

## 中口国境地域経済（物流・商流）視察報告

ERINA 経済交流部長 佐藤尚、ERINA 調査研究部研究主任 朱永浩

本視察団は2012年7月21日から28日までの8日間という を視察した（図）。具体的には、中国黒龍江省・吉林省、  
タイトな日程の中で、中口国境地域の経済（物流・商流） ロシア沿海地方の貿易、物流ルートに関する諸地域、諸

図 視察ルート



(出所) ERINA

施設を訪問した。同視察団は、本年度の（一財）貿易・産業協力振興財団助成事業<sup>1</sup>の一環として組成され、ERINA、日本海側自治体と企業関係者（行政担当者、実務者、研究者）が参加した。

視察団の目的は、成長しつつある中国東北部及びロシア極東地域と、日本海側諸地域との経済交流の活性化、物流ルートの構築に向けて、中ロ国境地域の国際貿易・物流関連の行政機関を訪問し、日本側の希望を相手側に伝えるとともに、既存問題点の指摘および改善への働きかけを行うためである。もう一つの目的は、商流創出のため、現地ビジネスマンとの意見交換を行うことである。以下、視察の概要について報告する。

## 1. 綏芬河での面談・意見交換・視察

### (1) 綏芬河市行政からの説明・提案

7月21日、視察団一行は成田空港からシベリア航空566便（写真1）に乗り、20:30にウラジオストク空港に到着した。翌朝、ロシア側手配のバスに乗って中ロ国境を越え、今回の最初の訪問先である中国黒龍江省綏芬河市に到着した。

国境都市である綏芬河市は2011年より黒龍江省の直轄市になったが、それまでは牡丹江市の一部だった。2010年時点、綏芬河市の常住人口は17.1万人、面積は460平方キロメートル、一人当たりGRPは67,988元となっている。綏芬河市は、中国の対ロ貿易上、重要な窓口であり、2010年の対外貿易総額は60.5億ドルに達し、黒龍江省の貿易額全体の四分の一を占めている<sup>2</sup>。黒龍江省の省都・ハルビンから綏芬河に向かう鉄道（浜綏線、延長548キロメートル）

の近代化が進行中であり、また、綏芬河～満洲里を結ぶ全長1,680キロメートルのG301国道は、綏芬河からチチハルまで高規格化がすでに終了している。綏芬河からロシア沿海地方のナホトカまでの距離は270キロ、ウラジオストクまでは210キロとなっている。

7月22日午前、視察団と綏芬河市政府との意見交換会が開催された（写真2）。趙連鈞・綏芬河市共産党委員会書記をはじめ、劉奇・副市長、劉思聡・外事処長、劉凱・交通運輸局長、李金波・戦略研究センター主任などのメンバーが出席し、ロシアとの貿易、中ロ日複合一貫輸送ルートを含む北東アジア地域の輸送問題について話し合われた。

### ▶冒頭の趙書記の発言要点

- 短い滞在ではあるが綏芬河を実際に見ていただきたい。
- 綏芬河は黒龍江省の対外貨物の70%を扱っている。
- 昨年の貿易額は70億ドルで、対前年15.7%の伸びである。
- 綏芬河は日本との貿易拡大を望んでいる、近隣ロシア港湾のナホトカ港までは270キロ。ナホトカ港或いは隣接のポストーチヌイ港利用で日本との貿易が可能。
- 市内にはロシア人向け商業施設があり、毎日約3,000人のロシア人旅行者を受け入れている。
- 2011年末には、黒龍江省ハルビンで中日韓の運輸次官級の会議が開催され北東アジア地域の輸送問題が話し合われた。中-ロ-日の複合一貫輸送ルートの活性化も重要な問題として話し合われた。
- また国連のGTI枠組みでも輸送路活性化の問題が取り上げられている。

