

北東アジアと ユーラシア横断物流

ERINA Policy Proposal Seminar

2016年4月22日、東京

環日本海経済研究所調査研究部 新井洋史

2

北東アジア経済発展国際会議 (NICE)イン新潟

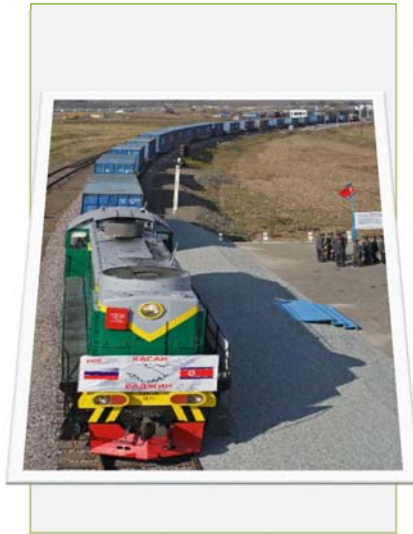
セッションB「交通・物流」 (2016年1月28日15:45 - 17:45)

- 「韓国における北東アジア物流政策とユーラシアイニシアチブ構想」
アン・ビョンミン (韓国交通研究院 (KOTI) ユーラシアインフラ研究所所長)
- 「一帯一路戦略と国際生産ネットワークに基づく北東アジア国際物流システムの建設に関する研究」
王彦慶 (中国国家発展改革委員会総合運輸研究所研究員)
- 「モンゴル～中国～ロシア経済回廊インフラ整備協力」
B. オトゴンスレン (モンゴル戦略研究所中国・東アジア研究センター研究員)
- 「ロシア極東の交通インフラ整備と沿海地方における新たな構想やプロジェクト」
ミハイル・ホロシャ (極東海運研究所 (ロシア) 運輸発展部長)

各報告は、以下からダウンロード可能。

<http://www.erina.or.jp/activities/seminars/nice/2016nice/session-b/>

韓国における北東アジア物流政策と ユーラシアイニシアチブ構想



ユーラシアインフラ研究所 所長 アン・ビョンミン

미래2, 세계2, 국민속으로

2.SRX(Silk Road Express)構想とユーラシアイニシアチブ構想

√パク・クネ政府の北東アジア物流政策の基調:

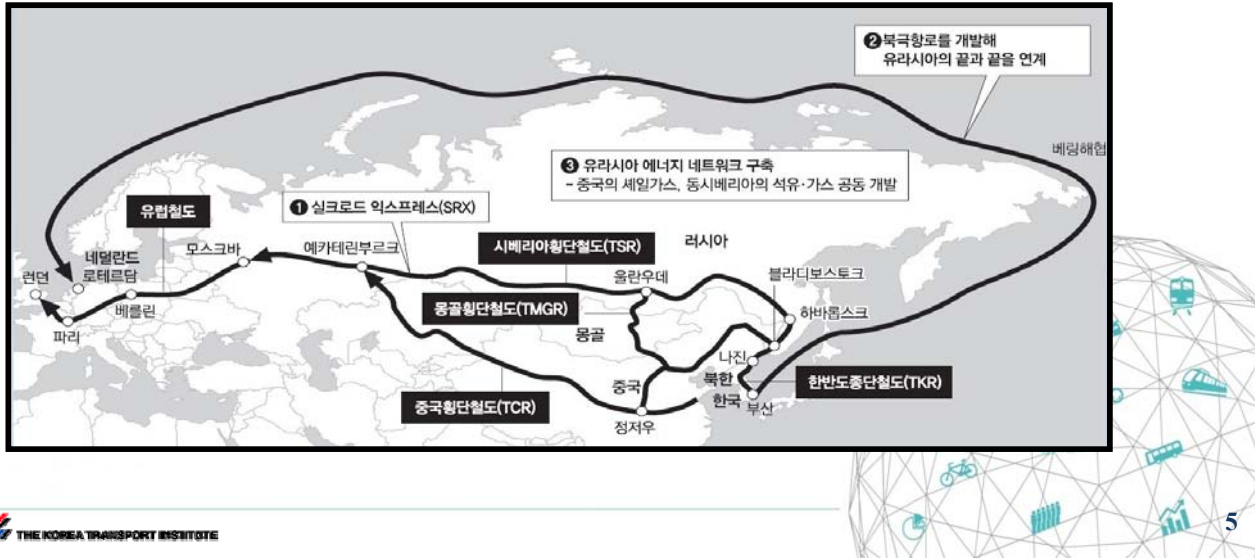
- ・「SRX(Silk Road Express)構想」
- ・「ユーラシアイニシアチブ構想」

√ SRX(Silk Road Express)構想:

- ・シベリア横断鉄道、中国横断鉄道と韓半島縦断鉄道とを連結し、複合物流網の構築すること(SRXへの発展)」
- ・韓半島縦断鉄道と大陸横断鉄道を基本にし、ユーラシアを連結する低廉、安全、迅速な国際複合輸送ネットワークを拡充する」ことを意味

√ユーラシアイニシアチブ構想:

- ユーラシアの新しい経済成長モメンタム戦略
- ユーラシア大陸を「ひとつの大陸」、「創造の大陸」、「平和の大陸」に発展させる方向性を提示



3大對外戰略とSRX

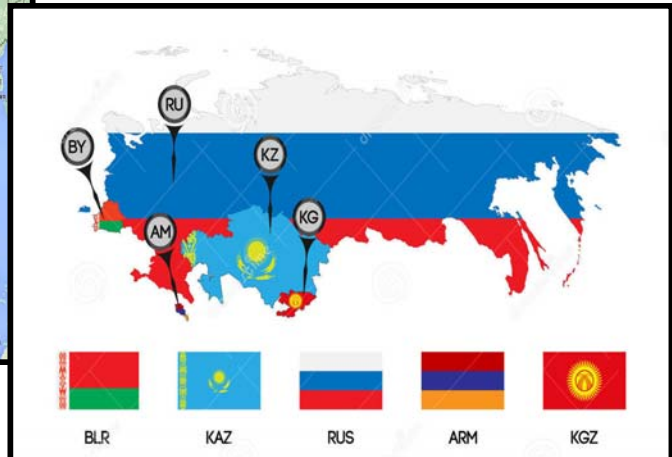


✓ユーラシアイニシアチブ構想: 韓国と中国、韓国とロシアの首脳会議を通じて「One Belt One Road」政策や「新東方政策」と連携・協力することで合意



中国: 一帯一路構想

ロシア:ユーラシア連合



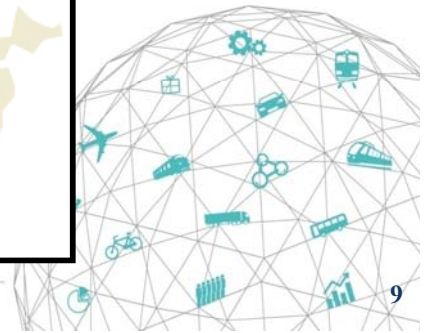
ユーラシア軸のメガシティ

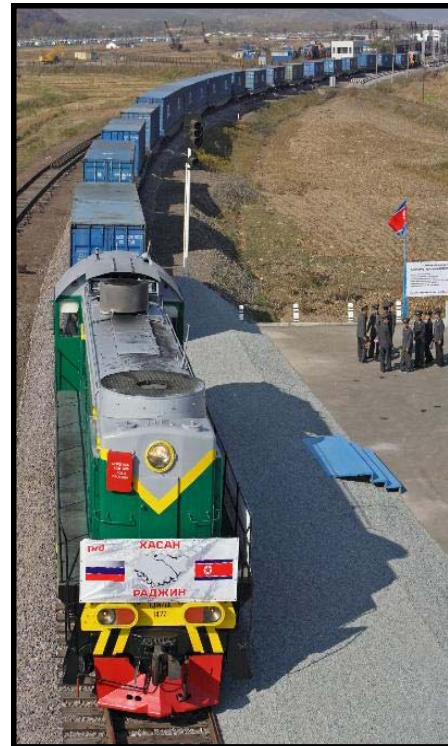
Leaders (orange circle), Potential Leaders (blue circle), Developing countries (green circle), Developing related to realize the project (red circle), Mega City Zone for daily accessibility (dashed blue oval)

Megalopolis Index: overall (1=low to 7=high)



√ 韓国と北朝鮮、ロシアの交通物流ネットワークを利用して北朝鮮の港湾を
 経由し、ロシア産石炭を韓国に搬入するラ진~ハサン物流事業は、
 代表的なユーラシアイニシアチブ構想の一事例





