率JOGMEC：49%、イルクーツク石油：51%）、対象鉱区はイルクーツク市の北700kmに位置し、周囲にはヤラクチンスコエやヴェルフネチョンスコエ油田など既発見油田が存在、建設中の太平洋パイプライン（ESPO）に隣接している（第1回目は、洞爺湖サミット時に発表のあったもので、対象鉱区は「セベロ・モグデンスキー」でタイシェットの東北東の地点）。本村真澄氏によれば⁹、サハリン1、2の稼働開始に伴い、日本の対ロ石油輸入率は、大体4%になる（日本の年間石油総輸入量は約2億トン）。サハリン1の石油はデカストリ港から1,000万トン、サハリン2の石油はプリゴロドノエから500万トンが輸出されている。さらに、東シベリア・パイプラインからの石油輸出（1,500万トン）が20年に開始されると全体で極東への石油輸出は3,000万トンになる（このうち6割程度を日本が輸入すると

⁸ 文献8、「ロシアNIS経済速報」09年5月15日号、p.1

⁹ 文献9、本村真澄pp.2-12

約9%になる)。したがって対中近東依存率は90%から次第に低下し近い将来80%にまで低下する計算になる。(文献9、PP.2-12に依拠して筆者が計算)。一方天然ガスはLNGの形で960万トンの6割(570万t)が日本に入るが、これは日本の需要量(07年度約6,832万t)の約8%に相当する。日本はインドネシアからLNGを2,200万トン入れているが、11年から1/4に激減するので、サハリンからのLNG輸入は日本にとって貴重なものである。さらに今後サハリン3からの石油・ガス輸入も期待できる¹⁰。こうして、中近東や東南アジアなどの遠距離で海賊の危険を伴う石油・ガス輸入から、3日程度の距離で海上輸送の危険のない地点の石油・ガスの買付け比率を高める可能性を日本は手にいれつつあるのだ。

5月のプーチン訪日のもう1つの成果は、ロシアと国家レベルで原子力協定を締結したことである。この協定により、日本の原子力利用原則(平和利用と核拡散防止)を逸脱することなく、ロシアと原子力ビジネスで協力することが可能になった。東芝は5月12日、ウラン濃縮会社「テクスナブエクスポート(TENEX)」(アトムエネルギープロム(AEP)社の子会社)と、原子燃料分野の協力協定を締結した。協定内容は、濃縮ウランの合弁生産と備蓄施設の建設である。世界最大の濃縮ウラン供給国であるロシアと組むことで、東芝は原子力事業一環体制(ウラン鉱の確保との濃縮→原子炉の製造→原子力発電)を作る可能性を確保した。三井物産はロスアトム社とシベリアのウラン鉱山の共同開発で交渉中である。ロシアは30年までに26基の原発

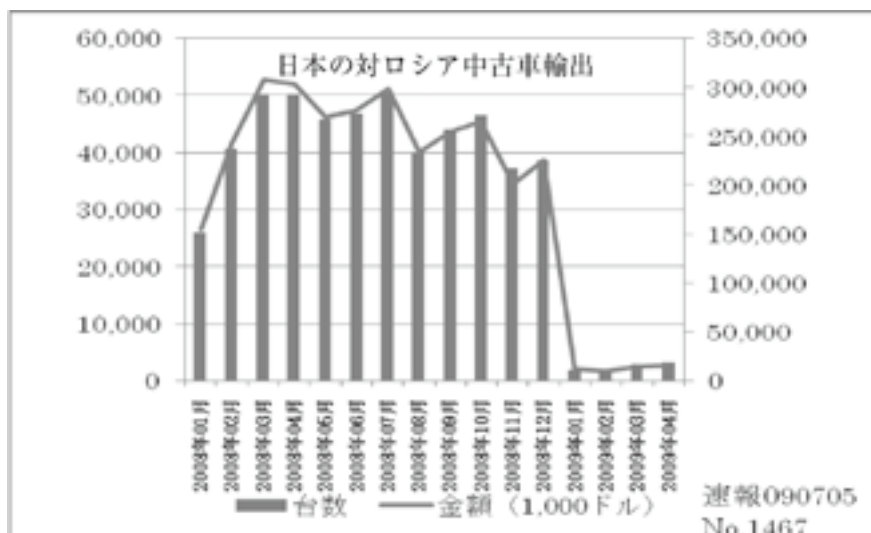
建設を目指している。「日本は設計から完工まで4年かかるが、ロシアは6年もかかる」(ホロプコフ・エネルギー安全保障センター長)というわけで、日本の技術導入に期待している。

4 極東に展開する産業政策：自動車産業の場合：

前節では、極東に展開する地域政策を取り上げた。本節では極東向け産業政策の1つとしての車輸入関税の引上げ政策を取り上げる。この政策は中古車輸入ビジネスに従事していたウラジオストクやサハリンの輸入業者だけでなく、日本海沿岸の港町で中古車輸出をしていた中小企業をも直撃し生計を崩壊させた。

車関税引上げは、08年12月10日の政令で決定され、09年1月12日に発効した。新車の輸入関税は、乗用車がこれまでの25%から30%、トラックが10%から25%にそれぞれ引き上げられた。中古車についても輸入関税が大幅に引き上げられた。関税引上げ後、日本からの中古車の輸入はほぼ完全にストップしている(図を参照)。

「乗用車のうち落込みが特に激しいのは、中古車である。09年第1四半期、経年数3年以上の中古車はわずか4,400台と、前年同期の20分の1に落ち込んでいる。中古車輸入は同期間の輸入車全体の3%に満たなかった(4月14日付アフタタツト発表)」¹¹。人口57万人のウラジオストクで輸入、販売、自動車修理工場などに、約20万人が中古車ビジネスで生計を立てているといわれる(北海道新聞09年5月15日)。他の資料によれば、「沿海地方だけでも車ビジ



¹⁰ 文献10、サハリン1、サハリン2の次の事業として、サハリン3の石油採掘作業が何時開始されるが、関心を呼んでいる。サハリン3の主たる事業主体はガスプロムである。同社によればサハリン3のガス生産開始予定は14年となっている。日本企業を生産パートナーとしたいと考えている。国際協力銀行(JBIC)は、日本企業がこれに参加するなら、開発融資を検討すると言っている。

¹¹ 文献11。

ネスに従事している人の数は3万人とも5万人ともいわれ、極東全体では10万人を超すとの報道もある¹²。

生計の道を断たれた人々は、引上げが発表された08年12月中旬以降、激しい抗議行動を起こした。日本の新聞に掲載された抗議行動のいくつかを紹介する。「ロシアでは1月31日、野党勢力が複数の都市で抗議集会を開いた。ウラジオストクでは共産党と自動車販売事業の関係者が合同で反政府集会を開き、1月から実施された輸入車への関税値上げ措置の撤回を要求した。プーチン首相辞任を求める声も上がっている」（毎日09年2月2日）。「実施された中古車輸入規制問題でサハリ州議会は沿海地方議会と協力し、メドベージェフ大統領とプーチン首相に近く撤廃を求める方針だ」（北海道新聞09年2月4日）。「3月15日ウラジオストクでは、経済危機の深刻化に関連しプーチン首相の辞任を求める1,000人規模の街頭デモがあった。国内自動車産業保護のため、連邦政府が今年はじめに導入した輸入車への関税引き上げに対する住民の不満が強い」（毎日09年3月16日）。

連邦政府が国内自動車産業支援のため打ち出した策として、①自動車輸入関税の引上げ、②国産自動車購入の際のローンの補助、③国産自動車の国家買上げ、④極東への国産車の鉄道輸送費の補助などがあった¹³。このほか、金融経済危機で売上減少、流動資金不足などで倒産の瀬戸際に追い込まれた国産自動車メーカーへは、資金援助も行われた。しかし、テコ入れもむなしく、09年第1四半期の各自動車メーカーの販売高の減少は激しかった。AvtoVAZは39%減、GAZグループは60%減、Sollersは40%減など軒並み不振であった¹⁴。一方、第1四半期の乗用車の輸入台数（約14万9,000台）も、ほぼ3分の1にまで低下した（08年同期は43万2,000台）。中古車の落ち込みは特に激しい。経年数3年以上の中古車の輸入はわずか4,400台で、前年同期の20分の1に落ち込んだ。自動車輸入に占める中古車比率は、3%に過ぎなかった（同誌p.25）。

上記した極東への国産自動車（外国メーカーの現地組み立ても含む）の鉄道料金を無料化するという政府措置は、極東地域での販売台数の増加につながっていない（コメルサント09年4月15日付け）。主要な理由は、極東には、メーカーの販売・アフターサービスのネットワーク存在しない上、金融危機で販売台数が激減しているからだ。国内自動車産業支援策の一環として導入した自動車ローンの補助

（利率の3分の2を補助）は、極東やシベリアではあまり利用されていない。理由は、補助の対象となる車種で価格が35万ルーブル以下でないと補助を受けられないが、補助の対象となる車種に入っていない車（日産やトヨタの車）を極東やシベリアの人々は好んで買うからだ。（同誌、p8）。輸入関税引上げで失職した人々に雇用機会を与えるために、沿海地方に自動車工場（Sollers）を誘致することが発表（3月26日）された（ERINA北東アジアウォッチ09年4月10号）。しかし、その工場が提供できる雇用数は、失業者全体からみれば、微小なものでしかないと思われる。

このように、車の輸入関税の引上げ措置が、極東の中古輸入業者に与えた深刻なダメージは、折からの金融経済危機による全般的な不況と重なりダブルパンチとなって極東を襲っている。さらに、この政策は国内自動車メーカーの振興にもつながっていない。プーチン首相の大きな失政と言わなければならない。

5 むすび：

ロシアの極東政策は日本との関係を除いては考えられない。もちろん中国やその他アジア諸国との関係もロシアの極東政策に大きな影響を与えていることは否定できない。とくに最近めきめきとその対外プレゼンスを高めてきた中国の影響力は日本以上かもしれない。しかし、この論考では、日本との関係に絞ってロシアの極東政策を考えた。ロシア経済が成長軌道に乗った03年以降の日ロ貿易は08年年央に世界同時不況に巻き込まれるまでは、記録的な拡大を遂げた。05年6月のトヨタのロシアへの進出、07年6月の安倍首相の提案「日ロ間協力強化に関するイニシアチブ」などを踏まえた09年5月のプーチン訪日は、世界的不況にも関わらず大きな経済的成果をあげた。日ロ貿易は、原油を中心とするエネルギー・非鉄金属の輸入と、車の輸出がそれぞれ8割程度を占めており、こうした原料と機械の交換という相互補完性は今後とも変化しないであろうが、今後LNGの輸入や、APEC関連工事の受注、原子力ビジネス協力などが、貿易構造を変化させ、対ロ投資を拡大させていくであろう。ロシアとしては、加工品の輸出を拡大して、垂直貿易を水平貿易に少しでも接近させたいに違いない。いずれにせよ日ロの相互互惠をベースとする貿易・投資が拡大する条件は十分にあると言わねばならない。

¹² 文献12、斎藤大輔p.41

¹³ 文献13、p.9

¹⁴ 文献11、p.24

文献：

- 1 司馬遼太郎『ロシアについて-北方の原形』文芸春秋、1986年
- 2 鈴木啓介「シベリア開発と日ソ経済関係」、望月喜市編著『シベリア開発と北洋漁業』、北海道新聞社、1982年、pp162-63
- 3 『日ソ・日ロ経済交流史』東洋書店、08年8月、p.96
- 4 望月喜市「離陸する極東経済と日露関係」『ERINA REPORT』、2007年7月
- 5 望月喜市「領土問題への新しいアプローチ」『ロシア・ユーラシア経済調査資料』、2006年10月号 No.892及び” Концепция федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Курильских островов на 2007-2015 годы»” Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2005 г. No.2189-
- 6 О. プロパカロ「極東発展プログラムの実施状況と展望」『ロシアNIS調査月報』09年05号、pp.65-71及び同「ウラジオストク・ルースキー島開発の展望」同08年2月5日号、pp.1-7
- 7 蒲原正義「ロシア極東経済情勢とウラジオストク大開発」『ロシアNIS調査月報』09年3月号 pp.3-12
- 8 『ロシアNIS経済速報』09年5月15日号p.1
- 9 本村真澄「ロシア、北東アジアのエネルギー協力」対外文化協会『ニュースレター』09年6月30日No.242、PP.2-12
- 10 『E&Eバイブラインレポート』09年2月16日および09年3月30日
- 11 『月刊ロシア通信』、09年6月2日、No.110号
- 12 斎藤大輔「関税上げと極東中古ビジネスの今後」『ロシア・ユーラシア経済』09年6月号、No.923、pp.38-42
- 13 「ロシア連邦政府の国内自動車産業支援は有効か？」『月刊ロシア通信』09年5月2日、No.109、p.9

Russian Far East Economic Policy based on Japan-Russia Relationship

MOCHIZUKI, Kiichi
Professor Emeritus, Hokkaido University

Summary

The economic policy of Russian Far East is deeply influenced by neighboring-country Japan from the time of Czarist Russia to today.

We think "Initiative for the Strengthening Japan-Russia cooperation in the Far East Russia and Eastern Siberia (June 7, 2007) proposed by Abe government has opened the way to the greater cooperation at the Putin's visit in May 2009.

Nowadays, Russia considers social and economic development of Far East Russia and East Siberia as a component of her integration process to the whole Asia-Pacific Region. According with this idea and for the purpose of mutual benefit, we would promote cooperation between the private commercial entities of Japan and Russia in Far East Russia and East Siberia by utilizing Japan's advanced technologies, for example, in the areas of oil, natural gas, and the peaceful use of atomic energy, and Russia's business base in a complementary way to secure stable energy supply for mid- and long-term energy security for the Asia-Pacific countries and development of Far East Russia and East Siberia.

Mr. Putin who visited Japan in May, 2009 pulled up Japan-Russia economic relation on the high stage. Especially the Japan-Russia cooperation involving energy and a nuclear enterprise will surely induce a big result from now on.

社会主義経済強盛大国建設において朝鮮が一貫して堅持している基本原則

朝鮮社会科学院経済研究所研究員 張明浩

現時期、朝鮮民主主義人民共和国においては、敬愛する金日成主席の生誕100周年となる2012年までに強盛大国の大門を開くため、社会主義経済建設に本格的にまい進している。

朝鮮において社会主義経済強国を建設する構想は、1990年代に金正日国防委員会委員長によって提起された。当時が事実上、1990年代の朝鮮において最も厳しい時期だったといえる。まさにこの時期の朝鮮は、民族の親である金日成主席を思いがけず失う大国葬があったし、旧ソ連をはじめとする東ヨーロッパの社会主義諸国の連続的な崩壊と数年にわたり続いた自然災害によって、国の経済状態はとても厳しい局面にあった。さらに朝鮮を孤立圧殺しようとする帝国主義者などと反動らの策動は、前例なく強化された。これによって、朝鮮は「苦難の行軍」、強行軍を行わなければならなかった。

社会主義強盛大国を建設することは、金日成主席の生前の意であり雄大な目標であった。金正日国防委員会委員長は、先軍革命で社会主義をまもるたかひを導く中でも金日成主席の意を受けて、社会主義強盛大国を建設するための準備をしてきたし、経済強国建設のためのしっかりとした跳躍台を用意した。そして、21世紀に入って、現実発展の要求に応じて経済強国を建設するための事業をたゆまず深化させてきた。すでに政治思想分野と軍事分野において強国の地位に上がった朝鮮は、社会主義経済強国を建設することに最大の国家的な関心と力を集中している。

朝鮮は、一連の基本原則を出して、社会主義経済強国を建設している。社会主義経済強国建設において、朝鮮が一貫して堅持している基本原則は次の通りである。

1. 経済事業における社会主義原則の固守

経済産業において、社会主義原則を固守しようとすることはすなわち、経済建設において人民大衆の自主的要求と利益を徹底的に擁護して具現していくということである。金正日国防委員会委員長は、「人民大衆の自主的要求と利益を徹底的に擁護して、具現していくことは社会主義建設において一貫するように堅持しなければならない根本原則です」と指摘した。

経済建設において、人民大衆の自主的要求と利益を徹底的に擁護して具現していくことは、自主的に生きて発展しようとする人民大衆の要求と利益に応じてすべての経済事

業を進行していくということであり、人民大衆の意思を尊重して、彼らの無尽蔵な力によって、経済的進歩を成し遂げていくということである。経済事業においては、社会主義原則を固守するために朝鮮における経済に対する国家の中央集権的・統一的指導を強化することに大きな力を入れている。社会主義経済は、国家の中央集権的・統一的指導下に計画的に管理運営されてこそ人民大衆の要求と利益に応じて発展させることができるし、国のすべての経済的潜在力を最も効果的に動員利用して、経済建設に力強く邁進することができる。

経済に対する国家の中央集権的・統一的指導を強化するために朝鮮における内閣の責任性と役割を高めて、内閣責任制、内閣中心制を強化している。内閣は党の指導下に国の経済を統一的に掌握して、人民経済のすべての部門、単位での活動を組織指揮し、統制する国家の経済司令部である。そのため、朝鮮における経済に対する国家の中央集権的・統一的指導を強化するために内閣の責任性と役割を高めていくようにしており、経済事業と関連したすべての問題を内閣に集中させて内閣の統一的な指導と主管の下におき、すべての部門と単位において、内閣の決定と指示を無条件に執行して内閣の指揮に服従する事業体系と秩序、規律を強くたてている。これとともに、朝鮮における国家の中央集権的・統一的指導の下に国の経済を計画的に管理運営することに大きな力を入れている。

