

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 125

■ Toward Expanding Japan-Russia-China Multimodal Transportation

ARAI, Hirofumi, ZHU, Yonghao, LI, Jinbo

日本～ロシア～中国複合一貫輸送の拡大に向けて(要旨) 新井洋史、朱永浩、李金波

■ 大図們江地域における交通・通過輸送協定の将来 ジーン・フランソワ・ゴトラン

■ ロシア自動車産業政策と自動車部品サプライチェーンの現状と課題 富山栄子

Russian Automotive Industry Policy and the Motor Vehicle Component Supply Chain:
Current Situation and Issues (Summary) TOMIYAMA, Eiko

■ 中国東北地域の金融業に関する現状分析 朴基石、朱永浩

Analysis of the Current State of the Financial Sector in Northeastern China (Summary)
PIAO, Jishi, ZHU, Yonghao

2015
AUGUST
No. 125

目 次

| | |
|---|----|
| ■ Toward Expanding Japan-Russia-China Multimodal Transportation 1 ARAI, Hirofumi, Director and Senior Research Fellow, Research Division, ERINA ZHU, Yonghao, Associate Professor, Faculty of Economics and Business Administration, Fukushima University / ERINA Collaborative Researcher LI, Jinbo, Director, Strategy Research Center, People's Government of Suifenhe City | 1 |
| 日本～ロシア～中国複合一貫輸送の拡大に向けて(要旨) 19 ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史 福島大学経済経営学類准教授・ERINA共同研究員 朱永浩 綏芬河市人民政府戦略研究センター主任 李金波 | 19 |
| ■ 大図們江地域における交通・通過輸送協定の将来 20 国際コンサルタント ジーン・フランソワ・ゴトラン | 20 |
| ■ ロシア自動車産業政策と自動車部品サプライチェーンの現状と課題 35 事業創造大学院大学地域・国際担当副学長・教授 富山栄子 | 35 |
| Russian Automotive Industry Policy and the Motor Vehicle Component Supply Chain: Current Situation and Issues (Summary) 46 TOMIYAMA, Eiko, Vice President in charge of Regional/International Affairs, Professor, Graduate Institute for Entrepreneurial Studies | 46 |
| ■ 中国東北地域の金融業に関する現状分析 47 延辺大学経済管理学院副教授・南開大学研究員 朴基石 福島大学経済経営学類准教授・ERINA共同研究員 朱永浩 | 47 |
| Analysis of the Current State of the Financial Sector in Northeastern China (Summary) 55 PIAO, Jishi, Associate Professor, College of Economics and Management, Yanbian University / Research Fellow, Nankai University ZHU, Yonghao, Associate Professor, Faculty of Economics and Business Administration, Fukushima University / ERINA Collaborative Researcher | 55 |
| ■ 会議・視察報告 | |
| ◎ National Committee on North Korea 西海岸メンバー会議 56 ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘 | 56 |
| ◎ 14th E-Trade International Forum 参加について 56 ERINA 調査研究部主任研究員 中島朋義 | 56 |
| ◎ 都市建設が進む羅先経済貿易地帯 57 ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘 | 57 |
| ◎ 大図們江地域横断輸送回廊促進の動き 59 ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史 | 59 |
| ■ 北東アジア動向分析 61 | 61 |
| ■ 研究所だより 66 | 66 |

Toward Expanding Japan–Russia–China Multimodal Transportation

ARAI, Hirofumi

Director and Senior Research Fellow, Research Division, ERINA

ZHU, Yonghao

Associate Professor, Faculty of Economics and Business Administration,
Fukushima University / ERINA Collaborative Researcher

LI, Jinbo

Director, Strategy Research Center, People's Government of Suifenhe City

Introduction

It would be no exaggeration to say that the economic relationship between Japan and China is the closest bilateral relationship in the world. However, within China's Northeast, which is geographically close to Japan, the relationship between Japan and the inland provinces of Jilin and Heilongjiang is comparatively weak. At present for Japan's trade with these areas, there is no alternative but to use a circuitous route via Dalian, Yingkou and other ports on the Bohai Sea. However, if the ports of Russia's Primorsky Krai are used, it will be possible to greatly shorten the distance to Japan from the eastern areas of both provinces (particularly to the ports on the Sea of Japan coast).

Suifenhe City, as well as being Heilongjiang's largest border city with Russia, is the nearest Chinese city to the major ports of the Russian Far East, including Vladivostok, and a strategic point for Northeast Asian regional transport. There are great expectations for it to become the starting point for a new short-cut route for distribution.

In the light of such conditions, in 2014 ERINA and the Suifenhe City People's Government carried out collaborative research aiming at expanding sea–land multimodal transportation. This paper, based on the collaborative research report, will introduce the key content thereof.¹

1 The Background to the Collaborative Research

(1) The Situation for Trade between China's Northeast Region and Japan

Japan is an important export destination for China, and China has become the largest trading partner for Japan. Meanwhile, the following three distinguishing characteristics can be pointed out regarding the trade volumes with Japan of the Northeast region, which comprises Liaoning, Jilin and Heilongjiang Provinces.

The first of which is that the presence of the Northeast within Japan–China trade has on the whole been on the

decline. As shown in Table 1, while there was an increasing trend for the trade volumes with Japan of China's Northeast from 2000 on, its share of Japan–China trade went from 12.4% in 2000 to 7.3% in 2012 for exports, and from 7.6% in 2000 to 4.4% in 2012 for imports. This is due to Japan–China trade being concentrated in coastal areas, such as the Pearl River Delta, the Yangtze River Delta, and the Bohai Sea Rim.

Second, taking a look at the trade volumes with Japan of each of the Northeast provinces, it can be seen that Liaoning Province has a runaway lead. The 2012 export volumes to Japan of the Northeast stood at US\$11.23 billion, making up 14.3% of the total export volume for the Northeast, and was considerably higher than the national average level (7.4%). However, there is variance among the provinces, and Liaoning Province has many prominent figures. More specifically, as shown in Table 1, the 2012 export volumes to Japan for Liaoning Province stood at US\$10.13 billion, making up 17.5% of the province's total exports. In contrast, the respective export volumes to Japan for Jilin and Heilongjiang Provinces were limited, at US\$0.73 billion (12.3% of the total for Jilin Province) and US\$0.37 billion (2.6% of the total for Heilongjiang Province).

The third distinguishing characteristic, looking at the 2010 trade volumes with Japan for the Northeast by commodity, is that in contrast to Liaoning Province, where the share for "machinery and electrical goods" is great, Jilin and Heilongjiang Provinces center on primary products and their processed commodities, with examples being "animal and plant products" and "paper and timber products". In addition, direct investment into China's Northeast by Japanese firms is on the whole concentrated in Liaoning Province, and is still low in Jilin and Heilongjiang Provinces. That is to say, at the current stage, with the exception of the coastal city and processing trade export hub of Dalian, the industrial accumulation that can make best use of the strength of Japanese firms in the interior of

¹ The collaborative research report was published in March 2015 in Japanese. In addition, the collaborative research was conducted with the assistance of the Foundation for International Trade and Industrial Co-operation (ITIC). We would like to express our deep gratitude to that foundation.

Table 1: The Changes in Trade Volume between China's Northeast and Japan

| | 2000 | | 2005 | | 2010 | | 2012 | |
|---|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | Export | Import | Export | Import | Export | Import | Export | Import |
| China total (million USD) | 41,654 | 41,510 | 83,986 | 100,408 | 121,043 | 176,736 | 151,622 | 177,834 |
| Share of Japan in China's Foreign Trade (%) | 16.7 | 18.4 | 11.0 | 15.2 | 7.7 | 12.7 | 7.4 | 9.8 |
| Liaoning province (million USD) | 3,804 | 2,841 | 6,500 | 4,284 | 9,816 | 6,090 | 10,126 | 5,464 |
| Share of Liaoning in China's Trade with Japan (%) | 9.1 | 6.8 | 7.7 | 4.3 | 8.1 | 3.4 | 6.7 | 3.1 |
| Share of Japan in Liaoning's Foreign Trade(%) | 26.0 | 23.8 | 27.7 | 24.4 | 22.8 | 16.2 | 17.5 | 11.9 |
| Jilin Province (million USD) | 311 | 179 | 474 | 900 | 522 | 2,470 | 734 | 2,085 |
| Share of Jilin in China's Trade with Japan (%) | 0.7 | 0.4 | 0.6 | 0.9 | 0.4 | 1.4 | 0.5 | 1.2 |
| Share of Japan in Jilin's Foreign Trade (%) | 14.4 | 4.5 | 19.2 | 22.2 | 11.7 | 20.0 | 12.3 | 11.2 |
| Heilongjiang (million USD) | 1,030 | 115 | 301 | 335 | 329 | 286 | 372 | 192 |
| Share of Heilongjiang in China's Trade with Japan (%) | 2.5 | 0.3 | 0.4 | 0.3 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.1 |
| Share of Japan in Heilongjiang's Foreign Trade (%) | 35.9 | 4.7 | 5.0 | 9.6 | 2.0 | 3.1 | 2.6 | 0.8 |

Sources: Compiled from "China Statistical Yearbook" 2013 edition, "Liaoning Statistical Yearbook" 2013 edition, "Jilin Statistical Yearbook" 2013 edition, "Heilongjiang Statistical Yearbook" 2013 edition, and China Customs Statistics Information (website) data

the Northeast is still insufficient. Consequently, although there is the potential to draw direct investment from Japanese firms inland as production areas and consumer markets, in reality things have not gone far enough in the construction of an adequate investment environment.

In light of the above, what can be pointed out first and foremost as necessary factors for the expansion of the two inland Northeast provinces' trade with Japan and for the attraction of investment from Japan is an improvement in the international distribution environment, which is inferior to that in Liaoning Province. For Heilongjiang Province in particular, what can be called the key to improving trade conditions and the investment environment is the establishment of international distribution routes which pass through its neighbor, Russia, and the increasing of their convenience of use. In that sense, multimodal transportation services via the ports of the Russian Far East, the principal subject of this collaborative research, is a factor that will greatly influence the future of the external economic activities of Heilongjiang Province.

(2) Northeast Asian Transportation Corridors

With the aim of realizing the free movement of people and goods in the Northeast Asian region, in the past at ERINA we have undertaken collaborative research with researchers and administrators from the countries concerned (Transportation and Distribution Permanent Subcommittee, Northeast Asian Economic Conference Organizing Committee, 2002). The main outcomes were summarized in the "Vision for the Northeast Asia Transportation

Corridors", which determined nine routes as transportation corridors² for the various countries to develop jointly (Figure 1). The corridors have been designated on land only, but the connections by maritime transportation at the ports which are to be the points of departure and arrival have naturally been envisaged. Substantively, they can well be called proposals presuming the active use of multimodal transportation, which are transportation services combining land and sea transportation utilizing containers. In particular, if one focuses on the eastern halves of routes 3 and 4 on the map, they are routes which are responsible for sea-land multimodal transportation and both pass from China via Russia's Primorsky Krai, and connect up with the ROK and Japan, etc. While route 3, which crosses Heilongjiang Province, is called the "Suifenhe Transportation Corridor", and route 4, which crosses Jilin Province, the "Tumen River Transportation Corridor", on the Russian side they are regarded as sea-land multimodal

Figure 1 : Northeast Asia Transportation Corridors

² Transportation corridors are "aggregations of integrated transportation services by multiple transportation modes, which are responsible for transportation between fixed geographical points", and include not only the hardware of transport infrastructure, but also the software of transportation-related services and regulations. (ERINA ed., 2012, pp. 92-93)

transportation routes, and are referred to as “Primorye-1” and Primorye-2”, respectively.

Moreover, six of the transportation corridors shown in the “Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors” (routes 2, 3, 4, 5, 8, and 9 on the map) are also being promoted within the framework of the Greater Tumen Initiative (GTI). The GTI is actively promoting cooperation in the transportation sector. After putting together an integrated research report (GTI, 2013) on the six transportation corridors in 2013,³ the GTI has been pursuing the examination of ways to provide capital for infrastructure development and of “software” issues concerning crossing borders, and cooperation aimed at the realization of sea–land multimodal transportation. The research report on multimodal transportation published in 2014 (GTI, 2014) pointed out that in Northeast Asia, ferry routes in Japan Sea waters were rudimentary compared to those in the Yellow Sea. Additionally, as activation policies, it made proposals, including the reduction of transportation costs by local government subsidies, and improvement in the balance between inward and outward cargos.

(3) The Significance of Multimodal Transportation via Russia

Here we shall corroborate the significance of the fact that sea–land multimodal transportation via Russia is continuing to be realized and expanded.

First, in terms of the societal significance, we raise the contribution toward the improvement of global environmental issues via a reduction in greenhouse gas emissions. The greatest distinguishing characteristic of these transportation routes is that the transportation distance is shorter than the routes via the Bohai Sea. Also, in respect of the relative distances of the land and sea transportation sections, the latter is the greater, which means that a shift is to be in progress toward means of transportation that have a low environmental burden, thus leading to a reduction in greenhouse gas emissions.

Next, from the standpoint of trading firms (consignor firms), there is the promise of the plus of cost reduction for logistics. What is promising first of all is indirect cost reduction by way of the reduction in the number of days for transportation. Then, if a certain volume of cargo is realized, economies of scale will come into play, and a direct reduction in costs is expected in the form of a lowering of shipping tariff levels.

