

ロシアとAPEC：回顧と展望

ロシア科学アカデミー世界経済国際関係研究所 (IMEMO)
アジア太平洋研究センター主任研究員 エブゲニー・カナエフ

ロシア連邦の外交コンセプトにおいてアジア太平洋向きのベクトルは重要な意味をもち、それはますます強まっている。実際にロシアは、アジア太平洋地域の主要な統合メカニズム、特に「アジア太平洋経済協力」に積極的に参加する必要性を強調してきた¹。

ロシアは、1998年からAPECのメンバーであり、2012年の次回首脳会議ではウラジオストクがホスト役を務める。ロシア政府はこのイベントを、極東連邦管区の経済の近代化を加速するための重要要素とみなし、大きな期待を抱いている²。この意味で、これらの期待が現実的かどうかを精密に評価することは、タイムリーな作業である。

この論文は、三つの部分に分かれている。第1部では、APEC首脳会議へのロシアの参加を振り返り、モスクワが自らのプロポーザルを実行してきた、その成功度を評価する。第2部では、ロシアの視点から、「ポスト・ボゴール」としてのAPECを評価する。第3部では、2012年APECウラジオストク首脳会議の準備と、それがロシアの国益にもたらしうる成果について検討する。結論部では、将来のロシアのアジア太平洋地域統合の諸モデルのシナリオが提示される。

回顧的論評

APECの諸国会への参加について、ロシアは、どのような利益を得られるか見いだせないまま、静観政策を優先してきた。それにはさまざまな理由がある。

まず、停滞するロシア極東の経済が、APECメンバーとの効果的で目標志向的な協力に乗り出そうとするロシア政府の取組みの妨げとなった。目前の問題を解決するための連邦政府の施策は、掛け声ばかりで内実がなかった。例えば、1996年に計上された「1996～2005年のロシア極東・ザバイカル経済社会発展」連邦特別プログラム向けの予算は

35兆ルーブルだったが、実際に配当された金額は、全部で12兆ルーブル、特定事業向けの配当額はわずか4.7兆ルーブルだった³。

次に、ロシア政府にはAPECに向けた目標志向的な戦略がなかった。ロシアのAPEC参加に関するコンセプトの承認は2000年にさかのぼるが、その記述は詳細とはいえ、むしろ一般論であった⁴。

さらに、ロシア政府には当初、極東国境の周辺地域での一有力国としての自らの地位を固めようという、政治的な動機があった。その結果、ロシアの参加を承認するというAPECの決定は、有識者からは「経済的論理に勝る政治的打算の勝利」とみなされた⁵。

概して、ロシア政府には当初、APEC枠内の活発な協力に参加する心構えがなかった。しかしその後、ロシアはこの枠組みのなかで発言権を得ようと、多数の提案を行った。なかでも、ロシア経由でのアジアから欧州へのトランジットと、APECメンバーへの原料（エネルギー資源、非鉄金属）の輸出が重視されている⁶。これらの方向について個々に検証してみよう。

ここで「トランジット」とは、シベリア横断鉄道を使った貨物輸送を意味する。株式会社「ロシア鉄道」によれば、これは経済界にさまざまな利点（例えば、貨物の積替え回数削減による時間短縮とコスト削減、統一された通関体制、低い政治リスク、業務の安全など）を提供することができる⁷。

しかしながら現状は、これらの全くもって楽観的な評価があてはまる域には達していない。実際、東アジアから欧州向けの荷動きは、さまざまな理由で、いまだにシベリア横断鉄道ではなく海路経由である。「ロシア鉄道」の設定する高額な運賃とそれらの上昇スライド性が主な原因だ。

¹ The Foreign Policy Concept of the Russian Federation. July 12, 2008. // <http://archive.kremlin.ru/eng/text/docs/2008/07/204750.shtml>

² メドベージェフ大統領談話「APECは極東の生活の質的向上を促進する」『ノーボスチ・ロシア通信社』、2011年6月30日、<http://ria.ru/economy/20110630/395489808.html>（ロシア語）；メドベージェフ大統領談話「APEC首脳会議は極東の投資魅力を高めている」『インタ・ファクス通信』、2011年7月1日、<http://www.interfax-russia.ru/FarEast/main.asp?id=242138>（ロシア語）