写真1 シベリア航空（S 7）の飛行機



（出所）朱永浩撮影

写真2 綏芬河市との意見交換会



（出所）朱永浩撮影

<sup>1</sup> 本事業の趣旨に賛同頂き、一部助成を頂いた一般財団法人貿易・産業協力振興財団に対し、厚く御礼申し上げます。なお、今回の視察実施に当たっては、中国ならびにロシアの現地行政機関と企業の理解と協力を得ました。一人一人の名前は挙げられませんが、港湾等の物流関連施設・工場の見学、表敬訪問、意見交換会の開催に尽力して頂いた方々にも深く感謝申し上げます。

<sup>2</sup> 『黒龍江統計年鑑』2011年版、『黒龍江年鑑』2011年版より算出。

## 写真3 綏芬河貨物ターミナル駅



(出所) 朱永浩撮影

そのあとの主なやり取りは下記の通りである。

## ▶中国側提案

日中間で中-ロ-日の複合一貫輸送ルートに関する問題点、改善点等につき共同で研究を実施したい。日本側はERINAを想定している。中国側は綏芬河市戦略研究センターを予定。

## ▶日本側の返答

良い提案と考えるが、日中二国ではなく、通過国であるロシアを含めた形がベターと考える。ロシアの積極的関与なしに中-ロ-日の複合一貫輸送ルートは成功しない。

## ▶中国側の説明

まず日中間で共同研究を実施し、その成果を中日韓の運輸省局長級の会議の席上俎上してはどうか。

## ▶日本側の返答

すぐに多国間会議に諮るのではなく、事前にロシア側研究機関（特に極東、沿海地方の機関）と研究成果を検討する場が必要と考える。帰国後、今後の対応について議論し、中国側に連絡する。

## (2)綏芬河市実務担当者との意見交換

面談者：劉思聡・綏芬河市外事処長、舒瑞福・旅遊局長、王恭權・経済合作局副局長、郭士明・三峡経貿有限公司総経理ほか

## ▶中国側から貿易、観光関連の説明あり

綏芬河では木工関連産業が発達、木工建材の日本への輸出、或いはロシア材を利用しての現地生産の可能性につき説明。観光については、訪日観光のヒントとして中国人の

ロシア向け観光が紹介された。日本外務省の中国人観光客の査証条件も随時緩和されてきており、綏芬河、黒龍江省からの訪日観光団の受け入れも現実味を帯びてきている。特に興味深いのは、温泉、あるいは内陸地域の中国人の海釣りに対する興味などである。

## ▶日本側対応

団員（貿易企業）が木工ビジネス関連、観光関連で今後対応する旨中国側に約束した。団員（製造企業）より中国側に「同社は建機、自動車等のクロムメッキ可動部分の部品再生を実施している。今後、日本製自動車、建機が氾濫するロシア極東を見据えたビジネス展開を考えている。また日本並みの人口を抱える中国東北部も市場として想定。再生原料の調達・配送、また環境に有害なクロムメッキを利用することに対する規制の問題」につき質問。

## ▶中国側の返答

ロシアの極東地域、シベリア地域の道路も近代化されており、配送の問題はないと考えられる。調達については良いロシア側パートナー探しが重要となる。中国国内を市場とする場合も同じく優良なパートナーを探す必要がある。

クロムメッキの環境基準は、日本で同じ作業工程を実施し、厳しい日本の環境基準を満たしているのであれば、中国でもOKと考えられる。進出を考える場合、綏芬河市としても支援する。

中ロ間で現在、ロシアの自家用車が綏芬河を訪問できるよう協議中である。同社が綏芬河に進出し、ビジネスを始めたなら、そのような自家用車で訪問するロシア人を相手として十分収益を上げることが期待できると考えられる。