2013年 : Rajin-Khasan 鉄道の開通

√ Khasan-Rajin 事業

2014年 : 1次示範輸送 45,000トン

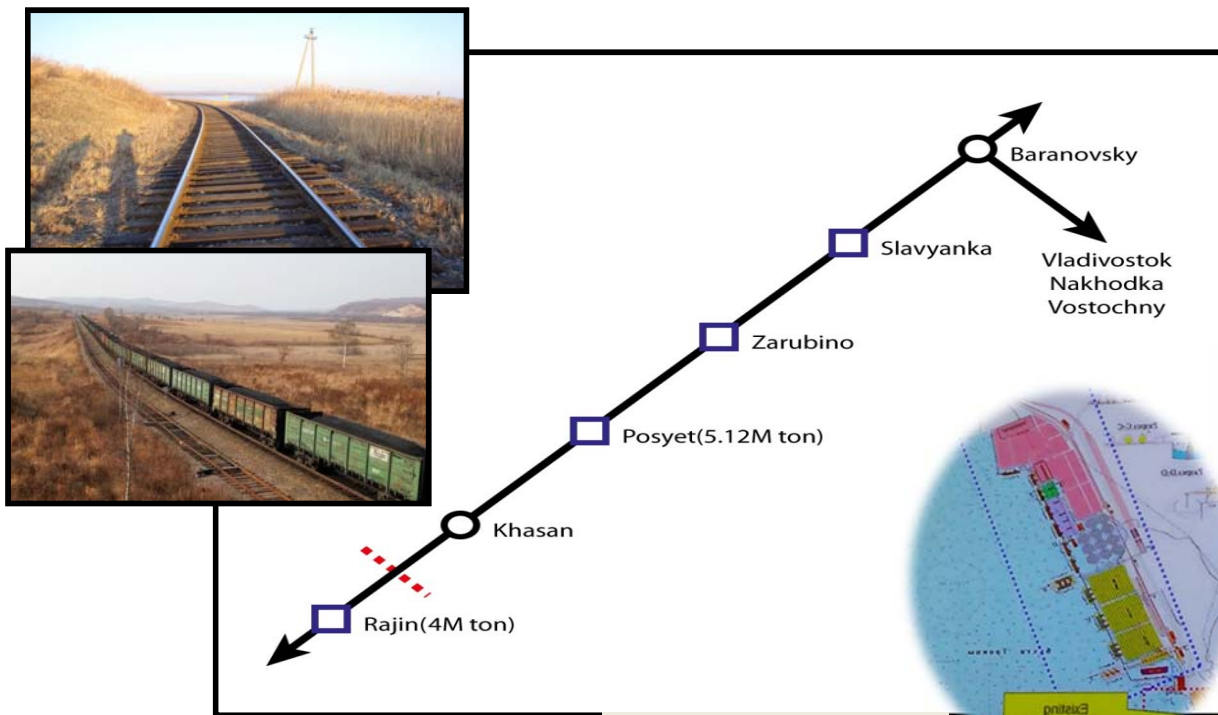
2015年 : 2次示範輸送 140,000トン

3次示範輸送 120,000トン(中国コンテナ輸送)





