

く、中には、外国投資は期待せず自国の国家財政で先ず実現すべきようなものも含まれる。ロシア連邦政府及び地方行政は、先ずこういう仕訳作業を行い、内外に明確な方針を示すべきであろう。

日本からロシアに対する投資活動は活性化している。未だ大企業による現地生産への直接投資が主流であるが、乗用車生産における部品生産メーカーの進出などに見られるように徐々にすそ野も拡大してきている。この意味で、潜

在的投資家の形成も課題であり、投資以前のトレードの分野でも、両国の企業の相互理解と関心を高めることが従来にも増して重要になってきている。筆者は今回の会議の分科会「投資誘致のための手段」にパネリストとして参加する機会を得たが、以上のような趣旨で報告を行った。モデレーターからロシアへの投資を活性化するために、それ以外に何が必要と思うかとの質問を受け、政府の政策と方針の一貫性、安定性が最も重要であると回答した。

表 外国からの直接投資受入額 (単位: 1,000ドル)

年度	ロシア全体	極東全体	沿海地方	極東のロシア全体に占める比重	沿海地方の比重	
					対ロシア全体	対極東全体
2009	15,906,009	1,499,812	31,635	9.43%	0.20%	2.11%
2010	13,810,043	1,170,321	51,504	8.47%	0.37%	4.40%
2011	18,414,838	3,188,199	53,811	17.31%	0.29%	1.69%
合計	48,130,890	5,858,332	136,950	12.17%	0.28%	2.34%

(出典) ロシア連邦統計局

クラスキノ (マハリノ) ～琿春間の鉄道運行再開

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

ロシア沿海地方のクラスキノ (マハリノ) と中国吉林省の琿春の間を結ぶ鉄道整備プロジェクトは、図們江地域における国際協力プロジェクトの一つとして注目されてきた。長らく運行再開が待ち望まれていたが、その準備が整ったことから、2013年8月2日にロシア側の積み替え駅となる「カミショーバヤ駅」で、第一便の出発式典が開催された (写真1)。

そもそもこの区間は、ERINAが提唱する北東アジア輸送回廊の中では図們江輸送回廊の一部として、またロシアでは国際輸送回廊「プリモリーエ2」の一部として位置づけられている。近年では、大図們江イニシアチブ (GTI) がこの区間の鉄道運行再開を、北東アジア地域協力の戦略的プロジェクトとして推進してきた経緯がある。1年以上前から、中国国内では「間もなく運行開始」とのやや勇み足的な報道がなされていたが、ようやく現実が追いついたことになる。

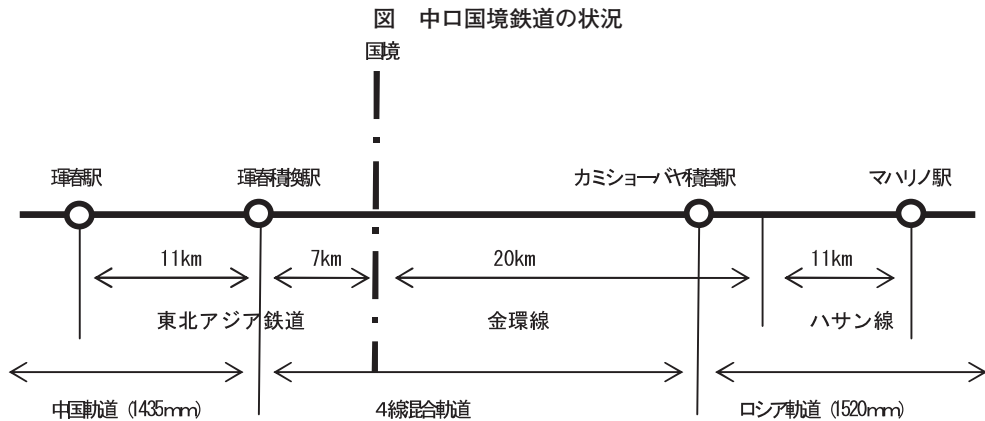
過去を振り返ると、実は鉄道建設自体は民間企業である株式会社金環 (本社: ハバロフスク市) の手により、1990年代に完了しており、2000年には実際に運行を開始したと