## (3)綏芬河総合保税区視察

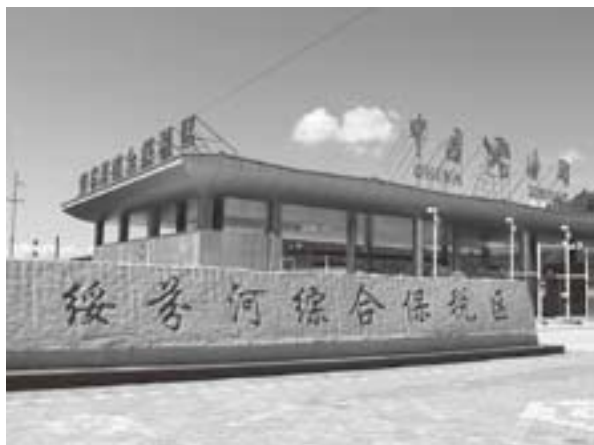
対応者：陳玉岩・綏芬河市経済發展局副局長ほか

綏芬河総合保税区（写真4）内で操業準備中のワインブレンド工場を視察した。この会社はモルダヴィアから樽買ってきたワインを、同工場内でブレンドし中国国内で販売する。中国国内ではスピリットからライトリカーへの転換が急で、ワインの販売量が増加しているという。

## ▶日本側の反応

団員（貿易企業）は、この工場でブレンドしたワインの日本向け販売に興味を示す。但し、中国国内での販売実績、日本向けのブレンドができるかを確認した後に決めたい。団員（製造企業）は、保税区内での自社作業を想定し、電力、水の確保につき質問。

写真4 綏芬河総合保税区



(出所) 朱永浩撮影

写真6 OTC社の工場



(出所) 朱永浩撮影

写真5 足立副総経理との面談



(出所) 朱永浩撮影

#### ▶中国側返答

電力については、安価に十分供給可能。水の供給については、多量の場合は問題となる点を指摘。実際の進出計画の中で検討する必要がある。また、水のリサイクルも考慮する必要あり。

## 2. 牡丹江での面談・意見交換・視察

牡丹江市の人口は、280万（2010年）、うち都市部人口は92万。総面積40,435平方キロメートル。綏芬河市の西方約180キロ。歴史的には渤海国がこの地に存在したが、都市は旧満州国時代、周辺の鉱物資源、ソ連に対する防衛的な目的で建設された新しいもの。日系企業では大阪の溶接機メーカー「ダイヘン」が進出しており、1997年11月に牡丹江OTC溶接機有限会社を設立し、順調に販売を伸ばしている。国際空港「牡丹江海浪空港」を有し、2009年から韓国仁川空港との間で直行便を運航している。滋賀県大津市

と姉妹都市。一人当たりGRPは27,545元（2010年）<sup>3</sup>。

### (1)OTC社訪問

対応者：足立俊彦・牡丹江OTC溶接機有限公司副総経理

#### ▶牡丹江への進出について

牡丹江の経済が疲弊していた1990年代に進出を決め、市政府等から多大な支援を受けたものと思われる。新しい工業特区内に新工場（写真6）を移転し、また中国国内での製品シェアも確実に増やし、成功した日系企業の見本と思われる。日系企業の進出の少ない中国東北地域の地方では、まだまだ現地政府の便宜供与を受けることが可能で、先行投資者としての利益を得ることができると感じられた。

#### ▶国際輸送ルートについての見解

中国牡丹江で製造した製品を日本、ないしは中国南方地域に輸出（移出）する場合、ロシア沿海地方経由ルートを使用したことは今までないというコメントを頂いた。黒龍江省或いは牡丹江市としても、ロシア沿海地方経由、日本向けの物流ルート開拓を目指すのであれば、既存の日系企業に働きかけ、日本海ルート利用での日本向け或いは中国南方地域向（いわゆる、「中-ロ-中」貿易ルート）に財政的支援をすることも一考に値するのではと考へられた。また逆に日本海ルート構築を目指す日本側自治体としても、日本発の貨物だけではなく、日系企業の日本向け輸出に関し、このルートを利用する場合、財政的な支援をする仕組みも有効ではないかと考へた。