ロシア極東の鉄道輸送能力と港湾開発開発



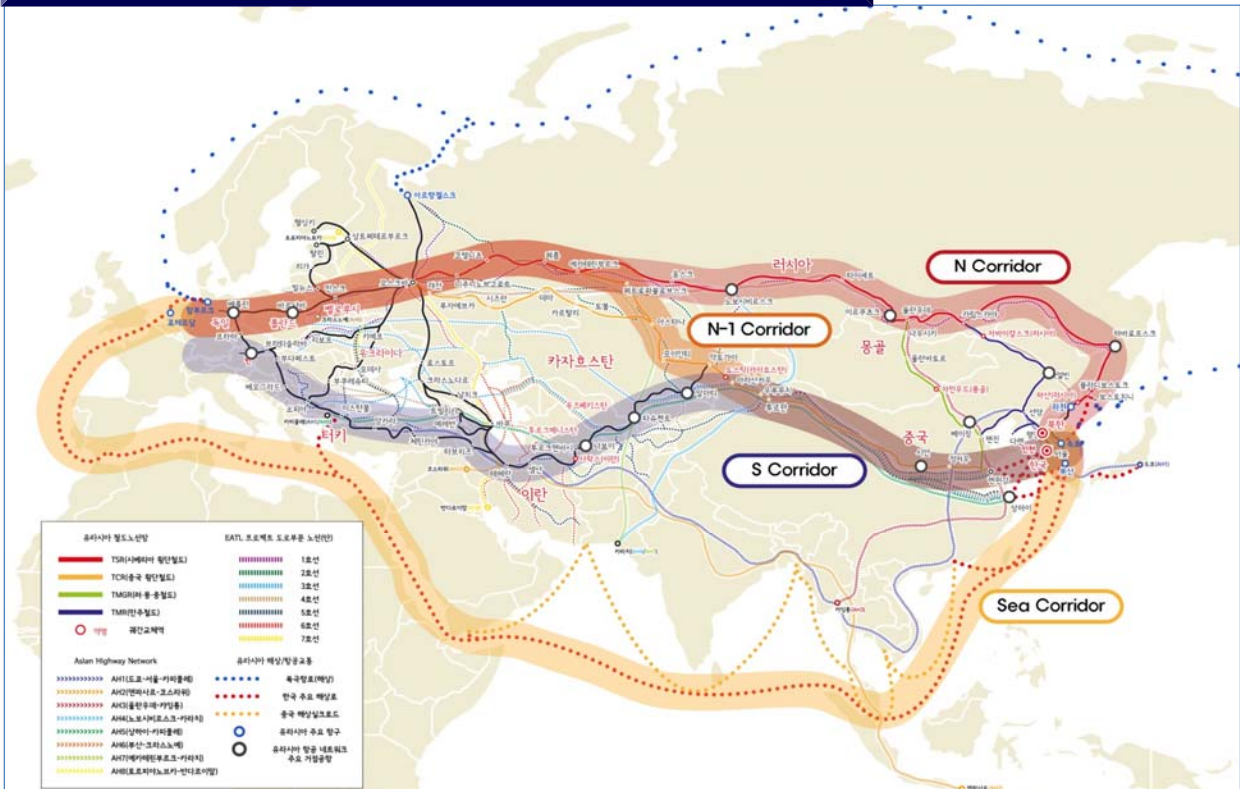
SUMA그룹 Zarubino 항 개발계획

✓ Incheon-Shenyang-Harbin_Ulan Ude-Moscow Corridor

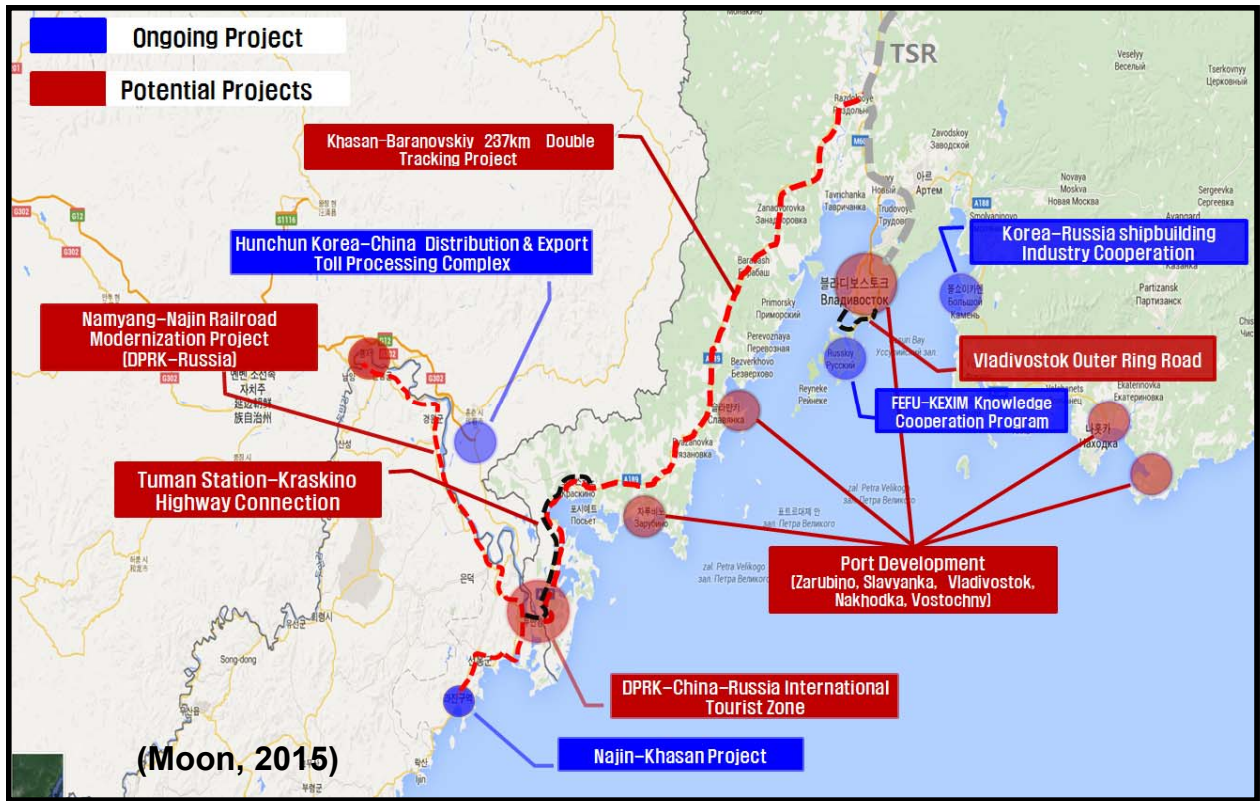
✓ 三星電子: 既存의 우라지오투출의 시베리아 횡단 철도의 이용에서
 大連 出發의 하얼빈 경로의 만주 횡단 철도로의 변경 (35일 → 20일)
 韓國-中國-러시아 回廊의 開設



Eurasia Transport Backbone Networks



Potential Projects (Exim Bank)



THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE



基于一带一路战略和国际生产网络的 东北亚国际物流体系建设研究

王彦庆

中国黑龙江省社会科学院 研究员

中国国家发改委综合运输研究所 研究员

二零一六年一月

基于一带一路战略的国际物流通道建设

第一亚欧大陆桥

提升西伯利亚铁路物流通道运营组织能力，完善通道集输功能。

第一亚欧大陆桥第一支线

畅通绥芬河—满洲里综合物流通道，提升通道沿线城市产业集聚能力，打造跨国产业集群

第一亚欧大陆桥第二支线

提升乌兰巴托—天津港铁路物流通道通行能力，促进内陆区域对外交流

21

基于一带一路战略的国际物流通道建设

图们江跨国综合物流通道

完善图们江地区港口设施和通关模式、畅通中俄朝蒙多边综合物流通道，加强与日本、韩国合作交流，整体推进区域开发开放，成为国际多边合作的典范

鸭绿江跨国综合物流通道

以鸭绿江下游（丹东市）及海港的地区为重点，完善中朝综合物流主通道，改善开放环境，加强产业培育，提升国际合作预期性，实现基于通道经济的跨国物流提升发展。

22



基于国际生产网络的跨国物流集群培育

边境口岸跨国物流集群

- 依托边境口岸，培育服务口岸贸易和跨境合作的口岸型跨国物流集群

枢纽港口国际物流集群

- 依托对外港口，培育服务国际中转和临港加工的枢纽型国际物流集群

中心城市国际物流集群

- 依托中心城市，培育服务国际产业深度合作的综合服务型国际物流集群

东北亚国际物流体系构建跨国共同行动

共同建设国际物流通道

- 结合东北亚各国区位交通特点，按照互联互通的基本要求，完善通道布局，共同制定、共同建设跨国物流通道

共同培养物流运营主体

- 改善投资环境，支持东北亚各国大企业合作组建跨国物流企业，鼓励国际资本投入东北亚国际物流产业

共同打造跨国物流集群

- 按照国际生产网络的要求，在边境口岸、枢纽港口、中心城市共同构建跨国物流网络，提升东北亚生产要素跨国集聚流通能力。

25



MONGOLIA-CHINA-RUSSIA ECONOMIC CORRIDOR INFRASTRUCTURE COOPERATION

*Otgonsuren Buyankhishig
Center for China and North Asian Studies
Institute for Strategic Studies, Mongolia*