いう経緯もある。しかしながら、2004年までに総計40,300トン (762両) を輸送¹したのみで、本格的な運行に至らぬまま運休してしまった。その後、金環に対しては、債務不履行を理由として同社の出資者の一つでもある株式会社ロシア鉄道から破産の申し立てがなされた。この問題は仲裁裁判で長期にわたり係争が続いていたが、2011年10月までに金環の破産が確定し、その資産はロシア鉄道が取得した。その後は、ロシア鉄道が運行再開に向けた準備を進めていた。なお、中国側は以前より、国境最寄駅である琿春積替駅以西での運行を行っており、ロシア側の運行開始により、両国間での鉄道運行体制が整ったことになる。参考までに、当該区間の概略を図に示す。

式典には、ロシア連邦運輸省のアレクセイ・ツイデノフ次官、同極東開発省のユーリ・オノブリエンコ次官、ロシア鉄道のアナトーリー・クラスノシュク上級副社長、極東鉄道のアレクセイ・グラジリン第一副支社長、沿海地方のセルゲイ・シドレンコ副知事、さらには中国吉林省の陳偉根副省長らが参列し、あいさつ、祝辞を述べた。その他、前日にウラジオストクで開催されたGTI運輸部会会合の参

¹ 極東鉄道ウェブサイト

http://dvzd.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=60&layer_id=4069&id=112904 (2013年9月23日閲覧)



出典：ザルビノFS実施協議会、(財)環日本海経済研究所『ザルビノ港整備計画調査報告書』(1996年11月)に基づき作成

加者なども式典に参加した。国内外からの参加者の総計は100名程度だったとのことだ。

当日運行された列車は30両の貨車を連結した貨物列車で、石炭63トンロシアから中国へ輸送した²(写真2)。貨車1両当たり、わずか2トンあまりを積載したに過ぎず、象徴的な貨物輸送であった。式典での関係者のあいさつなどによれば、本格運行は9月にも始まる予定³だとのことであり、第一便の運行はやや見切り発車であった様子がかがわれる。今後、当面はロシアから中国への石炭輸出などを中心に、年間200万トン程度の貨物を輸送することが見込まれている。その後、鉱石、肥料、木材、建設資材などに品目を広げ、2020年には年間取扱量が1,200万トンにまで達するとの見通し⁴もある。

この区間の鉄道運行は、新潟県や吉林省などが進めている新潟～ザルビノ～琿春の国際複合一貫輸送ルートにとっても、将来的に大きなインパクトを持ちうる。ここで「将来的に」というのは、ザルビノ～琿春間に直行の鉄道運行が行われるようになった場合という意味である。ザルビノ港～マハリノ間は43キロメートルであるが、線路の構造上、途中のスハノフカ駅で進行方向を逆向きにする必要があり、距離が短い割にオペレーションの手間がかかる。また上述の通り、ロシア鉄道としては、当面は二国間貨物の安定的な輸送実現に注力する方針のようであり、それ以上に複雑な手続き等が必要となる三国間トランジット輸送の実現は後回しになる可能性が高い。ザルビノ～琿春間の鉄道運行の早期実現のためには、ロシア鉄道を交えた関係者間での意思疎通を深めていくことが必要であると考えられる。

写真1



筆者撮影

写真2



筆者撮影

² 新華網2013年8月2日付報道。http://news.xinhuanet.com/fortune/2013-08/02/c_116792073.htm (2013年9月24日閲覧)

³ 本稿執筆時点(2013年9月24日)で、本格運行が始まったとの情報はない。

⁴ ロシア連邦運輸省 http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=20766 (2013年9月23日閲覧)