<sup>3</sup> 『黒龍江統計年鑑』2011年版より整理・算出。

写真7 建設中の温度管理機能付き倉庫



(出所) 朱永浩撮影

**(2)インランドポート（建設中）視察**

対応者：于航・牡丹江華晟国運物流有限公司副総経理

現在5,000平方メートルの温度管理機能付き倉庫（写真7）を建設中、傍に標準軌の鉄道側線設置。また屋外蔵置スペースも整備中で、第一期工事では6万平方メートルを造成中。燻蒸倉庫も同じく設置予定。現状、ロシア向け物流増を考えて施設の整備を実施中と思われる。日系を含めた外資の進出が活性化した時点で、施設の拡充を行うものと思われる。

**(3)牡丹江市政府表敬訪問**

対応者：林寛海・牡丹江市長、張海華・副市長、趙立璽・外事弁公室主任、白玉外事弁公室科長、斉迪・外事弁公室日本語通訳

綏芬河は中小企業が進出することは可能であるが、大企業が進出するには広い敷地の確保が必要であり、その点で山がちで狭隘な平野しかない綏芬河は難しい。そのため、既に外資が進出しており、中口国境地域では最大規模の人口を抱える同市を表敬訪問した。2010年まで同市の下部行政都市であった綏芬河が黒龍江省直轄都市となったため、同市としても新たな外資誘致戦略の構築・実行が求められる状況にある。

訪問では、牡丹江市の北東アジアにおける理想的立地条件、同市進出企業の動向、対口貿易を考える上で同市が重要な役割を果たせる旨、市長より説明があった（写真8）。

写真8 牡丹江市長への表敬



(出所) 朱永浩撮影

**3. 延辺朝鮮族自治州(延吉、琿春)での面談・意見交換・視察****(1)延辺朝鮮族自治州商務局訪問**

対応者：崔吉男・延辺朝鮮族自治州商務局副局長

文正浩・延辺朝鮮族自治州商務局投資促進処副処長

**▶延吉市の概要**

延吉市は吉林省延辺朝鮮族自治州の州都である。面積1,350平方キロメートル。人口51.3万（2010年）。市人口の朝鮮族の割合は58%、漢族は40%。1992年の中韓国交樹立以降、朝鮮族ネットワークを活用し、積極的に韓国との経済交流を拡大したが、担ぎ屋貿易のため、統計数字にこのことが反映することはない。この20年間で経済規模は約20倍に拡大したが、これは中国全体の拡大率とほぼ同じ。東京の企業「正栄食品工業」が2004年に進出し、シード類の選別等を行っている。市の西方には朝鮮族の聖地「長白山」があり、毎年多くの韓国人旅行者で賑わっている。延吉朝陽川空港は2006年より仁川空港と定期航空路で結ばれている。一人当たりGRPは40,590元（2010年）、貿易総額は1.7億ドル（2010年）<sup>4</sup>。

**▶延辺朝鮮族自治州の貿易・物流についての崔副局長の発言概要**

- 2011年の対日貿易額は1.6億ドル。輸出が1.5億ドル、輸入が0.1億ドル。今年上半期は8,878万ドルで対前同期33%の伸び。このペースで進捗すると日本は延辺州第3の貿易相手国となる。貿易額でいえば、ロシア、北朝鮮、日本、韓国、欧州の順。
- 2011年末現在、延辺州進出海外企業数は、659社。うち、日系は39社。

<sup>4</sup> 『吉林統計年鑑』2011年版、『吉林年鑑』2011年版より算出。

- 2011年8月3日からトロイツァ港(旧ザルビノ港)ルートが正式に運行し始めたが、貨物量不足のため今年6月から配船なし。(その後、8月になって配船あり。)
- 対日本向け以外にも、「中-ロー中」物流ルートについても整備を進めていきたい。「中-ロー中」とは延辺等中国東北地域とロシア沿海地方の港湾を經由し中国南部沿岸地域を結ぶ物流ルートのこと。
- 問題点はロシア沿海地域のトラック輸送が現状ロシア側トラックでしか実現できず、独占状態で料金が割高なこと。