For the local economies along the routes, including the departure, arrival and transit points, the vitalization of related industries and the invigoration of local economies are expected. It will open the way for an increase in business opportunities for not just the user manufacturing

industries and trading firms, but also the distribution industry and related service industries.

Among the multimodal transportation routes linking Japan and China via Russian Far East ports, the route with Suifenhe as its starting point on the Chinese side has a variety of advantages, as mentioned later in Section 2. The trailblazing initiative on this route is considered to be a test case for promoting the Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors as a whole.

2 Multimodal Transportation Originating in Suifenhe

(1) Overview of Suifenhe City

Suifenhe City is located in southeastern Heilongjiang Province. To the west it is 156km to Mudanjiang, and 460km to the provincial capital of Harbin. To the east it is 26km to Grodekovo Station in Russia, 120km to the Russian Far Eastern rail network hub of Ussuriysk, 230km to the Russian Far East’s key port of Vladivostok, and 369km to the Siberian Land Bridge arrival and departure port of Vostochny Port (Nakhodka).

In Suifenhe there are two national first-class ports of entry [goujia yi lei kou’an]: one rail and one road.⁴ Currently it is number four among China’s border ports of entry in terms of freight volumes and passenger numbers. In the past several years the total volume of imports and exports transported for the Suifenhe ports of entry has comprised upward of 70% of the total for Heilongjiang’s 25 ports of entry, and upward of 50% of entering and departing passenger numbers.

In recent years sea–land multimodal transportation trials originating from Suifenhe have been rolled out, based on such strategies as China–Russia–elsewhere (China–Russian ports–third country) and China–Russia–China (China–Russian ports–coastal China). In November 1996, 960 tonnes of industrial coal departed from a Suifenhe port of entry, and after being transhipped to a freighter at Nakhodka in Russia was transported to Japan and the ROK. This was the first trial run. In the period 1996–2005 the freight volume for sea–land multimodal transportation which passed through the Suifenhe ports of entry topped 1.4 million tonnes.

(2) The Current Situation for the Eastern Section of the Suifenhe Transportation Corridor

1) The Ussuriysk–Grodekovo–Suifenhe Railway

This railway was built at the start of the twentieth century, and has already clocked up its first century. Of the 123km extent of the railway, approximately 6km are on the Chinese side, with the remainder on the Russian side. The whole line is divided into two sections.

The first section is the 26km Grodekovo–Suifenhe

³ An outline of this was also introduced in “Special Feature: The Current Situation and Future Prospects for Northeast Asian Transportation Corridors” in ERINA Report No. 111 (2013).

⁴ In China national border crossing points are referred to as ports of entry [kou’an].

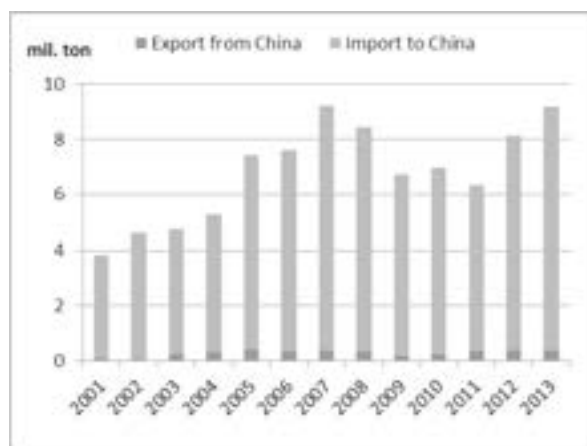
stretch. From its construction this section remained a second-class line in terms of development due to the relatively difficult terrain with many slopes and curves, in addition to the technical and financial constraints. In the 1950s, to meet the requirements of Sino–Soviet trade at that time, improvement work from “broad gauge” to “dual broad and standard gauge” was carried out. After completion of the upgrading work, both broad- and standard-gauge trains would be able to run on the line, but it was in actuality a single-track line, and its annual transportation capacity remained limited to 7 million tonnes (one-way). At this time, this section is the one closest to the limit of its capacity among the railway lines crossing the border between China and Russia.

The second section is the 97km Ussuriysk–Grodokovo stretch, and its transportation capacity has grown to 15 million tonnes annually. Once having passed through the mountainous terrain of the Sino–Russian border, the landscape becomes relatively flat, and the degree of technical difficulty in upgrading this section can be described as comparatively low.

2) Suifenhe Station International Freight Traffic

The trends in Suifenhe Station international freight traffic are as shown in Figure 2. The overwhelmingly large volume of imports from Russia into China has been continuous. The main commodities include lumber and coal. There are many years which have recorded transportation figures exceeding 7 million tonnes annually, the regular annual transportation capacity, and this suggests some artful management in operations.

Figure 2: Suifenhe Station International Freight Traffic



Source: Compiled from “Yearbook of China Transportation and Communications”, editions for each year

3) Construction Work Proposals to Increase Rail Transportation Capacity

The shortfall in capacity for the Suifenhe–Grodokovo stretch has become a bottleneck for the Suifenhe Transportation Corridor. Consequently a large-scale expansion of the railway for this section and modification work to increase speed will be necessary. At the present

time the following two proposals are envisaged.

Proposal A: Separation of the Broad and Standard Gauges

This is a plan to separate the existing combined track into one broad- and one standard-gauge track. The existing combined broad- and standard-gauge track is in reality used as a single-track. If the gradient isn’t reduced and there is no improvement in longitudinal gradient, then the current annual one-way transportation capacity (approximately 7 million tonnes) will approach its limit. The total cost of work for Proposal A is likely to be approximately 350 million yuan.

Proposal B: Construction of a New Broad-Gauge Track

The basic framework for Proposal B is not to carry out the work to separate the existing combined broad- and standard-gauge tracks, but to newly construct another broad-gauge track. If a new broad-gauge line is added to the existing combined track the overall transportation capacity will reach 20–25 million tonnes. In addition, if the technological level of part of the new broad-gauge line is raised, it will be able to satisfy the international transportation requirements of around 2020. The total cost of work for Proposal B is likely to be approximately 450 million yuan.

Still further, in response to the future expansion of demand, if the existing combined lines are divided between one broad- and one standard-gauge track, with a pair of broad-gauge lines and one standard-gauge line resulting, then the annual transportation capacity will reach 40–50 million tonnes. In addition to this, it will be necessary to harmonize the standards for maximum gradient and minimum curves on this section with those for the main line railways to the ports of Vladivostok and Vostochny.

4) The Deficiencies and Excesses in Transshipment Capacity at Border Stations

In freight transport between the Sino–Russian border railways, in principle freight is transported as far as the border station of the other country by train from the exporting country, and the transshipment of the freight is undertaken there. The deficiencies and excesses in the capacity of this transshipment have become a problem.

Taking a look at the balance in the imports and exports on the Russian side, exported freight is overwhelmingly great, and the transshipment capacity at the Russian border station of Grodekovo is underutilized. While large-scale facilities for the transshipment of imports of foodstuffs and coal from the Chinese side have been put in place, they have been idle for a long time. Consequently, with a sense of pursuing its own interests, the Russian side is hoping for a continual expansion of Chinese export freight.

Suifenhe Station yard is divided between two places, north and south. The carriage-interchange operation at the station is fairly complicated, and the problem of lack of capacity is further revealed via the mutual interference. The southern yard is situated in the southeast of Suifenhe City,

and while there are 14 north–south sorting tracks, because they are surrounded by built-up areas there is little room for expansion of capacity. The north yard is situated in the west in the downtown area, there are 11 east–west sorting tracks, and the topography is relatively spacious. However, as the adaptable services are limited, they are already saturated and in excess of capacity, and the related construction work for expansion is urgent.

Currently, in addition to the expansion of sorting tracks for arrivals and departures, putting together of trains, and transshipment, and the putting in place of facilities related to carriages and cargo-handling machinery, a broad adjustment of the yards' available area and sorting operations is being carried out. However, as the yards' design capacity is small, they continue to not keep up with the expansion of freight transportation volumes and long-term growth. Therefore, in the future expansion work for the railway station will be necessary, matching the railway improvement work. Specifically, first they will adjust the yards' layout and division of operations. Next, it is thought that at the same time as undertaking the expansion and extension of sorting tracks, they will enhance the unloading facilities, and raise the processing capacity to 35–50 million tonnes. In the case of part of the yards getting newly-installed facilities, the investment is likely to be approximately 1 billion yuan.

(3) The Regular Shipping Services of Russia's Primorsky Krai Ports

The regular shipping services from Primorsky Krai play a key role in the sea–land multimodal transportation originating in Suifenhe. Here, we would like to summarize the services which Japanese arriving and departing freight will be able to utilize primarily.

1) JTSL (Japan Trans-Siberia Line)

This is a regular shipping service jointly operated by FESCO of Russia and Mitsui O.S.K. Lines of Japan. The way ports on the Russian side are Vladivostok Port and Vostochny Port, and on the Japanese side Tomakomai, Yokohama, Nagoya, Kobe, Moji, and Toyama (Figure 3, fine line). One ship is in service, and has a schedule of visiting each way port once a fortnight. In order to compensate for the low frequency of services to way ports, there is also a Busan transshipment transportation service, and both together provide a practically weekly service.

The weak point is the large number of days for transportation. A two-day transport is possible only for Tomakomai, the first way port for the Japan-bound service, and Toyama, the last way port for the Russia-bound service, and is one-way in both cases. For the other way ports the number of days for transportation is from four days to a week.

2) DBS Ferry

The ROK shipping firm DBS Cruise Ferry operates a regular Vladivostok–Donghae (ROK)–Sakaiminato

(Tottori, Japan) ferry service (freight and passenger) (Figure 3, bold line). It has a schedule of one day between Vladivostok and Donghae, and two days between Vladivostok and Sakaiminato, and scores highly in terms of its speediness. In addition, because it also transports passengers, the high stability of regular services holds appeal.

This is a shipping service with the promise of being a powerful transportation route in the expansion of China–Russia–Japan/ROK multimodal transportation.

3) Busan Transshipment

Besides the above, Busan transshipment services are often used in container freight transportation between Russia's Primorsky Krai and Japan. At Vladivostok Port and Vostochny Port, a number of domestic and overseas shipping firms operate regular container shipping services to Busan Port. In addition, more than 60 Japanese domestic ports are linked with Busan Port by regular container shipping services of upward of one per week. Therefore, they are services which many areas within Japan are able to use. As mentioned later, in the transportation experiments implemented within the framework of the collaborative research here also, there was transportation to Osaka and Nagoya utilizing Busan transshipment services.

The weak point of Busan transshipment services is the large number of days for transportation, and there can be instances where it takes a fortnight at the longest.

4) The Cross-Japan Sea Shipping Route

Centered on Niigata Prefecture, the City of Niigata, and the local economic community, efforts have been continued for the establishment and expansion of use of a "Cross-Japan Sea Shipping Route" connecting the Port of Niigata with the Russian Far East.

This shipping route was established in August 2011 as a shipping route utilizing a conventional freighter between the Port of Niigata and the Port of Zarubino. However, the situation continues of freight transportation having actually ceased, due to a variety of technical problems.

In order to overcome this situation, in Niigata Prefecture, etc., they are furthering various preparations, including allocating a relevant budget in the fiscal year 2015 budget, in the direction of developing transportation services combining passenger transport, procuring a new freight and passenger ferry. In concert with the beginning of the new service, it is planned to also have Vladivostok as a way port, and not just the Port of Zarubino (Figure 3, dashed line). Therefore, if this service is commenced, there is the promise of it being a powerful shipping route for sea–land multimodal transportation originating in Suifenhe, in similar fashion to the abovementioned DBS Ferry shipping route.

(4) The Development of Related Policy

The Xi Jinping administration advocated the concept of "One Belt, One Road" in 2013 (Silk Road economic belt

Figure 3: Regular Shipping Services between Russia's Primorsky Krai and Japan



Source: Produced at ERINA

and 21st century Silk Road) as a new development in its diplomacy with neighboring countries.

Connected to this “One Belt, One Road” concept, in order to promote the extension to the east of the westward-running land Silk Road, at the end of 2014 Heilongjiang Province created the concept of “The Eastern Sea–Land Silk Road Economic Belt”. This concept is raised as a centerpiece for the promotion of Heilongjiang Province’s economic cooperation with Northeast Asia, and in particular the most important part is the putting in place and managing of the “Harbin–Suifenhe–Russian Far East Ports–Third Country, including Japan and the ROK” multimodal transportation.

From the aspect of international cooperation, prior to the starting-up of the “One Belt, One Road” policy, in the discussions among the four governments of China, Japan, the ROK, and Russia that were held in Harbin in December 2012, persons related to government, research institutions and businesses came together in one place, and shared the recognition that they should continue sustaining and developing Suifenhe as an important Japan Sea Rim sea-land multimodal transportation route.

In addition, on 20 August 2014, Harbin Railway Bureau in China and Russian Far East Railways held talks in Suifenhe, and undertook negotiations on rail transportation fees for containers, and cargo such as fruit and vegetables. The outcomes were as follows.

First, for exports from the Chinese side to Russia and also transit container freight, they will be able to load directly onto Russian carriages at Suifenhe Station, and without it being necessary to transship at Grodekovo Station they will be able to get a reduction and exemption of transshipment fees.

Second, Russian Far East Railways will provide thermally-insulated carriages to fruit and vegetable firms on the Chinese side. In October they assigned thermally-insulated carriages from the Russian side to Suifenhe Station and transshipped fruit and vegetables, and without it being necessary to transship at Grodekovo Station in Russia they were able to get a reduction and exemption of transshipment fees.