社会主義経済は計画経済であり、計画経済管理原則は社会主義経済管理の基本原則の一つである。物質的富の生産と分配、消費をはじめとするすべての経済事業が国家の統一的な計画により計画的に進行されるのが社会主義経済である。計画を離れた社会主義経済はありえない。社会主義経済でも貨幣と価格、それと関連したさまざまな経済的テコが利用される。しかしながらこれらはあくまでも国の経済を計画的に発展させて、すべての経済部門と工場、企業所において浪費現象をなくし、努力と物資を効果的に利用するように刺激して統制する手段である。国の経済を計画的に管理運営して、計画経済の優越性を発揚させるために朝鮮における計画の現実性を保障し、経済建設において重要な鍵になる重要部門、金属、電力、石炭工業と鉄道運輸、農業部門などに力を集中することを原則として計画事業を進行しており、現実発展の要求に応じて計画化事業体系と方法も不断に改善している。

朝鮮における経済事業は、社会主義原則を固守するために政治思想事業を優先して、集団主義原則を堅持することにも大きな力を入れている。朝鮮はチュチュ（主体）思想を指導的指針として建設された、発展する人民大衆中心の社会主義の国である。勤労人民大衆があらゆるものの主人になって、あらゆるものが勤労人民大衆のために服務する朝鮮式社会主義社会において、経済強国建設の目的は人民がより豊かに暮らし、文明的な生活条件を与えることにある。そのため朝鮮人民は、社会主義経済強国を建設するために高い熱意と創発性をすべて発揮している。

朝鮮においては勤労大衆の思想の力、精神力を一番の国力として優先しており、政治思想事業を前面に出して、人々の精神力を最大限に発揚させることを基本的な手段として社会主義経済強国を建設している。ここで特別に注力していることは、社会と集団の精神力、集団主義の威力を最大限に発揚させるようにすることである。そうするために朝鮮における政治思想事業、人との事業を経済事業において優先して、社会のすべての成員を「一人は万人のために、万人は一人のために」という集団主義思想で武装させて、互いに助け合う集団主義的気風を發揮していくようにしている。そして社会と集団のために献身的に仕事をした人々を政治的、物質的に高く評価するような集団主義的管理方法を積極的に具現している。

2. 経済建設における自力更生の原則堅持

自力更生は朝鮮人民の伝統的な闘争方式である。朝鮮が建設する社会主義強盛大国は一言で自力更生の強盛大国といえることができる。先に述べたように社会主義経済強国を建設するための朝鮮人民の前途には多くの隘路と難関、試練が立ちはだかっていた。しかし、朝鮮での経済強国建設を助けるという国もなかったし、またそのようにする状態にある国もなかった。ただ自らの力を信じて自らの資源と技術によって、あらゆる予備と可能性を最大に動員利用して、作られた隘路と難関を突き抜けて経済を発展させていくことに経済強国建設の近道があった。

朝鮮は、自力更生で万難を勝ち抜いて自らの力と技術、資源で経済強国建設の活路を切り開いていった。最近の数年間だけでも、朝鮮における自らの力と技術、資源で大規模の土地整理と自然流下式水路建設工事を成功裡に進行して、国の経済発展と人民生活の向上に貢献できる工場、企業所を数多く立ち上げ、生産を高水準において正常化する単位の隊列をはるかに増やした。「自力更生だけが生きる道である」-まさにこれが社会主義経済強国建設において朝鮮が高く掲げた闘争のスローガンである。

朝鮮は、社会主義経済強国を建設するうえで現代的科学技術に基づいて自力更生する原則を堅持している。現代は、科学と技術の時代、情報産業の時代である。一日が過去の1年、10年になるほどに早く過ぎて発展する科学と技術の時代の今日、科学技術を離れた自力更生は正しい自力更生とはいえず、自らの威力をすべて發揮することはできない。それゆえ朝鮮においては科学技術を重視して、それを確かに経済発展の前面に出していくようにしており、国の科学技術をはやく発展させて、それに基づいて生産と建設に邁進させることによって、経済の自立性と主体性をより一層強化して人民経済のすべての部門を現代化、情報化する方向性を持っている。これとともに朝鮮における経済の実利を徹底的に保障して、自力更生する原則を堅持している。

経済事業においては、実利を保障できなければ国の経済を高水準に発展させることはできない。社会主義社会において、経済の実利を保障することは社会的、物的資源を効果的に利用して国の富強発展と人民の福祉増進に実質的な利益を与えるということの意味する。特に、朝鮮において、まだ不足するものが少なくない条件において実利を徹底的に保障して、自力更生する原則を堅持することは大変重要な問題として提起される。朝鮮は、経済の実利を徹底的に保障して、自力更生する原則を堅持することによって、国の人的、物的資源を最大限効果的に利用し、あらゆるものが不足した中でも目の前の経済問題、人民生活問題を解決しており、国の経済的威力をより一層強化して人民生活を高水準に引き上げることができる貴重な経済的土台を用意している。

朝鮮は、自力更生の旗幟を高めて自立的民族経済の土台を強化しており、対外経済関係も積極的に発展させている。どのような国でも国の経済を発展させ、人民生活を安定向上させることに必要なあらゆることをすべて自国で解決することは難しい。自然地理的条件や環境、経済と科学技術の発展水準を考慮し、自国になかったり不足するもの、他の国の先端技術と良い経験などを対外経済関係を通じて解決することは、国の経済を発展させるうえで必要なだけでなく大変重要な意義を持つ。

金正日国防委員会委員長は、すでにかなり以前から対外経済関係を発展させることは経済的自立に矛盾せず、反対に国の経済的自立性と威力を強固にするための重要な保証になり、国の経済が発展するほど対外経済関係がより一層拡大発展することが合法的だということを明らかにした。

朝鮮は、対外経済関係を拡大発展させることを帝国主義者などの経済制裁と封鎖策動を壊して、社会主義経済強国

を促すための重要な事業の一環として重視し、自国の経済力を強化する基礎において、対外経済関係を発展させてきている。自国の経済力に基づいて、対外経済関係を発展させてこそ他の国々との経済取引において、自主の大義をたてることができて完全な平等と互惠の原則も具現することができるし、貿易での信用も徹底的に守って行くことができる。

朝鮮においては自体の経済力に基づいて、対外経済関係を拡大発展させるために、大規模な輸出源泉を開発することに大きな力を入れている。これと共に、人民経済のさまざまな部門に輸出品の生産基地を設けて、現実発展の要求に応じてその技術装備水準を高めることによって、完成品の比重とその質を高める方向で国の輸出構造を改善するための積極的な対策も取っている。また、朝鮮ではさまざまな部門と単位から群衆的な運動として輸出源泉を動員するための事業にも当然な関心を向けている。朝鮮は、輸出源泉を群衆的に動員することを奨励しながらも商品の輸出入事業は社会主義経済の本性に応じて、一貫して統一的に行う原則を堅持している。万一、対外経済関係を拡大発展さ

せるといいながら、さまざまな部門と単位が国家の統制外で外国と各々貿易取引をすることになれば、対外経済関係において無秩序と混乱が起り国家的に莫大な損失がもたらされるだけでなく、これを通じて資本主義的管理方法やさまざまな異色な風潮が外部から浸透し、社会主義社会の経済的基礎を損傷させる嚴重な悪影響をもたらすようになる。そのため朝鮮は、対外経済事業を国家の統一的指導と統制下に一貫的に一定の方向で進行することを重要な原則として重視し、その実現のために対外経済事業を国家計画委員会と貿易省をはじめとする国家機関の輸出入許可と価格承認を受けて進行するようにしており、国家検閲機関と税関における対外経済事業に対する監督統制機能を強化するようにしている。

このように朝鮮は、経済事業において社会主義原則、自力更生の原則を前に出して社会主義経済強国を建設してきたし、今後もこの原則を一貫する方向性で社会主義経済強国を建設するための事業をより一層積極的に進めて行くことになるだろう。

[朝鮮語原稿をERINAにて翻訳]

朝鮮民主主義人民共和国の外国投資企業および外国人の税金制度

朝鮮社会科学院法律研究所研究員 キム・ジヒョク

朝鮮民主主義人民共和国（以下、共和国とする）は、世界の中で税金がない唯一の国である。共和国においては、1974年3月、最高人民会議第5期第3次会議で採択された法令『税金制度を完全に無くすことについて』によって、税金制度が完全に撤廃された。

これは、税金制度の経済的基礎になる生産手段の私的所有制度が廃止され、生産関係の社会主義的改造が完成されたので、国家機能の遂行に必要な資金を人民経済内部の蓄積によって円満に保障できる程度に国家経済力が強化されたためである。共和国においてこの税金制度の撤廃は、あくまでも共和国住民を相手とした政府の対内政策的措置の一つである。

共和国において、税金問題が再び提起されることになったのは1980年代以後、世界のさまざまな国との経済取引が活発になって、共和国の少なくない領域で数多くの外国投資企業と外国人が経済活動を広げようになったためである。特に1990年代に入って、有利な地政学的位置、豊富な経済的潜在力と観光資源が認められて、羅先地区¹は国際的な貿易、商業、工業、先端科学、観光などの中心地として特殊経済地帯と設定された。また2000年の「6.15北南共同宣言」発表以後、北と南の経済協力と交流が活発になることによって、開城地区²は南朝鮮企業と海外同胞、外国人が投資する現代的な工業地区として登場することになった。

この現実には共和国において、公正な税金政策を実施して国家の外貨収入源の確保と外国投資に有利な税務法律的および制度的環境を用意することを要求している（さらに外国投資家らは、すべて租税が存在する国家からくるので、彼らに対する税金賦課は対外関係上国家自主権の平等な行使となる側面もある）。共和国では自国民を対象とする税金制度は廃止されたが、外国投資企業および外国人を相手とする税金制度は新しく樹立されることになった。

当該国の税金積杆は、投資に有利な経済的環境を整える上で重要な役割をする。それは投資企業に賦課される税金の種類と税率、減免税等の税金積杆が外国投資家の投資の程度と方向を決定する重要な要因になるためである。共和

国の外国投資企業および外国人の税金制度は、外国および国際機構との対外経済関係を拡大・発展させることについての国家の対外政策的要求に応じて、税金積杆を通じて外国投資を奨励し、外国投資家らの合法的権利と経済的利益を保護するための制度として樹立された。

共和国に樹立された外国投資企業および外国人の税金制度は、『朝鮮民主主義人民共和国外国投資企業及び外国人税金法』およびその施行規定ならびに施行細則、開城工業地区の税金規定、北南二重課税防止合意書をはじめとする外国と結んだ税務関連協定などに基礎がある。これらの法規は、税金の種類、税率、減免税などの側面において、部門別税金制度が外国投資誘致と特殊経済地帯の活性化に有利な作用をする上での法律的保証となっている。

共和国において外国投資企業および外国人に賦課される税金は、企業所得税、個人所得税、財産税、相続税、取引税、営業税、地方税の7種類にのぼる。部門別の税金制度の主な内容は次の通りである。

1. 企業所得税

外国投資企業は、共和国領域内において企業活動を行って得た所得とその他の所得、共和国領域外において得た所得に対し企業所得税を納めなければならない。共和国領域内において、企業活動をして得た所得には工業、農業、漁業部門の生産物販売所得、建設、探査、開発部門の建設物引渡所得、輸送、通信、動力部門の運賃および料金所得が、その他の所得には基本業種の営業活動と関連しない配当所得、固定財産賃貸所得、財産販売所得、知的所有権と技術秘訣の提供による所得、経営と関連したサービス提供による所得、贈与所得が、共和国領域外において得た所得には支社所得、出張所得、子会社所得、代理店所得が属する。

共和国において、外国投資企業を奨励する目的として企業所得税率を合理的に規定することと共に特別に奨励する部門に対しては免税または減免などの特惠措置を取っている。

外国投資企業に適用される特典には、免税と減税措置がある。免税措置には恒常的な免税と期限付きの免税がある。

¹ 【訳者注】 羅先地区とは、朝鮮半島の北東部咸鏡北道の中国・吉林省琿春市とロシア・沿海地方ハサン地区と接する国境地帯にある「羅先経済貿易地帯」のことを意味する。

² 【訳者注】 開城地区とは、朝鮮半島中西部、開城市の南方の軍事境界線に隣接する開城工業地区のことを意味する。

表1 企業所得税の税率表

地域	一般部門			奨励部門
	共和国領域内と領域外から得た所得		その他所得	
	外国投資企業	共和国の国籍を持つ 海外同胞の投資企業		
羅先	14%	10%	所得額の10%	10%
開城	14%	14%	決算利益の14%	10%
その他地域	25%	20%	所得額の20%	10%

(出所) 筆者が関連資料より抜粋して作成

(注)

△奨励部門に属する企業

－羅先、その他：企業のインフラ建設部門、地下資源開発部門、先端技術部門、科学研究および技術部門

－開城地区：下部構造建設部門、軽工業部門、先端科学技術部門

このように共和国においては、企業所得税率は外国投資企業の奨励と保護政策によって、外国より相対的に低く定めている。

※企業所得税：中国の一般地域は15%～30%、経済特区は10%～15%、シンガポールは31%、日本は40%、インドは66.6%

恒常的な免税の対象には、外国の政府や国際金融組織が共和国政府や国家の銀行に借款を与え、または外国の銀行が共和国の銀行または企業所に有利な条件で貸付を与えた場合、それに対する利子所得が属する。

期限付きの免税の対象には、まず奨励部門の企業と羅先経済貿易地帯の生産、サービス部門の企業として投資して、10年以上運営する企業が属する。この場合、奨励部門と生産部門の企業には利潤が出る年から3年間の免税とその後2年間50%免除、サービス部門企業には1年間免税、その後2年間50%免除措置が取られる。

このほか、外国投資家が企業で得た利潤を共和国領域内に再投資して、企業を5年以上運営する場合、再投資分に対し納付した所得税額の50%の返還を受けることができる。またインフラ建設部門に再投資する場合には再投資分に対し納付した所得額の全部の返還を受けることができる。

開城工業地区の場合、投資して15年以上運営する奨励部門と生産部門の企業に限って利潤が出る年から5年間は免税、その後3年間は50%免除、投資して10年以上運営するサービス部門の企業に限って利潤が出る年から2年間免税、その後1年間は50%免除、利潤を再投資して3年以上運営する企業に限って再投資分に当該する企業所得税の70%を次の年度に納めなければならない税金の中から控除する（開城工業地区税金規定第29条）。

2. 個人所得税

共和国において、個人所得税の納付義務を持つ外国人には、共和国領域内に滞在、居住して所得を得ている外国人が属する。共和国において、外国人の非居住者の場合、共和国領域内から得た所得に限って個人所得税を賦課する。1年以上共和国に滞在し、または居住する外国人の場合に

は、共和国領域外から得た所得に対しても個人所得税を賦課している。一般的に居住者とは、共和国領域内に住所を持っている者および共和国領域内に現在まで1年以上持続的に居所を持っている者を意味する。

共和国の個人所得税は、日本など外国の個人所得税と区別される一連の特徴を持っている。まず、課税方式と関連して分離課税方式という点で特徴的である。日本では課税所得を給与所得、譲渡所得などをさまざまな種類で分け、これの所得を合算する総合課税方法を取っている。しかし共和国においては、課税所得を4種類に分けて各所得部類ごとに違う税率を適用する分離課税方法を取っている（外国投資企業及び外国人税金法第19条）。

次に納付時期と関連して、月または四半期を単位にするという点で特徴的である。日本において、個人所得税を年末調整や確定申告により時期を定めて納付する。しかし共和国では、労働報酬による所得に関して労働報酬を支払い受けて月別ごとに税務機関に納付することを原則とする。

次に税金納付の計算でさまざまな控除がほとんど認められていない点で特徴的である。共和国の個人所得税の納付において、日本のように配偶者控除、扶養控除、社会保険料控除などの所得控除が認められない。ただし固定財産賃貸所得による個人所得税を計算する時、賃貸料から労力費、包装費、手数料等の費用として20%を控除することになっている。

個人所得税率は次のようになる。

- ① 労働報酬に対する個人所得税は、月労働報酬額が7万5,000ウォン以下の場合免除。それ以上の場合税率は所得額の5%～3%である。

開城工業地区の場合、月労働報酬額から30%を控除した金額が500ドル以上の場合4%～20%である。

- ② 利子所得、配当所得、固定財産賃貸所得、知的所有権とノウハウの提供による所得、経営と関連する所得の税率は所得額の20%である。

開城工業地区の場合、利子所得に対する税率は所得額の10%、配当所得、固定財産賃貸所得に対する税率は所得額から70%を控除した金額の10%、知的所有権とノウハウの提供に対する所得と経営サービス所得に対する税率は所得から30%を控除した金額の10%である。

- ③ 贈与所得に対する個人所得税は、所得が75万ウォンまでの場合免除するし、その以上の場合の税率は所得額の2%～15%である。

開城工業地区の場合、所得額が1万ドル以上の場合2%～4%である。

- ④ 財産販売所得に対する個人所得税率は25%である。

開城工業地区の場合、所得額から30%を控除した金額の10%である。

(金額を示すウォンは、共和国の貨幣単位を意味し、外貨との為替レートは貿易銀行で定めた為替レートに従う。)