▶日本側からの質問

- 大連で車輛小物部品を製造している日系A社が延吉進出を考えているという情報を得ているが、その状況を聞きたい。
- トロイツァ港と琿春を結ぶ鉄道が再開され、輸送が開始される旨、吉林省側から昨年来情報が流されている。実際のところどうなのか知りたい。

▶中国側返答

- 日系A社については、最近工場の定礎式を実施した。投資総額は3億と聞いている。
- トロイツァ港と琿春を結ぶ鉄道については、現状、中口間で協議が行われているところで、年内には具体的な結果が出てくるものと思われる。

(2)食品卸売マーケット(延吉万源農副産品卸市場)視察

対応者：劉陽・延吉市商務局副局長

黄毅・延吉万源農副産品卸市場総経理

李建民・延吉万源農副産品卸市場首席顧問

▶黄総経理の紹介(写真9)

- 政府から20年の期限で土地の使用許可を受けている。
- 同施設が対象とする地域は延辺朝鮮族自治州。
- 長白山の特産品を日本向けに輸出できればと考えている。
- 将来的には、日本、韓国、ロシア、北朝鮮の産品を延辺に輸入することも考えている。
- 海外からの産品輸入を想定し、この施設内で通関が行えるようにしたい。

▶日本側からの質問

- 同施設での通関の可能性について。
- 生鮮食料品を扱うための保冷輸送、冷凍輸送の可能性について。

写真9 延吉万源農副産品卸市場の黄毅総経理



(出所) 朱永浩撮影

- 中国の物流網整備がより進展した場合、最大、中国のどの地域までをターゲットとするのか。

▶中国側返答

- 通関については、国境からの保税輸送の問題とも絡み、現状返答できない。施設が稼働してから、考えることとする。
- コールドチェーンについてはすでに調査済みである。但し、この施設だけの問題ではなく、輸送関連機関、輸送会社も巻き込まなくてはならない問題であり、通関の問題同様、施設稼働後の課題となる。
- 最大ターゲット地域は、東北部、最遠地域としては北京、山東が限度であろう。

(3)日本商品展示卸売センター視察及び日本商品輸入企業との意見交換

対応者：張鐘哲・延辺大洋経済貿易有限公司顧問、朴明姫  
同業務経理、李福子・佳瑛貿易代表

▶卸売センター概要

- 卸売センター(写真10)については、オープン前の準備作業中に訪問。
- 1階部分が店舗、2階、3階は在庫倉庫。韓国商品等を併せてアイテム数は6,000程度。
- 2012年8月中にオープン予定。
- 延吉市の中心街にあるが、この地区には同類の韓国製品等卸売展示センターが多い。
- 中心街には中国南部からのバイヤー、観光客と思われる集団が多くみられた。

写真10 日本商品展示卸売センター



(出所) 朱永浩撮影

写真11 延吉～琿春区間の高速道路



(出所) 朱永浩撮影

#### (4) 日本商品輸入企業との意見交換

対応者：李嬉娜・延辺大洋経済貿易有限公司<sup>5</sup>総経理

##### ▶ 同社の概要

- 1992年の中韓国交回復を契機に、同民族としての文化的・言語的強みを生かし、韓国製品を取り扱うようになった。
- 延吉は韓国商品取引の中心地となり、中国各地から卸売業者が商売のため訪問するようになった。
- 一時は延吉が韓国製品取り扱いの中心であったが、他地域の業者が直接韓国と取引をするようになり、延吉の独占的地位は低下している。このため、より高級品である日本製品に扱いを拡大し、韓国製品から日本商品への方向転換を目指している。

##### ▶ 日本側からの質問

- 20年に亘り韓国商品を取り扱っているようだが、中国全土への販路拡大はどのように行ったのか。
- 少量多品種の商品を扱っているようだが、販売戦略はどうなっているか。