Third, if transit container freight can be transported on a commercial basis, it is planned that the Russian side will implement a lowering of transportation prices. More specifically, in the case of container block trains (composed of 57 40-foot containers) originating at Grodekovo Station, a 50% reduction in the freight fee will be applied, and in the case of single trains (5 to 8 40-foot containers), a reduction of 30% in the railway fee will be applied.

Fourth, in the case of transporting Russian-produced sawdust from Russia’s Komsomolsk-na-Amure (Khabarovsk Krai) and Dalnerechensk (Primorsky Krai) to Suifenhe Station, if a certain level of transport volume can be secured, a 20% reduction in the railway fee on the Russian side will be applied, based on the consultations of both China and Russia.

What is particularly important among these for multimodal transportation is agreement on the first and third items. These will lead to reduction in transportation time and cost.

(5) The Advantages of Suifenhe as a Point of Origin: A comparison with the other ports of entry in the Northeast region

The specific advantages of the Suifenhe ports of entry are as follows.

First, the geographical scope of the target transportation services is broad. Suifenhe ports of entry, as gateways via the sea to within and without China, are developing transportation operations, other than for Heilongjiang domestically, for the connected provinces and areas of the Northeast and North China (Huabei). Overseas, it is broadening the transportation scope to not just the Russian Far East, but via Vladivostok directly to Japan, the ROK, and the countries of the Asia–Pacific region.

Second, the transportation distance is short. If the Heilongjiang provincial capital of Harbin is taken as a departure point, it is 929km to Dalian Port, and 768km to Vladivostok via Suifenhe (Table 2).

By means of transporting China’s inland freight via Suifenhe and from Russian Far East ports to all parts of the world, an advantage arises in the transportation distance. For example, in the case of transporting freight originating in Harbin to Busan Port in the ROK, going via a Russian Far East port the distance can be made approximately 200km shorter than via Dalian, and in the case of transportation as far as the Port of Niigata approximately 1,600km shorter (Table 3). Calculating for a route from the

Table 2: The Transportation Distances from Various Areas of Heilongjiang Province to Shipping Ports
(Unit: km)

| | Qiqihar | Harbin | Mudanjiang | Port Name |
|----------------|---------------|-------------|---------------|-------------------------|
| Suifenhe Route | 1,038 (1,083) | 768 (738) | 413 (399) | Vladivostok (Russia) |
| Tumen Route | 1,032 (1,168) | 762 (823) | 407 (455) | Rajin (DPRK) |
| Dalian Route | 1,157 (1,345) | 929 (1,000) | 1,277 (1,339) | Dalian (China) |

Note: The figures outside the parentheses are for the distance by rail, those within are by road.

Source: Compiled by the People's Government of Suifenhe City from a variety of materials.

Table 3: The Transportation Distances from Various Areas of Heilongjiang Province to Various Ports by Route Used
(Unit: km)

| Port Name | Qiqihar | | | Harbin | | | Mudanjiang | | |
|-----------|-------------|-------|--------|-------------|-------|--------|-------------|-------|--------|
| | Vladivostok | Rajin | Dalian | Vladivostok | Rajin | Dalian | Vladivostok | Rajin | Dalian |
| Busan | 1,981 | 1,959 | 2,163 | 1,711 | 1,689 | 1,935 | 1,356 | 1,334 | 2,283 |
| Niigata | 1,870 | 1,930 | 3,443 | 1,600 | 1,660 | 3,215 | 1,245 | 1,305 | 3,513 |
| Yokohama | 2,771 | 2,972 | 3,469 | 2,501 | 2,702 | 3,241 | 2,146 | 2,343 | 3,539 |
| Hong Kong | 3,668 | 4,032 | 3,486 | 3,418 | 3,762 | 3,258 | 3,063 | 3,407 | 3,556 |
| Singapore | 6,088 | 6,573 | 6,002 | 5,818 | 6,303 | 5,774 | 5,463 | 5,948 | 6,972 |
| Seattle | 8,739 | 8,742 | 10,614 | 8,469 | 8,522 | 10,386 | 8,114 | 8,138 | 10,684 |

Source: Compiled by the People's Government of Suifenhe City from a variety of materials

eastern part of Heilongjiang Province, that difference becomes even greater. In the case of transporting freight originating in Mudanjiang to Busan Port in the ROK, going via a Russian Far East port the distance can be made approximately 900km shorter than via Dalian, and in the case of transportation as far as the Port of Niigata approximately 2,300km shorter. Furthermore, in the case of going from Mudanjiang to Shanghai and Guangzhou via Suifenhe and Vladivostok, the distances can be made approximately 820km and 1,100km shorter, respectively, than via road haulage.

Third, the freight-handling capacity of this route is high. The Suifenhe ports of entry are linked to the main trunk lines of the Binsui (Harbin–Suifenhe) and Binzhou (Harbin–Manzhouli) Railways and the Suiman (Suifenhe–Manzhouli) Expressway. The Binzhou and Binsui lines are the most important transverse arterial rail lines in China's Northeast, and aiming toward the creation of multiple tracks along their total current extents, construction work is underway on the remaining single-track sections. If construction work is completed as planned at the end of 2015, the annual freight-handling capacity will reach approximately 50 million tonnes. Moreover, work began on the Mudanjiang–Harbin passenger rail line on 15 December 2014, and they aim for it to be open within four years. The Suiman Expressway too, as an important component of China's main road arteries, connects four major cities of

Heilongjiang Province (Harbin, Qiqihar, Mudanjiang, and Daqing) and is being extended in the west to the eastern part of Inner Mongolia.

Fourth, the geographical circumstances of the ports are good. Vladivostok Port, Nakhodka Port and Vostochny Port are major ports in the Russian Far East, and the distances to Suifenhe are approximately 200–400km.

(6) Summary

In summarizing the abovementioned matters, it may be said that the conditions for the expansion of sea–land multimodal transportation via the Russian Far East and originating in Suifenhe are being put into place as follows.

Within both China itself and with the countries concerned, policy has been hammered out to provide a tailwind for the expansion of sea–land multimodal transportation on this route, and the related institutions have been continuing their efforts to that end.

While the constraints in hard infrastructure, such as the cross-border rail transportation capacity, still remain as in the past, several infrastructure development projects are underway, such as in China domestically, including Suifenhe Station.

This route holds great appeal in the transportation distance and the reduction in the number of days required, and the conditions for reduction in that number of days have further improved. The operations for transshipping

container freight originating in Suifenhe at Grodekovo Station were left out of the 2014 Sino–Russian agreement. In the case where trains are not recomposed at Ussuriysk Station, it is calculated that transportation is possible within 24 hours from Suifenhe to the ports of Russia’s Primorsky Krai. On the maritime leg there are direct services to Japan which arrive in two days. If these timings can be deftly coordinated to be mutually connecting, then in numerical terms there is the potential of being able to realize “transportation to Japan in four days”.

While the achievements in transportation to date are all strongly experimental in character, through them a certain accumulation of knowhow has taken shape. For this reason, such matters as the preparation for transportation and various procedural formalities have come to be performed smoothly. This fact is a positive point, and in the next section we would like to demonstrate it via specific case examples.

3 The Insights Gained from Transportation Experiments

(1) The Transportation Experiment Executed in This Collaborative Research

When executing this collaborative research, in order to ascertain the practicality and challenges for sea–land multimodal transportation via Russia, the People’s Government of Suifenhe City and ERINA opted for carrying out a transportation experiment which used container freight. From around June 2014 they substantiated the selection process for the consignor firms to participate in the experiments, and carried out transport from the end of July and into August. Below, we will summarize the outline of the experiment and the points which became evident thereby.

1) Outline of the Experiment

In this transportation experiment, we transported two

40-foot containers from Suifenhe to Japan. In Suifenhe and its environs there are firms which import untreated timber from Russia and fabricate a variety of wooden products, and export them overseas, including to Japan. Ordinarily, these products are exported to Japan via Dalian Port in Liaoning Province, but this time they were transported via Vostochny Port in Russia’s Primorsky Krai. One of the two containers carried disposable chopsticks, the other laminated wood.

The People’s Government of Suifenhe City took the lead and constructed the execution scheme for the operation of the transportation experiment. First, the Heilongjiang Sea–Land Route International Cargo Company (Suifenhe City)⁵ (hereinafter the Sea–Land International Cargo Company) and Suifenhe Lihua Ltd. (Suifenhe City) (hereinafter Lihua Ltd.) became the operators which took overall control. The Sea–Land International Cargo Company is a forwarder undertaking contact arrangement operations with domestic and overseas transport-related operators, and Lihua Ltd. is a firm undertaking consolidated operations putting together container freight for multiple consignors on the Chinese side. It was possible to find exporting consignors to cooperate in the transportation experiment via the human networks which both possess. Also, the firm which the Sea–Land International Cargo Company used for the transportation arrangements in Russia was Port May (Vladivostok), a private limited company which is a local forwarding firm. The firm undertakes booking arrangements with Russian Railways and CMA-CGM (a French ship firm).

The container transportation routes and schedules are as shown in Figure 4 and Table 4. The number of days from departure from Suifenhe Station to arrival in the Japanese ports was 16–17 days. As the loading cargo item of container B being changed immediately prior to the start of

Figure 4: Map of the Container Transportation Routes



Source: Produced at ERINA

⁵ The company name at the time of writing this report. At the time of the execution of the transportation experiment it participated in operations using the name of the parent company, Shanglian Jituan.

Table 4: The Schedules for Executing the Transportation Experiment

| Schedule Item | Date of Execution | |
|--|-------------------|-------------|
| | Container A | Container B |
| Forwarding of empty containers to Suifenhe | 21 July | |
| Loading of freight into containers at Suifenhe | 26 July | |
| Customs clearance at Suifenhe | 27 July | 30 July |
| Dispatching from Suifenhe Station | 28 July | 30 July |
| Arrival at Grodekovo (border station on the Russian side) | 29 July | 31 July |
| Customs clearance at Grodekovo | 29 July | 31 July |
| Transshipment operations at Grodekovo Station (Note 1) | 29 July | 31 July |
| Departure from Grodekovo Station | 29 July | 31 July |
| Arrival at Ussuriysk Station (Note 2) | 29 July | 31 July |
| Departure from Ussuriysk Station | 30 July | 1 August |
| Arrival at Vostochny Port | 31 July | 4 August |
| Customs clearance at Vostochny Port | 1 August | 5 August |
| Loading onto ship at Vostochny Port | 5 August | 5 August |
| Departure from Vostochny Port (encountered first typhoon) | 6 August | 6 August |
| Arrival at Busan Port | 12 August | 12 August |
| Departure from Busan Port (encountered second typhoon) | 12 August | 12 August |
| Arrival at Osaka Port | 14 August | |
| Arrival at Nagoya Port | | 15 August |

Note 1: As the railway track gauges differ in China and Russia, transshipment is necessary.

Note 2: Ussuriysk Station is the intersection between the mainline of the Trans-Siberian Railway and the branch line to Suifenhe. The operations to reconfigure trains are undertaken here.

Source: Produced at ERINA.

the experiment, departure was delayed due to time being needed for preparing the necessary documentation for customs clearance procedures, but it was able to be loaded onto the same ship as container A at Vostochny Port. In addition, as typhoons struck during the maritime transportation, the maritime transportation took more days than originally planned.

The fees required for the transportation per container (from the shipping factory to the port of discharge) was a total of approximately 15,000 yuan (approximately US\$2,500), with a result of the cost becoming 5,000 yuan (approximately US\$800) more expensive compared with the usual route via Dalian (approximately 10,000 yuan ≈

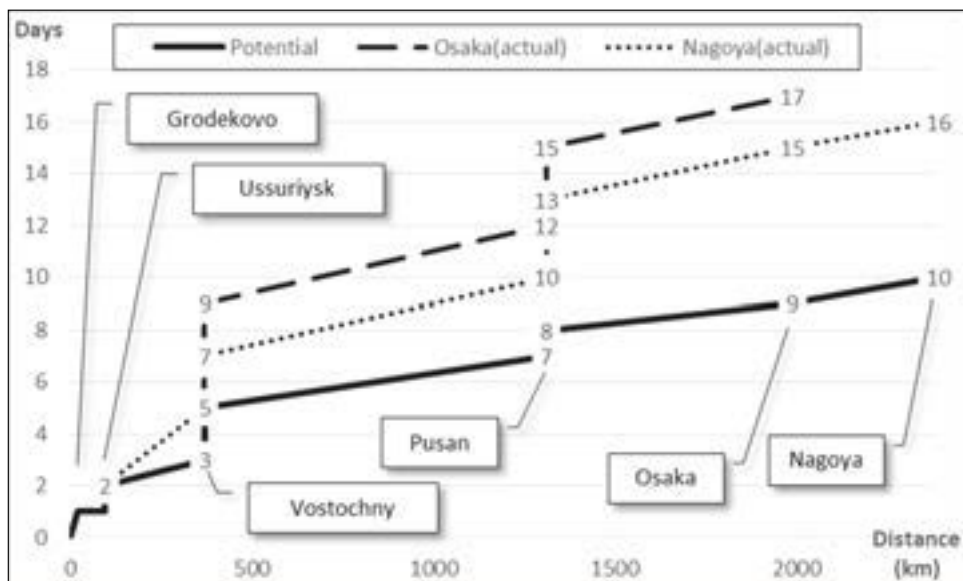
US\$1,700).