³ S.ゴンチャレンコ「ロシアとAPEC」『世界経済と国際関係』、モスクワ、1998年、No.2、pp.88-92、p.91（ロシア語）

⁴ 「ロシアのアジア太平洋経済協力（APEC）首脳会議への参加に関するコンセプト」、http://88.210.42.11/wps/wcm/connect/economylib/mert/resources/9cbd2a80478bb059a6afe37e8ec847a/sm_takdge_o_kontceptcii_uchastiva_rossii_v_forume_ates.doc（ロシア語）

⁵ J.レベンヒル「APEC and the Construction of Pacific Rim Regionalism」、ケンブリッジ大学出版局、2011年、p.207

⁶ これらはAPECのビジネス・サミット（2003年バンコク）で提示された。「2003年10月10日APECビジネス・サミット（タイ、バンコク市）でのウラジミール・プーチン・ロシア大統領の演説」を参照。<http://www.ln.mid.ru/Bl.nsf/062c2f5f5fa065d4c3256def0051fa1e/086a203bbb52b69e43256dc500558dc7?OpenDocument>（ロシア語）

⁷ Trans-Siberian Railway. Brief Description of the Corridor. // http://eng.rzd.ru/isvp/public/rzdeng?STRUCTURE_ID=87

貨物関連書類と通関手続きに関するさまざまな官僚主義的障害のみならず、港湾と鉄道間のサービスの調整が不十分であることも、指摘する必要がある。その結果、コンテナが数日間足止めされることは、稀ではない。

しかしながら、問題の中心は、ロシアが包括的な物流システムを欠いていることにある。トランジットが、鉄道と列車のみならず、フォワーダーから荷受人への「ドアツードア」方式でのモノの輸送を効果的に実現することをも含むことは言うまでもないが、この点で問題が多い。例えば、現在、沿海地方南部の港湾の貨物処理能力では、欧州と北東アジアの間の荷動きの1%しかさばくことができない⁸。

その結果、荷主はいまだにシベリア鉄道よりも海路の利用を選ぶ。理由は重層的である。そのいくつかを挙げると、まず、海運はコストが安い。ロシアの専門家の試算によると、2010年のアジア太平洋地域から欧州への海路による標準的コンテナの配送費用は、ロシア経由よりも1,500～2,000ドル安かった⁹。次に、海路のほうが安全だ。ロシアの現状では貨物が紛失しかねず、取引相手の不満を保険でカバーすることがほとんどできない。

現在、「ロシア鉄道」の経営陣が革新的な運送プロジェクト、特に「シベリア横断鉄道7日間」を推進している。これは、アジア太平洋地域から欧州への貨物輸送の最適化と、物流施設の整備改修に重点を置いている¹⁰。これはとりえず歓迎されるはずだが、最も好都合なシナリオのもとでさえ、現状を変えるためには時間と労力が必要不可欠になるだろう。

原料の供給に関して言えば、エネルギー関連の協力は順調なようだ。この評価を実証する例を以下に挙げる。

まず、「東シベリア・太平洋」石油パイプラインの建設が、当初の予定を2年前倒して2012年に終わる見込みだ¹¹。そうなれば、APECの多くのエネルギー消費国では、対ロ

シア協力の優先度が上がるであろう。

同様に有望な開発プロジェクトが、2011年1月1日に稼働したスコボロジノから大慶までのパイプラインの稼働である。中国側の試算によると、1,500万トンの原油が2030年まで毎年、ロシアから中国に入ってくる¹²。2020年に国内の石油需要が産油量の3倍になると予想されている中国にとって、それがどれほど重要か説明するまでもないだろう¹³。

2009年2月、ロシアと日本がサハリン2の枠内でLNG工場を稼働させた後、エネルギー協力が弾みが付いた。2010年、工場は本来の年間生産能力である960万トン達成し¹⁴、目下、工場の増設が検討されている。第一に、ロシアは、年間500万トンの増産を可能にする第3系列を建設することで、工場の生産能力を拡張しようと計画している。第二に、サハリン州のアレクサンドル・ホロシヤピン知事によれば、別のLNG工場が2020年までにできるかもしれない。第三に、サハリン島での製油所（最大原油処理能力400万トン）の建設も、検討されている¹⁵。

「サハリン・ハバロフスク・ウラジオストク」ガスパイプライン（定格年間輸送能力は300億m³）が稼働すれば、アジア太平洋地域の国・地域へのロシア産天然ガスの輸出拡大の見通しがさらに開けるであろう¹⁶。