※個人所得税率：中国5%～45%、日本10%～75%

共和国の銀行に貯蓄性預金をした金銭と羅先経済貿易地帯にいる非居住者の間の取引を対象にする銀行に預金した金銭による利子に対しては個人所得税を納付する必要はない。

3. 財産税

財産税の納付対象には、共和国領域内に外国人が持っている建物と船舶、飛行機が属する。そのうち建物は個人用の住居と別荘、付属建物を意味し、船舶と飛行機は自家用船と自家用飛行機を意味する。

税率において、建物税率は登録価格の1%、開城工業地区の場合は登録価格の0.1%～1%、船舶と飛行機の財産税は登録価格の1.4%である。

※財産税：中国1.2%、日本1.4%～2.1%

共和国において、財産税に対する相対的に低い税率を適用するだけでなく、個人所有の建物、船舶、飛行機に限って財産税を賦課することによって、実際に投資家に動産をはじめとするさまざまなその他の財産に対し多くの税金を免除している。

さらに羅先経済貿易地帯において建物に対する財産税を

5年間免除し、開城工業地区においては所有した建物が新しく建設した建物の場合、財産税を5年間免除することになっている。

4. 相続税

相続税の課税対象には、外国人が相続した共和国領域内にある財産と共和国領域内に居住した外国人が相続した共和国領域外にある財産として不動産、現物財産、貨幣財産、有価証券、知的所有権など財産と財産権が属する。

相続税の税率は、一般的に相続財産のうち被相続人の債務額を控除した金額の6%～30%、開城工業地区の場合は被相続人の債務と相続人が負担した葬儀費用、相続財産保存管理費用、財産相続と関連した公証料、家族らの扶養料として30万ドルを控除した金額の6%～25%である。

※相続税：日本10%～75%

5. 取引税

取引税の課税対象は、生産物の販売輸入金である。外国人投資企業が生産業とサービス業を同時にする場合、取引税と営業税をそれぞれ計算する。

税率は、一般的に販売額の1%～15%、嗜好品に対する取引税率は16%～50%であり、輸出商品の場合は取引税を完全に免除し、羅先経済貿易地帯では50%を免除することになっている。

6. 営業税

営業税の課税対象には、交通運輸、動力、商業、貿易、金融、保険、観光、広告、旅館、給養、娯楽、衛生サービス等の部門のサービス収入金と建設部門の建設物引渡収入が属する。税率は、当該収入金の2%～10%であり、開城工業地区の場合1%～7%である。

羅先経済貿易地帯の場合、商業、給養業、娯楽業を除外した営業税に限り50%を免除し、開城工業地区では電気、ガス、暖房等のエネルギーの生産および供給部門と上下水道、用水、道路部門に投資して運営する企業に対しては営業税を免除する。

7. 地方税

一般的に地方税というのは、地方当局が当該地方を管理運営するために必要な資金を徴収する税金をいう。地方税の納付義務者は、外国投資企業と共和国領域内に居住する外国人である。共和国の税金法に規定された地方税には、公園、道路、汚物処理施設等の公共施設を管理するための

都市経営税と自動車利用税がある。

都市経営税の税率は、外国投資企業の場合は月に労働報酬総額の1%、居住した外国人の場合は月の収入額の1%であり、開城工業地区では各々0.5%である。自動車利用税は、一般的に年に1,500~15,000ウォンであり、開城工業地区の場合10~60ドル、貨物自動車の場合積載トン当たり3ドルである。

以上説明したとおり、共和国の外国投資企業および外国人の税金制度は税金の種類が多くなく、各部門別の税金制度において相対的に低い税率と合理的な特典措置によって、外国投資活動に有利な作用をしている。

この他に共和国では、二重課税防止と関連して外国と二国間の協定を締結する方式で投資家の二重課税負担を減らしている。共和国において、二重課税問題は税金の賦課および徴収に関連した国際司法上の抵触問題から発生する。それは、外国投資家と外国人が外国の国籍を持っているが、彼が投資して設立した企業は共和国国籍を持ったこととして、本国の税金法と投資国の税金法により二重で納税義務

を負うことになる事情と関連する。これは外国投資家と外国人の収益を低くして、彼らの投資意欲を落とす結果をもたらすことになる。

そこで、二重課税問題を解決するために、外国投資家と外国人が自国政府と朝鮮民主主義人民共和国政府間で締結した税金関連の協定において我が国の税金法規と異なる納税問題を定めた場合、共和国の外国投資企業および外国人税金法において、その協定により税金を納付するように規定している。この法の規定は、税金法の解釈と適用において、投資が進行されるごとに課税問題を原則的にのみ解釈適用する複雑性を避けて、外国投資家の経済的利益を優先して、国家的関心の中に投資が進行されるようにした合理的な規制だということができる。

以上説明したように、今後、共和国の外国投資企業および外国人の税金制度は、特殊経済地帯の活性化と法制定が深化されることによってより一層改善・完成されていくだろう。

[朝鮮語原稿をERINAで翻訳]

会議・視察報告

ワシントンDC出張報告

ERINA調査研究部研究主任 伊藤庄一

5月6～7日、ワシントンDCで開催された“Sino-Russian Relations: Old Patterns, New Realities (中ロ関係：旧来のパターンと新たな現実)”と題した国際会議 (Johns Hopkins University, Central Asia-Caucasus Institute とスウェーデンのInstitute for Security and Development Policyが共催) に出席し、筆者も報告を行った。

かつて冷戦(米ソ対立)時代において、社会主義陣営内の対立状況を追究するといった関心から、米国を中心に、中ソ関係研究には相応の研究予算がついていた。それがソ連崩壊後の10年間は、もはやロシアが脅威ではなくなったことを背景に、世界的にロシア研究そのものが下火となり、関連予算の削減が続いていた。ところが最近になって、中国の経済的・軍事的な急成長やロシアのエネルギー大国としての国際的発言力の復活といった国際情勢の変化を受けて、政府と学界両レベルにおいて、中ロ関係研究が改めて注目的になりつつある。今回筆者がワシントンDCに滞在している期間内にも、同地では中ロ問題の専門家会議が他にも2つほどは並行する形で開催されていた。

筆者が参加した会議では、政治、経済、歴史、軍事といったそれぞれの分野から中ロ研究を代表する錚々たる面々が世界中から結集し、特に北東アジアと中央アジアをめぐる

中ロの協力と対立の構造をどう評価するのかという点をめぐり、活発な議論が交わされた。聴衆に関しても、開催国内外の政府関係者や様々なシンクタンクの専門家等々、当地ならではの顔ぶれであった。

ちなみに筆者は、中ロエネルギー関係のこれまでの軌跡と現状について、「日本ファクター」の位置づけに関する分析も踏まえた上での報告を行った。中ロ間のエネルギー協力問題は、昨今、中ロ研究のなかでも最も関心の高いテーマであるが、両国サイドの一次資料にしっかりと目を通じた緻密な研究が希少なのが実状だ。その点、筆者がこれまでERINA Report等で発表してきた内容は、貢献の余地があるだろう。おそらく、筆者は本会議を通じてQ&Aの時間にもっとも多く質問を受けていたと思われるが、中ロ関係のみならず、ロシアの資源開発の実態や日中・日ロ関係等々、いくつもの「謎解き」を実演するような感覚で、報告セッションを大いに楽しむことになった。

尚、本会議の報告者20名弱からなる論文は、一冊の本にまとめられ2010年初め頃に、米国の出版社から刊行予定であるが、今後しばらくの間、欧米の大学で用いられる中ロ関係に関する代表的な教科書の一つとなりそうだ。

「第6回北東アジア国際観光フォーラム・ハバロフスク会議」報告 新たな北東アジア地域間の国際観光協力に向けて

ERINA特別研究員 鈴木伸作

国際観光の振興と北東アジア地域間の協力と連携に向けての国際会議である「第6回北東アジア国際観光フォーラム」(International Forum of Northeast Asian Tourism, 略称IFNAT) が2009年5月26日から27日にロシアのハバロフスク市で開催された。会議の概況と今後の期待などについて報告する。

(1)北東アジア国際観光フォーラムについて

この会議の誕生は、2002年に日中の観光学研究者にERINAが協力する形で発足した、「日中共同観光会」が母

体となり、日・中両国の官民の観光関係者が共同研究や連携を深める中、中国社会科学院旅遊研究センターの支援により2004年に日本、中国、韓国の3ヶ国の参加により大連市で第1回フォーラムが開催された。その後モンゴル、ロシアの2ヶ国が加わり参加5ヶ国による、行政、大学、研究機関、旅行・運輸業者などの幅広い会議へと発展していった。会議は大邱市(韓国)、新潟市、東草市(韓国)、ウランバートル市(モンゴル)と参加国持ち回りで開催され、参加者数も増加し、一定の成果を上げている。ハバロフスク開催で参加5ヶ国を一巡することになり、会議の内容も

より具体的な提言と連携事業、会議運営のあり方など実質的な議論が求められる会議となった。

このフォーラムの底流に流れているのは、「北東アジアを平和で繁栄した地域にしてゆくためには、国境を越えた交流の促進が重要であり、なかでも観光関係者が協力関係を強化し、連携のもとに観光戦略を共同で策定し、実行すること」の意識である。

(2)国際観光の現状と北東アジア

世界観光機関によると、2007年の世界の国際観光客到着数、いわゆる海外旅行者数は9億300万人を数え、2010年は10億640万人、2020年には16億人と大きく伸びると予測している。そのうち北東アジアへの国際観光客数は前年比10.5%増の1億420万人（2007年）で世界の11.5%を占めている。特に世界的にみても北東アジアへの国際観光客数の伸び率は高く、2000年から2006年は年間8.6%と大変高い伸び率を示している。この理由は近年の北東アジア地域の経済成長と航空路網の発達や交通インフラ整備が国際観光客の急激な伸びを支えてきていると考えられる。

また、アジア太平洋州の域内から域内への観光客数は1億2,179万人でアジア太平洋州の観光客全体のおよそ79.1%で、域内間の観光客の移動が多いことがわかる。この点、国際観光の振興には近隣諸国からの誘客がいかに重要であるかを物語る通り、遠来の観光客誘致より、まず、より近隣の観光客を迎えることが観光産業の拡大と安定につながるかを示している。国際観光を産業面からみると、世界旅行産業会議（WTTC）は2008年の予測値として、北東アジアにおける観光産業のGDPは10,900億ドル、GDP全体の10.2%を占め、観光産業による雇用数は8,433万人で雇用全体の9.6%となっており、観光産業の裾野の広さと、雇用面でも経済面でも重要な産業に伸展していることがわかる。この国際観光の経済分野での重要性と地域内観光の必要性を基礎にIFNAT会議が継続開催されている。

(3)ハバロフスク会議の概要

ハバロフスク会議はハバロフスク地方政府、ロシア旅行業協会などが主催し、ロシア、日本、中国、韓国の4ヶ国から行政、大学・研究機関、観光旅行会社、輸送業など約110名が参加し、アレクサンドル・レベンターリ極東連邦管区大統領副全権代表、貝谷俊男在ハバロフスク日本総領事のほか、孫立傑在ハバロフスク中国総領事、キム・ムヨン在ウラジオストク大韓民国総領事も来賓として出席した。

会議の主要テーマは「観光業のイニシアチブの実現による北東アジアの文化、ビジネス、経済交流の強化」とし、

北東アジア地域の観光振興と協力、観光ネットワークの構築、観光分野における危機管理などを中心に各国代表による基調報告や参加者による意見発表と討論がなされた。

会議の閉会式では会議を総括し主催者のハバロフスク地方政府より決議文が提案され、基本的に了承された。

参加者の一致した意見は、近年北東アジア諸国においては観光事業・サービスへの要求が高まっていることや世界の観光客数に占める北東アジア地域への観光客数が10%以上を超え、国境を越え観光分野での新しい地域連携や協力が求められていることであった。

また個別には、各国の観光政策や法令の実情、観光インフラと交通網の整備、各地域の観光資源の発掘、多国間の観光ルート設定などが議論され具体的な提案も多く出された。特に、昨年からの世界同時不況による経済危機や原油の世界的高騰、会議直前に世界を震撼させた新型インフルエンザ発生など、観光を取り巻く危機管理についても参加者は強い危機感を持つての出席となった。

会議では観光分野における危機管理に対する研究や対応策について、各国が協力して取り組むべき重要課題であること、また、域内観光を推進する上で、観光情報の提供推進やヨーロッパや他地域の観光市場に向けた統一ツアー商品の創出と宣伝強化も課題としてあげられた。

最近の各国の具体的な観光事業における連携として、①ロシアのプリアート共和国、中国、モンゴルの観光業者による中国からロシア極東、モンゴル経由でモスクワへと運ばれた「偉大なお茶の道」を辿る3ヶ国協力による宣伝ツアーと旅行商品化などの共同プロジェクト事業、②東草～新潟～ザルビノを結ぶ3ヶ国間旅客航路の開設による新たな多国間国際観光ルートの可能性と期待、③中国黒龍江省のイニシアチブによる中国、ロシア、韓国が参加した国際連携スキー観光などが報告された。

また、国境を越えた地域間観光への政府間連携の動きとして、①中国が国内5都市（地域）の国民に国境が隣接する国（ロシア、韓国、ベトナム）への海外旅行用一次旅券の発行を認めたこと、②ロシアと韓国政府間の観光旅行の査証手続きの簡素化など、国際観光推進への環境整備が進められつつあることも指摘された。

一方、北東アジア地域の国際観光の発展を妨げている要因として、①経済発展と観光インフラの整備度合いの相異、②出入国・通関手続き制度の違い、③世界的な金融不安と経済危機を挙げた。この問題点を克服するために行政機関の調整的な役割の強化と観光分野の経済界への政治的支援の必要性を強調するとともに、会議への政府機関の出席を要請することになった。具体的に参加各国に提案された内

容は、①地域内での査証発給緩和を各国政府機関への働きかけること、②姉妹都市交流を生かした都市間の観光情報センターの開設、③地域間で共同実施できる具体的観光事業を創出し提案する、④各国で大規模交流イベントを開催する。(文化・スポーツ・青少年向け・企業向け)、⑤各国間の観光関連の行政当局、NGO、研究機関、観光業者間で協力関係の合意の締結推進などをあげた。

また、来年度開催までの具体的な共同事業として「観光情報ウェブサイト」開設の準備と立ち上げ資金の確保、掲載内容の検討を行うこととした。この共同観光サイトの立ち上げは、かねてから強い要望ある事業であり一歩前進が見られた。

また、フォーラムの役割を評価し継続開催するために常設組織や事務局体制のあり方についても今後重要課題として議論することになった。

そして、この国際観光の持続的な発展を確保するためには、将来を担う若き人材の育成が重要であることから、観光学を学ぶ学生の会議参加や学生による観光スピーチコンテストも引き続き開催することなど、学生の交流の輪の広がりに大きな期待が寄せられた。

今回のコンテストには日露それぞれ3人(組)が出場し、ハバロフスク鉄道大学の学生が優勝、準優勝には大阪観光大学学生が選ばれ、参加者全員の前で表彰式が行われ、発表内容も高い評価を得た。

(4)「日露観光ビジネスミッション」(併催事業)

また併催事業として「日露観光ビジネスミッション」会議もハバロフスク地方政府の呼びかけで開催された。

この会議には日露併せて50人が参加し、主に日本とロシア極東地域の各行政機関観光担当者からの各地域の観光情報の紹介や日露間の国際観光の問題点が議論された。

特に、ロシア極東地域と日本間の高額な航空券とサービ

スの低さが大きな阻害要因となっていることについて、両国双方から厳しい指摘があり、航空会社が後日あらためて協議を提案するなどかつてないほど踏み込んだ議論が交わされた。

現在、極東地域のロシア人観光客は日本への観光旅行への強い憧れと希望者が多いものの、高額な航空チケットをはじめ韓国、中国に比較して日本国内旅行費用が高いことなどがネックとなっている。昨年までロシア経済の好景気によって大きな伸びを示していた訪日ロシア人観光客も、金融危機によるロシア経済の急激な低下により落ち込んでいる。

一方、日本人のロシア極東への観光旅行は高額な航空券とともに未整備な観光施設インフラ、低い観光サービス、治安問題などにより低迷している。

しかし、両地域とも今後の国際観光情報や旅行者の相互訪問による、旅行商品や観光ルートづくりなどの連携協力の必要性をあらためて共有する会議となった。

(5)2010年は中国ハルビン市で開催

来年、2010年の第7回フォーラムは中国ハルビン市で開催されることが内定した。

第6回会議はこれまでのフォーラムの総括とともに会議の運営体制の基本的な議論も行われた。また観光分野での新しい危機管理など新しい課題への対応や議論から実行性のあるものするための具体的な提案も多くあった。また、各国の政府関係者やより広域的な参加者の実現も求められている。各国を一巡し第7回会議は新たな出発となる。

北東アジア地域における国際観光会議として政府機関の主体でなく民間団体・企業や地方政府レベル、研究者で組織され、継続開催されている「北東アジア国際観光フォーラム」(IFNAT)はますます貴重な存在となり大きな役割を果たすことを期待されていると感じた。



浦項コンテナターミナル開設記念イベント及び第2回アジア海運・物流学会 Int'l Marketing Fair for Celebrating Opening of Pohang Int'l Container Terminal & The 2nd Int'l Conference of Asian Journal of Shipping & Logistics

ERINA調査研究部研究員 辻久子

2009年6月10日、韓国ソウルにおいて標記の国際会議が開催された。本会議は2009年8月に開港予定の浦項コンテナターミナルの開設を記念してポートセールスを行うのが主眼であった。加えて、この機会を利用して韓国の学会がアカデミックな研究交流の場を設けたもので、二つの異種の会議が昼と夜に別々の会場で行われる構成となった。地元韓国のほかに、日本、ロシア、中国、台湾から研究者、海運・物流企業、港湾関係者、報道関係者などが出席し交流を深めた。