2) The Matters Made Evident through the Experiment

We bring together the following four points which were made evident through this experiment.

First, by using the sea–land multimodal transportation route via Primorsky Krai in Russia, it was shown that the potential is great for reducing the number of days for transportation. This time around, considering the uncertainty about the number of days required for crossing the China–Russia border and transportation within Russia, the shipment was made with leeway for the number of days up to loading onto the ship. In addition, as mentioned earlier, there was the influence of typhoons during the

Figure 5: The Number of Days for Transportation from Suifenhe



Source: Produced at ERINA

transportation. Taking these factors into consideration, assuming the case of the shortest transportation time on this route, it can be calculated that transportation can be made in nine days to Osaka and ten days to Nagoya (Figure 5). Furthermore, in the case this time around, the ports of destination were on the Pacific Ocean side, and transshipment was carried out at Busan Port on the way, but if a direct shipping route is used to ports on the Sea of Japan side a further reduction in the number of days is possible.

Second, it was shown that the formalities for crossing the border (customs clearance), involved in the transit transportation passing through Russia, can be handled smoothly. Here the contribution of Port May, the company on the Russian side, was great. Regarding the production of documents for presenting at Russian customs, it visited Suifenhe City and undertook meticulous meetings with Lihua Ltd., etc., on the Chinese side, and was able to arrange all the necessary documents prior to the containers departing. That border customs clearance when both entering and leaving Russia was handled smoothly is down to this advanced preparation.

This time around the departure from China of one of the two containers was delayed. The initially planned consignee company on the Chinese side showed reluctance at the last minute for transportation via Primorsky Krai in Russia, and this accompanied the changeover to an alternative cargo. The hastily loaded export freight was something which required special documentation for Chinese export formalities, and required a few days for the confirmation of the necessary documents and their arrangement. In fact, in the case of the usual export via Dalian, a Dalian business

handles the export clerical work, and it was unfortunate that the accumulation of knowhow in Suifenhe is tenuous. The knowledge which persons connected to Suifenhe gained via the transportation experiment this time around is considered useful for future development.

Third, it was shown that in the transportation utilizing the railways, transportation of a sufficiently short time could be realized. In fact, in Russia, other than the specialized container trains called “block trains”, it is generally the case that trains are reconfigured at a station on the way. This causes the loss of a great amount of time, and becomes a factor which heightens uncertainty about the transportation time. This time around also reconfiguration of trains was carried out in Ussuriysk, but as the coordination with Russian Railways had been carried out in advance there ended up being a time loss of just under one day. In an interview with the station manager at Grodekovo, there was a sense that Russian Railways had an attitude of seriously taking the initiative for the realizing of smooth transportation.

Fourth, the way was opened for the use of containers owned by ship firms. As there is no ship firm container hub in the interior areas of China such as Suifenhe, the arranging of empty containers is not easy. This time around the French ship company CMA-CGM, which has a business base at Vostochny Port, showed interest in freight transportation in the Chinese interior, and forwarded empty containers from Vostochny Port.

(2) Other Transportation Experiments

This subsection introduces the case examples of transportation experiments for international multimodal

transportation via Russian ports. These primarily transported freight arriving in and departing from Heilongjiang Province, but also include in part case examples which transported freight arriving in and departing from Jilin Province.

1) The Transportation Experiments Executed by Tottori Prefecture

The ROK ship firm DBS Cruise Ferry operates a once-weekly regular ferry service between Sakai Port in Japan and Vladivostok Port in Russia. The route of the service is Sakai Port (Tottori Prefecture, Japan)–Donghae (Gangwon Province, ROK)–Vladivostok (Primorsky Krai, Russia). Within it the volume of freight transported between Sakai Port and Vladivostok is growing at a sluggish pace, and its expansion has become an issue.

In such circumstances, in order to develop DBS ferry freight, Tottori Prefecture executed international multimodal transportation trials between northeastern China and Tottori Prefecture in 2011 and 2012 (Table 5).⁶

The 2011 trial transportations were executed taking Mudanjiang City in Heilongjiang Province and Changchun City in Jilin Province as arrival and departure points. Regarding the transportation to Jilin Province of those, they undertook a round-trip transportation, using one 20-foot container for carrying in and carrying out articles for display at the China Jilin–Northeast Asia Investment and Trade Expo held in Changchun. Also, for the transportation to Heilongjiang Province they undertook transportation using two 20-foot containers in order to import disposable chopsticks into Japan which were produced in Mudanjiang. For the land transportation in both cases they used the companies of Primoravtotrans within Russia and Wanli Logistics within China. There are no other firms which are capable of bonded transportation by truck, and as they have a monopoly, the land haulage fees in Russia ended up being expensive. In the case of Jilin Province, the land transportation fees were 13–16% higher compared with the

competing route via Dalian Port.

What can be raised as issues other than this, in the event of the transportation of the Heilongjiang Province freight, are that they had no choice but to use two 20-foot containers, not one 40-foot container, because of the limitation of the crane load at Vladivostok Port Ferry Terminal and the weight restriction (a total weight of 40 tonnes) when crossing the China–Russia border, and that it cost time, effort and money for arranging empty containers. As a result, in the case of freight transportation from Heilongjiang Province the total transportation expenses came to approximately twice those for the route via Dalian Port.

In the 2012 trial they transported food items to Yanji in Jilin Province from Japan. On this occasion, on top of 17 days being required for quarantine procedures at Suifenhe customs, they completed the customs clearance procedures in the end, with bonded transportation to Yanji. It took time for handling due to it being the first experience for Suifenhe customs and transportation operators on the Chinese side for the multinational transportation of Japanese food items. In addition, from Sakaiminato to Vladivostok Port it was two days, following the schedule, and the freight arrived at Suifenhe customs from Vladivostok Port in five days.

2) The Transportation Experiment Executed by Niigata Prefecture

Niigata Prefecture aimed at the establishment of a service connecting the Port of Niigata with the Port of Zarubino in Russia’s Primorsky Krai.

With the objective of demonstrating the effectiveness of this route with an actual example, Niigata Prefecture executed an international multimodal transportation experiment for container freight in October 2010.⁷ This transportation experiment verified the lead time and transportation costs, etc., concerning the route via the Port of Zarubino, and executed the investigating of measures for the realization of new distribution routes as an objective.

Table 5: Outline of the Transportation Experiments Executed by Tottori Prefecture

| Transportation Route | Transported Items | Time Period |
|---|--|-----------------------|
| Sakaiminato↔(DBS)↔Vladivostok↔(truck)↔ Suifenhe↔(truck)↔Changchun | Self-assembly tables [China→Japan] Pamphlets [Japan→China] Delineators [both ways] | August–September 2011 |
| Mudanjiang→(truck)→Suifenhe→(truck)→ Vladivostok→(DBS)→Sakaiminato | Disposable chopsticks | November 2011 |
| Sakaiminato→(DBS)→Vladivostok→(truck)→ Suifenhe→(truck)→Yanji | Food items | July–August 2012 |

Source: Produced from information provided by Tottori Prefectural Office

⁶ The following content is from information provided by Tottori Prefectural Office.

⁷ The following content of this subsection is from ERINA (ed.) (2012), pp. 116–118.

They transported sundry household goods and clothing using one 20-foot container apiece. The freight departed from the places of origin of Harbin in Heilongjiang Province and Hunchun in Jilin Province, and after the containers were packed in Hunchun they passed through China's and Russia's border customs clearance, and they undertook truck transportation to the Port of Zarubino. From the Port of Zarubino to the Port of Niigata the containers were transported by a chartered freighter, which made a call at Nakhodka Port. From the Port of Niigata to the places of destination within Japan they were transported using the railways, etc.

From Harbin in Heilongjiang Province to the Port of Niigata the transportation distance is ordinarily approximately 3,000km via Dalian Port. In contrast to this, the transportation experiment, by using the abovementioned route, reduced the transportation distance outside Japan by 40%, approximately 1,300km.

Niigata Prefecture summarized the results of the experiment as follows.

(1) The actual lead time for transportation, cargo handling operations, and inspection was in the order of six days. In contrast to the route via Dalian Port which takes more than ten days, it became clear that the route via the Port of Zarubino has the advantage. It is considered that via the improving of the convenience of customs clearance procedures at the Port of Zarubino and of Japan's rail freight network, etc., a further reduction of the lead time is possible. With infrastructure development progressing, a yet further time reduction is to be expected.

(2) The cost of transportation, in comparison with the route via Dalian Port, was approximately 100,000 yen more expensive per TEU.

(3) The customs clearance procedures were more or less completed smoothly. The customs clearance inspection at the Port of Zarubino and the applicable inspection under the "Act on Temporary Measures concerning Customs" for the clothing at the Port of Niigata required more than ten hours, owing to them both being first-time inspections. Regarding the latter, procedures were necessary for changing the freight-unloading port from Nagoya Port, used until that time, over to the Port of Niigata for the first time, and will be unnecessary from the second time on.

Besides the above, several issues have been made clear for the construction of full-fledged distribution routes. The example can be raised that the issuing of permits at the time vehicles cross the China–Russia border has been restricted to 60,000 per year. In addition, the raising of the cargo-handling capacity of the cranes at the Port of Zarubino which currently deal with a maximum of ten tonnes, the

expansion of the container yard, and the promotion of the development of transport infrastructure between China and Russia are necessary. Furthermore, while it didn't occur in the experiments this time around, there might be the case of the Chinese customs seals, from the time of loading the container, being opened at Russian customs, which raises the issue of a through bill of lading not being able to be issued for transport operators to guarantee the safety of freight to the final destination. However, there is also talk of Chinese and Russian government-related institutions, etc., making efforts aimed at improvements, and it is expected improvements will be made as soon as possible.

Based on the above results, the conclusion has been drawn that the route via the Port of Zarubino, linking northeastern China and Japan with a shortcut, is a promising one as a new distribution route for Niigata Prefecture.

3) The Transportation Experiment Executed by Huasheng Guoyun Logistics Ltd.

In autumn 2007, Huasheng Guoyun Logistics Ltd. (Mudanjiang, Heilongjiang Province) executed container transportation on the Mudanjiang–Suifenhe–Vladivostok–Shanghai route.⁸ This transported Chinese domestic freight via Russia, and attempted a reduction in distance of 700km. Twelve containers laden with paper, etc., departed Mudanjiang on 26 September, were transported to the container terminal of Vladivostok Sea Fishing Port by rail transportation, and then to Shanghai on a Chinese ship. A total of 23 days were required, including that on the way they were held up for seven days with the time taken for the arrangement of Russian railway freight cars for the transshipment at Grodekovo.

In the sense of the container transportation having actually been realized, the experiment was successful, and in respect of the total number of days and costs for transportation, they still have not yet reached a practicable range. There is also the issue of the coordination between China and Russia likely being difficult, including transportation fees.

4) The Transportation Experiment Executed by OCDI

In February–April 2007, the Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI; in Tokyo) undertook a transportation experiment from Sakata Port in Yamagata Prefecture via Russia to Harbin in Heilongjiang Province.⁹

They transported container freight loaded with an agricultural combine harvester on the Sakata Port–Busan Port–Vostochny Port–Grodekovo–Suifenhe–Harbin route. They used the railways for the transportation from Vostochny Port to Harbin. The transportation from Sakata to Harbin required 65 days. Within that, it required 59 days

⁸ The content of this paragraph is primarily from the presentations of persons in charge at the Department of Commerce of Heilongjiang Province at the "2008 Japan–China Economic Cooperation Conference in Niigata City" and a fact-finding interview with Mr. Viktor Popov, Deputy General Director of the Vladivostokvneshttrans Forwarding Co. on 25 July 2008.

⁹ The content of this subsection is from Katsuhito Saka (2007).

from Busan to Harbin alone, and in particular 28 days at Vostochny Port. Time was required for such things as transit freight customs clearance procedures, consolidation and reinforcement of the container, and train reconfiguration.

At OCDI, as the results of this transportation experiment, the conclusion has been drawn that to make the route practical the resolution of such formalities and technical issues, and in addition, a reduction in the transportation costs which came to approximately ¥850,000, are necessary.

5) “China–Russia–China” Transportation Experiments

To the end of 2014, two so-called “China–Russia–China” transportation experiments were executed, transporting on the Northeast China–Russian Far East ports–China coastal areas route.

First, on 30 November 2014, medium density fiberboard (MDF), for which China Railway International Forwarding Co., Ltd. arranged the transportation, was dispatched from Suifenhe port of entry. After it arrived in Shanghai, via Vostochny Port in Russia, it was ultimately transported to Changzhou in Jiangsu Province. It could be confirmed that both the transportation distance and time had the advantage, compared to going via Dalian Port (or via Yingkou Port).

In addition, on 23 December 2014 containers, for which the Sea–Land International Cargo Company arranged the transportation, were loaded with floorboard material and dispatched from Suifenhe. They were transported to Huangpu Port in Guangdong Province via Vostochny Port in Russia. The 24 containers transported on this occasion were all 40-foot containers, and the commodities were all manufactured by timber firms in Suifenhe, and were primarily maple veneer for flooring and boards of Scots pine.

The latter transportation experiment is the largest scale “China–Russia–China” transportation experiment, which Suifenhe executed in 2014. Until this, the majority of freight which was transported to southern Chinese ports had in most cases used Dalian Port or Yingkou Port. The transportation time was approximately 15–17 days, and it is widely held that a lowering of fees will be difficult.