28 January 2016

26

Trilateral meetings



- The first ever trilateral meeting between the heads of state of Mongolia, Russia and China in Dushanbe, Tajikistan, September 11, 2014
- The second trilateral meeting in Ufa, Russia, July 9, 2015

27

Domestic policies of each country and economic corridor



“Millennium Development Goals based National Development Strategy of Mongolia” “Taliin zam” program
“Mongolia’s National Rail Policy”



“The Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road”
“Program of Cooperation between the Far Eastern and Eastern Siberian Regions of Russia and Northeastern Region of China”



“Eurasian Economic Union ”
“Socio economic Development of Russian Far East and the Baikal region before 2013”
“Socioeconomic Development of Russian Far East and the Baikal region before 2025”
“The strategy development until 2030”

A memorandum on compiling a guideline for building the trilateral economic corridor, a framework agreement on facilitating trilateral trade and cooperation on ports of entry.

28

Some possible routes

It is necessary to develop 3 vertical transit corridors for Mongolia including rail and road routes (Steppe routes) that would be connected with Modern Silk Route.



Some possible routes (Researcher's view)



I. Chita-Harbin-Manchuria-Suifönkhö-Vladivostok

II. Chita-Ulaanbaatar-Choibalsan-Huut-Bichigt-Zuunhatavch-Changchun-Jilin-Hunchun-Zarubino, which will connect Northeast Asian six countries.

III. Chita-Ulaanbaatar-Erlian-Beijing-Tianjin

New track gauge between Tavantolgoi- Gashuunsukhait and Khuut-Bichigt were agreed to build with 1435 mm broad gauge by parliament act of effective measures to administer the policy on Rail transport.



TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE FAR EAST OF RUSSIA AND NEW IDEAS AND PROJECTS FOR PRIMORYE



JOINT STOCK COMPANY "FAR-EASTERN MARINE RESEARCH, DESIGN AND TECHNOLOGY INSTITUTE", JSC «FEMRI», VLADIVOSTOK, RUSSIA

Dr. Mikhail Kholosha
Member of the GTI Transport Expert Group and
GTI Transport Corridors Study Project Team

JSC «FEMRI»,
bld. 40, Fontannaya St.,
Vladivostok, 690091 Russia
<http://www.dniimf.ru/>
Tel.: +7 423 240 26 53
E-mail: holosha@dniimf.ru

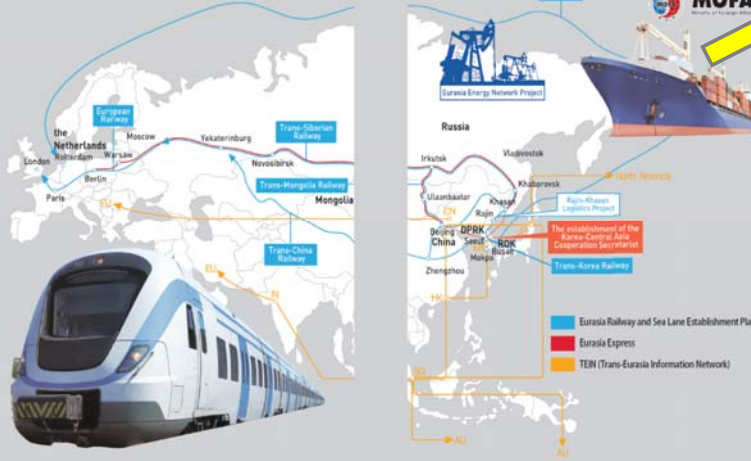


MERICs China Mapping
One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network
 Projects completed and planned: June 2015



Image from Roman Wilhelm/ MERICs

Key Projects and Current Progress



MANY EURASIAN IDEAS. HOW TO COMBINE?