##### ▶ 中国側返答

- 1990年代初頭は中国全土の朝鮮族ネットワークを利用して、販路を拡大した。延辺が韓国商品の集積地であるとの評価が定まるまでには数年を要した。自治州政府とも協力して、中国全土への韓国商品販路拡大に努めた。

- インターネット取引も実施しているが、非インターネット取引とは半々程度。非インターネット取引では、売れ筋商品のみでの展示でも商売が可能であるが、インターネット取引では、多品種対応でないと商売は難しい。インターネット取引と非インターネット取引をうまくリンクさせ、どの商品が売れ筋で、どの在庫を厚くするか等の判断材料にしている。

#### (5) 琿春輸出加工区視察

対応者：于琨・琿春出口加工区管委會副主任、王徳本・琿春边境経済合作区投資服務弁公室主任、楊征・同副主任、趙雪峰・琿春出口加工区管理局副局長

##### ▶ 琿春市概要

延吉市の視察日程を終え、2010年に完成した延吉～琿春区間の高速道路（写真11）を走って琿春市に入った。

琿春市は吉林省延辺朝鮮族自治州の国境都市。ロシア沿海地方、北朝鮮と国境を接する。常在人口は22.5万。漢族の人口比は48%、朝鮮族は43%。総面積は5,385平方キロメートル。日本海までの距離は約15キロ。2006年1月岐阜県の小島衣料が独資で琿春市边境経済合作区に進出し、婦人服を中心に生産。一人当たりGRPは35,045元（2010年）。貿易総額は7.2億ドル（2010年）<sup>6</sup>。

##### ▶ 琿春輸出加工区内の企業視察

加工区内の木工加工工場と水産加工工場、2カ所を視察した。木工加工工場では、欧米ブランドの床材、壁面材が

<sup>5</sup> 延辺大洋経済貿易有限公司社と日本とのかかわりについては、穆堯芋「日中間における地方経済の連携の可能性－新潟県と延辺朝鮮族自治州のビジネス交流事例」、『ERINA REPORT』Vol.90、2009年11月、及び、穆堯芋「延辺朝鮮族自治州における韓国製品の進出状況と流通の仕組み」Vol.92、2010年3月を参照されたい。

<sup>6</sup> 『吉林統計年鑑』2011年版、『吉林年鑑』2011年版より算出。

写真12 木材加工工場



(出所) 朱永浩撮影

写真13 イカ冷凍工程



(出所) 朱永浩撮影

製造されていた(写真12)。

水産加工工場(写真13)では、近海産原料イカを一次加工し、所謂「つば抜き」(イカのはらわたと、足を除いた、胴体部分)一次冷凍加工がされていた。大連を経由して輸出される。

▶日本側の質問

トロイツァ港と琿春をむすぶ「金環鉄道」について。

▶中国側返答

ロシア側の対応不足で運用が遅れている。鉄道の運用が開始されたとしても、ロシアから中国向けの貨物(石炭や原木)が中心となり、製造業にとってはあまりメリットがあるとは思われない。現状、中口間はトラック輸送が中心で、ロシア側トラックのみの運行が行われている。制度上、中国トラックが参入できず、ロシア側が独占している。このため競争原理が働かず、運賃は高止まりの状況。

中国側トラックが参入する場合、ロシア当局に日本円で数千万円にも及ぶ保証金の支払いが必要で、中小トラック

写真14 VANPORT工場



(出所) 朱永浩撮影

業社が中心の中国側の参入は実質的に不可能。

#### 4. ロシア沿海州での工場、港湾施設視察

##### (1)ポシェット港VANPORT工場視察

対応者：コンスタンチ・A・ミハイェフ Vanport Manufacturing, Inc.ロシア代表

▶会社概要

- Vanport社はアメリカのオレゴン州に本社がある。
- 1994年ロシア極東に進出した。
- 2年前、ポシェット港にある別の会社の木材工場を買収した。
- シベリアの関係会社から赤松の原板を仕入れて、同工場で建材に加工している(写真14)。日本JAS規格を取得している。
- 近隣のスラビヤンカ港からバラ積みで日本にも輸出している。
- 荷姿としてはコンテナ輸送も可能、日本地方各港の輸入貨物として考慮頂きたい。