Through the several occasions of transportation experiments to date, it was possible to confirm that in transporting via Vostochny Port in Russia from Suifenhe, the transportation time was able to be reduced by approximately 5–10 days, and the fees per container by approximately 10% (1,000 yuan), in comparison to via Dalian Port. It can be said that such reductions in transportation costs and time will be positive findings as far as consignor firms are concerned.

4 The Impediments to the Expansion of Multimodal Transportation

(1) Factors Impeding Development and Expansion of Use

1) The Rail Transportation Capacity Constraints between Suifenhe and Grodekovo

At the present point in time, compared to the rail transportation capacity (7 million tonnes annually) the actual results for multimodal transportation are so small as to be negligible, and this alone can in no way be called a constraint. However, this stretch is a major rail artery linking China and Russia, and with there already having been overloading in excess of the transportation capacity, it has become a severe constraint.

To remove this bottleneck, China Railway has adopted measures such as triple-heading and long trains, and although it solves the problem temporarily regarding freight transportation, at the same time it brings about an increase in fees. For this reason, after consultation with the Russian side, they should make a start as soon as possible on expansion of the transportation capacity for this section and modification work to increase speed. It is necessary to incorporate explicitly the expansion of rail transportation capacity within the implementation plans for future sea–land multimodal transportation as important content.

2) Transportation Fees

In this transportation experiment, we got an outcome of the transportation fee per 40-foot container being an expensive US\$800 approximately. Although it can be said that the price difference was on a decreasing trend compared to the transportation experiments implemented in the past, there remained a considerable divergence. As causes thereof, the existence of a variety of cost-increasing factors can be pointed out.

As a cause of high fees, by way of example, outlay is necessary to send on empty containers. In the case of using Dalian Port, the land route transportation is by ordinary truck and they transship to containers there. According to those involved, procuring an empty container and loading the container at Suifenhe results in an approximate 20% increase in cost. In addition, in the case of “China–Russia–China” transportation, it leads to a rise in cost due to the one-way cargo for maritime transportation.

Currently, there is the rule that ships which transport freight to China’s southern ports via Russian ports (treated as domestic Chinese freight) must be Chinese-registered vessels. However, there is no regular shipping service by Chinese-registered vessel between Vladivostok and Shanghai, and vessels registered in other nations are used as exceptional cases. If the returning empty container can be used efficiently, it is the common opinion that a saving of approximately US\$200 can be made for the fee per 20-foot container.

Furthermore, such things as the expensiveness of domestic Russian transportation fees and of maritime freight are considered to be problems, but the fundamental cause which they are also included within is that they are overly expensive, without the operation of economies of scale owing to low freight volumes. At the same time as

solving individual problems, it is necessary to increase the volume of freight handled.

3) The Number of Days Required for Transportation

In the experiment implemented for transportation to Japan, a little over a fortnight was required from Suifenhe to Japan. As mentioned above, a reduction is possible via coordination of shipping schedules to ten days (and depending on the state of upgrading, four days ultimately), but there are a number of circumstances and challenges in its realization.

First, it is necessary to be able to assume with certainty the number of days required to pass through Russia. The regular container shipping services of Russian Far East ports are basically weekly services, and in the case where shipping on the planned ship is missed, there is the potential for a loss of time of one week. In order to avoid that risk, ascertaining the amount of leeway while shipping from China is an issue. The greater the uneasiness about the certainty of the number of days for transportation within Russia, the more necessary it is to ship earlier, and that makes the number of days for transportation longer.

4) The Issues Related to Road Haulage Using Chinese Vehicles within Russia

As it is difficult for China's road haulage companies to carry out transportation services on Russian soil, the market has become an oligopoly. The two main problems which Chinese firms are faced with are the following.

First, in international and domestic road haulage the standards applied within Russia differ. On the international transport road between Harbin and Vladivostok where mutual traffic is accepted between China and Russia, the Russian domestic standard is applied, where the largest vehicle is 18m long and 2.5m wide. However, some sections within Russia suffer the restrictions of infrastructure, such as bridges, and there is a section with a limit of a total of 38 tonnes for weight and a maximum height of 4m for vehicles.

Second, there is the problem related to customs procedures in the case where Chinese firms handle trade freight, and use bonded warehouses. According to Russian laws and regulations, firms which undertake international transportation business must pay a security deposit of 20 million rubles. However, for the people involved and having an interest in the international transportation business on the Chinese side, and even if registered enterprises within China, as they don't have the financial muscle to pay the security deposit which Russia mandates, they can't become bonded transporters in Russia.

5) The Passive Attitude of Consignor Firms

In the transportation experiment implemented within the framework of this collaborative research, we transported two consignor firms' freight in one container apiece. However, these firms did not make the decision easily. At about the time when we began the preparations for the transportation experiment at the beginning of 2014, there

was the expectation we would receive cooperation from a different consignor firm. However, the result of investigating various regulations in detail, on the assumption of transporting the freight of that company, a number of issues became clear, and ultimately we had no choice other than to give up on obtaining the cooperation of that company. In addition, because of having changed the decision midway for other transportation freight found subsequently, immediately before the transportation experiment we sought out another consignor once again, and we managed to realize that. Accompanying this last minute change, the dispatching of one container was delayed by three days, as has been explained earlier.

First of all, the general awareness is low regarding multimodal transportation via the ports of the Russian Far East, and even though firms in Suifenhe and the surrounding area would consider using the transportation service, it is easy to imagine that their counterpart firms in Japan, the ROK and southern China would shy away from use of a route which they did not know well. Furthermore, because they have experienced various troubles in the past within Russia, the local firms which frequently have contact with information regarding the significance and advantages of this route have the attitude of hesitating to accept the risks becoming test cases themselves.

The transportation experiment in the summer of 2014, in addition to the active supporting stance of the Suifenhe City government, was also aided from the Japanese side for part of the transportation costs, which made it possible to secure cooperating firms. Without such conditions, there would be practically no firms which would attempt to actively use the route.

6) The Absence of Multimodal Transportation Contractors

There are no business operators which can issue a through bill of lading (thru B/L) to cover the responsibility for all portions of the journey, contracting for transportation from point of departure to point of arrival throughout. Regarding the land transportation sections such as road and rail, waybills are issued by each of the respective transport contractors: for the maritime transportation portions a shipping bill of lading is issued by the ship firm. In that sense all of the experimental transports which have taken place to date differ from "international multimodal transportation" as it is supposed to be.

The non-existence of a forwarder (non-vessel operating common carrier: NVOCC) to issue the through bill of lading is also a cause of the problem of high fees, and not only of the complex relationship of the division of responsibility concerning transportation. The forwarder, on a case-by-case basis for each individual matter, inquires about the fees to each transporter, and then simply adds up the stated fees, adds their own costs and interest to this, invoices the cargo owner, and the fees tend to become high.

At the opposite extreme to such an order-made transportation service is transportation service which

combines together multiple transport modes and puts them into one package. The appearance of forwarders who offer highly-competitive products, rationalizing the cost structure, is hoped for.

7) The Absence of Comprehensive Strategies and Plans

International institutions, the governments of China and Russia, as well as all levels of local government, are offering policies aiming at the putting in place of international transportation corridors and the expansion of international multimodal transportation which uses them, but it is difficult to say that these are always sufficiently effective. The problem is that due to the character of international multimodal transportation services, the related institutions and companies are various, with relations of their mutual interest being complicated, which makes their coordination difficult. There are demands and proposals from each of the respective standpoints, but their organization and coordination is insufficient, and there are many partial solutions to the problems, and no comprehensive ones.

Effective cooperative frameworks both among the provinces and between nations have not been built, and coordination between nations and regions is necessary in a wide range of matters. Regarding cooperative frameworks among nations in particular, central governments need to come to the fore, yet at the current time institutions for promoting sea–land multimodal transportation with the strength and authority to lead have not been formed. In addition, the international container multimodal transportation models sought by national and local governments have not been established.

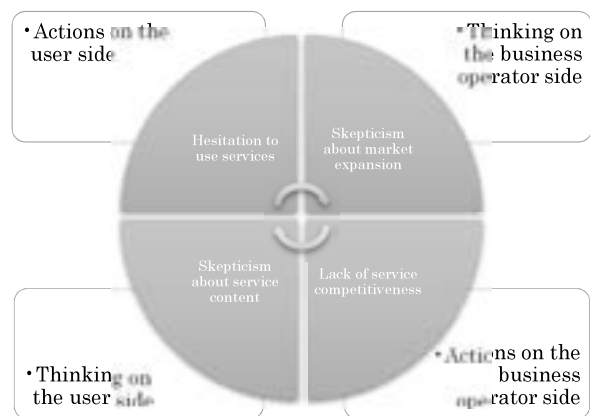
(2) The Configuration of Problems

The abovementioned problems mutually impact one another, with the result of falling into the dilemma of “which came first, the chicken or the egg?” When providing new distribution services, the configuration of the problems impeding the development and expansion of use of those services can be presented as in Figure 6. As additional information for the reader, the term of “business operator” used here can alternatively be read as “provider”, and we would like the reader’s understanding that this does not stop at private transportation business operators, but includes all public and private entities connected with the provision of distribution services. For example, government institutions are also included, such as customs and the highway construction sector. Below, we shall summarize and analyze the problems which the multimodal transportation services originating in Suifenhe have, based on this configuration.

1) The “Skepticism about Market Expansion” on the Business Side

Dealing first with the top-right of the figure, the business operator side providing new distribution services (speaking in the context of this research, the providers of international multimodal transportation services taking Suifenhe as the

Figure 6: The Configuration of the Problems which New Distribution Services Have



Source: Produced by authors

point of origin) cannot be confident as to how much this new business market will expand. Even if it can be assumed that the latent demand is large, there is no evident demand, and the “base cargo” for motivating an expansion of business does not exist. Furthermore, the means for forecasting demand are limited.

Therefore, business operators try to provide services with minimal investment in order to lessen the risks, and have come to undertake relative high pricing so as to increase their earnings, even where usage is small. This is linked to the provision of services lacking in competitiveness which is mentioned next.

2) The Provision of Services Lacking in Competitiveness

The transportation industry is a process industry, and while for new participants a large amount of investment is necessary, via effective employment of the equipment invested in (amortized), it is possible to raise profitability. The business operators which don’t have confidence in the market expansion of multimodal transportation do not make new investment in such things as shipping vessels, vehicles, and cargo-handling equipment, and try to make do with the existing equipment. Also, from the aspect of equipment operation, they attempt to provide a level of service which manages to add as little extra cost as possible.

As a result the level of service has ended up low regarding the number of days for transportation (including the speediness, the frequency of services, punctuality, and flexibility). For example, direct trains have not been established in the rail transportation from Grodekovo Station to Vostochny Port, and recomposition of trains is necessary at a station on the way. In addition, the direct shipping services from the ports of Primorsky Krai to Japan are few in number, and their frequency is low.

Furthermore, the business operators who see no value in “prior investment” try to obtain as much income as possible from their customers at hand, and set the fees and prices high. As a result, in proportion to the service level, expensively priced services are offered, and they have not been able to achieve sufficient competitiveness for the

existing transportation services.

3) “Skepticism about Service Content” on the User Side

Understandably, consignors will not use services which are overly expensive and whose quality is not high. The current situation is one where, regarding sea–land multimodal transportation services via Russia, there are consignors who have the rudimentary doubt of whether freight will reach its destination.

In addition, even if the business operator side takes some kind of steps to improve services which would then meet the needs of the customers, the customers will not see them as trustworthy immediately. Until they establish a good reputation via building up successful examples, the consignors will make the judgment of “we cannot believe words alone”.

4) Hesitation to Use Services

Consignors are conservative regarding the choice of distribution route, and they will not choose to switch to a new distribution route unless advantages can be expected with certainty, they can achieve success at small risk, and a considerably large profit can be obtained. In the abovementioned circumstances, many consignors will not actively use the transportation routes via Russia. In reality, it took great effort to secure firms to cooperate in the transport experiments.

Therefore, for the service operator side, it is difficult to see to what degree the user firms will increase in the future, and will lead to them having the “skepticism about market expansion” mentioned at the beginning of this subsection. If a large number of firms do not use the services, it will unfortunately not lead to the securing of base cargo with specific large-scale consignors using the services.

5 Proposals Aiming at the Expansion of Multimodal Transportation

(1) Raising of the Level of Services and the Promotion of Use

In the previous section, we explained the configuration of problems as “which comes first, freight or services?”, by way of the example of the chicken and the egg. Despite it potentially being possible for both business operators and users to enjoy the benefits, it has stumbled at the start. Realizing benefit which private firms won’t realize when just left to it is the role of government. It is necessary to go on changing the thinking and actions of firms by means of policy.

The policy objective to be aimed at is the formation of a virtuous circle, with the raising of the level of services (competitiveness) leading to the expansion of use, and the expansion of use leading to a further raising of the level of services (competitiveness). Namely, the “raising of the level of services” and the “promotion of use” must be moved forward as with the two wheels of a cart.

In that event what the policymakers should prioritize are approaches to the business operators. First, if services are

not provided, nothing can be realized with demand not having been created. Additionally, there is also the aspect of it being easy to approach business operators as they are fewer in number than the users. The government role here centers on the private-sector business operators sharing the risk of losses as well as the various sections of government as service providers themselves striving to improve services.

At the same time, it is necessary to also promote approaches to the user side. The government role here is to eradicate the concerns of users, and depending on the circumstances it is also possible to share the risks.