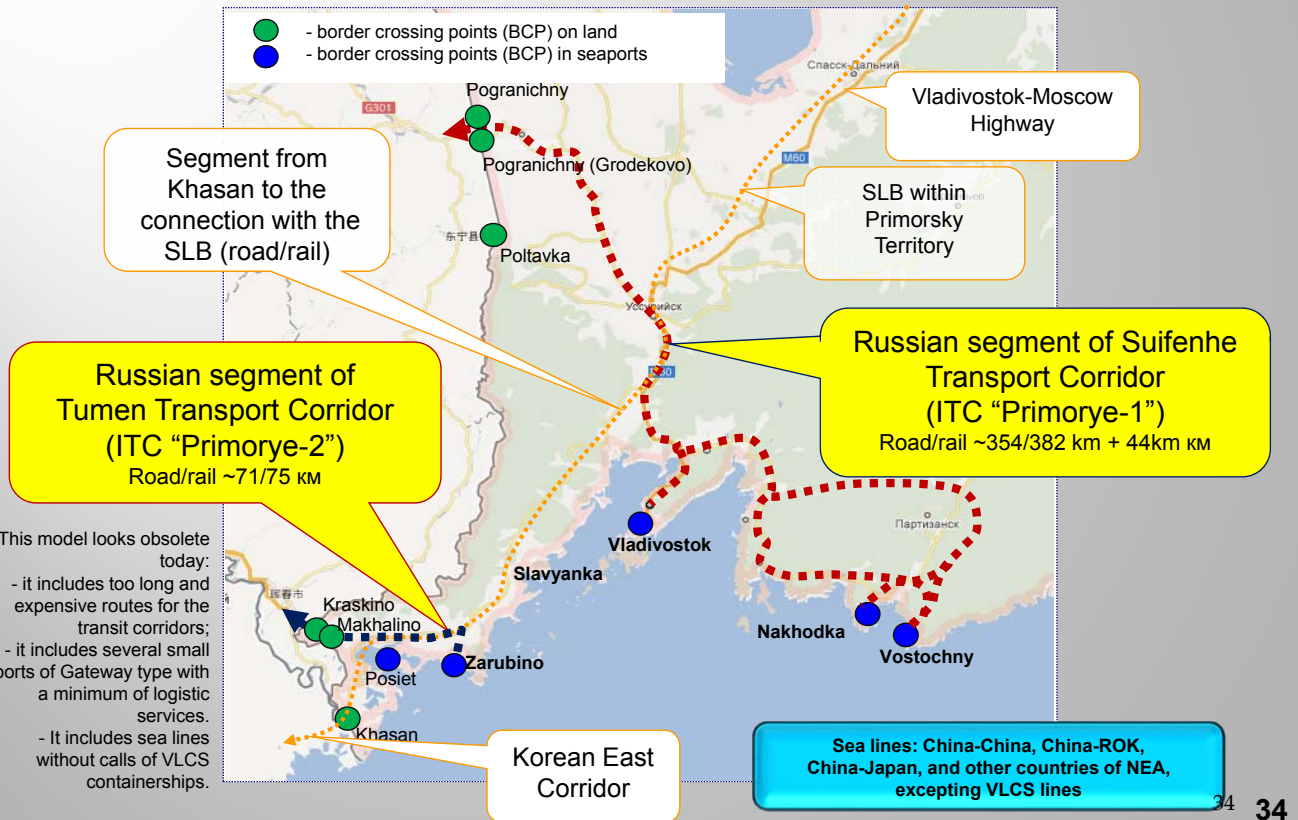
NEW MODEL OF CORRIDORS IN PRIMORYE IS BEST SOLUTION FOR MULTILATERAL COOPERATION IN NEA AND THIS MODEL IS CAPABLE OF HARMONIZING IDEAS AND PROJECTS PROPOSED BY RUSSIA, CHINA, ROK, JAPAN AND OTHER COUNTRIES

NEW MODEL OF CORRIDORS ROUTING IN PRIMORYE



OLD MODEL OF CORRIDORS ROUTING IN PRIMORYE

Current routing ITC Primorye-1 + Primorye-2: road/rail ~425/457+44 km



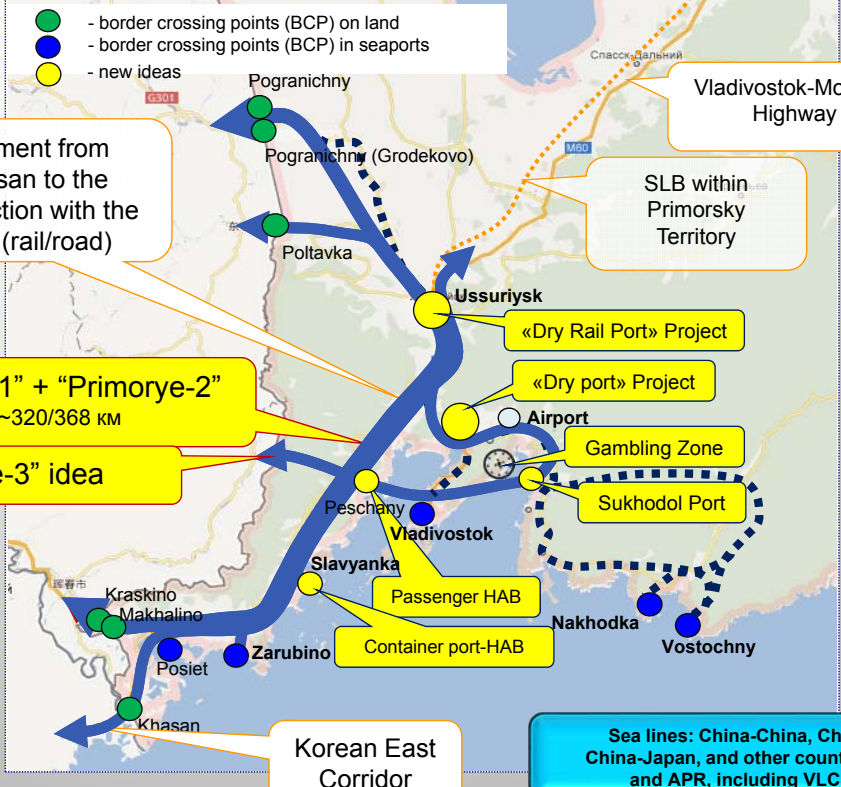
This model looks obsolete today:
 - it includes too long and expensive routes for the transit corridors;
 - it includes several small ports of Gateway type with a minimum of logistic services.
 - It includes sea lines without calls of VLCS containerships.