The 2nd Int'l Conference of the Asian Journal of Shipping & Logistics

午前及び午後は約50名収容の会議室で、専門家会議を行った。発表、コメント、質問など総て英語で行い、通訳は用意されなかった。日本からの発表者は、吉田茂・神戸大学教授及び筆者であった。プログラムを見ていただければ分かるように、発表内容は多岐にわたっていた。

JUNG Bong-min氏は韓国における海運・港湾セクター

の重要性について分析した結果、港湾に隣接してロジスティックセンターを設置し、近辺の産業との関係を強めることが重要だと結論付けた。

YEO Hee-jung氏はアジアの港湾の競争力に関する比較分析を行った。競争力に一番大きな役割を果たすのはインフラ施設であるが、サービスの効率も非常に重要である。

HAN Chul-hwan氏は海運部門の大気汚染問題に着目し、具体的汚染のレベルを紹介した。さらに、世界の主要船社の環境問題への取組みを紹介した。行政の取組みとして、実際の汚染実態の把握、政府主導のインセンティブ・アプローチによる誘導、啓蒙活動などが必要であるとした。

LU Chin-shan氏は台湾・高雄港の戦略に関する因子分析を行い、重要戦略として、①中国本土との直航路の充実、②情報システムの充実、③船社との長期埠頭使用契約の締結、④通関の簡素化、⑤船社との迅速なコミュニケーションの順に挙げた。

全体的印象としては理論モデルの展開や統計的分析が多く、導き出された内容が必ずしも現実の世界に起こってい

プログラム

発表者	所属	テーマ
JUNG Bong-min	KMI	Strategies to Enhance Economic Contribution of a Port to Regional Economy
DURU Okan 吉田茂	神戸大学	Judgmental Forecasting in The Dry Bulk Shipping Business: Statistical vs. Judgmental Approach
YEO Hee-jung KOO Jong-soon KIM Mun-seok	Chungnam National Univ.	Factors Influencing Competitiveness of Asian Container Terminals
吉田茂	神戸大学	Study on the Effect of Expectation to Time Charter Rate
HAN Chul-hwan	Dongseo Univ.	Strategies to Reduce Air Pollution in International Shipping and Port Industry
LI Jiabin OH Yong-sik	KMU	A Research on The Relationship between Shanghai Port and Ningbo-Zhoushan Port
CHO Hyuk-soo HA Yeong-seok	Keimyung Univ.	Determinants of FDI Inflow in Pohang-Youngil Container Port Hinterland with Resource-Based View and Institutional Theory
JIANG Bao	Ocean Univ. of China	The Strategy of Logistics Alliance between The Ports in China, Korea and Japan
HA Yeong-sok SEO Jung-soo	KMU	Inter-Port Competition: The Role of Port Size and Incentives for Port User's Choice of Location
LU Chin-shan	National Cheng Kung Univ.	The Container Development Strategies in The Port of Kaohsiung
辻久子	ERINA	Impact of The World Financial Crisis on Logistics in Northeast Asia

る重要な問題の解決に結びついていないという印象を受けた。中には実証分析を伴わない一般理論の紹介もみられた。経済学の分野にも言えることだが、喫緊の政策的インプリケーションよりも理論の展開が好まれる傾向にあるのか。海外から参加した実務家達は退屈したのか、昼間の会議の途中で退席した人が多く、筆者が最後に登場して現実的な話をした時刻には、一番聞いて欲しい人たちの姿が見えないという残念一幕もあった。

Int'l Marketing Fair for Celebrating Opening of Pohang Container Terminal

夜の浦項港コンテナターミナル開設イベントは韓国の物流業界関係者を中心に約300名が着席し、ステーキディナーを賞味しながらポートセールスのビデオを見、来賓の挨拶や発表に耳を傾けるという設定であった。発表は英語と韓国語の同時通訳付で行われた。

浦項には旧港と新港があり、それとは別に市の北部に迎日湾港を建設中である。迎日湾港には埠頭総延長5,120mにコンテナ、一般貨物、油類、鉱石など15バースが建設される。そのうち4バースがコンテナ専用埠頭となる。以下に概要を示す。

浦項迎日湾港コンテナターミナルの利点は、釜山港に比べてソウル首都圏、中部圏、大邱などからのアクセスに優れていることで、極東ロシア及び日本の関西及び日本海沿岸港湾との航路を開設する計画である。なお、同港の幹部及び複数の韓国船社関係者から、浦項～新潟間に定期航路を開設したいとの希望が聞かれた。

港湾の発表に続いて2人の専門家の発表があった。

まず、大阪港埠頭公社の奥田剛章理事長が、「日韓貿易の特性とコンテナ輸送の展望」と題して英語で発表を行っ

た。奥田氏によると、2008年の日韓貿易は9兆2000億円に達し、中国、米国に次いで第三位であった。しかし貿易収支では3兆1000億円の日本の黒字となっており、そのインバランスが課題となっている。また、貿易の伸び率は中国に比べて低く、日韓EPAの締結により関税の撤廃や資本の自由な相互移動が推進されることが望ましい。また、大阪港など関西地域港湾と韓国との結びつきの特徴を紹介した。韓国港湾については、コンテナ港整備を限定してきた結果、釜山港のハブポート化が進んだ利点があるが、一方で釜山港での混雑や長距離の国内輸送がもたらすデメリットも大きく、浦項迎日湾港などの地方港湾の整備は、合理的コンテナ輸送の実現に役立つと当プロジェクトにエールを送った。

続いて、ロシアを代表して極東海運技術研究所(FEMRI)のヤロスラフ・セメニヒン所長が「北東アジアの海上貿易の発展におけるロシアと韓国の港湾」と題して発表を行った。セメニヒン氏は環日本海諸国(ロシア、日本、韓国)の間の貿易と物流、韓口間プロジェクト、ロシア極東の港湾状況などについて説明を行った。最近の情報によると、2009年第1四半期の港湾取扱量が不況のあおりを受けて激減している。例えば、沿海地方港湾の貨物取扱量は前年同期比で20.2%減、特にコンテナは40.5%減となった。韓国は沿海地方港湾の主たる貿易相手国(68%)であるため、急激な落ち込みとなった。しかし、浦項港の開発などを通じて韓口間物流にも発展の可能性があると締めくくった。

浦項コンテナターミナルは建設中とのことで、残念ながら当初予定されていた現地訪問は実現しなかった。次回は最先端のシステムが構築されると紹介された浦項の現場を案内して欲しいとの声が、海外からの参加者の多くから聞かれた。

浦項迎日湾港コンテナターミナルの概要

建設期間	着工：2005年8月8日 竣工：2009年8月7日
供用開始	2009年8月8日
岸壁延長	1,000m (30,000D/W x 4バース) 最大5万トン級、2,500TEU級船舶入港可能
水深	12~15m
コンテナヤード面積	60万m ² (1,000m x 600m)
コンテナヤード積載容量	35,000TEU
年間コンテナ処理能力	515,000TEU
ターミナル運営会社	浦項迎日新港株式会社 Pohang Yeongil New Port Corporation

日々発展する国境都市、丹東

ERINA調査研究部研究主任 三村光弘

改築された丹東駅

2009年6月12日～13日、中国・遼寧省の国境都市、丹東を訪れた。省都の瀋陽から列車で南下すること約3時間半、列車は中国と北朝鮮の国境都市、丹東に到着した。瀋陽～丹東間の距離は約280キロ、表定速度は時速80キロとなる。瀋陽と丹東を結ぶため瀋丹線と名付けられたこの路線は、日露戦争中に日本軍が建設した軽便鉄道であった。1911年には標準軌に改軌され南満州鉄道の支線となり、植民地朝鮮と旧満州国を結ぶ幹線となった。中華人民共和国の成立後は、重要度が低下しローカル線となった。

丹東駅は2008年末に改築が完成し、近代的な高床式のホーム（列車とホームの段差がないので、ステップを使わずに乗り降りができる）を持つ駅に生まれ変わった。写真1のように地下道も新しく拡幅され、高速鉄道の車両の絵がわれわれを出迎えてくれた（女性の絵の一部に穴が空けられ、通路として使われているのはご愛敬）。出口も写真2のように広くなり、さながら高速鉄道が乗り入れている駅のようなのだ。

瀋陽～丹東、大連～丹東に高速鉄道計画

実際に瀋陽～丹東間には旅客専用線を建設する計画が進んでいる。この計画は、瀋陽近くの大連～ハルビン間高速鉄道（現在、建設中）の分岐点から丹東に至る約207キロの旅客専用線（複線電化、列車の最高速度時速200キロ以上、最小曲線半径5,500メートル、最大勾配20‰）を建設するものだ。中国での報道を総合すると、瀋陽～丹東間高速鉄道は現在中央政府への認可申請待ちで、申請をおこなって許可が下りれば今年の末頃工事が開始され、約4年間で開

写真 1 新しくなった丹東駅地下道



通にこぎ着け、設計速度は時速350キロで、北京～天津の高速鉄道で使われているのと同じCRH 3型車両での運転が想定されているとのこと、所要時間は1時間程度とのことだ。また、丹東～大連間の鉄道（複線電化、設計最高速度時速250キロ、貨客線）はすでに国家発展改革委員会への申請が行われており、許可が下りれば年末までに工事を開始でき、工期は3年半程度とのこと（http://news.lnd.com.cn/htm/2009-01/14/content_496334.htm, <http://www.ddgdb.com/kanbao/show.asp?wzid=693>, <http://www.fy0415.com/xspace/html/87/t-108587.html> 2009年7月14日アクセス）。都市人口が約75万人しかない丹東市に2本もの高速鉄道が建設されるのは意外な感じもする（中国では都市人口が300～500万人程度ないと大都市とは言わない）が、丹東が国境都市であり、将来的には北朝鮮だけではなく韓国に向かっての玄関口になることを考えると、過剰投資と断ずることはできないのではないかと思う。その意味で瀋丹線は再び中国大陸と朝鮮半島を結ぶ大動脈となろうとしている、と言ってよいだろう。

貿易と観光の街

駅を出て、駅前からタクシーでホテルへと向かう。ホテルは中朝国境を流れる鴨緑江沿いにある中聯大酒店に泊まった。このホテルは鴨緑江が見える部屋と丹東駅を向いた部屋とで宿泊料が4割近く違う。丹東という街にとって、国境の川、鴨緑江が貴重な観光資源となっていることを示す一例だ。

写真3のように、鴨緑江沿いの道には土産物屋やレストランが並んでいる。鴨緑江には中朝双方の遊覧船が行き交

写真 2 広がった出口



写真3 鴨緑江沿いのお土産屋さん



写真4 北朝鮮に輸出されるトラック



写真5 遼寧省の「五点一線」計画の図



写真6 丹東の臨港産業園区計画



い（北朝鮮の遊覧船を見たのは今回が初めてだった）、多くの観光客が河と対岸の北朝鮮、新義州の街を見ていた。鴨緑江は観光資源であるとともに、中朝を結ぶ交通路でもある。写真4のように中朝を結ぶ中朝友誼橋は鉄道と道路の併用橋となっており、週4回の国際旅客列車のほか、国際貨物列車が運行されている。この日は中国から第一汽車の製造したCA-141型5トントラックが40台以上列をなして対岸の新義州へと自走輸出されていった。丹東の貿易関係者の話によると、北朝鮮が5月25日に第2回目の核実験を行った後も、丹東から積み出される貨物の流れには大きな変化はないようだ。これは丹東から送られる貨物の多くが生活必需品や一般機械類で、特別に制限を要する品目ではないためだという。

遼寧省の開発戦略「五点一線」と丹東の立ち位置

「五点一線」とは、2006年2月に遼寧省が打ち出した開発戦略で、正式には「遼寧沿海経済帯発展計画」と呼ばれている。写真5のように「五点」とは、黄海と渤海に面した5カ所の発展センターを作ることであり、「一線」とは

その海岸線を貫く道路を意味する。丹東には「臨港産業園区」が作られることになっている。

丹東市の担当者の説明と説明資料の記述を総合すると、この臨港産業園区は、丹東の新都市計画とハイテク産業園区、中朝経済貿易協力区、設備製造園区、港湾工業園区の5つに大きくわかれ、この計画に従って、丹東では現在の市街地よりも鴨緑江の下流よりに新都心が建設されようとしている。現在推進されているのは、市政府（市役所）をはじめとした行政機関の移転、丹東市第2中学（中高校）の移転、コンベンションセンターの建設、香港企業による5つ星ホテルやショッピングセンター、マンションの複合施設の建設、韓国企業による保税物流センターの建設、現在路線バス用のバスを主に生産している黄海汽車の乗用車生産施設などである。また、中朝間を結ぶ新しい橋も計画に入っており、中朝間で基本的な協議は終了しているとのことであった。写真7を見る限り、中朝間を結ぶ新しい橋は高速道路規格のそれで、将来的には中朝、中韓を結ぶ大動脈となることが予想されているのか、市内の中心ではなく瀋陽～丹東～大連高速道路との接続を中心としたものと

写真 7 中朝間を結ぶ新しい橋も計画に入っている



なっている。丹東は、国境にあるという位置を生かし、物流と観光（それにコンベンションを追加した形になっているのだろう）を中心とし、それに製造業の誘致を合わせた形の産業振興政策を打ち出しているようだ。

なお、2009年7月1日に開催された中国の国务院常務会議において遼寧省の計画であった「遼寧沿海経済帯発展計画」が中央政府の政策として原則採用された。

金融危機を北東アジア経済協力発展の糧にして —第二回東北アジア地域協力発展国際フォーラムに出席して—

ERINA理事長 吉田 進

はじめに

2009年6月14日～15日、中国ハルビン市にて第二回東北アジア地域協力発展国際フォーラムが開かれた。

今回は、黒龍江省政府と中国社会科学院が主催し、黒龍江省社会科学院が事務局を努め、ハルビン龍潤石化有限公司、黒龍江日報、黒龍江経済報とハルビン日報が後援した。開幕前夜には盛大な歓迎パーティが開かれた。

会議の一日目は全体会議、二日目は中ロ、中日、中韓モンゴルの3分科会に分かれて報告と討論が行われ、共同宣言が採択された。論文発表者は98名に及んだ¹。

1. 会議の特長

第1に、世界の金融危機に対して各国が対策を講じ、その効果が注目集める時に開かれた国際会議であった点が挙げられる²。従って、金融危機の克服が大きなテーマとなった。中国は、国内の金融対策が三農政策と結合し、「家電下乡」という電化製品の農村への普及につながり、地方のインフラ整備プロジェクト、特に鉄道や自動車道路の建設促進に大きな役割を果たした。

第2に、ロシアで採択された「極東・ザバイカル地域経済社会発展プログラム」(2007年)と中国の「東北振興政策」の連携が形成されつつあることが示された。スコボロジノから中国国境までの石油パイプラインの支線建設の合意が成立し、2011年から20年間にわたり毎年1,500万トンの石油が中国の大慶に供給されることになった影響は大きい。

第3に、輸送回廊の新しい動きについて多くの発言があった。その一つは、黒龍江省の貿易拡大のための綏芬河～ウスリースク～ナホトカ～釜山ルートの開発であり、モンゴルの東部鉄道(チョイバルサン～アルサン)の建設である。貿易の増大には、ロジスティクスの整備が必要という考え方が浸透してきた。その意味で日本横断海航路の開設は、それに呼応したものと言えよう。

第4に、金融関係で新しい問題提起があった。その一つは、域内の通貨交換と本位貨幣決済の促進である。二つ目は、東北アジア金融公社(NEAFC)構想である。従来の北東アジア開発銀行(NEADB)構想は、今日に至るまで日本、アメリカとEU諸国の賛同を得ていない。そこで、関係各国でNEAFCを作るための実験的な試みとして、中

¹ このフォーラムは2回目であるが、その前に中ロフォーラムを5回開催した基礎がある。今回もロシアからの参加者は多く、24名が論文を発表した。またハルビンには、十月革命(ロシア革命、1917年)前後にかなりのユダヤ人が住んでいた伝統があり、それを受け継ぐように黒龍江省社会科学院の主催で毎年、中国とイスラエルの国際会議が開かれている。このフォーラムでも、いくつかのテーマがハルビンとイスラエルとの交流に捧げられた。

² 北東アジアを対象にした国際会議は、新潟の北東アジア経済発展国際会議、ホノルルに事務局を置く北東アジア経済フォーラム、吉林省と中国商務部主催の東北アジア地域経済合作フォーラム(2005年から)、黒龍江省と中国社会科学院主催の東北アジア地域協力発展国際フォーラム(2008年から)、ハバロフスクの極東国際経済フォーラム(2006年から)、ウラジオストクの太平洋経済会議(2007年から)がある。金融危機が生じて半年後の時点では、本フォーラムが最初の会議であった。

国、日本、韓国がそれぞれ東北アジア金融発展理事会(NADFC)の諮問機構を設立し、各種金融サービスを通じて北東アジア諸国間の金融協力を促進するという、従来の手法とは異なる下から上へのアプローチである。

第5に、北朝鮮の2回目の核実験により6カ国協議が中断したことが影響して、北朝鮮問題に対する扱いが非常に慎重であった。共同宣言の第3項には北朝鮮への非難が盛り込まれていたが、ロシア代表から、「今回の会議には北朝鮮が参加していないにも関わらず、北朝鮮の行為を非難することは好ましくない」という見解が出された。