What is important is that a great many concerned parties consistently share such things as objectives, means, division of roles, and progress, and continue advancing initiatives while collaborating with one another. The creation of frameworks and organizational management to that end are also roles expected of government.

Based on the above thinking, we make the following recommendations regarding the policies which should be implemented primarily from the standpoint of (all levels of) government.

(2) Recommendations

1) Clarification of Basic Principles

In order to continue garnering wide-ranging support and steadily promoting the proposition of the “expansion of multimodal transportation via Russia taking Suifenhe as the point of origin”, it is necessary to spell out clearly highly-appealing basic principles.

It is important to continue seeking interest and cooperation, urging “environmental friendliness” to society as a whole, “high transportation speed” to potential user consignor firms, and the “conducting of the invigoration of local economies” to local residents and firms.

These basic principles are rated as key objectives in executing the concrete measures mentioned below.

2) Building of Frameworks for Promotion

In order to continue realizing the objectives under the clear basic principles, it is necessary to construct effective frameworks for promotion. We make the following three recommendations in this respect.

Formulating Strategies and Road Maps. Based on the basic principles, they should formulate strategies in document form stating the setting of concrete objectives, and approaches and methods toward their realization, etc. For example, the determining of a direction promoting, as the two wheels of a cart, the raising of the level of services and the promotion of use is conceivable. Furthermore, for the realization of strategies, they should formulate road maps which determine the division of roles for the parties involved and the project implementation period, etc. Among them, setting numerical targets divided into fixed periods will probably also be effective. It is necessary that these documents are determined and shared after going

through adjustment by the interested parties in the public and private sectors of each country.

Establishing a Permanent Conference. In order to formulate strategies and road maps, it is necessary to undertake discussion by holding a series of conferences bringing together the interested parties. Furthermore, in order not to have these documents end up as pie in the sky, the consistent confirmation of progress and amendment is necessary. To this end they should establish a permanent conference. The problem is that the risk is great of the scope of the conference growing too large, and its effectiveness diminishing. The stratagem of utilizing a small committee and sessions is necessary. The securing of this effectiveness is the most difficult problem within the series of recommendations.

Establishing an Administrative Secretariat. A secretariat is necessary for the management of the progression of the road maps and the conducting of the permanent conference. It is hoped that the secretariat will be staffed by persons able to realize intimate links with the central governments of the nations concerned.

3) Raising the Level of Services

The raising of the level of multimodal transportation services and promotion of their use are the two wheels of the cart. Regarding the raising of the level of services, making efforts in determining precise objectives (for example “realizing four-day transportation to Niigata”, etc.) will be effective. We make the following five recommendations in relation to this.

Advancing the Development of Infrastructure. The elimination of the sections that have already become bottlenecks is a given, but also the development of infrastructure which will meet the expected future increase in transportation volumes should be moved forward, in accordance with the “road maps”.

Support for Private-Sector Business Operators. The forwarders and road, rail, and sea transportation operators who undertake multimodal transportation face business risks in a (hypothetical) market in which demand is not manifest. To share part of that risk governments should provide subsidies. For example, in the case of the “Yuxin’ou [Chongqing–Xinjiang–Europe] Railway” transportation route which is a representative example for the development of the “new Silk Road economic belt” promoted by the Chinese government (from Chongqing in China to Duisburg in Germany), Chongqing purportedly makes a subsidy of US\$3,000 per 40-foot container. Additionally, in similar fashion, for one block train Chengdu pays US\$4,000, and Zhengzhou a two-million yuan subsidy.

Promoting Links among the Parties Concerned. They should promote the exchange of information, the sharing of knowhow, collaborative projects, the harmonization of interests, reciprocity among private-sector operators, and reciprocity among government-related institutions, as well

as between the private and public sectors. Possible measures are attracting strong companies from outside the region so as to introduce high-level service knowhow, and acting as intermediary in the establishment of joint-venture companies.

Improving Legal Systems. Regarding a variety of areas, including regulations relating to transportation business, border-crossing procedures, and safety regulations, it is necessary to simplify complex regulations, make operations transparent, and eliminate contradictions between regulations. For example, regarding freight originating in China, it is considered that they should introduce regulations combining export customs-clearance procedures at Suifenhe customs with transit customs-clearance procedures at Grodekovo customs and those of Russian ports.

Amassing Transportation Experiments. The challenges involved in multimodal transport differ depending on the freight commodity transported, and the points of departure and arrival, etc. Effective here is the repeating of a cycle of specifying the causes of various problems associated with transportation, seeking solutions, and based on the results accumulating knowhow linked to the further improvement of services. In this regard the recent transportation experiment was effective.

4) Promotion of Use

At the same time as striving for improvement in the level of services, it is important to also strive for the promotion of use, encouraging the demand side. We make three recommendations in this respect.

Providing Information Aimed at Consignor Firms. They should continue providing information via a variety of media, conferences and seminars, etc., on the advantages of multimodal transportation originating in Suifenhe, and the status of improvement in services. Introduction of successful case examples by consignor firms which have actually used it will be effective.

Support for User Firms. For the time being, because the fees are forecast to be high in comparison with competing routes, the government side should assist with part of the fees.

Striving for the Invigoration of Trade. Aiming at the expansion of international transportation demand in its entirety, they should strive for the invigoration of trade via the staging of trade fairs, etc.

Afterword

The idea of attempting to construct a distribution route connecting Heilongjiang Province and Niigata Prefecture, by means of multimodal transportation via Russia and with Suifenhe as a gateway, has been around since the 1990s. However, within the socio-economic situation at that time it was not possible to resolve complicated issues only by cooperation at the local government level, and to construct

high-level distribution services.

With time having past, the globalization of the world economy having progressed, and the regional socioeconomic situation also having developed and stabilized, the conditions for the multimodal transportation via Russia to be realized as practical distribution routes are being put in place. It would be fair to say that what was once a “dream” has become a feasible “objective target” through the solution of specific issues.

This paper took as the principal target of study transportation services having Suifenhe in Heilongjiang Province as their origin. However, this is not necessarily something which negates the significance of the routes taking Hunchun in Jilin Province as their origin, for which the expansion of multimodal transportation is similarly being sought. There are many issues which the two have in common, and the resolution of problems and the accumulation of knowhow on one side contributes to the other, with it also being possible for the two to solve issues in collaboration, which would be difficult to solve alone. We deem it important to realize the expansion of multimodal transportation in its entirety, by way of appropriate competition and cooperation.

References

- ARAI, Hirofumi, “Developments in the Upgrading of the Transportation Corridors Supporting Intra-regional Northeast Asian Distribution and Examination concerning the Policy Responses”, *ERINA Report*, No. 89, ERINA, 2009, pp. 51–63 [in Japanese, Summary in English]
- ARAI, Hirofumi, and ZHU Yonghao, “The Changes in China–Russia Trade Relations and the New Developments in Border Logistics”, *ERINA Report*, No. 119, ERINA, 2014, pp. 35–48 [in Japanese, Summary in English]
- ERINA (ed.), “The Challenges Confronting Northeast Asia and International Cooperation”, *ERINA Northeast Asia Research Series 1*, Nippon Hyoronsha Co., Ltd., 2012 [in Japanese]
- ERINA and the People’s Government of Suifenhe City, “Toward Expanding Japan–Russia–China Multimodal Transportation: Japan–China Collaborative Research Report”, ERINA, 2015 [in Japanese]
- GTI, *Integrated Transport Infrastructure and Cross-border Facilitation Study for the Trans-GTR Transport Corridors: Regional Summary Report*, GTI, 2013
- GTI, *Evaluation Study on the Sea–Land Routes in Northeast Asia*, GTI, 2014
- Northeast Asia Economic Conference Organizing Committee Transportation Subcommittee, “Vision for the Northeast Asia Transportation Corridors”, *ERINA Booklet*, Vol. 1, ERINA, 2002 [in Japanese and English]
- SAKA, Katsuhito, “The Japan Sea Rim Trade Transportation Corridors: The Suifenhe Route”, *OCDI Quarterly* 75 2007 Vol. 3, 4, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, 2007, pp. 16–21 [in Japanese]
- SATO, Hisashi, “The Suifenhe–Vostochny–Cross-Japan-Sea Rail and Maritime Container Transportation Experiment”, *ERINA Business News*, No. 106, ERINA (ed.), November 2014, pp. 1–4 [in Japanese]
- SATO, Hisashi, “The Realization of the Shortening of Time via Primorye in Russia: The possibility of arriving in Japan in ten days/the problem is the containers used”, *The Japan Maritime Daily*, 12 December 2014, pp. 5 [in Japanese]
- ZHU, Yonghao, “The Developments in the Economy of China's Northeast: Northeast Asia's new era”, *ERINA Northeast Asia Research Series 2*, Nippon Hyoronsha Co., Ltd., 2013 [in Japanese]

[Translated by ERINA]

日本～ロシア～中国複合一貫輸送の拡大に向けて

ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史

福島大学経済経営学類准教授・ERINA 共同研究員 朱永浩

綏芬河市人民政府戦略研究センター主任 李金波

(要旨)

日本と中国の経済関係は、世界でも最も緊密な二国間関係と言っても過言ではない。しかしながら、日本から地理的に近い中国東北地域のうち、内陸の吉林省・黒龍江省と日本との関係は比較的弱い。現在、これらの地域は日本との貿易において、渤海湾の大連港や營口港などを経由する遠回りのルートを利用せざるを得ない。しかし、ロシア沿海地方の港湾を利用すれば、両省の東部地域は日本まで(特に日本海側諸港湾まで)の距離を大幅に短縮できる。

綏芬河市は、黒龍江省最大の対ロシア国境都市であるとともに、ウラジオストクなどロシア極東の主要港に最も近い中国都市であり、北東アジア地域の交通の要衝である。新たな短絡物流ルートの起点となることが大いに期待される。

このような状況を踏まえ、ERINAと綏芬河市人民政府は2014年に、陸海複合一貫輸送の拡大に向けて共同研究を行った。本稿は、共同研究報告書に基づき、その主な内容を紹介するものである¹。

共同研究では、実際に20フィートコンテナ2本を利用して、綏芬河市から陸路(鉄道)でロシアのボストーチヌイ港

まで、そこから海上輸送で日本(大阪、名古屋)までの輸送実験を行った。輸送はおおむね順調に行われ、このルートによる貨物輸送が可能であることが示された。

過去に実施された他の輸送実験の経験なども踏まえ、本研究では一部鉄道区間の輸送能力や輸送料金、輸送日数など一層の改善が必要な課題を指摘した。その上で、「基本理念の明確化」、「推進体制の構築」、「サービス水準の向上」および「利用促進」の4分野について、中央・地方政府が取り組むべき政策の提言を行った。

本論文は、黒龍江省綏芬河を起点とした輸送サービスを主な検討対象とした。しかし、このことは必ずしも、同様の複合一貫輸送拡大が模索されている吉林省琿春を起点としたルートの意義を否定するものではない。両者に共通する課題は多く、一方での問題解決やノウハウの蓄積が他方に寄与するであろうし、単独での解決が難しい問題を両者が共同で解決することも可能であろう。適切な競争と協力とを通じて、全体として複合一貫輸送の拡大を実現することが重要だと考える。

¹ 共同研究の報告書「日本～ロシア～中国複合一貫輸送の拡大に向けて ～日中共同研究報告書～」は日本語で2015年3月に出版されたほか、中国語での出版準備も進めている。また、共同研究は一般財団法人貿易・産業協力振興財団の助成を得て実施された。同財団に対し、この場を借りて厚くお礼申し上げる。

大図們江地域における交通・通過輸送協定の将来

国際コンサルタント ジーン・フランソワ・ゴトラン

1. はじめに

2009年に設立された大図們江イニシアティブ(GTI)運輸部会は、2012年、GTI事務局に対して「大図們江(GTR)¹地域横断輸送回廊のための輸送インフラ及び国境を越えた設備の総合的調査」(以下、「GTI輸送回廊調査」)を最優先に実施するよう伝えた。運輸部会は、完了した「GTI輸送回廊調査」を、2013年8月1日に「地域輸送戦略及び行動計画」の一部として採用した。この調査の中では、地域内の統合された輸送ネットワークの設立に必要な費用や政策提言を含むインフラ投資一覧が重要である。しかし、運輸部会は、すべての投資案件を実現し成功させるためには、越境貿易及び交通の「ソフト面」にもっと注目しなければならないことに気が付いた。

この新しい試みの一環として、運輸部会はGTI事務局に対し、GTR内の貿易・交通を発展させるためのあらゆる貿易促進手段など、構成国各国内の「越境交通協定」(CBTAs)締結に必要なすべての手順を再検討し分析するよう伝えた。2013年8月、運輸部会会議において、「大図們江地域の輸送回廊運用のためのソフトウェア支援」という調査を実施する決定が下された。この調査は2014年6月に終了し、満洲里(中国)で開催された第4回運輸部会会議で発表された。本論文は、その調査の短縮版である²。本論文の執筆を許可していただいたGTIに感謝の意を表したい。

2. GTRの既存の二国間・多国間協定の概観

2.1 背景

GTI輸送回廊調査では、「戦略及び行動計画」に備えて6つの計画回廊³が細かく分析されている。ただし、すべての回廊が平等に注目されたわけではない。回廊1「図們江回廊」と回廊2「綏芬河回廊」が優先回廊として、より詳細な分