NEW MODEL OF CORRIDORS ROUTING IN PRIMORYE



**Key channel ITC Primorye-1 + Primorye-2:
~320/368 km (shorter on 119/89 km)**

- - border crossing points (BCP) on land
- - border crossing points (BCP) in seaports
- - new ideas



Segment from Khasan to the connection with the SLB (rail/road)

Vladivostok-Moscow Highway

SLB within Primorsky Territory

ITC "Primorye-1" + "Primorye-2"
Road/rail ~320/368 km

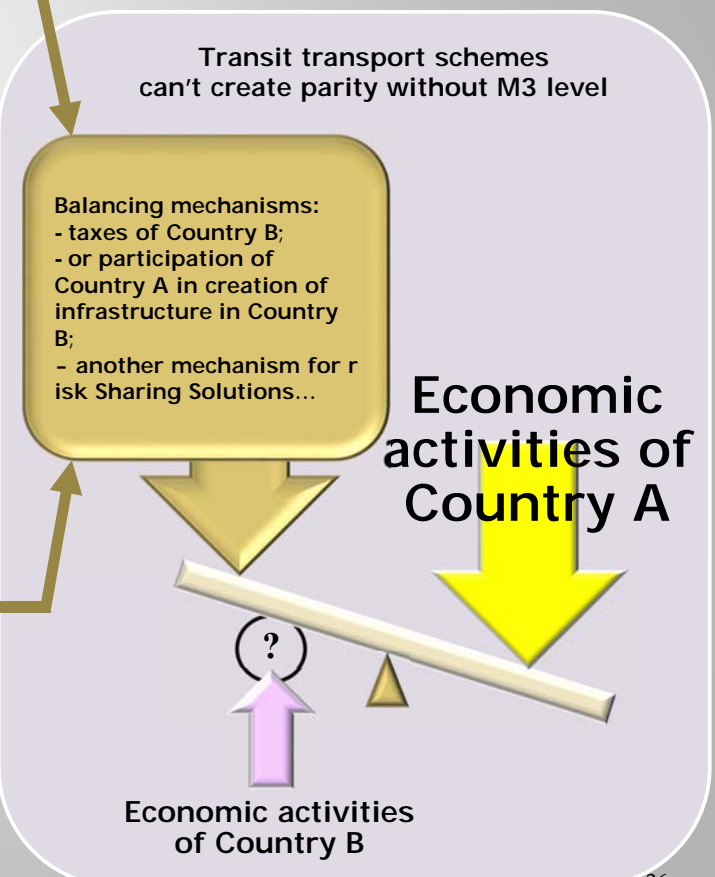
+ "Primorye-3" idea

The new model is oriented at concurrent development of the Eurasian Economic Union and China's "Silk Road Economic Belt Project" as well as "Northeast Asian Peace and Cooperation Initiative" and "Eurasia Initiative" handled by the government of the Republic of Korea.

The junction of many routes will form a key land corridor channel which may have additional "tributaries". Thus, we will create a multimodal port HUB which may be included in VLCS lines rotation in routes between Europe and Asia and in trans-Pacific routes.

Sea lines: China-China, China-ROK, China-Japan, and other countries of NEA and APR, including VLCS lines

WAYS TO ELIMINATE DISPARITY OF M3



RISK SHARING PROBLEM

Party "1" which support construction activities in abroad bears CAPEX risks

Party "2" which invest in construction for the future transport flows from abroad bears OPERATING risks