北朝鮮を経由するロシアから韓国へのパイプラインの建設については、2011年8月にロシアと北朝鮮の首脳が協議したが¹⁷、見通しは厳しいと思われる。その理由は、ロシア側の経済界は強力な保証を必要としているものの、北朝鮮の現在の指導部がそれを与えることができないからだ。韓国政府は北朝鮮の政策の予測不可能性に懸念を抱いており、ロシアがすべてのリスクを負い、パイプラインによる供給ができない場合はLNGを提供するよう、圧力をかけている¹⁸。

非鉄金属についての対話にも弾みが付いた。ロシア企業

⁸ 「シベリア横断鉄道はロジスティクスによって増強される」、2007年12月17日 <http://www.rzd-partner.ru/press/2007/12/17/316738.html>（ロシア語）

⁹ A.シュガエフ、S.プレトネフ「アジアの貨物はなぜシベリア横断鉄道に向かわないのか」『Gudok』、2010年11月16日 http://www.gudok.ru/transport/zd/?pub_id=380353（ロシア語）

¹⁰ Russian Railways: The Transportation and Transit Potential of Russia and International Traffic. 21 September 2011. // <http://ftnnews.com/mice/13870-russian-railways-the-transportation-and-transit-potential-of-russia-and-international-traffic.html>

¹¹ Second Segment of ESPO Pipeline to Be Launched Dec. 2012 - Energy Ministry. RIA Novosti. 19.03.2011. // <http://en.rian.ru/russia/20110319/163097571.html>

¹² Report: Russia-China Oil Pipeline to Move Millions of Tons in 2011. CNN. 03.01.2011. // http://articles.cnn.com/2011-01-03/world/china.russia.pipeline_1_oil-pipeline-russia-and-china-russian-oil?_s=PM:WORLD

¹³ NDRC: Oil Demand in China to Triple over Its Output in 2020. 24 September 2009. // http://www.linkschina.com/eN/index.php?option=com_content&view=article&id=306-ndrc-oil-demand-in-china-to-triple-over-its-output-in-2020&catid=8:conventional-energy&Itemid=11

¹⁴ 「Sakhalin II Project: Key Milestones. // <http://gazprom-sh.nl/sakhalin-2/history/>

¹⁵ 「Russian Sakhalin Authorities Mull Second LNG Plant by 2020. 27.09.2011. // <http://www.platts.com/RSSFeedDetailedNews/RSSFeed/Oil/7430853>」参照。

¹⁶ Vladivostok Pipeline Launched. 9.09.2011. // <http://rt.com/business/news/russia-gas-pipeline-vladivostok-177/>

¹⁷ N.Korea Agrees Gas Pipeline Deal and Return to Nuclear Talks. RIA Novosti. 24.08.2011. // <http://en.rian.ru/world/20110824/166106669.html>

¹⁸ Korea Gas Asks Russia to Take Responsibility for Fuel Supply. The Moscow Times. 27 September 2011. // <http://www.themoscowtimes.com/business/article/korea-gas-asks-russia-to-take-responsibility-for-fuel-supply/444356.html>

の「ノリリスク・ニッケル」と「RUSAL」のイニシアチブで、2003年8月にロシアのブランク市で、非鉄金属に関する国際会議が開催された。この会議には、オーストラリア、インドネシア、カナダ、タイ、台湾の鉄鋼会社の幹部が出席した¹⁹。のちに、RUSALおよびノリリスク・ニッケルと、中国、ベトナム、インドネシア、オーストラリアの企業との協力関係が顕著に強まっている²⁰。2008～2009年のAPECの鉱業・冶金専門グループの会合²¹でロシアが議長を務めたことが、この流れを強めることとなった。

概して、ロシアがAPECサミットで提示したプロジェクトのなかで、有効かつ相当のポテンシャルを示しているのは原料分野の協力のみである。ロシア経由の貨物中継に関しては、成果は予想とは程遠く、将来の見通しは大して明るいものではない。

ポスト・ボゴールの優先事項：ロシアの見通し

2010年以降、APECの重要課題は、各国・地域にとってのAPECの存在価値を強化することである。この課題の達成を目指す中心的プロジェクトが、アジア太平洋自由貿易圏（FTAAP）である。

