

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回中口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、ループ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。