析がされている。回廊3(「シベリアランドブリッジ」)については、この回廊が中国・日本・韓国のヨーロッパ向けコンテナの通過輸送経路となり、アジアに鉱物資源をもたらすものであるとはいえ、完全にロシアの判断に委ねられた形だ。回廊4「大連回廊」は、中国東北部にとって非常に重要な輸送ルートである。しかし、地域輸送に関する展望は、まだ限定的であった。朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)は、現在、GTI構成国ではない。そのため、大韓民国(韓国)を起点とする回廊5と回廊6は、(空路、海路を除き)他のGTI各国に到達できない。しかし、北朝鮮とロシアとの良好な関係を維持することは、統合されたGTR輸送ネットワークへの戦略の一環である。日本もまたGTI構成国ではない。しかし、日本の西側の沿岸港と朝鮮半島の港やロシアの港を結ぶ効率の良い海の回廊を確保することは、「GTI輸送戦略」における重要な課題である。

GTRの陸の回廊と海路を使った二国間と通過輸送の発展には、一連の二国間・多国間協定の支援が必要である。既存の協定は、この回廊と貿易拡大を適切に支援するには不十分であると言われている。本章では、この問題を取り扱う。

2.2 ロシアと中国との二国間協定

調査対象となった国家間協定は、より具体的には、中国東北各省とロシア極東沿海地方との陸上輸送、そして、中国とロシア・韓国・日本との海事協定である。中国とロシア間の交通協定は、もっぱら輸送問題を扱っている。通関問題は、別箇の協定に属する。既存の二国間協定の大半は、どちらかというとな簡素である。多くの側面について取り上げられていない理由の一つとして、それらが国際的な協約・協定で取り扱われているということが明示的または暗示的に示されている。

¹ 大図們江(GTR)は、モンゴル東部3県、中国東北部の内モンゴル・遼寧省・吉林省・黒龍江省、ロシア連邦極東連邦区の一部である沿海地方、韓国の東海岸からなる。

² 本調査では、越境交通協定実施の経験を振り返り、同様の協定をGTRに取り入れる可能性を議論する。より詳細な報告書は、「大図們江地域における輸送回廊運用のためのソフトウェア支援」という題で、2014年にGTIから出版された。

³ 6つの輸送回廊とは、ロシア沿海地方内のシベリアランドブリッジ(SLB)の一部(回廊3)、沿海地方の港(ポストーチヌイ、ナホトカ、ウラジオストク)－グロデコボ－綏芬河－ハルビン－満洲里－ザバイカルスク－SLBの綏芬河輸送回廊(回廊2)、図們江地域(ザルビノ/ボシェット/羅津)－図們江/琿春－長春－アルシャン－モンゴル東部－モンゴル横断鉄道/SLBの図們江輸送回廊(回廊1)、大連－瀋陽－ハルビン－ブラゴベシチェンスク－SLBの大連輸送回廊(回廊4)、釜山－ソウル－ピョンヤン－新義州－瀋陽－ハルビンの朝鮮半島西回廊(回廊5)、釜山－羅津－図們江－ハサン－SLBの朝鮮半島東回廊(回廊6)

まず、道路部門の二国間協定を見てみよう。中口間の道路輸送制度は、1992年12月に北京で締結され1993年6月に施行された「1992年道路交通協定」に規定されている。この協定の運営上の詳細は、1994年に北京で交わされた覚書に述べられている。その後、1998年にこの協定は改正されている。

この道路交通協定の「存在意義」は、国境を越える外国車両の条件について言及することにある。旅客及び貨物輸送の移動は、単なる二国間輸送または第三国への輸送である。表1に、この協定の内容をわかりやすく整理した結果をまとめた。自動車の往来に対して求められる条件は、一連の見出しにあるとおり、運転手に関する要件、車両の基準、必要書類一覧、互恵性、許容貨物量⁴などである。最も重要な項目は、越境する「自動車の自由走行」の条件並びに輸送に求められる許可である。

この協定は、いくつかの点で非常に進歩的である。入国許可は、国境を挟む両当事国の当局者、すなわち内モンゴル自治区・黒龍江省・吉林省の交通庁とロシア運輸省との間で毎年話し合われる。数量及び割当量の記載はない。ロシアには指定ルートはないが、中国にはある。車両は受入国の技術基準(重量、軸重、寸法)に従うことになっているが、特別許可も与えられる。多くの道路協定にあるように、危険物は禁止されるが、ここでも特別許可の発行が可能である。運転免許並びに車両登録・車両検査書類には、相互主義が保障される。旅客と貨物車両の一時入国には、輸送料が免除される。

入国の際に必要な従来の書類は、当然ながら入国許可証、そして、有効な運転免許証、第三者保険、有効な登録・車検証、貨物車両用貨物託送確認書、バス旅客名簿などである。バス許可証の有効期間は1年である。しかし、貨物車両には

表1. 中口間道路協定

| | 1992年道路交通協定 | 貨物・旅客の道路交通 | 関税問題に関する協力と相互支援に関する協定 | 1992年道路交通協定の実施に関する覚書 |
|------------------------------------|---|--|--|--|
| 乗組員と適正な自動車運転免許証に対するビザ免除 | ビザ記載なし。運転手は国際免許を取得し、すべての関係書類を携行すること(第12条)。 | ビザ記載なし。運転手は国際自動車免許証を取得すること(第2条)。 | | 記載なし。 |
| 車両向けの他国の書類に対する相互認証 | 国際ルートを通過することが許された車両のみ許可(第5条)。第三者損害賠償保険証明書を事前送付(第17条)。 | 車両は適切な許可、第三者損害賠償保険、公道走行に関する適正証明書、適切なナンバープレートと表示が必要。1往復のみ有効許可、バスは1年有効。必要な貨物運送状、バスの場合は乗客リスト(第2条、第4条)。 | | |
| 運送者の自由移動の許可 | 予定されたルート上で1年単位の契約機関による許可証の発行を通じて(第5条)。割り当て量に関する記載なし。料金及び税金の免除(第15条、第16条)。 | 「両国の関連または責任機関(中国側—黒龍江省・吉林省・内モンゴル自治区の交通庁、ロシア側—ロシア連邦運輸省)が、毎年、翌年の許可の資格を有する当事者の範囲と、次の許可の交換場所と時間を決めるための会合を開催」(第5条)。 | | 「協定の第3条、第5条、第10条(2項)に従い、双方は毎年11月末までに合意した数の許可書を交わす」(1)。バスに対する許可は最長3年まで(3)。許可証に両者の署名・押印が必要。特別許可は輸送の30日前までに取得(2)。 |
| 車両要求基準の調整 | 仮に車両が相手国の基準に合わない場合は、特別許可を受けること(第7条)。 | 相手国の自動車寸法基準に従うこと(第2条、第3条)。 | | |
| 許可・禁止貨物の種類の定義 | 許可不要貨物(葬式、救急、展示会、建設など)(第6条) 特別許可のない限りカポタージュなし(10条)。 | 特定貨物に要求される特別許可(第4条、第2条)。 | | |
| 国境地点における手続の調整(計測単位、通貨、業務時間、ICT、業務) | 記載なし。 | | 「両国の税関当局は、既存の国際交通協定にかんがみて、所要の措置を講じ、業務時間を調整し、両国境地帯の税関の向上のために最善の努力をすること。」(第12条)。 | |
| 通関手続とシステムの調整 | 二国間協定条件に従うという記載以外に言及なし(第18条)。 | 国境通過地点で課せられる料金と税について相手国に通知すること(第6条)。 | 「双方合意のもと、両国の税関当局は通関手続を簡素化のために必要な策を講じること。両国の税関当局は、双方の税関印、ロゴマーク、税関書類に関する相互認識のために個別に交渉し、調整を図ること」(第21条)。 | |
| 全般的条件 | 1992年12月に北京で調印。1993年6月から3年間適用。 | 1998年12月10日、北京にて調印。 | 1994年9月3日、モスクワで調印。 | 1994年北京で調印。 |

⁴ 本論文では、貨物、積荷、物品は、同じものを指す。運送人、運送業者、車両運用者も同様である。

一往復のみという厳格な期限が決められている。この協定では、入国については触れられておらず、運転者の(到着時の)簡易ビザ発行の特例またはビザ制度自体について、また、必要に応じた自動数次入国ビザ発給の記載もない。協定では、貨物の帰り荷を禁止してはいないが、カボタージュは厳格に禁止されている。

先に述べたように、本協定では関税問題について触れられていないが、補完的な文書である「関税問題に関する協力と相互支援に関する協定」に書かれている。この文書は、中口間で、1994年9月にモスクワで署名された。この文書では、署名者双方が国境地点の対応時間や、通関書類の簡素化、調整、相互認証、削減とコンテナ封印の相互受容について調整を行うことが規定されている。

2.3 モンゴルと中国・ロシアとの二国間協定

1991年6月に北京でモンゴルと中国の、1996年2月にモスクワでモンゴルとロシアの道路協定がそれぞれに締結された。これらの協定は、前述のものと同様、もっぱら越境道路輸送のみを扱い、通関問題については触れていない。ただし、モ露間協定では、通過輸送問題が明示的に取り上げられている。モ中間には、通過輸送問題を扱う特別な協定がある。この「モンゴルの海へのアクセスと中国領土を通る通過輸送に関する中華人民共和国とモンゴル国間の協定」は、1991年8月にウランバートルで交わされた。もう1つは、「モ露越境のための国境検問所と手続き簡素化に関する協定」である。この協定は、モンゴルとロシアの国境沿いの住民のための越境特権を扱っている。

ロシア、モンゴル、中国間の三カ国通過輸送協定の準備が

表2. モ中・モ露間の協定

| | モ中道路交通協定1991年 | モ露越境協定 | モンゴルの海へのアクセスと中国領土を通る通過輸送に関する協定 | 国際道路交通に関するモ露協定 |
|---|---|--|---|---|
| 文書の目的 | 旅客・貨物向け道路輸送条件。 | 国境周辺住民に対する簡略化手続の下での越境条件。 | モンゴルに対する通過輸送条件と海上までのアクセスの規制・促進。 | 旅客・貨物向け二国間及び通過輸送の条件の規制・促進。 |
| 乗組員と適切な運転免許に対するビザ免除 | 国内運転免許または国際運転免許が有効(第10条)。査証規定なし。 | 隣り合う行政単位の住民向け簡略様式；入国の際はパスポートまたは身分証明書が必要。1回の入国で最長90日まで有効(第10条)。第11条に記載された各証明書の正当な理由。運転者は運転免許を要する。 | 積み替えにより通過国の車両によって運ばれる通過貨物のため、該当なし。 | 国内運転免許または国際運転免許が有効(第8条)。民事債務保険必須(第18条)。査証発給の特例なし。 |
| 車両向けの相手国の書類に対する相互認証 | 車両のみ国際認可貨物として認定(8条)。車両保険及び第三者保険が必要(13条)。 | 運転者は道路上での走行に関する車両の適性証明書並びに認定された保険証が必要。 | 該当なし。 | 国際輸送に適すると自国で認められた車両。書類の暗黙の相互認証(第12条、第13条)。 |
| 貨物・旅客・輸送業者の自由な移動 | 交渉で決めた定期旅客(いずれは貨物も)通行ルートと計画(第2条)、不定期な移動(貨物)は1往復に限り1年毎の合意により発行される許可証で許可される(第3条)。通行料・道路税の免除、輸入関税(第12条、第16条)。貨物代理店の設置許可(第22条)。 | 隣り合う行政区間内において、合意条件の下、1回限りの入国証をもつ旅客・車両に自由な移動を認める。 | 合意により、陸に囲まれた国からの貨物の輸送権利の保証(第2条)。所轄部署と合意される輸送量は輸送能力(道路、海路)と港の収容能力による。海上輸送貨物は通過国または陸に囲まれた国の商船隊に優先的に行われるべきである(第4条)。発送(陸に囲まれた)国は通過国における輸送・保管・船積費用を負担する(第6条)。特別の定めのない限り積出港は天津新港とする(第2条)。 | 運送業者は、自国の所轄当局の発行する許可証をもって、受入国・第三国へ輸送することができる(第10条)。許可証の不要な配送がある(第7条)。許可数についての特別規定はないが、当事国間で毎年取り決める(第9条)。車両・道路整備の費用の免除(第16条)と通過関税の免除(第21条)。ロシア内ではすべてのルートが許可(議定書6)。 |
| 調整された車両要求基準 | 外国車両の寸法・基準が自国と異なる場合は、許可が必要(第7条)。 | | 該当なし。 | 受入国の車両基準への準拠はあるが、受入国からの許可が得られる(第8条)。 |
| 積荷の許可並びに禁止の定義 | 特別許可のないカボタージュと貨物車両の復路輸送の禁止(第5条・第9条) 通常の商品リストには許可不要(第6条)。 | | 麻薬、生物学的産品、武器の通過輸送禁止。危険物・腐敗しやすい物の国際協定に基づく取り扱い(第5条)と特別許可の要求。 | 危険物に求められる特別許可(第8条)。カボタージュ禁止(第10.1条)、貨物車両の復路輸送は許可。 |
| 国境通過地点における手続(共通の単位、通貨、開館時間、情報通信技術サービス)の調整 | 記載なし。 | | | 記載なし。 |
| 通関手続・システムの調整 | 二国間協定の条件に従うという以外に特別な記載なし(第14条)。 | | 輸送貨物は輸送港の保税倉庫に保管し、税関その他管轄部署の検査、関税その他費用が免除される(第7条)。 | 締約国の既存の関税協定に規制される(第19条、第20条)。 |
| 事業の促進 | | | | 運送業者は受入国で事業を始めてもよい(第15条)。 |
| 全般的な状況 | 1991年6月20日、北京で書類に調印。 | 1994年8月10日、ウランバートルで調印。 | 1991年8月26日、中韓モがウランバートルで調印。 | 1996年2月7日、モスクワで調印。 |