##### (2)トロイツァ港視察

対応者：セルゲイ・G・カルマーノフ J/Vトロイツァ国際港副港長

▶トロイツァ港概要

トロイツァ港(写真15)は、ロシア沿海州南部の港湾。1981年に漁業港として開港し、1982年に商業港となった。バース数は4、長さ650m、水深は8.5~9.5m。現在の港湾所有社は「トランスグループ」で、モスクワに本社のある輸送会社である。2007年同社は車輸送専門の「レイルトランスオート」を設立し、完成車を極東から欧州ロシアに輸



写真15 トロイツァ港



(出所) 朱永浩撮影

送する事業を開始した。韓国の束草、新潟との航路も、トランジットカーゴに対するロシア側の冷遇のためあまり上手くいっていない。2011年の輸出は27,500トン、輸入は56,400トン、通過貨物は27,200トン。

#### ▶ロシア側の説明概要

- ガントリクレーンが設置されておらず、コンテナ船の荷役作業ができない。
- 現在は日本製新車の輸入港として活用されている。
- マツダ車を始め、日産、いすゞなどが輸入されている。
- コンテナ専用蔵置場所もあるが、現状、車の蔵置場所として利用されている。
- 5,000平方メートルの冷凍倉庫が完成間近、どのように利用されるかは不明。
- 後背地が狭く、現状でも手狭、海側の空き地を蔵置場所として拡張する計画。

#### (3)ポストーチヌイ港・コジミノ港視察

対応者：ヴァレリー・メストゥロフ ポストーチヌイ・ステヴェドアリング・カンパニー CEO、アレクセイ・パブレンコ 同第一副社長、アレクセイ・ソボレフ 同営業部長

#### ▶ポストーチヌイ港の概要

ポストーチヌイ港建設の経緯については以下の通り。1956年の日ソ国交回復の際に調印された海運関連の協定をもとに、ソ連側が1966年、ウランゲリ湾の新港建設計画を提案。これを専門家が数年かけて調査し、1970年、建設が開始された。1978年に第一期工事終了（第二期工事は継続中）。1986年、極東港湾における最大の貨物取扱港となる。港の現況は、面積397ヘクタール、岸壁数26、岸壁全長5,939

メートル、受け入れ貨物限界（船舶）は水深16メートル、長さ290メートル、幅45メートル。年間取扱可能貨物量は、ドライカーゴ1,660万トン、コンテナ65万TEU。

#### ▶コジミノ港の概要

ロシアの石油会社「トランスネフチ」社の石油積み出し港。2010年の積出量は1,530万トン。2009年12月29日、プーチン首相（当時）列席のもと開港式が行われた。原油は鉄道駅「グルザバヤ」までタンク車で運ばれ、そこから23キロの地下パイプラインでコジミノ港まで運ばれる。2010年には、150隻のタンカーを受け入れた。タンカーの平均トン数は10万トン。

#### ▶ロシア側の説明とコメント

- 2004年設立のコンテナターミナルオペレーション会社。
- 基本業務内容は輸出入コンテナの船舶への積み下ろし、及び鉄道コンテナワゴンへの積み替え。
- 株式の75%はGlobal Ports Investments社が、残り25%をドバイのDP World社が保有。
- 事実上ポストーチヌイ港における唯一のコンテナハンドリング会社。
- ターミナルの敷地面積は72ヘクタール、4バースを有し、岸壁総延長は1,284メートル。
- ターミナルのコンテナ取扱能力は年間55万TEU。
- 2011年の取扱コンテナ数は338,690TEU、2012年の予想値は391,106TEU。
- 今回のミッションの目的は事前に頂いたが、賛同できる部分が多い。
- 日ロ2国間の貨物にだけ頼っていたのでは取扱量の増大は見込めない。
- 中国東北部の貨物を巻き込むことで、貨物量の増大を図ることができる。