ロシアがこの目標に消極的なことは当初から明らかである。エレナ・ナビウリナ・ロシア経済発展相は、「現時点で、APECメンバーの21の国・地域による統一自由貿易圏について語ることは時期尚早だ。この協議体は様々な国を包括しており、それらの目標や利益もまったく異なっているからだ」と指摘した²²。ロシアがこのような慎重な態度をとる理由は以下のとおりである。

まず、ロシアではまだ、APECメンバーとの自由貿易の枠組みを持っておらず、交渉もそのうちの2カ国（ニュージーランドとベトナム）としか行っていない。この点で、より幅広い協力スキームへのロシアの参加は不可能だ。

次に、ロシアのAPECメンバーとの貿易構成は、1998～2009年の貿易統計に見られるように、好ましくない傾向を示している。輸出については、炭化水素資源とその関連製

図1. 極東連邦管区およびザバイカル地域の輸出品目構成 (2009年、%)

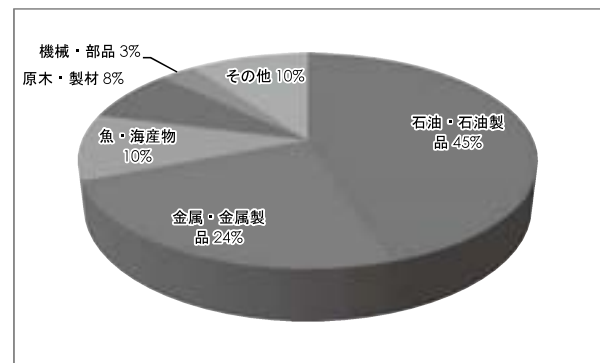
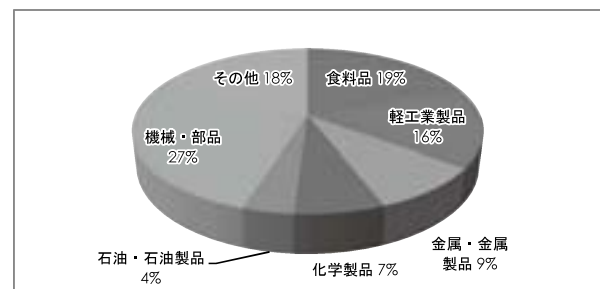


図2. 極東連邦管区とザバイカル地域の輸入品目構成 (2009年、%)



出典：「極東・ザバイカル協会」ロシア連邦構成主体地域間経済協力協会、<http://www.assoc.fareast.ru>；V.ウソリツェフ、「太平洋アジア：経済統合とロシアの展望」、「世界経済と国際関係」（モスクワ）、2011年、No.8、pp.67-75、p.74

品の割合が4.7%から53.8%に増えた一方、機械製品と自動車の割合は12.8%から3.6%に下がった。輸入については、工業製品の割合は65.7%から87.4%に増えた²³。ロシア連邦内の数多くの産業が衰退したため、この傾向は続きそうだ。

貿易の大部分をAPECメンバーに依存する極東連邦管区とザバイカル地域の貿易構成も、同様の傾向を示している。

このような状況下で、より競争力のあるパートナーに対して経済を開放することは、長期的にみて、ロシアの国益に不利に作用するだろう。

実際、FTAAPは「ASEAN+3やASEAN+6、環太平洋パートナーシップ（TPP）などの進行中の域内の取組み」²⁴を

¹⁹ 「APECの枠内で非鉄金属の流通の管理構造がつくられる」『ベースチルクーツク』、2003年9月1日、<http://vesti.irk.ru/ekonomika/2003/09/01/6176/>（ロシア語）

²⁰ 「ノリリスク・ニッケル」はベトナムに銅を輸出する、2008年9月3日、<http://www.investordaily.ru/news/stock/BIZNES-Norilskii-nikel-budet-postavljat-med-vo-Vetnam/>（ロシア語）；「RUSALがベトナムに進出」、2007年5月18日、<http://www.vietnews.ru/novosti/60-l-r-.html>（ロシア語）；「RUSALが中国で工場を買収しようとしている」、2007年8月28日、<http://www.rzd-partner.ru/news/2007/08/28/310099.html>（ロシア語）；「RUSALがインドネシアでアルミ工場の建設について合意」、2007年9月6日、<http://www.rosbalt.ru/2007/09/06/411567.html>（ロシア語）；「ノリリスク・ニッケル」がオーストラリアの鉱山会社と接触」2006年11月21日、<http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=723433>（ロシア語）