最後に、共同宣言では、関係各国の中央政府と地方自治体の代表をこのフォーラムにより多く招待し、北東アジアの経済協力を大きな関心を持ってもらうことが大切だと訴えた。これには全く同感である。トラック2が果たす役割がますます重要になっている。

2. 基調報告

基調報告は、黒龍江省人民政府副省長の程幼東氏が行い、金融危機の克服、特に中国のGDPの13%に値する4兆元の投資計画に基づき、黒龍江省が直面する5つの課題について述べた。それは、黒龍江省が数年後に中国経済の発展した地域になる、北東アジア経済貿易開発区の設立(特に中国の先導的な地域としてのロジスティクスを完備する)に力を入れる、ロシア・韓国・中国に向けた輸出加工区(特に有機・無農薬食品基地の拡大)を建設する、国境地帯の貿易開発区(綏芬河、黒河と黒瞎子島の貿易区)を建設する、観光開発区を建設するというもので、北東アジア各国に対するより広範な、深度のある門戸開放の宣言でもあった。

3. 各国代表の主な発言

● M.E.ニコラエフ氏 [ロシア連邦議会(上院)副議長]

中華人民共和国成立60周年及びロシアと中国の国交樹立60周年について祝辞を述べた。新中ロ誕生後の10年間で数千人のロシア人専門家が中国で働き、数万人の中国人青年がロシアに留学したことに言及し、最近、ロ中間の良好な関係が復活していると強調した。

両国の貿易額が2008年に520億ドルに達し、経済貿易関係の発展をベースに文化、科学、体育、青年、地域協力を増強する必要があるとし、そのためにロシアと中国の議会フォーラムの設立を提案した。また北東アジア地域の地方自治体の連携を強化すべきであると述べた。

● 松本盛雄氏 [在瀋陽日本国総領事館領事]

祝辞の中で、日本と黒龍江省の今後の協力分野として、物流、環境と農業を取り上げた。これは、ERINAの考え

ている方向と完全に一致する。

● B.C.グレービッチ氏 [ロシア・ユダヤ自治州副知事]

同州と中国との協力が新段階に入ったことを強調した。現在、全ユダヤ自治州の農地面積の16% (16,300ha) が中国に賃貸され、大豆と米を生産しており、今年中に大豆加工工場を設立する。

2008年10月に結ばれた中国とロシア政府の協定書に従い、ニジネレーニンスコエと同江市の鉄橋建設について現在、中ロの専門家が設計を進め、今年中には着工できる見通しで、設計貨物通過量は2,000万~2,500万トンになると報告した。

● バトバイヤル氏 [モンゴル発展センター代表]

今年の大きな課題として、北東アジアにおける気候変化への対応、北東アジア地域におけるエネルギー協力体制の確立、国内では大型炭田ターバン・トルゴイの開発を提起した。

● 丸屋豊二郎 [日本貿易振興機構アジア経済研究所理事]

北東アジア生産ネットワーク形成の角度から、黒龍江省に対して、外資優遇政策を継続する、開発区から港湾までの高速料金を無料にする、輸送・通関などサービスリンクコストを低減するためのインフラ整備を行うなどの提案を行った。

● 李康雨氏 [韓国産業銀行中国本部長北京支店長]

黒龍江省に韓国の400社が3億ドルの投資をしたことを報告した。また、同行は中国との協力を発展させるため、東北3省の社会科学院を含む研究機構と情報交換と共同研究を行い、2006年には旧工業基地の再建を図るため、エネルギー、林業、石油化学工業などに資金を提供する業務協力協定を黒龍江政府と結んだという。

● チムール氏 [モンゴル社会科学院国際問題研究所博士]

近年、モンゴルと中国の関係が大きく発展したことを報告した。一例として、中国との国境に13カ所の税関通路を設け、辺境貿易の発展を図っていること、黒龍江省はタムサグブラクに大慶タムサグ有限会社を設立し、石油の探査と採掘に1億ドル以上の投資をしていることなどを挙げた。

今後の展望として、東部地域に食糧と野菜の栽培地域を組織し、中国の技術と技術専門家を導入する、豊富な石炭資源の開発を行い、火力発電所を建設し、中国の送電網を通じて電力を北東アジアの近隣諸国へ供給する、東部地域の開発のため、チョイバルサンと中国のアルサンを繋ぐ鉄道を建設し、モンゴルと図們江地域と結ぶなどの問題提起をした。

● 邴正氏 [吉林省社会科学院院長]

北東アジア地域協力の特長と問題点として以下を挙げた。

- (1) 図們江開発を中心とした各国の協力体制ができつつある。図們江プロジェクトは、当初、吉林省のプロジェクトとして取り上げたが、いまや国家プロジェクトとなっている。特にロシアが2013年までの極東・ザバイカル地域経済社会発展プログラムを採択したことが、このプロジェクトに大きな影響を与えた。
- (2) この地域の2カ国間の協力が進み、日中、韓中、露中貿易がそれぞれ大きく伸びた。
- (3) 図們江地域の多角的協力は進んでいない。それはこの地域に象徴的な大型プロジェクトがないことにも起因する。
- (4) この地域の6カ国の地方自治体は国際協力の発展を強く求めている。

この中で輸送回廊の重要性に触れ、琿春からザルビノ港までの自動車道路、琿春から羅津港までの高速自動車道路、琿春からカミショーバヤ（マハリノ）までの高速鉄道が完成し、さらにチョイバルサンからアルサンまでの鉄道が建設されると、この地域の交通網が完結すると強調した。また、北東アジア今後の展望として、次のように述べた。

- (1) 全世界の経済調整が北東アジア経済協力で新しいチャンスをもたらした。
- (2) 北東アジア地域が持つ資源、エネルギー、農産物などの潜在力を発揮できる時期がまもなく訪れる。
- (3) この地域の6カ国の経済は、垂直型で、それぞれ異なった発展段階にあるが、それは相互に補完できる。
- (4) 北東アジア地域発展の未来の産業構造について構想を練るべき時機が来た。

● H.Z.リャボフ氏 [ロシア科学アカデミーシベリア支部学術書記]

シベリア支部の影響力は、チュメニ州からサハ共和国（ヤクーチア）まで及んでいること、金融危機がシベリア支部の存在をより安定的なものにし、より多くの地方自治体が、現在のロシア経済状況から見て、資源主導型から多面的な工業生産型への転換を遂げなければならないことを認識し始めたこと、輸入商品の代替品としての国産化がその第一歩であることなどを述べた。しかし、天然資源の埋蔵地でもあるシベリアでは、シベリア支部の研究対象も、天然資源の深加工やハイテク製品の輸出という特長を持たざるを得ないことに言及した。

今後の研究方向として、石油天然ガス（オムスク州との共同研究）、石炭（クズバス、ケメロヴォ州）、鉱物資源・冶金工業（バイカル地域の鉄鉱）、木材加工（クラスノヤルスク地方）、交通運輸と自動車道路建設の5つの分野に分け、さらに新しい課題として新材料開発でこれまでの成果があるナノテクの開発の成熟を挙げた。

中国とは、中国科学院長春分院との連携が進み、道路の路面材料と基礎の構造材料の研究を行い、長春中口科学技術パークといくつかのインキュベータを設立した。ロシアの技術を紹介したいが、知的財産権の保護と共同研究の協力機構のあり方が解決されるべきで、それによって中口技術協力は加速されると強調した。

● 張亨寿氏 [韓国漢陽大学教授]

北東アジア開発銀行を設立すべく長年努力し、債券発行の権利を得るために必要なAAAクラスの信用を取得するにはアメリカ、EU、日本の支持が必要だが、現在、条件が整っていないことに言及した。そして、北東アジアの金融協力を促進するための新しい提案として、東北アジア金融公社を設立する構想があり、その実現のために、韓国開発銀行、中国開発銀行とみずほ銀行が東北アジア金融発展理事会の諮問機関を作ることで合意し、それぞれが金融サービス活動を通じて北東アジア各国の金融協力を推進する。現在、この構想は初歩的な段階にあるが、将来は、北東アジア開発銀行、東北アジア金融公社、あるいはその他の受け入れ可能な金融機関に発展していくものと考えていると述べた。

● 曲偉氏 [黒龍江省社会科学院院長]

北東アジア地域は、協力によって次の6つの障害を打破しなければならないと述べた。

- (1) 一致した協力の概念をもつことが必要である。政治的な不一致が経済協力で影響を与えないこと、一方的な利益ではなく双方の利益（win-win）を求めること、保護主義的な壁を打ち破ること。
- (2) 資源開発の協力上の障害を打破すること。各国には資源が偏在しているので、石油、木材、鉱物資源の部門で相互協力の可能性がある。資源、資本、技術、市場を有機的に結合させる。土地資源の開発利用を進め、食糧問題の解決を図る。特にロシアの耕地面積は1.3億haで、一人当たりの耕地面積は世界第3位（1ha）、極東では第1位（3ha）であるが、ほとんどが利用されていない。日中韓の食糧不足は、その一部をロシアとの協力で解決が可能である。
- (3) 物流面での協力。黒龍江省は、3年以内に高速自動車道路、鉄道、地方の空港、辺境の税関、河川・海洋連結輸送、アムール川の鉄橋などの建設に300億ドルを投資する。関係諸国、特にロシアが物流インフラ施設の建設を進め、鉄道、道路、海運、航空、パイプラインなどの交通物流体系を構築することを望む。また、北東アジア地域の物流業の標準化を進めて一体化を目指す。
- (4) 貿易の拡大。この地域の人口は17億人と世界の四分の一

を占める大市場で、貿易額も4兆ドルを越し四分の一を占める。貿易の伸び率は、世界平均より高い。資源、機械・電器、ハイテク製品と農産品の取引及び労働力の提供が拡大する可能性を持つ。

(5)観光分野での協力。到着地でのビザ発行、辺境地域の往来ビザの現地での発行、医療・買い物を主体とした観光の組織などが要求される。

(6)金融協力分野での協力。北東アジアは、世界の3大経済・貿易体系の一つであり、今後10年間で世界一になる可能性を持つ。しかし、関係各国はこの地域の通貨ではなく米ドルで決済を行っているため、為替差損を蒙り、しかも、金融危機の下、米ドルの価値低下で損をしている。それを解決するために、人民元とルーブル、円、ウォンの直接決済ができる貿易基盤を作り、第三国通貨を経由する際に発生する損失をカバーしなければならない。また、北東アジア諸国の主要都市と税関には域内各国の銀行を開設し、相手国に投資する企業に対し、融資や換金などのサービスを提供すべきである。最後に、アジア通貨地域を作るための条件を整えること。ユーロを導入した経験を学び、まず、中国、日本、ロシア、韓国でそのための戦略を設計すべきであろう。

● A.G.ブレイ氏 [極東ザバイカル地域協会副事務総長]

2001年から2008年までのロシアと中国の地域合作のまとめを行い、今後の展望として投資、観光、文化交流（特に相手国の言語学習、言語障害の克服）、アムール川をめぐる環境問題、労務サービス（極東ザバイカル地域における2008年の中国人の就労人口は4万人）などを取り上げた。

結論として、金融危機は両国に損失をもたらしたが、新

しいチャンスとしてエネルギー分野での協力をもたらしたことを強調した。東シベリア～太平洋石油パイプラインの第1期工事がまもなく終わり、中国への支線建設も始まるうとしている。さらにロシアの東部送電網と交通運輸のインフラ施設が進み、その中にはニジネレーニンスコエ～同江鉄橋の建設やハバロフスク付近の大ウスリー島に辺境貿易区を作る案件が含まれていると述べた。

途中、コーヒーレイクの前に「中国－東北アジア年鑑」の出版を記念して、各国代表への贈呈式が行われた。この本の出版は、中国の北東アジア地域の重視、情報公開を意味しており、この地域の協力関係の現状認識を深める上で大きな貢献をした。

4. 日本からの出席者について

日本側の出席者はかなり多く、論文発表者は14人、その中には北海道大学の坂下明彦教授（原料農産物基地から地域ブランド形成へ－北海道と黒龍江省）、岩下明裕教授（国境から世界を包囲する）、立命館大学の松野周治教授（世界経済再構築と東北アジア地域協力の意義）が含まれている。

現地からはハルビンの華通豊田汽車服務有限公司の木下栄一総経理（黒龍江省の投資環境改善と今後の日中経済協力強化について）が出席した。

なおERINAからは三村光弘（朝鮮民主主義人民共和国の経済改革の現状と課題）、朱永浩（日本と中国東北地区の経済貿易協力）と吉田進（日中経済協力で黒龍江省の対日経済・貿易協力戦略の一層強化について）が出席した。

中国黒龍江省牡丹江市・綏芬河市の視察報告

ERINA調査研究部研究員 朱永浩

中国黒龍江省では、2008年末に「八大経済区」という経済振興プランが提起されており、その具体的な建設計画が2009年4月に策定された。八大経済区とは、哈大齊工業走廊建設区¹、東部煤電化基地建設区、大小興安嶺生態機能保護区、松嫩平原・三江平原農業総合開発試験区、北東アジア経済貿易開発区、哈牡綏東対口貿易加工区²、北国風光特色旅遊開発区、高新技術産業集中開発区を指す。

哈牡綏東対口貿易加工区（以下、「哈牡綏東」）は、黒龍

江省の対外開放の核心地域として、濱綏鉄道と綏満道路（301国道）を軸にして、省都のハルビン市を起点に牡丹江市を經由し、2つの国家1類口岸（綏芬河、東寧）まで結ぶエリアの開発計画である。この「哈牡綏東」に最も期待される役割は、同省の対口輸出加工基地及び陸海聯運国際大通道（陸海国際一貫輸送ルート）である。

2009年6月21日～24日の間、筆者は「哈牡綏東」の中核都市である牡丹江市と綏芬河市³を視察した。牡丹江市で

¹「哈大齊」とは、ハルビン市、大慶市、チチハル市である。

²「哈牡綏東」とは、ハルビン市、牡丹江市、綏芬河市、東寧県である。

³綏芬河市は、黒龍江省牡丹江市（地区級市）の一部を構成する県級市である。

写真1 牡丹江市政府ビルの外観



は同市外事僑務弁公室日韓科長・尹敬炫氏、綏芬河市では同市外事処副処長・劉樹江氏から訪問先との調整及びアテンドをして頂き、充実した視察となった。以下では、主な訪問先ごとに内容を記す⁴。

牡丹江華晟国運物流有限公司

牡丹江華晟国運物流有限公司は2006年4月に設立され、黒龍江華晟国運物流（集団）公司の傘下物流企業である。資本金は1億元（約14億円）、従業員は50人である。6月22日、牡丹江市東安区に位置する同社本社ビルにて副經理・于航氏に面会した。

于航氏によれば、中国税関総署は2007年8月に、牡丹江税関を起点地とするOLT（Over Land Transport）方式でロシアの海運ルートを利用して再び中国国内に輸送する（以下、「中→ロ→中」）国内貨物の申告受理を許可した。この許可により、国内コンテナ貨物を綏芬河口岸から、ロシアのウラジオストク港、ポストーチヌイ港、ナホトカ港を経由し、上海港、寧波港、黃埔港に輸送する際、「国内貿易」扱いとすることで輸出入関税が免除されることになる。中国で初となる「中→ロ→中」の試験運行を行ったのが、牡丹江華晟国運物流有限公司である。

2007年9月28日に、銅板紙等を積んだコンテナ12個は牡丹江税関での通関申告後、綏芬河口岸から鉄道でロシア・ウラジオストク港に運び、10月7日にウラジオストク港を出港し、10月15日に無事に上海港に到着した。その後、2008年8月に2回目となる試験運行も順調に行われたという。

この「中→ロ→中」ルートを利用することにより、国内輸送ルートに比べて距離を800~1,000km以上短縮できる。

写真2 哈牡綏東対口貿易加工区開発計画の模型



しかし、世界金融危機の影響でコンテナ貨物が急減した上、物流業界の過剰競争の状況が続いているため、現状の「中→ロ→中」の物流コストは割高である。物流コストの削減（特にロシア国内部分）が今後も大きな課題のようであった。

この他、「中→ロ→外」（中国から輸出→ロシア経由→第三国に輸送）という運輸モデルの可能性について確認したところ、于航氏は中ロ両国の制度上にまだ必要な作業が残っていることを認めつつも、今度の中ロ首相定期会談で議論されることを期待し、近い将来この課題が克服できると示唆した。

面会同日に于航氏が東寧でロシア側との交渉を予定していたため、インタビューは約40分で終了した。同氏が面会中何度も「『中→ロ→外』輸送に日本が参与することを歓迎する」と述べたことが印象に残った。

牡丹江市商務局

世界金融危機後の牡丹江市経済状況について、牡丹江市商務局規画統計科長・丁兆忠氏を訪ねた。丁科長によれば、世界金融危機の影響で牡丹江市管轄下の辺境都市（綏芬河市、東寧県）は大きな打撃を受けている。

輸入においては、牡丹江経由でロシアから輸入している木材は黒龍江省全体の約80%、全国の約20%を占めているが、2009年1~5月の木材輸入量は前年同期比47.0%減、輸入額は39.7%減となった。このほか、パルプや化学肥料、鉄鉱砂などの輸入量も大幅に減っているという。

対ロ輸出に関しては、ロシア（特に極東地域）の経済不振、ルーブル為替交換レートの下落、ロシア金融システムの不安定などの要因により、2009年1~5月の牡丹江市の対ロ輸出額は前年同期比12.0%減となった。