#### ▶団員（製造企業）からの質問

同社は建機、自動車等のクロムメッキ可動部分の部品再生実施。日本製自動車、建機が氾濫するロシア極東を見据えたビジネス展開を考えている。また日本並みの人口を抱える中国東北部も市場として想定。再生原料の調達・配送、につき質問。

#### ▶ロシア側の返答

再生原料の調達・配送は良いパートナーや輸送業者を見つければ問題はない。問題は再生した部材の関税が高率であることで、果たしてビジネスとして成り立つのか疑問。

写真16 ポストーチヌイ港（コンテナ埠頭）



(出所) 朱永浩撮影

写真18 コジミノ港



(出所) 朱永浩撮影

写真17 ポストーチヌイ港（石炭積上埠頭）



(出所) 朱永浩撮影

#### ▶日本側の対応

再生原料を、クズ鉄としてロシアから輸出し、再生品は、全く新たな製品としてロシアへ輸出。あるいは再生品の関税が高率であれば、クズ鉄としてロシアから再生材料を輸入し、再生部材と銘打って綏芬河に自家用車で越境するロシア人旅行者向けに販売することも想定できる。

視察団一行はロシア側との意見交換を終えてから、アンドレイ・ゴロディシチャン ポストーチヌイ海洋港管理局港長が随行した下で、小型船舶によるポストーチヌイ港、コジミノの視察を行った（写真16、17、18）。

#### 5. 所感

北東アジア地域の貿易増大を図るためには、バイ的な発想に拘泥するのではなく、マルチ的発想も必要となる。日

中、日ロ、2国間の経済関係をマルチにして、日中ロの観点から見てみたらどうなるかというのが、同視察団の主要目的である。

中国側は日本との経済交流拡大を望んでいるが、物流の問題が前に立ちはだかる。前に立ちはだかるロシア沿海地方は自港経由の日中貿易の拡大には冷淡である。中ロ国境の中国側で聞いた事であるが、中ロ貿易に関与した中国企業でも、成功している割合は23%である。商売上手な中国企業でさえこの数字である。日本企業、特に中小が直接ロシアと貿易に従事し、成功する確率ははるかに少ないと考えられる。

中国側もこの低い数字を高めるために、いくつかの方策を考えてきた。綏芬河総合保税區<sup>7</sup>の登場に沿ったものである。日本としてもこの「総合保税區」を活用できないかという観点から、今回の視察団を組成した。このシステムを利用することで、日本側としては、対ロ進出が幾分かはやり易くなり、また対中も視野に入れることができる。日本企業の進出が活性化すれば、黒龍江省向け物流は増大し、ひいては吉林省向け物流、ロシア向け物流の増大につながる。全体として日本海物流のパイプが太くなることになる。

新規物流の創出と航路の拡充、この2本柱は相互に関係し、これなくしては中長期的な北東アジアの経済交流の拡大はありえない。ポストーチヌイ・ステヴェドアリング・カンパニー CEOのヴァレリー・メストロフ氏のコメントを想起してほしい。日ロ間の貨物に頼っていただけでは、貨物量増加はできない、中国東北部の貨物を巻き込むことで、それは可能になると。このような認識のロシア人が増えることを切に望む。

<sup>7</sup> 総合保税區を含む税関特殊監督管理区域の制度的概要とその特徴については、2011年11月9日に開催された「北東アジア物流新時代—日本海側諸港湾を利用した中国東北地域への貿易ルート構築」セミナー【貿易・産業協力振興財団助成事業、ERINA主催】の朱永浩「中国における税関特殊監督管理区域の現状と特徴」報告資料（<http://www.erina.or.jp/jp/Koryu/seminar/pdf/201111092-6.pdf>）を参照されたい。