²¹ 「ロシアはAPECにおいて工業と冶金の専門グループの初会合を開いた」、2008年6月6日、http://metal4u.ru/news/by_id/730（ロシア語）

²² Too Early to Talk About Asia-Pacific Free Trade Zone: Russia. The Brunei Times. 23. 05. 2011. // <http://www.bt.com.bn/business-asia/2011/05/23/too-early-talk-about-asia-pacific-free-trade-zone-russia>

²³ Data obtained from: United Nations International Merchandise Trade Statistics for respective years. // <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

²⁴ APEC Leaders Declaration: "The Yokohama Vision - Bogor and Beyond". Yokohama, Japan. November 13, 2010. // <http://www.whitehouse.gov/the-press-office/2010/11/13/apec-leaders-declaration-yokohama-vision-bogor-and-beyond>

前提としている。ロシアから見て、TPPと東アジア首脳会議（以前のASEAN+6）は検討を要するものだ。

TPP構想は、加盟国間の貿易および投資の障壁を事実上撤廃することを目的としており、加盟国には早期の包括的な自由化への備えがなければならない。TPPは目下、前述のように、ロシアの自由貿易枠組みの構築進捗が遅いことと、既存の貿易構造ゆえに、ロシアの貿易政策の優先課題とはなっていない。

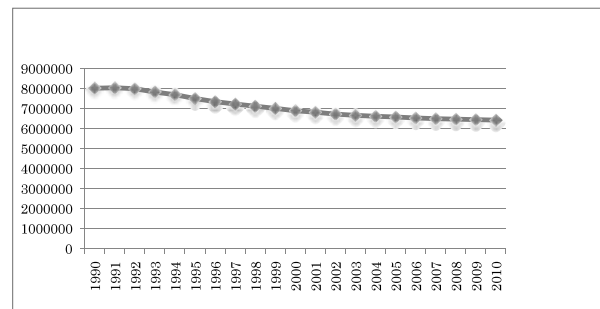
東アジア首脳会議（EAS）については、この対話の場が設けられて以降、そのアジェンダは、政治・安全保障問題に焦点を合わせたそのときどきの優先課題に左右されて、劇的なパラダイムシフトを経てきている。さらに、アメリカと中国が衝突するという潜在的可能性が増幅しかねない。例えば、アメリカの対台湾政策あるいは南シナ海問題の結果として、将来的な矛盾が両国間に出てくるものと思われる。この点で、EASの枠内でのFTAAPを目指す動きは、ロシアも含めたEASのすべてのメンバーにとって、問題含みである。

言いかえれば、TPPおよびFTAAPにロシアが参加する可能性は低い。しかし同時に、ホノルルのAPEC首脳会議で、今後もFTAAPが推進されることになった。その結果、ロシアはホノルル首脳会議とウラジオストク首脳会議のアジェンダの間に継続性を持たせざるをえなくなる。そうだとすると、ロシアからは最大でも口先の支持しか得られないだろう。

2012年ウラジオストクAPEC：見通しとその先の展望

ウラジオストクにAPEC首脳会議を招致するというロシアの提案は2006年11月に承認された。インフラ整備の点で、ウラジオストク市は首脳会議の開催に必要な条件を満たしていなかった²⁵。それにもかかわらず、準備作業はスタートした。連邦政府は6,600億ルーブル以上を投じ²⁶、立法機関は数多くのプロジェクトの実行に適した環境を醸成し、上層部が必要以上にチェックを行い、インフラの建設はほぼ休みなく進められている。主な事業としては、ウラジオストク空港の整備改修、生活インフラの整備・改善、幹線道路・港湾施設・ホテル建設・ルースキー島連絡橋・極東

図3. 1991～2010年の極東連邦管区の人口数（1月1日現在）



出所：ロシア連邦統計局、<http://www.gks.ru/dbscripts/Cbsd/DBInet.cgi>

連邦大学施設などの建設がある。

このような傾向が続けば、ウラジオストクは計画されたインフラ施設をすべて建設し、同市のゲストはロシア的ホスピタリティに感銘を受けるはずだ。しかし、ロシアの長期的国益からみた首脳会議の成果は、次のような理由で、控えめなものになるであろう。

まず、ウラジオストクのAPEC首脳会議の主要な受益者と思しき極東連邦管区は、1990年代以降、深刻な人口問題に直面している。1991年の極東連邦管区の人口は8,044,700人だったが、2010年には6,440,300人に減少した²⁷。極東からの移住を希望する人たちの大部分を、子供をもうける年齢の高度技術者たちが占めていることが、事態を悪化させている。