⁴ 牡丹江市・綏芬河市視察期間中、対口貿易及び国際観光業関係者と意見交換の機会も数回あった。紙幅の関係で一人一人の名前は挙げられないが、感謝申し上げたい。

写真3 普段ロシア人観光客で賑うメインストリートは閑散としていた



経済全体に与える影響について、丁氏が「牡丹江市経済の対外貿易依存度が低い上、国内取引に関しては好調さをキープしているため、世界金融危機による牡丹江市経済全体への影響は相対的に小さい」と強調した。

哈牡綏東対口経済帯弁公室（牡丹江市）

哈牡綏東対口経済帯弁公室副主任・趙希恩氏から、牡丹江市政府ビル（党政弁公中心）のロビーに設置されている「哈牡綏東」開発計画の模型を使いながら、開発計画の全体像をプレゼンして頂いた。ハルビン市、牡丹江市、海林市、穆稜市、林口県、綏芬河市、東寧県などにある既存の開発区を中心に、対口輸出生産基地を構築し、陸海国際一貫輸送ルートを確認させることがこの開発計画の核心だと、趙氏の説明を聞きながらそう感じた。

「哈牡綏東」開発計画の対象エリアが黒龍江省有数の工業地帯である「哈大齊工業走廊建設区」と高速道路、鉄道で繋がっているため、将来的には国際物流ルートとしての「哈牡綏東」の役割がより重視されると考えられる。

牡丹江開発区管理委員会

牡丹江開発区は2006年1月7日に設立され、「牡丹江国家級循環経済試点園區」、「牡丹江対口経済技術開発区」、「牡丹江市江南新城区」によって構成されており、敷地面積が63km²である。

開発区管理委員会副主任・于心慧氏によると、世界金融危機は同開発区の投資誘致活動にさほど影響しておらず、2009年1～5月の間に15件の投資案件が決まり、その投資額の大半が国内企業によるもので、国内市場向けのビジネスに注力する企業が多いという。于氏は「今後はより多くの外資を招き入れるために、陸海国際一貫輸送ルートの早期確立が必要だ」と強調した。

写真4 中口綏芬河—ポグラニチヌイ貿易総合体の商業施設



綏芬河口岸管理委員会

6月23日午後、綏芬河口岸管理委員会主任・武宇氏を表敬した。中国共産党綏芬河市委員会常務委員を兼務する武氏は、「世界金融危機以降の同市の対口貿易が輸出入ともに大幅減少し、深刻な影響を受けており、特に対口貿易に大きなウェイトを占める木材輸入が激減している。3～4月には木材輸入に回復の兆しがあったが、5月以降は再び不振に転じた」と紹介した。

その後、武氏からは日本各地が取り組む環日本海航路の状況について訊かれ、北東アジア物流の現状について意見交換を行った上、2008年6月5日に同市で開催された「第1回中韓物流協力フォーラム」の概要を説明して頂いた。このフォーラムの司会を務めた武氏が、東アジアにおける国際物流の中継ポイントとしての綏芬河市の重要性を強調し、2009年4月21日に中央政府より設立認可を受けた全国第6番目の総合保税区となる「綏芬河総合保税区」の将来発展展望にも言及した。

綏芬河市商務局

綏芬河市商務局副局長・張洪軍氏によれば、世界金融危機による影響で2009年1～5月の綏芬河市貿易額が前年同期比25.4%減の14億2,694万ドルとなった。うち、輸出額が同2.3%減の6億3,862万ドル、輸入額が同37.4%減の7億8,832万ドルであった。同市貿易額に大きなウェイトを占めている辺境小額貿易（国境貿易）の落ち込みが最も大きかった。

輸出品目をみると、ルーブル為替交換レートの下落により、果物と野菜が前年同期に比べ7万トン減少した。トラックなどの車両輸出も大幅に落ち込んだ。ロシアからの主な輸入品の木材・化学肥料・パルプ・建築材料の輸入数量の激減が、輸入不振の主たる要因となった。

綏芬河市政府は市内の民貿市場（国境地域民間貿易市場）

に対して数カ月間の免税措置を講じているが、目下のところ、その効果はそれほど上がっていないようだ。ロシア側の経済低迷が続く限り、中口国境貿易の回復は難しいとみられる。

綏芬河総合保税區

6月24日、綏芬河市郊外に立地する「綏芬河総合保税區」を訪ね、同総合保税區弁公室主任・劉在明氏、副主任・沈松林氏と意見交換を行った。綏芬河総合保税區の面積は1.8km²、保税港區の機能を有する税関特殊監督管理区域である。

劉氏からは、総合保税區的仕組みや優遇策、利用メリットがある企業などについて丁寧に説明して頂いた。今年4月に設立許可を受けたばかりということもあって、管理委員会の事務室は現地企業から借りており、現在の担当スタッフ全員が上海などでローテーション研修を行っているという。

綏芬河総合保税區的意義について、劉氏は「短期的に中国の東北振興政策とロシアの極東地域開発を結ぶ要になる可能性があり、日本の皆様に今後の展開に注目してほしい」と述べた上で、次のように強調した。「長期的にはロシアとの経済関係のみならず、日本を含む北東アジア全域にも影響を及ぼすと考えられる。」

その後、綏芬河市外事処長・劉恩聰氏も議論に加わり、綏芬河市の経済情勢と北東アジア国際物流の可能性について意見交換を行った。

中口綏芬河—ボグラニチヌイ貿易綜合體

「中口綏芬河—ボグラニチヌイ貿易綜合體」は、1999年6月2日に中口両国が外交書類を交わして承認したプロジェクトである。中国側は2004年8月に建設し始め、現在ホリデイ・インホテルのほか、商業施設、人工湖などが完成している。今回は商業施設に入って視察したが、僅かの国内観光客だけでロシア人の買い物客はいなかった。2008年1月に訪れた際も同じ状況だったことから、その後の進展がなかったようである。

同行の綏芬河市外事処副処長・劉樹江氏によれば、2006年6月にロシア側の一部施設（教会など）も完成しているが、当初から目指している「中口の境界線にまたがって全体が外界から遮断され、通路がつながって双方向に開通する貿易綜合體には至っておらず、短期的に進展しないことが予想される」と述べた。但し、中国国内観光客向けには国境観光スポットとして人気が出始めたようで、人工湖は釣りを楽しむ人で賑わっていた。

現地調査の最終日、牡丹江空港に向かうバスの窓から、2009年5月に着工された綏芬河～満洲里高速道路の一部区間の「牡丹江～綏芬河」高速道路の建設現場が見えた。「牡丹江～綏芬河」区間は、牡丹江・海林と綏芬河を結び、全長169km（うち既存道路拡張区間62km、新たに建設する区間107km）である。2011年9月に綏芬河～満洲里高速道路が全線開通すれば、対口貿易の重要な輸送ルートとなって、「哈牡綏東」開発計画の進展に寄与することが期待される。

北東アジア動向分析

中国

回復にまだ力の弱い中国経済

国家統計局の発表によると、2009年第1四半期の国内総生産（GDP）は、前年同期比6.1%増にとどまり、2008年通年の9%増から大幅に低下した。世界金融危機の影響で中国経済の減速が鮮明な形で表れ、回復に時間を要することを示している。

1-5月の一定規模以上工業企業¹の付加価値増加率は、前年同期比6.3%増となり、前年同期を10ポイント下回った。特に外資系企業による付加価値増加率が0.3%増まで縮小し、前年同期の14.6%増から急激に低下した。

対外貿易には、回復の兆しが依然として見えない。商務部の統計によれば、5月単月の貿易総額は1,641億ドル、前年同期比25.9%減となった。1-5月の累計額を見ても輸出入総額は7,634億ドル、同24.7%減となった。輸出の不振が続いており、1-5月の輸出額は4,261億ドル、同21.8%減となった。貿易収支の黒字額も4月は前年同期比19.8%減、5月は同32.4%減に悪化している。

外資の誘致状況について、1-5月の新規認可件数は7,890件（前年同期比33.78%減）、実行ベースの対中直接投資（FDI）は同20.41%減の340.48億ドルと大きく落ち込んだ。

外需関連セクターは急激に減速する中、国内における投資と需要が中国経済の成長をけん引しているといえよう。

1-5月、都市部の固定資産投資額は5兆3,520億元（前年同期比32.9%増）で、うち国有及び国有持株企業の投資額は2兆3,055億元（同40.6%増）、不動産開発投資額は8,358億元（同7.8%増）となった。業種別の投資伸び率では、上位に鉄道輸送業（前年同期比110.9%増）、住民サービス及びその他サービス業（同89.7%増）、農業（同79.7%増）、衛生・社会保障と社会福祉（同69.8%増）、水力・環境と公共施設管理（同60.0%増）等インフラ整備、農村振興、社会福祉のセクターが挙げられる。

個人消費の動向を示す社会消費品小売総額の1-5月の伸び率は名目で前年同期比15.0%増の4兆8,770億元となった。このうち、卸・小売業と製造業が4兆1,007億元（同14.7%増）、ホテル・飲食が7,117億元（同18.4%増）と大きく伸びた。さらに1-4月の伸び率は名目で同15.0%増、1-3月も同じく15.0%増の状況を見ると、消費部門とし

ての社会消費品小売総額は安定した成長が続いているといえる。

消費者物価指数（CPI）は2003年から続いている上昇が止まり、2009年3月が1.2%減、4月が1.5%減、5月が1.4%減と下落した。5月のCPIの内訳をみると都市部は1.5%減、農村部では1.0%減となった。また、商品項目別では、食品類が0.6%減、非食品類が1.7%減、消費品目が1.4%減、サービス品目が1.3%減と下落した。しかしいずれも急激な下落ではなく、目下のところ消費不振によるデフレは生じていない。

政府は昨年11月に4兆元の景気刺激策を打ち出し、インフラ整備、内需拡大による経済成長をはかっている。短期的には小型車減税、農村における家電製品購入補助金等の消費刺激策を実施し、成果を挙げている（例えば小型車減税の結果、中国における単月ベースの自動車販売台数は5カ月連続で米国を上回り、世界首位を維持した）。長期的には“十大産業振興計画”（自動車産業、鋼鉄産業、繊維産業、設備製造産業、船舶産業、電子情報産業、軽工業、石油化学産業、非鉄金属産業、物流産業）を打ち出し、一定の経済成長率を保つとともに、産業振興と構造調整に乗り出している。中国経済が今回の金融危機を契機に、外需型成長から内需型成長に転換する軌道に乗れるかどうか、さらに長期的に見て産業構造の調整及び地域間の均衡的発展が達成できるかどうかが目玉されよう。

存在感を増す中・西部地域の経済成長

中国の輸出は東部に集中しているため（2008年において全国の輸出に占める東部のシェアが89.9%、中部が5.6%、西部が4.5%であった）、輸出依存度の低い中部と西部は世界金融危機から受けた影響は比較的軽い。その上、景気刺激策としての公共投資の配分が中・西部に傾斜しているため、1-5月において中・西部は、GDPの成長、工業企業の付加価値増加率、都市部の固定資産投資率のいずれの項目においても、東部を上回った。

2009年第1四半期のGDPの成長率は、東部では北京市が16.9%と高いほかは、上海市が3.6%、浙江省が0.7%、広東省が6.9%、福建省が5.4%と低い水準にとどまった。それと対照的に、中・西部地域では内モンゴル自治区が15.9%、河南省が11.2%、湖北省が12.3%、湖南省が

¹ 国有企業及び年間売上高500万元以上の非国有企業

11.0%、四川省が10.2%、貴州省が15.8%、雲南省が15.4%と高い成長率を維持し、いずれも全国平均の6.1%を大幅に上回った。

1 - 5月の一定規模以上工業企業（国有企業及び年間売上高500万元以上の非国有企業）の付加価値増加率（前年同期比）について、東部地域では北京市が2.3%減、上海市が6.6%減、浙江省が2.0%減、広東省が3.1%増、福建省が4.5%増と低い水準で並んだ。それに対して中・西部地域では内モンゴル自治区が19.6%、安徽省が15.8%、江西省が14.6%、湖南省が17.6%、四川省が20.7%、広西省が14.3%と全国平均の6.3%より高かった。さらに1 - 5月の都市部の固定資産投資額の増加率（前年同期比）をみると、

東部地域の北京市が2.4%、上海市が5.2%、浙江省が13.0%、広東省が14.1%となり、いずれも全国平均の32.9%より低かった。それに対して中西部の安徽省が32.2%、江西省が45.1%、四川省が55.2%、広西省が54.3%、雲南省が52.3%、陝西省が53.5%と高い水準を維持している。

商務部は2007年から2008年にかけて、重慶、西安、成都、昆明等31の内陸都市を加工業重点移転先として指定し、インフラ整備及び優遇政策の実施により沿海部から加工産業の民間企業を呼び込もうとしている。中・西部の経済成長は今後政府の投資ではなく、民間企業による投資がますます重要になり、それをいかに実現していくかに注目したい。

(ERINA調査研究部研究員 穆克芋)

	単位	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年		
									1 - 3月	1 - 4月	1 - 5月
GDP成長率	%	9.1	10.0	10.1	10.4	11.6	13.0	9.0	6.1	-	-
工業総生産伸び率（付加価値額）	%	12.6	17.0	16.7	16.4	16.6	18.5	12.9	5.1	5.5	6.3
固定資産投資伸び率	%	16.9	27.7	26.6	26.0	23.9	24.8	25.5	28.8	-	-
社会消費品小売総額伸び率	%	11.8	9.1	13.3	12.9	13.7	16.8	21.6	15.0	15.0	15.0
消費価格上昇率	%	▲ 0.8	1.2	3.9	1.8	1.5	4.8	5.9	▲ 1.2	▲ 1.5	▲ 1.4
輸出入収支	億ドル	304	255	321	1,020	1,775	2,622	2,955	623	754	888
輸出伸び率	%	22.4	34.6	35.4	28.4	27.2	25.7	17.2	▲ 19.7	▲ 20.5	▲ 21.8
輸入伸び率	%	21.2	39.8	36.0	17.6	19.9	20.8	18.5	▲ 30.9	▲ 28.7	▲ 28.0
直接投資額伸び率（実行ベース）	%	12.5	1.4	13.3	▲ 0.5	4.5	13.6	23.6	▲ 20.6	▲ 21.0	▲ 20.4
外貨準備高	億ドル	2,864	4,033	6,099	8,189	10,663	15,282	19,460	19,537	-	-

(注) 前年比。

工業総生産伸び率は国有企業及び年間売上高500万元以上の非国有企業の合計のみ。

社会消費品小売総額伸び率、外貨準備高は各年末、月末の数値。

2006年以降の直接投資には、銀行・証券業を除く。

2007年のGDP成長率は、2009年1月14日に中国国家统计局が発表した数値。

(出所) 中国国家统计局、中国商務部、中国海関統計、中国外匯管理局等資料より作成。

ロシア

2009年第1四半期のロシア経済

国内総生産（GDP）は前年同期比マイナス9.8%（2008年は8.7%増）となり、過去15年間で最悪の結果となった。

鉱工業生産は、国全体で前年同期比14.3%減と大きく落ち込んだが、極東連邦管区については、鉱工業生産が前年同期比3.4%増となった。後者の背景には、サハ共和国や沿海地方、ハバロフスク地方といった主要な連邦構成主体が軒並みマイナス成長であったにもかかわらず、LNG（液化天然ガス）の出荷開始等によりサハリン州が前年同期比21.4%増を記録したことがある。

固定資本投資は、国全体では前年同期比25.6%減と急速に冷え込んだ。極東連邦管区は全体が前年同期比33.7%増で、特に沿海地方が同3.2倍と急伸した一方、ハバロフスク地方（同30.6%減）やサハリン州（同14.1%減）は低迷した。

実質貨幣所得については、極東連邦管区の水準（前年同期比2.5%減）は全国水準（同1.4%減）を下回り、サハ共和国がプラス成長（同3.4%増）となったものの、沿海地方やハバロフスク地方、サハリン州ではマイナス成長（それぞれ順に7.3%減、8.7%減、8.0%減）となった。

出口の見える不況と諸機関の予測

第1四半期にはおよそ40ドル／バレル台であった原油価格がその後60～70ドル／バレル台に再び上昇してきたにもかかわらず、ロシア経済に明るい兆候は見え始めている。5月時点で製造業は前年同期比マイナス23.7%（4月は同マイナス25.1%）、鉱業は前年同期比マイナス3.4%となった。

6月、世界銀行と経済協力開発機構（OECD）が3月時点で発表した2009年のロシア経済の成長率予測に関し、それぞれマイナス4.5%からマイナス7.9%、マイナス5.6%からマイナス6.8%へと下方修正した。他方、ナビウリナ経済発展相は、今年のGDP成長率がマイナス8%になるとの見通しを表明している¹。

2008年ロシア東部地域（極東・東シベリア）の対外経済関係（貿易）

2008年、極東連邦管区は輸出が140億6,390万ドル（前年比12.6%増）、輸入が88億5,010万ドル（同14.7%増）を記録し、総貿易額は229億1,400万ドル（同13.4%増）となった。極東ザバイカル協会（極東連邦管区に属する9つの連邦構成主体とシベリア連邦管区に属するザバイカル地方とブリヤート共和国を合わせた、地域間経済協力単位）の実績は、輸出が146億2,120万ドル（前年比11.0%増）、輸入が95億1,770万ドル（同14.6%増）、総貿易額が241億3,890万ドル（同12.4%増）となった²。

極東地域の主要な連邦構成主体（4つで全体の約94%）の実績は、サハリン州が総貿易額95億9,850万ドル（うち輸出85億9,230万ドル、輸入10億6,200万ドル）で各々前年比8.7%増、22.1%増、43.8%減、沿海地方が総貿易額66億8,110万ドル（うち輸出8億7,100万ドル、輸入58億1,010万ドル）で各々前年比25.6%増、21.2%減、37.9%増、ハバロフスク地方が総貿易額28億8,400万ドル（うち輸出17億1,450万ドル、輸出10億9,390万ドル）で各々前年比0.1%増、2.2%減、4.0%増、サハ共和国が総貿易額23億9,410万ドル（うち輸出22億9,140万ドル、輸入1億2,700万ドル）で各々前年比11%増、9.5%増、59.2%増であった。

東シベリア地域については、総貿易額219億70万ドル（うち輸出165億8,990万ドル、輸入53億1,080万ドル）で各々前年比5.4%減、13.7%減、35.3%増となった。2つの連邦構成主体（イルクーツク州とクラスノヤルスク地方の）が同地域全体の総貿易の8割以上を占めている。

（投資）

2008年、極東連邦管区に向けられた外国投資は86億7,100万ドル（前年比38.5%増；ロシア全体の8.4%）となった。同連邦管区における外国投資の71.5%はサハリン州が占めた。東シベリアへの外国投資は49億1,500万ドル（前年比62%減；ロシア全体の4.7%）であったが、その75%強はクラスノヤルスク地方が占めている。

（ERINA調査研究部研究主任 伊藤庄一）

¹ The Moscow Times, 17, 25, 30 June 2009.