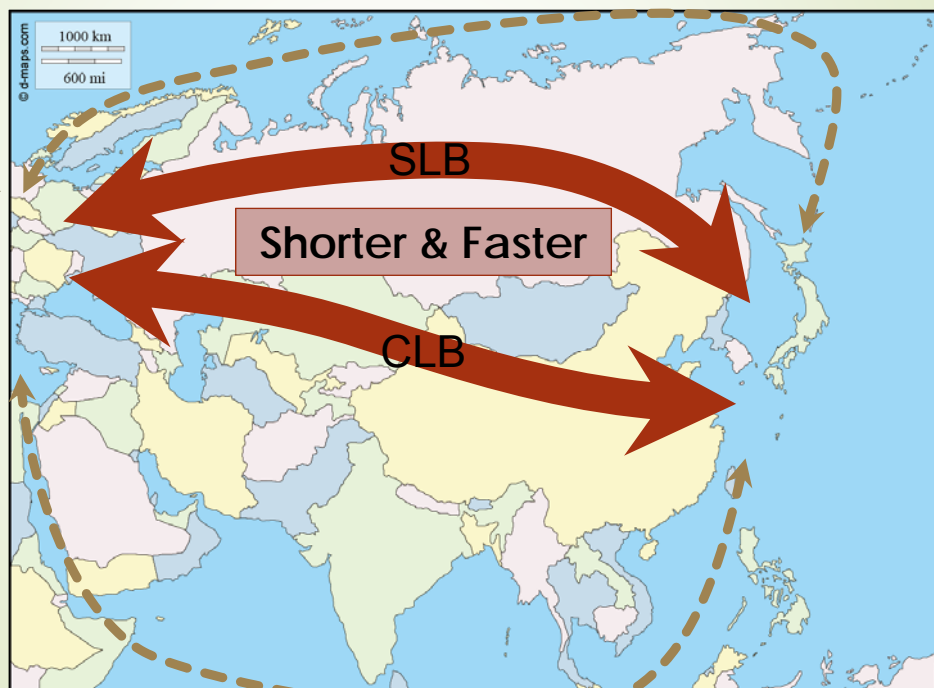
37

4つの報告から見えるもの

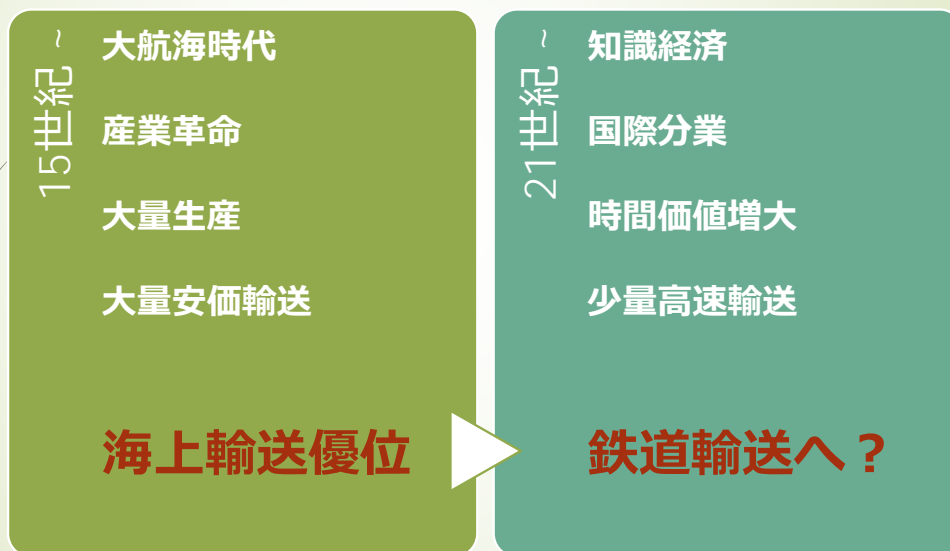
- ▶ 各国におけるユーラシア横断物流（⇔経済交流）への関心
→ 国家戦略レベルでの取り組み
- ▶ 首脳レベルでの相互連携の意思確認
- ▶ 理念先行 = 具体化はこれから
→ 個別の利害調整には紆余曲折も

38

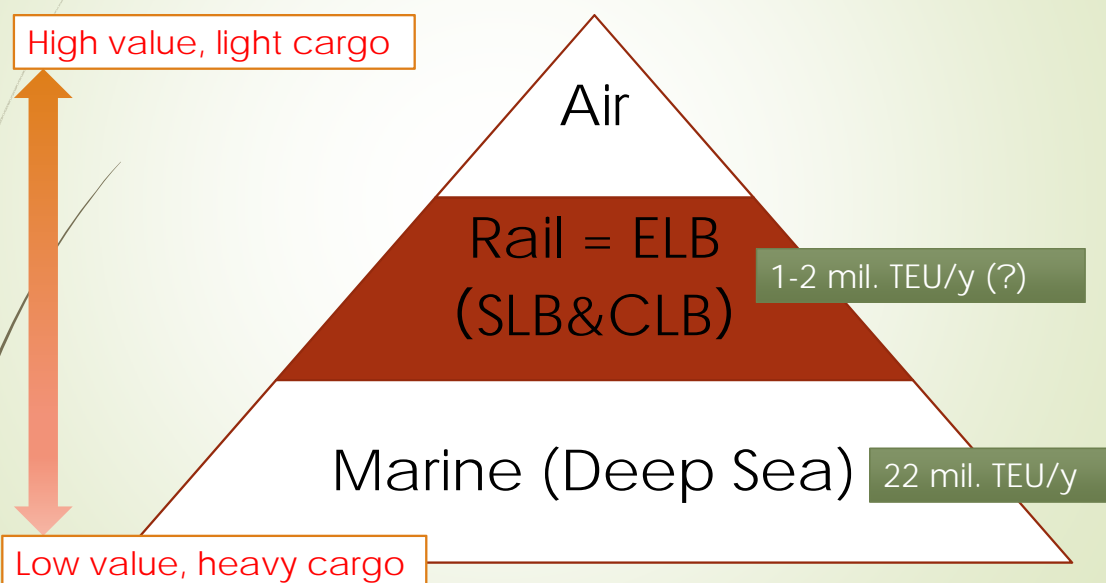
「ユーラシア物流」 陸上輸送 VS 海上輸送



ユーラシア物流の歴史的意義



鉄道輸送が担うべき物流需要



まとめ

- ▶ 今後、ユーラシア（鉄道）物流が一定の役割を果たすことが期待される。特に、中国進出済の日系企業は、活用の可能性を探っていく価値大。
- ▶ 複数のルートが試行、提案されており、これら相互の健全な競争を通じて、輸送費低減とサービス向上が図られることを期待。
- ▶ ユーラシア物流協力は、現状、「ウィン・ウィン協力」の顔をしている。これを、「ゼロサムゲーム」-に転化させないことが重要。
- ▶ 我が国として、関係国との間で、二国間・多国間の協力を進めるべきではないか。

ご清聴ありがとうございました。

<http://www.erina.or.jp>