連邦政府は、旧ソ連邦構成共和国からの自国民の流入を促進し、移民労働力を導入することによって、この問題を解決しようとしている。しかしながら、その結果は失望的とは言えないまでも、芳しくない。ロシア極東で暮らそうとやって来る数少ない人々の腰を落ち着けさせるのが難しいためだ。連邦プログラムとそれを実行する地方行政のやり方の両方に欠陥があることは、驚くに当たらない²⁸。移民労働者に関しては、入ってきてはいるが、その大部分は学歴も職業歴も低水準の人々である²⁹。

次に、極東連邦管区の交通・運輸インフラの整備状況は、いまだに良好ではない。例えば、鉄道（1万km²あたり）と舗装幹線道路の密度はそれぞれ、国内の他地域の数字の

²⁵ 「ウラジオストクでは2012年APEC首脳会議に向けて何をどの資金でつくるのか」『ウラジオストク』2007年3月2日、<http://vostokmedia.com/old/news.details.php?id=&id=83365>（ロシア語）

²⁶ 「セルゲイ・ダリキン沿海地方知事『2025年までに我々はGRPを2.7倍にする』」、「インタ・ファクス」通信、2010年12月22日、<http://www.interfax-russia.ru/FarEast/exclusives.asp?id=199774&p=2>（ロシア語）

²⁷ ロシア連邦国家統計局、1月1日現在の定住人口（人）、極東連邦管区（全人口、1月1日現在）<http://www.gks.ru/dbscripts/Cbsd/DBInet.cgi>（ロシア語）

²⁸ 詳しくは、Yu.ピノグラドフ「苦いアメ。ウラジオストクで自国民の移住に関する会議が開かれた」『ネザビーシマヤ・ガゼータ』、2010年11月26日、http://www.ng.ru/regions/2010-11-26/5_we.html（ロシア語）

²⁹ 「招かれざる客」、2009年5月21日、<http://russiannews.ru/second/23898/>（ロシア語）

図4. 極東連邦管区およびその他連邦管区の鉄道の営業延長 (2008年末現在、千km)

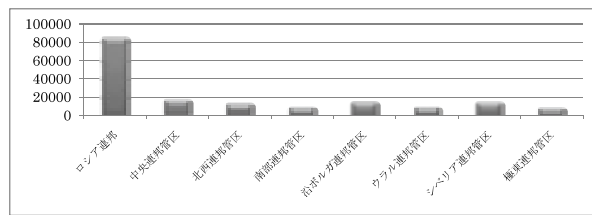


図5. 極東連邦管区およびその他連邦管区の公共鉄道密度 (2008年末現在、km / km²)

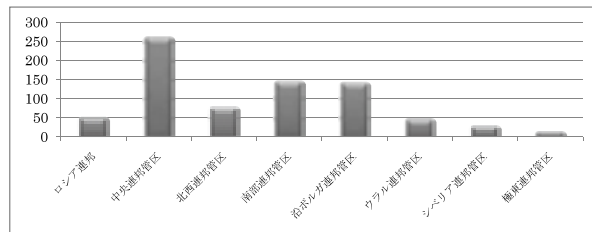
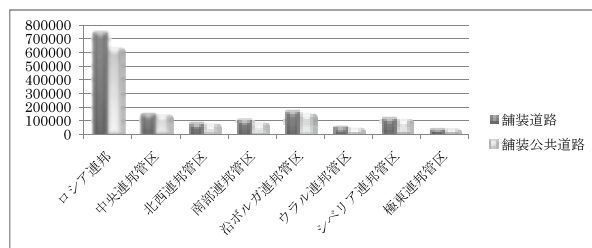


図6. ロシアの連邦管区の道路の総延長距離 (2008年末現在、km)



出所：ロシアの交通、モスクワ、2009年、pp.78-80、pp.90-92、http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/publishing/catalog/statisticCollections/doc_1136983505312 (ロシア語)

3.6分の1および5.6分の1となっている。空港の整備状態は悪く、旅客機や輸送機の老朽化度は80%以上となっている³⁰。後者は特に重要だ。極東連邦管区の多数の地域をロシアの他地域と結ぶという意味で、航空機に代わるものはないからである。