² 本稿の統計値はロシア連邦国家統計庁発表の公式データを用いているが、極東ザバイカル協会対外経済関係局発表の統計値（http://www.assoc.fareast.ru/fe.nsf/pages/fecon_ftrade.htm）とは誤差がある。

(表1) マクロ経済指標

	鉱工業生産高成長率 (前年同期比%)							固定資本投資成長率 (前年同期比%)						
	2004	2005	2006	2007	2008	08・1Q	09・1Q	2004	2005	2006	2007	2008	08・1Q	09・1Q
ロシア連邦	8.0	5.1	6.3	6.3	2.1	6.2	▲14.3	13.7	10.9	16.7	21.1	9.8	20.2	▲25.6
極東連邦管区	7.5	2.6	4.2	22.6	▲2.5	▲0.8	3.4	40.3	7.4	2.3	13.2	7.8	17.2	33.7
サハ共和国	12.5	▲6.6	0.0	0.2	4.3	2.2	▲2.6	5.7	30.2	2.1	99.0	12.0	92.5	45.4
カムチャッカ地方	0.3	6.6	1.6	3.9	5.0	11.5	▲2.1	▲26.3	12.0	5.2	▲13.1	1.5	▲7.4	3.3
沿海地方	17.8	19.7	12.6	1.0	8.4	13.9	▲2.7	8.3	29.3	6.4	10.8	33.7	15.5	3.2倍
ハバロフスク地方	1.7	4.5	▲10.7	9.1	▲12.9	▲8.6	▲7.3	23.7	1.8	8.7	4.4	1.6	24.8	▲30.6
アムール州	0.2	▲4.3	4.7	6.4	8.4	7.0	12.6	3.2	▲5.3	5.1	13.3	21.8	▲15.2	37.1
マガダン州	▲4.4	2.6	▲11.2	▲7.3	2.4	▲4.1	11.3	15.2	5.3	23.9	▲0.7	2.4	45.6	▲7.2
サハリン州	9.3	12.7	31.1	2.1倍	▲13.0	▲7.5	21.4	2.8倍	1.7	0.3	▲16.0	▲6.7	▲17.6	▲14.1
ユダヤ自治州	1.0	3.0	4.2	10.5	2.3	10.9	▲13.2	2.1倍	54.5	▲1.2	12.9	▲18.5	▲27.3	▲20.4
チュコト自治管区	6.2	20.4	▲9.1	▲11.2	7.6	22.9	▲15.3	▲35.9	▲38.6	▲38.6	6.1	37.5	98.9	11.2倍

	小売売上高成長率 (前年同期比%)							消費者物価増加率 (前年12月比%)						
	2004	2005	2006	2007	2008	08・1Q	09・1Q	2004	2005	2006	2007	2008	08・1Q	09・1Q
ロシア連邦	13.3	12.8	14.1	16.1	13.0	16.7	▲1.1	11.7	10.9	9.0	11.9	2.7	4.8	5.4
極東連邦管区	10.3	12.5	12.9	11.2	9.5	7.7	0.5	11.3	13.3	8.8	9.6	3.0	4.3	6.2
サハ共和国	2.3	5.5	8.6	7.4	7.6	5.2	0.6	10.8	12.1	11.9	9.0	3.9	2.5	4.3
カムチャッカ地方	2.4	5.3	10.8	12.8	9.4	2.7	▲1.4	11.3	21.5	11.6	10.1	3.3	4.3	7.5
沿海地方	15.6	19.0	12.9	11.8	8.8	7.1	▲1.9	10.8	12.4	7.1	9.7	3.1	5.0	6.3
ハバロフスク地方	10.2	13.5	13.3	15.3	7.9	6.3	5.6	13.8	13.6	8.7	9.8	2.7	4.8	6.2
アムール州	16.9	10.6	13.7	12.0	12.8	12.0	3.1	12.6	13.2	9.1	9.6	2.5	4.3	6.9
マガダン州	2.3	8.3	9.6	10.0	1.5	2.6	▲1.9	9.4	12.4	8.1	13.3	3.7	4.9	10.0
サハリン州	14.9	14.6	22.1	7.9	15.6	11.8	▲3.3	11.5	14.1	10.4	11.8	2.4	3.4	4.9
ユダヤ自治州	15.2	9.5	5.4	6.1	6.5	12.1	3.5	12.1	14.5	5.5	11.7	2.5	5.1	7.3
チュコト自治管区	▲6.3	▲1.3	6.4	12.9	26.3	35.5	4.1	11.1	15.3	11.2	7.5	1.5	4.3	10.0

	実質貨幣所得増加率 (前年比%)							平均名目賃金 (ルーブル)						
	2004	2005	2006	2007	2008	08・1Q	09・1Q	2004	2005	2006	2007	2008	08・1Q	09・1Q
ロシア連邦	11.2	11.7	14.1	13.1	5.0	11.6	▲1.4	6,740	8,555	10,634	13,593	17,226	15,424	17,441
極東連邦管区	8.6	10.4	12.1	10.6	3.6	5.7	▲2.5	9,115	11,508	13,711	16,713	21,148	18,835	21,485
サハ共和国	6.1	5.8	6.1	5.1	5.2	11.1	3.4	11,315	13,437	16,168	19,409	23,822	21,236	24,464
カムチャッカ地方	5.9	6.8	7.1	8.7	2.9	2.4	0.0	12,298	15,477	18,541	21,815	27,126	24,228	28,449
沿海地方	14.7	15.4	15.0	10.6	1.4	3.3	▲7.3	7,033	8,926	10,903	13,174	16,868	14,856	17,563
ハバロフスク地方	6.9	8.5	14.3	12.1	0.9	0.4	▲8.7	8,948	11,336	12,888	15,884	19,951	17,663	19,383
アムール州	5.5	9.6	10.3	19.6	11.5	18.2	17.7	7,354	9,392	11,111	13,534	16,725	14,658	17,225
マガダン州	2.1	3.1	9.1	6.8	▲1.9	14.1	▲1.5	11,175	14,673	17,747	22,102	29,981	27,009	29,038
サハリン州	10.7	14.4	14.1	12.4	6.4	2.7	▲8.0	11,711	15,243	18,842	23,346	30,416	28,289	31,893
ユダヤ自治州	7.0	8.3	8.3	5.5	11.1	17.5	5.0	6,514	8,190	9,529	11,969	15,111	13,818	15,544
チュコト自治管区	▲5.2	17.3	7.2	4.4	▲7.2	▲9.9	▲11.9	18,618	23,314	25,703	30,859	38,755	34,127	39,376

(出所) 『ロシア統計年鑑 (2008年版)』; 『ロシアの社会経済情勢 (2008年3・4月 & 2009年3・4月)』; 『極東連邦管区の社会経済情勢 (2008年&2009年1月)』 (ロシア連邦国家統計庁)。

(表2) 対外貿易 (単位: 100万ドル)

	2005			2006			2007			2008		
	輸出	輸入	総貿易	輸出	輸入	総貿易	輸出	輸入	総貿易	輸出	輸入	総貿易
ロシア連邦	241,473	98,708	340,181	301,244	137,807	439,051	352,568	199,720	552,288	467,907	267,085	734,992
極東												
極東連邦管区												
極東ザバイカル協会												
サハ共和国	2,151.8	70.6	2,222.4	2,158.0	86.5	2,244.5	2,091.9	64.5	2,156.4	2,291.4	102.7	2,394.1
カムチャッカ地方	148.6	40.3	188.9	146.6	56.7	203.3	156.8	80.5	237.3	170.7	117.7	288.4
沿海地方	1,049.2	2,208.1	3,257.3	1,071.7	2,941.0	4,012.7	1,105.2	4,214.0	5,319.2	871.0	5,810.1	6,681.1
ハバロフスク地方	2,808.5	561.4	3,369.9	3,437.2	882.3	4,319.5	1,753.2	1,052.3	2,805.5	1,714.5	1,093.9	2,808.4
アムール州	164.7	113.9	278.6	156.8	145.0	301.8	209.8	278.1	487.9	272.2	413.6	685.8
マガダン州	19.9	80.4	100.3	20.0	84.3	104.3	117.2	103.9	221.1	128.4	128.7	257.1
サハリン州	1,062.7	2,486.9	3,549.6	1,038.4	2,575.4	3,613.8	7,037.8	1,791.9	8,829.7	8,592.3	1,006.2	9,598.5
ユダヤ自治州	8.4	9.1	17.5	11.6	17.3	28.9	18.0	16.7	34.7	22.5	36.9	59.4
チュコト自治管区	1,524.3	70.9	1,595.2	122.1	67.5	189.6	0.7	115.9	116.6	1.2	140.3	141.5
極東連邦管区 (小計)	8,938.1	5,641.7	14,579.8	8,162.5	6,856.1	15,018.6	12,490.6	7,717.8	20,208.4	14,063.9	8,850.1	22,914.0
東シベリア												
シベリア連邦管区												
ザバイカル地方	246.7	165.8	412.5	239.9	240.4	480.3	353.5	401.7	755.2	218.1	482.2	700.3
ブリヤート共和国	228.3	42.0	270.3	281.1	71.8	352.9	330.0	187.5	517.5	339.2	185.4	524.6
極東ザバイカル協会 (小計)	9,413.1	5,849.5	15,262.6	8,683.5	7,168.3	15,851.8	13,174.1	8,307.0	21,481.1	14,621.2	9,517.7	24,138.9
イルクーツク州	3,307.4	837.3	4,144.7	4,008.6	1,055.3	5,063.9	4,589.5	1,423.8	6,013.3	5,189.0	1,785.0	6,974.0
クラスノヤルスク地方	6,214.9	647.2	6,862.1	8,304.7	1,061.8	9,366.5	12,051.2	1,260.0	13,311.2	8,754.4	2,039.7	10,794.1
トゥヴァ共和国	3.0	4.2	7.2	2.0	15.7	17.7	0.8	19.8	20.6	0.8	6.6	7.4
ハカシア共和国	703.8	326.3	1,030.1	1,102.6	524.8	1,627.4	1,900.1	633.4	2,533.5	2,088.4	811.9	2,900.3
東シベリア (小計)	10,704.1	2,022.8	12,726.9	13,938.9	2,969.8	16,908.7	19,225.1	3,926.2	23,151.3	16,589.9	5,310.8	21,900.7
西シベリア												
シベリア連邦管区												
アルタイ共和国	32.1	102.6	134.7	22.1	170.6	192.7	20.6	147.2	167.8	28.7	48.2	76.9
アルタイ地方	744.1	205.3	949.4	594.0	308.7	902.7	942.4	337.2	1,279.6	1,317.3	663.4	1,980.7
ケメロヴォ州	4,905.8	697.0	5,602.8	6,331.9	687.7	7,019.6	6,961.5	667.9	7,629.4	9,747.6	997.8	10,745.4
ノヴォシビルスク州	954.1	608.0	1,562.1	1,046.6	1,016.5	2,063.1	1,421.3	1,450.8	2,872.1	1,563.8	1,838.6	3,402.4
オムスク州	7,180.3	290.1	7,470.4	4,819.8	411.9	5,231.7	556.5	529.8	1,086.3	558.2	724.2	1,282.4
トムスク州	1,112.9	54.9	1,167.8	719.5	135.1	854.6	854.2	144.4	998.6	735.1	198.3	933.4
シベリア連邦管区 (小計)	25,633.4	3,980.7	29,614.1	27,483.7	5,708.1	33,191.8	29,981.6	7,203.2	37,184.8	30,540.8	9,781.3	40,322.1
チュメニ州*	30,725.0	693.8	31,418.8	40,069.0	846.0	40,915.0	42,745.8	1,148.7	43,894.5	59,553.0	1,874.2	61,427.2

*ウラル連邦管区所属。

(出所) 『ロシア統計年鑑 (2008年版)』; 『ロシアの社会経済情勢 (2009年1月)』 (ロシア連邦国家統計庁)。

(表3) 外国からの投資 (単位: 100万ドル)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	全国に占める割合(%)
	ロシア連邦	10,958	14,258	19,780	29,699	40,509	53,651	55,109	120,941	
極東										
極東連邦管区										
極東ザバイカル協会										
サハ共和国	160	145	291	597	834	669	932	832	666	0.6
カムチャッカ地方	29	78	43	53	40	28	45	38	200	0.2
沿海地方	78	109	57	63	98	30	23	31	804	0.8
ハバロフスク地方	27	20	33	27	96	246	218	249	240	0.2
アムール州	4	0.2	5	16	43	95	112	131	138	0.1
マガダン州	28	26	5	7	34	3	7	14	5	0.0
サハリン州	251	389	707	2,083	3,927	4,862	5,382	4,964	6,204	6.0
ユダヤ自治州	0.0	0.0	0.4	1	0.5	2	1	1	11	0.0
チュコト自治管区	-	-	-	-	-	-	-	-	403	0.4
極東連邦管区 (小計)	577	767	1,141	2,847	5,072	5,935	6,720	6,260	8,671	8.4
東シベリア										
シベリア連邦管区										
ザバイカル地方	0.4	6	0.2	0.1	97	29	64	78	79	0.1
ブリヤート共和国	0.3	-	10	1	10	50	102	100	231	0.2
極東ザバイカル協会 (小計)	578	773	1,151	2,848	5,179	6,014	6,886	6,438	8,981	8.7
イルクーツク州	82	101	82	111	194	217	435	361	637	0.6
クラスノヤルスク地方	64	30	364	209	1,621	661	146	12,343	3,707	3.6
トゥヴァ共和国	0.4	-	-	-	-	-	-	3	36	0.0
ハカシア共和国	0.0	0.1	0.0	-	1	3	2	103	224	0.2
東シベリア (小計)	147	137	374	321	1,923	960	749	12,988	4,915	4.7
アルタイ共和国	0.1	-	-	-	-	-	-	-	2	0.0
アルタイ地方	7	1	1	2	2	2	3	2	5	0.0
ケメロヴォ州	5	34	48	40	53	547	397	579	1,120	1.1
ノヴォシビルスク州	157	104	8	9	24	72	81	220	443	0.4
オムスク州	792	925	2,402	1,717	1,086	5,146	470	601	578	0.6
トムスク州	25	25	29	49	66	64	209	480	679	0.7
シベリア連邦管区 (小計)	1,133	1,226	2,944	2,138	3,154	6,791	1,909	14,870	7,742	7.5
チュメニ州*	184	284	385	3,217	5,833	3,433	1,423	558	1,226	1.2

*ウラル連邦管区所属。

(出所) 『ロシア統計年鑑 (2008年版)』; 『ロシアの社会経済情勢 (2009年1月)』 (ロシア連邦国家統計庁)。

モンゴル

モンゴル経済は、引き続き世界経済・金融危機による困難に直面している。2009年第1四半期の後半には、GDPは前年同期比でマイナス4.2%となった。産業生産額は昨年11月から7カ月連続で減少し、貿易収支、政府財政収支は赤字となり、失業者数は増加している。一方、5月にはインフレ率は1桁に落ち着き、為替レートの減価傾向も一段落してきている。

インフレ・為替レート・失業

消費者物価を基準としたインフレ率は、1月の前年同期比20.7%から、5月には同8.0%まで低下した。これはモンゴル銀行（中央銀行）の金融政策の引き締めによるもので、同時に失業者数の増加も生じている。モンゴル銀行は3月11日、インフレを抑制するとともに、資本の対外流出を抑制し、通貨トゥグルグの主要通貨に対する極端な減価を防ぐため、政策金利を9.75%から14%に上げた。国内では今年初めのトゥグルグの急速な減価によって、外国通貨建て預金への資金の移動が生じている。しかし、政策金利は6月12日に11.5%に引き下げられた。5月のインフレ率を品目別に見ると、食料品が前年同期比マイナス0.1%と低下した。一方で上昇率の高かったのは、教育サービスの前年同期比39.9%、アルコール飲料・タバコの同22.4%であった。

5月時点で通貨トゥグルグの対米ドル為替レートは、1ドル=1,428トゥグルグで、3月の同1,524トゥグルグから増価している。5月のレートは前年同期比23%の減価である。またトゥグルグは同時期に、中国元に対しては前年同期比25%減価し、ロシアルーブルに対しては同7%増価した。

5月末の登録失業者数は38,800人で、2002年以来の高水準となっている。これは前年同期を20.4%上回っている。また新規登録失業者数は、前年同期を43.7%上回った。企業の人員削減によって職を失った新規登録失業者は、前年同期の2.3倍になった。

国家財政

2009年1-5月の財政収支は、1,918億トゥグルグの赤字となった。増大する支出と前年を下回る収入が、赤字を拡大させた。1-5月期の財政収入は前年同期を22.8%下回り、財政支出は前年同期を1.5%上回った。支出の増加は主に前年同期を8.2%上回った賃金・給与によるものである。

国会は3月に、今年の財政赤字をGDP比5.4%以下に抑える修正予算案を可決した。これは政府がIMFと合意した、経済安定化のための18カ月支払準備（SBA）協定に沿っ

たものである。これと関連し、日本政府はアジア開発銀行（ADB）のモンゴルの社会分野に対する6,000万ドル規模の融資プログラムとの協調融資として、5,000万ドルの融資枠を用意している。そのうちの3,000万ドルを、7月にADBを通じて融資することが決まった。

産業生産額

2009年1-5月の産業生産額は、前年同期比7.2%減となった。部門別に見ると製造業の落ち込みが最も大きく前年同期比21.8%減、鉱業が同1.5%減となった。一方、エネルギー・水供給部門は同2.6%の成長を達成した。輸出の産業生産額に占める割合は、前年同期の69.3%から50.6%に低下した。

5月末時点で産業部門の雇用は47,200人であった。これは前月を1,300人、前年同月を2,300人下回っている。

農業

2009年1-5月の新生畜の生存数は1,250万頭で、前年同期を110万頭上回った。しかし生存率は0.3ポイント下回った。

6月1日時点で、24万3,343ヘクタールの農地が耕作されている。これは前年同期を65.7%上回る規模である。全農地の93%で小麦が栽培されている。

外国貿易

2009年1-5月のモンゴルの貿易相手国は90カ国、貿易総額は13億ドルで前年同期を40%下回った。このうち輸出は前年同期比40.5%減、輸入は同39.6%減となった。貿易収支の赤字額は1億100万ドルに拡大した。4月の貿易赤字は2,200万ドル、5月は800万ドルであった。

輸出金額の減少のうち57%は輸出品価格の低下によるもので、残りの43%は輸出数量の減少によるものである。3月の平均価格は、前年同月の1トンあたり926.1ドルから、同576.7ドルに低下した。

1-5月にモンゴルの主要輸出品である銅精鉱の輸出額は58.7%減少したが、輸出量の減少はわずか1.3%にとどまっている。石油製品は輸入全体の20.5%を占め、その96.1%はロシアからの輸入である。

大統領選挙

5月24日に大統領選挙が行われ、野党民主党の候補、エルベクドルジ氏が当選した。氏は1998年、2004~6年の2度、首相を務めている。政府の腐敗追放と、鉱物資源からの収益を人々に分配する選挙公約が、多くの有権者の支持を集めた。

(ERINA調査研究部研究主任 Sh. エンクバヤル)

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年1Q	2009年4月	5月	1-5月
GDP成長率 (対前年同期比：%)	7.3	8.6	10.2	8.9	▲ 4.2	-	-	-
産業生産額 (対前年同期比：%)	▲ 4.2	9.1	9.7	2.8	▲ 8.3	▲ 5.4	▲ 6.1	▲ 7.2
消費者物価上昇率 (対前年同期比：%)	9.5	6.0	15.1	22.1	16.3	12.5	8.0	8.0
登録失業者 (千人)	32.9	32.9	29.9	29.8	34.8	36.7	38.8	38.8
対ドル為替レート (トゥグルグ)	1,221	1,165	1,170	1,268	1,524	1,424	1,428	1,428
貿易収支 (百万USドル)	▲ 113	107	▲ 114	▲ 710	▲ 72	▲ 22	▲ 8	▲ 101
輸出 (百万USドル)	1,064	1,542	1,948	2,535	322	122	149	593
輸入 (百万USドル)	1,177	1,435	2,062	3,245	394	144	156	694
国家財政収支 (十億トゥグルグ)	73.3	123.4	133.2	▲ 305.7	▲ 106.9	▲ 36.5	▲ 48.3	▲ 191.8
国内貨物輸送 (百万トンキロ)	10,268	9,693	9,030	9,051	1,777	-	-	-
国内鉄道貨物輸送 (百万トンキロ)	9,948	9,226	8,361	8,261	1,686	686	732	3,104
成畜死亡数 (千頭)	677	476	294	1,641	598	288	148	1,033

(注) 消費者物価上昇率、登録失業者数、為替レートは期末値。

(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

産業生産指数(季節調整値)は、2008年第4四半期に大幅なマイナスを記録したのち、2009年1月に前月比1.7%増と下げ止まり、以降2月同7.1%、3月同4.9%、4月同2.5%、5月同1.6%と継続してプラスで推移しているが、未だに2008年9月の水準には回復していない。

貿易収支は2008年第3四半期に赤字を記録した後、第4四半期には黒字となり、2009年第1四半期は前期を上回る83.5億ドルの黒字となった。その後月次では、4月61.3億ドル、5月50.2億ドルと大幅な黒字が続いているが、これは専ら輸出の減少を上回る輸入の減少によるものであり、不況下の貿易収支の改善といえる。

物価の動向は、消費者物価上昇率が4月に前年同月比3.6%、5月に同2.7%と低下している。また、生産者物価上昇率は4月に同1.5%から、3月に同マイナス1.3%と、急速な低下を示している。これは主として直近の為替レートの増価による、ウォン建て輸入物価の下落によるもので、輸入物価指数(ウォンベース)は、4月に前年同月比マイナス1.8%、5月に同マイナス13.9%となっている。

為替レートは3月には1ドル=1,453ウォンであったものが、4月は同1,336ウォン、5月は同1,256ウォンと、かなりウォン高の方向に戻している。しかし昨年9月のリーマン・ブラザーズの破綻以前の1ドル=1,000ウォン前後の水準からは、依然かい離しており、中期的に見るならば引き続きウォン安傾向が持続している。

雇用状況を示す失業率は、季節調整値で1月に3.3%であったものが、2月に3.5%、3月に3.7%、5月に3.9%と急速に上昇しており、生産の低下に伴い、雇用調整が加速していることがうかがえる。

今後の展望

政府系シンクタンク、韓国開発研究院(KDI)は5月14日に、2009及び2010年の経済予測を公表した。これによる

と2009年の実質成長率はマイナス2.3%としている。また2010年の成長率は3.7%まで回復し、韓国経済の潜在成長率と考えられる4%台半ばの水準に、近づいていくと見ている。

予測値を四半期毎に見ると、第2四半期に前年同期比マイナス4.1%、第3四半期に同マイナス3.4%となった後、第4四半期に同2.7%とプラスに転ずるとしている。

需要項目別にみると、内需では、消費が前年比マイナス2.0%と低迷する。設備投資も同マイナス16.0%減と大幅に減少する。一方で建設投資は、経済対策による公共投資の拡大で、同2.3%と増大する。外需は財の輸出(数量ベース)が同マイナス9.9%と大きく減少するとしている。貿易収支は、輸入の減少が輸出の減少を上回り、黒字幅は2008年の60億ドルから、208億ドルに拡大する。

失業率は、ほぼ現状レベルで上げ止まり、通年で3.8%と見込んでいる。しかしKDIによれば、これは相当数の労働者の労働市場からの退出を見込んだ数字であり、総数としての雇用の減少は継続すると見込んでいる。

こうした雇用状況を受け、KDIは予測とともに発表した政策提言において、労働市場政策について詳しく触れている。具体的な内容としては、ワーク・シェアリングの導入による雇用機会の確保、企業内の職種転換などを支援する雇用安定プログラムの実施、失業者に対する臨時救済プログラムの実施などが挙げられている。また雇用保険などの制度の対象から外れる、非正規労働者、貧困自営業者などに対しては、別途緊急福祉支援として、基本的な生活費、医療サービス、教育などの援助を行う必要があるとしている。

一方、政府は6月25日に今年の経済成長率の見通しを、マイナス1.5%と発表した。これは足元の回復傾向を織り込んだもので、4月時点のマイナス2%から上方修正となっている。ただし下半期の回復が、第2四半期より鈍ると予想しており、今後について楽観するには早いとしている。

(ERINA調査研究部研究主任 中島朋義)

	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	08年4-6月	7-9月	10-12月	09年1-3月	09年3月	4月	5月
国内総生産 (%)	4.7	4.2	5.1	5.1	2.2	0.4	0.2	▲ 5.1	0.1	-	-	-
最終消費支出 (%)	0.4	3.9	4.8	4.7	1.3	0.2	0.2	▲ 3.4	1.2	-	-	-
固定資本形成 (%)	2.1	2.4	3.6	4.0	▲ 1.9	0.1	0.1	▲ 6.5	▲ 0.4	-	-	-
産業生産指数 (%)	10.3	6.4	8.4	6.9	3.0	0.1	▲ 1.9	▲ 11.9	▲ 2.7	4.9	2.5	1.6
失業率 (%)	3.7	3.7	3.5	3.2	3.2	3.2	3.2	3.2	3.5	3.7	3.7	3.9
貿易収支 (百万USドル)	37,569	32,683	27,905	28,168	5,994	5,723	▲ 3,476	4,967	8,350	6,979	6,132	5,019
輸出 (百万USドル)	253,845	284,419	325,465	371,489	422,007	114,492	115,000	93,071	74,712	28,034	30,380	28,148
輸入 (百万USドル)	224,463	261,238	309,383	356,846	435,275	114,793	122,901	91,528	71,183	23,801	24,629	23,088
為替レート(ウォン/USドル)	1,144	1,024	955	929	1,103	1,018	1,066	1,364	1,418	1,453	1,336	1,256
生産者物価 (%)	6.1	2.1	0.9	1.4	8.6	9.0	12.0	8.0	4.2	3.5	1.5	▲ 1.3
消費者物価 (%)	3.6	2.8	2.2	2.5	4.7	4.8	5.5	4.5	3.9	3.9	3.6	2.7
株価指数 (1980.14 : 100)	896	1,379	1,434	1,897	1,124	1,675	1,448	1,124	1,206	1,206	1,369	1,396

(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、株価指数は期末値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、失業率は季節調整値

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成は2000年基準、生産者物価、消費者物価は2005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）

3G移動通信サービス 開始3カ月で加入者2万人

『朝鮮新報』が2009年4月3日付で報じたところによると、2008年12月に平壤市内を中心にサービスが開始されたWCDMA方式の第3世代携帯電話サービスの加入者が2万人に達したとのことだ。このサービスは朝鮮通信会社とエジプト・オラスコム電気通信会社が共同で設立した通オ合弁会社が提供している。

現在、音声通話とショートメッセージサービス（SMS）が提供されている。筆者が2009年4月末に平壤を訪問した時にも、得意げに通話やメッセージをやりとりする人々の姿を見ることができた。

2度の祝砲夜会（打ち上げ花火大会）開催

2009年4月15日付『朝鮮中央通信』によると、14日夕刻、平壤で大規模な打ち上げ花火大会「強盛大国の花火」が開催された。チュチェ思想塔前の大同江の両岸を中心に、玉流橋、大同橋、万寿台の丘、牡丹峰、綾羅島、羊角島など市内の各所に数十万人の市民が集まった。大会には金正日総書記も参加した。

5月1日付『朝鮮中央通信』によると、同日夕刻、平壤市内の普通江河畔で「われらは勝利する」が開催された。

平壤で朝中友好都市大会開催

2009年5月15日付『朝鮮新報』によると、5月12日、平壤で朝中友好都市大会が開催された。大会には友好団体の代表と朝中間で友好都市交流をしている黄海南道、江原道、平安南道、羅先市、南浦市、咸興市、清津市、平壤市万景台区域の代表と江蘇省、山東省、四川省、上海市、吉林市、琿春市、長春市の代表が参加した。

朝中間の友好関係締結は1982年に咸興市と上海市との間に友好関係が結ばれたのに続き、江原道と江蘇省、黄海南道と山東省、平安南道と四川省、平壤市万景台区域と吉林省吉林市などで友好関係が設定されている。

第12回平壤春季国際商品展覧会開催

2009年5月20日付『朝鮮新報』によれば、2009年5月11日～14日、平壤市の三大革命展示館で第12回平壤春期国際

商品展覧会が開催された。今年の展覧会の特徴の一つは、中国側企業専用の会場である「中国館」が設けたことである。中国企業だけで展示会場を設置したのは今回が初めてで、参加した中国企業は100を超えた。5月2日付の『朝鮮中央通信』によると今回の展覧会には、北朝鮮と中国、ロシア、ドイツ、マレーシア、シリア、スウェーデン、シンガポール、オーストリア、英国、イタリア、インドネシア、ベトナム、タイ、フランス、トルコ、台湾の企業が参加した。

朝鮮料理協会が内閣常設機構へ

2009年5月29日付『朝鮮新報』によれば、1988年8月に創設され非常設機構として活動してきた朝鮮料理協会が最近、内閣の常設機構となった。これまで同協会はレストランとホテルの料理人、従業員、接待員らを対象に料理技術指導を行う社会団体として活動してきた。内閣機構に昇格することで、今後は人びとの食生活様式や文化を時代のニーズに合わせて改善するための幅広い活動に取り組むことになる。

生産増加のためのキャンペーン（150日戦闘）実施

2009年7月3日付『朝鮮新報』によれば、今年の4月20日より、「今年中に強盛大国建設の最終的な勝利に向けた確固たる展望を開くため」に150日間にわたる同院キャンペーンである「150日戦闘」が開始され、現在実施中とのことだ。

このキャンペーンは、今年の経済建設の成果が、2012年に向けた突破口を開けるか否かを左右するという見方から、金属、電力、石炭、機械、軽工業など経済の各部門の工場、企業所で行われている。

北朝鮮では2007年末に故金日成主席の生誕100年、金正日総書記の生誕70年となる2012年に「強盛大国の大門を開く」という目標が提示されている。強盛大国には政治思想大国と軍事大国、経済大国の3つの要素があるとされている。政治思想大国と軍事大国はすでに達成されていると考えられており、特に経済建設を推進することが重要な課題とされている。「大門を開く」の内容については数値目標などは発表されていない。

（ERINA調査研究部研究主任 三村光弘）

研究所だより

編集後記

役員の異動

〈退任〉

平成21年6月12日付け

評議員 寺嶋俊道(前株式会社日本政策投資銀行新潟支店長)

平成21年6月23日付け

評議員 湊 明彦(株式会社三菱東京UFJ銀行常務執行役員)

職員の異動

〈採用〉

平成21年7月7日付け

経済交流部研究助手 エフレモワ・マリナー

セミナーの開催

▽ 平成21年度第3回賛助会セミナー

【北東アジア経済セミナーシリーズ 2】

平成21年6月23日(火) NICOプラザ会議室

テーマ：ロシア経済

講師：株式会社大和総研ビジネス開発部主任研究員
井本沙織氏

共催：財団法人にいがた産業創造機構

▽ 平成21年度第4回賛助会セミナー

【北東アジア経済セミナーシリーズ 3】

平成21年7月29日(水) NICOプラザ会議室

テーマ：中国経済

講師：株式会社富士通総研主席研究員 柯隆氏

共催：財団法人にいがた創造機構

ERINAでは、今年5月に2013年度までの中期計画を策定した。今回の計画で設定された目標は二つ。北東アジア研究の拠点性を高めることと地域社会との橋渡しを果たすことである。前者は、単に最新情報を提供する情報センターよりも一つ上のレベルを目指すことや研究活動の交流を積極化することなどを意味している。後者は、ERINAが社会から遊離した存在にならないということを改めて明確に示したものである。

今号では、物流特集の5本のほか、3本の論文を掲載した。近年では、比較的多くの論文が集まった方だ。内容的にも、他では見られない本誌ならではの題材を扱っており、バラエティにも富んでいる。今後、本誌が研究交流を媒介する場として広く活用されていくためのモデルを示したと言ふと我田引水にすぎらぬだろうか。

本誌に掲載される論文は、学術雑誌に掲載されるような論文とは趣が異なる。一般に学術論文は、仮説の提示とその検証を通じて、新たな理論構築に貢献しようとする。これに対して、シンクタンクの発行する機関誌では、読者が何らかの判断をするために役立つ内容であることが重要となる。読者の多くが、実務社会で意思決定に関わっているということが想定されているためである。ただ、いずれにせよ質の高い論文が求められることに変わりはない。

シンクタンクの出版物は、ややもすると知識・情報を伝えることや理念を訴えることなどに熱心になりすぎて、独りよがりの内容となってしまうことがある。今回の編集作業は、自分自身、そのようなことが無いよう自省(自制?)が大切だと考える機会となった。(A)

発行人	吉田進
編集委員長	中村俊彦
編集委員	新井洋史 中島朋義 三村光弘 Sh. エンクバヤル 伊藤庄一 朱永浩
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 新潟市中央区万代島5番1号 万代島ビル13階 13F Bandaijima Bldg., 5-1 Bandaijima, Chuo-ku, Niigata City, 950-0078, JAPAN Tel: 025-290-5545 (代表) Fax: 025-249-7550 E-mail: webmaster@erina.or.jp URL: http://www.erina.or.jp/
発行日	2009年8月15日
(お願い)	ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、 お知らせください。

禁無断転載