さらに、極東連邦管区のイメージの問題も、際立っている。官僚主義がビジネスに与える弊害が広く知られている。汚職の多さ（例えば、ウラジオストク・首脳会議がらみの資産横領³¹）は、もう一つの特徴だ。

しかし、もっとも重要な問題は技術革新のチャンスが少

ないことだ。ウラジオストク国立経済・サービス大学のゲンナージー・ラザレフ学長によれば、根本的な原因は、技術革新の研究の成果を具現化できる専門家が不足していることにある³²。状況を是正するためには、かなり多くの時間と努力が必要とされるであろう。しかし、人口流出の傾向が続けば、悪循環が起こりかねない。

前述の話とは別に、連邦政府機関と極東連邦管区の行政機関との間のロシアの国益に関する解釈のギャップに触れる必要がある。前者の視点では、ロシア外交政策の欧州大西洋向きベクトルの強化が、最も国益にかなっている。極東地域については、それらは距離的に遠く、人口密度が低く、コストのかかる地域とみなしている。後者はロシアの国益と自身たちのニーズをリンクさせているが、それらが常に考慮されているわけではない。これらすべてが、極東連邦管区の住民の連邦政府に対する信頼の危機を招き、転出の雰囲気をもたしている³³。

概して、2012年ウラジオストクAPECは、極東連邦管区の現在の問題（その多くが何年も前から生じている）の万能的解決策にはなりにくい。APEC首脳会談の中にはそれらを解決するための前提条件はなく、ロシア自身が努力するしかない。

結論

2010年、「ビジネスのしやすさ指数」でロシアは123位となり、フィリピンを除くAPECメンバー中最下位だった³⁴。2012年、極東連邦管区とともに、ウラジオストクが国際的にスポットライトを浴び、アジア太平洋の国と地域の注目はロシアでのビジネス・チャンスに集まるだろう。このような状況下で、ロシアとAPECメンバーとの高度な統合は避けられない。しかし、どのような統合になるのか。いくつかの選択肢を概説する。

一つ目は、「運輸」型の統合である。ロシアは東アジアから欧州への貨物輸送で外国企業に好ましい環境を整備する。シベリア横断鉄道は貨物超過状態になり、その貨物量はコンスタントに増えていく。現状では、このシナリオは難しいと思われる。せいぜい、膨大な作業が成し遂げられれば、遠い将来に起こりうるというくらいだ。

³⁰A.ポポフ「交通の結び目をほどく」『エキスパート』、2007年10月22日、<http://www.expert.ru/printissues/expert/2007/39/transport/> (ロシア語)

³¹「APEC首脳会議の資金が沿海地方でどのように盗まれているか」『ベースチ・レギオン』、2011年2月4日、<http://vestiregion.ru/2011/02/04/kak-v-primore-razvorovyvayutsya-dengi-dlya-sammitya-ates/> (ロシア語)

³²「イノベーションの役割を正しく評価できる人材が沿海地方にはいない」『ウラジオストク・デイリー・ニュース』、2010年2月10日、<http://novostivl.ru/msg/10238.htm> (ロシア語)

³³この点は次の論文で詳述されている。V.L.ラリン「米中ロトライアングルの中のロシア東部地域」、『アジア太平洋地域における米中ロトライアングル：漠然性の要素』B.V.アミロフ、V.V.ミヘフ、モスクワ、2009年、pp.58-65 (ロシア語)

³⁴Economy Rankings. // <http://www.doingbusiness.org/rankings>

二つ目は、「技術革新」型だ。極東連邦管区は技術革新の強化に向かって進み、管区各地に技術革新型クラスターができる。ロシア極東地域を絶好のチャンス場ととらえるAPECメンバーとその経済界によって、国および民間規模の大型投資が入る。目下、このシナリオが実現する確証はほとんどない。

三つめは「原料」型である。これは、ロシアからAPECメンバーへの資源供給（主にエネルギー）の増加を意味する。実勢は、ロシアがこれまでも現在も、この路線を進ん

でいることを強く示唆している。したがって、これが最も可能性の高いシナリオである。

以上すべてを踏まえると、APECが現存する問題の解決策を生むものではないということを、ロシアは悟らなければならない。APECが生み出すものは、これらの問題を解決するための環境である。現時点では、これらの環境がどの程度まで適切に生かされるかについて、疑問が残る。

[英語原稿をERINAにて和訳]