進められている。2005年2月に、国連貿易開発会議（UNCTAD）の資金援助で協定案が作られた。締結が想定される各国内で協定案が話し合われているが、まだ、最終的な合意には至っていない。協定内容の簡単な分析結果を以下に示す。国境を越える車両に求められる条件として、運転手の要件、車両基準、必要書類一覧、互惠性、免税貨物などの項目を提示した。しかし、国境を超える「車両の自由な移動」に対する条件と、単純な二国間移動・通過交通に対する輸送に求められる許可が、圧倒的に最重要課題である。

2つの道路協定を簡単に分析すると、モ露協定はモ中協定に比べてより自由度が高い。どちらも、認定された国際運送業者が受入国の領土に入るためには、自国の所轄当局の発行する有効な許可証が求められる。これらの許可証は、1年毎に2国間で協議される。年間に発行される許可証の数量は、明らかにされていない。モ中間の許可は、1回の往復に限り決められたルートのみで、特別許可のない限り「カボタージュ」は厳禁で、復荷は認められていない。モ露間の許可は国家間に限られ、ルートに関する制限はなく、復荷は認められているもののカボタージュは禁止である。

2つの協定は、どちらも運転者に対する有効な運転免許と運送業者に対する第三者保険を義務付けている。締結国間では、輸送関係書類に対する暗黙の了解がある。車両は受入国の技術的基準に従うが、特別な環境下でない限り許可が得られる。入国に際して許可の不要な貨物（救急、葬式、一時的な展示会用品など）の共通一覧表があるが、通常、特別許可のない危険物の移動は禁止される。どちらの協定にも、通関・入管問題についての記載はなく、国際運送業者の運転手に対する特別なビザの発行はない。しかし、モ露協定には、輸送請負人・発送人が受入国に事業施設を開設することについての条項があることは興味深い。

1991年モ中道路交通協定には、通過輸送の条件は含まれていない。これは、1991年の「モンゴルの海へのアクセスと中国領土を通る通過輸送に関する協定」を通じて決められた。この協定は、モンゴルの貨物が輸出入の際に中国を通過する権利を与えるもので、その総量は既存の輸送力・港の能力と両立できるものである。通過輸送貨物は、保税施設に保管され、中国の天津港を利用しなければならない。ある種の貨物（麻薬、生物学的製剤、武器）は禁止、危険物・腐敗しやすい物には特別許可が必要である。通過輸送貨物は、通常、税関検査、関税その他課税を免除される。モンゴルの通過輸送貨物は、中国国内では中国の運送業者によって輸送されなければならない。

表2は、1994年の「モ露間越境協定」についても言及している。この協定では、国境周辺の隣接する行政区の地元住民に

与えられる特別な通行権が定められている。正規のIDまたはパスポート、運転免許証と車両登録証で、運転者と旅客は「簡素化された入国証」で、受入国へのビザなしによる90日以内の入国が認められる。この特権で恩恵を受ける人々は、最初に自国の所轄当局から証明書入手しなければならない。第11条に記載される明確な理由（家族の所用、治療的訪問、研修など）の一覧表の範囲内で、証明書が発行される。

3. その他の輸送・交通協定の概観

3.1 大メコン圏(GMS)CBTA

CBTAは、(1) 通行権の交換を通じた国境・国家間の(輸送)の車両通過の促進、(2) 国境における貨物検査を適切な時間内で行う最小限化、を目標とした包括的な多国的手段である。この1通の協定書で、(1) シングルストップ、シングルウィンドウの検査、(2) 国境における人の流れ(輸送業務に携わる人員への査証など)の円滑化、(3) 税関での荷物検査、保税倉庫留置保証金、付添人、植物検疫、獣医学的検査の免除などの通過輸送体制、(4) 越境輸送に適う道路車両の前提条件、(5) 商業輸送権の交換、(6) 道路・橋の設計基準、道路標識と信号などのインフラ、など、越境交通設備のほぼすべてに対応する。この協定は、選ばれて双方が認めた調印国の出入国ルート及び地点に適用される。

協定書本文は10項目、43条から成る。上段で説明したすべての項目を概括的に取り扱う。実施の詳細は16の付属書と3つの議定書に書かれ、これらと本文とを合わせて法的なCBTAを構成している。付属書と議定書の一覧は、表3のとおりである。

表3. CBTAの付属書及び議定書一覧

| | |
|--------|-------------------|
| 付属書1 | 危険物の運搬 |
| 付属書2 | 国際輸送車両の登録 |
| 付属書3 | 腐敗しやすいものの運搬 |
| 付属書4 | 越境手続きの簡素化 |
| 付属書5 | 人の越境移動 |
| 付属書6 | 通過輸送及び内陸通関手続き |
| 付属書7 | 道路交通規制と標識 |
| 付属書8 | 車両の一時的輸入 |
| 付属書9 | 輸送業者の免許の基準 |
| 付属書10 | 輸送条件 |
| 付属書11 | 道路・橋梁設計と構造基準 |
| 付属書12 | 越境交通と施設業務 |
| 付属書13a | マルチモーダル輸送業者の責任体制 |
| 付属書13b | マルチモーダル輸送業者の免許の基準 |
| 付属書14 | コンテナ通関体制 |
| 付属書15 | 商品分類システム |
| 付属書16 | 運転免許基準 |
| 議定書1 | 回廊、ルート、出入口の設定 |
| 議定書2 | 通行料金 |
| 議定書3 | 業務、許可、割当発行の頻度 |

CBTAの締結にもかかわらず、GMS回廊の輸送・貿易円滑化体制改善の進展は遅く、満足のいくものではない。GMS諸国による貿易の急速な成長が、設定された回廊沿いの陸上越境貿易の増加につながっていない。引き続き民間部門には構成国内の二国間貿易協定が好まれ、GMS CBTAと通過貨物通関体制の野心的な目論見は、まだ実現からはほど遠いままである。現在、GMS CBTAについて、一連の批判的な報告を入手することができる。以下は、それらの調査に大きく影響を受けての記述である⁵。

CBTAの主な目的は、二国間及び通過交通の規定であった。「越境交通体系」(CBTS)の形成に加えて、CBTAが締約国に求めるものは、例えば、越境施設、道路、橋梁、多様な業務などに関する基準と条件が列挙された長いリストを忠実に守ることである。さらに、CBTAは通関業務を扱う文書として明示されるものではないが、締約国に越境手続きと必要書類の軽減、シングルウィンドウへの移行、国連HSコードの順守も求めている。包括的なルート選定、各国の機微に配慮すること、各国の法律改正の難しさを認識することで、多国間レベルでの批准を通じたCBTAの実施過程は長引くであろうことが見込まれていた。

CBTAの設計と実際の利用方法は複雑であるというのが、税関職員、輸送業者、各地方政府の一致した見解である。そのために、輸送業者は、通過輸送の手続きを踏むよりも、二国間協定に基づく既存の方法を利用する方を選んでいる。通過輸送に対応するルートと越境地点選択は制約が多すぎて、関係する輸送回廊で起こっている動的变化を反映しきれていない。このような柔軟性の欠如は、輸送業者にとって深刻な制約である。発行許可証の数は、総じて極端に少なく、市場の状況が反映されていない。旅客輸送業者と貨物輸送業者の間の配分は一つの問題であろう。許可の授受は容易でないと見られ、透明さが常に保障されているとは限らない。許可と割当量への依存は、市場の力に基づく制度へ移行する前の一時的な措置と考えられていた。しかし、国の関心が薄く、この動きは遠ざかっているように思える。

GMSでは、車軸荷重基準、最大車両重量、最大寸法が統一されていない。CBTAは輸送業者に対して、特別許可を取得せずに受入国の基準に従うよう指示している。これは、輸送業者が受入国への入国を拒否される危険性を回避するためである。右ハンドルと左ハンドルの違いは、依然として道路

の安全性を脅かしている。

CBTAの下での二国間輸送及び通過輸送には、通常は自国の輸送協会が保証人となって自国の銀行が発行する保証証券の取得が求められる。この証券は通過輸送貨物、車両の一時的輸入、輸入関税・料金の支払いの際に求められる。輸送業者にとって、この証券は輸送コスト全体に追加費用をもたらす値段の高い面倒なものと考えられている。

CBTAの本来の目的は、貨物・旅客の通過輸送を規制・調整することであった。しかし、GMSの通過輸送貨物量は非常に少ない。貿易・輸送は、国境を接する国同士の間で行われている。したがって、国境地点における手続きが、CBTAではなく依然として二国間協定で行われるのは、驚くに値しない。二国間協定の手続きも、より簡単である。現在の形によるCBTAの利用は、海路から陸路に切り替える貿易業者に何の利益ももたらさないことは明らかだ。しかし、国境通過手続きの効率が大幅に高まれば、新しい取引への刺激となり、海路から陸路への転換の引き金となるかもしれない。先に述べたように、包括性には費用が付きものである。貿易円滑化に関する法的要求と、二国間輸送や通過輸送の手続きとを切り離す方が効率性が良いと言える。この後に述べる二国間輸送及び通過輸送手続きの問題について、CBTAは新しいIT関連技術への道筋を開いてはいない。GMS CBTAは道路輸送のために開発された。同様に鉄道輸送のためのCBTAが起草されているが、参加各国の批准はまだである。

一連のADBの技術協力プログラムを通じてCBTA運用の徹底的なトレーニングと能力開発が行われたにもかかわらず、これまでのところ、CBTAは2～3の試験的区間⁶で部分的に導入されているだけである。ADBはこの問題を認め、見直しと更新を望んでいる。同時にADBは、二国間輸送・通過輸送のために作られた解決法をもつ三カ国協定案を支持している。その点において、GMS南北回廊の中国、ラオス、タイ間の輸送・交通の覚書⁷に着目することが重要である。覚書は、実質的には2010年に作成されたものの、成果としてはメコン川のチェンコーン橋の完成(2013年12月)だけである。覚書には、基準を満たした貨物並びに不定期の車両が、回廊を自由に移動することができる通行権を調印3者それぞれが発行するとしている。

⁵ 恐らく最も興味深いのは、2013年のADBが出版した、Pradeep SrivastavaとUstav Kumarによる「Trade and Trade Facilitation in GMS (GMSの貿易と貿易促進)」であろう。特に重要なのは、Des GrimbleとGordon Liningtonによる第4章「Trade Transit System in the GMS, can it work as proposed? (GMSの貿易通過輸送体制-予定通りにできるのか?)」である。

⁶ 河口(中国)-ラオカイ(ベトナム)、デンサワン(ラオス)-ラオバオ(ベトナム)、バベット(カンボジア)-モクバイ(ベトナム)で部分的なCBTAが実施されている。

⁷ 他に、タイ、カオス、ベトナム間の重要な三カ国協定が、GMS東西経済回廊(EWEC)で行われている。

3.2 国際道路輸送(TIR)

1975年の「国際道路運送手帳による担保の下で行なう貨物の国際運送に関する通関条約(TIR条約)」により、ある仕出地税関からある仕向地税関まで、必要な数の国を通過して、途中で貨物検査を行わず、いずれの国境でも供託金を徴収せずに、道路車両またはコンテナによる国際貨物輸送を許可する手続が構築された。その手続としては、まず、TIR運送のために条約に記載される基準に従い当局に認可されるべき安全な車両・コンテナを利用することが述べられている。また、輸送中の関税未納等のリスクを補うための国際的な保証の連担を規定しており、それによって各締約国において正式な認定を受けた保証団体が国の所管当局に対して保証を行う。加えて、貨物には国際通関書類である国際道路運送手帳(TIRカルネ)が付帯され、これが仕出地の通関検査における貨物の内容を証明し、併せて保証書となる。途中の国境税関は、仕出地の通関手続を認めて、TIRカルネの情報を信頼して、正当な理由がある場合を除き実地検査は行わない。また、手続はTIRシステムへのアクセスの制限と、不法な目的による不正利用をしようとするオペレーターの排除を予定している。TIRカルネの電子的管理システム(SafeTIR)は、TIRのセキュリティ強化を目的として民間部門により開発された。これは国際コンピューターネットワークと専用のソフトウェアを使い、危険管理をより確実に行うために、税関などTIRシステムに関わる利用者の活動を支援する(2011年5月1日現在の契約国は、ESCAPの15の周辺諸国を含む68カ国と欧州共同体である)。(ESCAP p.67]

現在使われている、成功した通過輸送体制の事例は、国際道路輸送連盟(IRU)が運営する国連のTIRシステムと、EUの共通・共同体通過輸送システムの2つである。この2つのシステムの目立った特色については、以下に述べる。TIRシステムとEUの通過輸送体制には共通の目的があり、両方も明らかに輸送業者に利益をもたらすが、そのシステムの稼働方法には大きな違いがある。これは、特にGMS保税通過輸送システムがTIRを元に行っていることからGMSにとって意味があり、一方、ASEAN(GMSの会員6カ国中5カ国が加入)の通過輸送の提案は、EUの共通・共同体通過輸送システムから生まれている。GMSとASEANの通過輸送の通関システムは、本章の後の方で、詳細に述べる。

• TIR通過輸送システム

TIRはEU協定の管理の下、ジュネーブを拠点とする国際道路輸送連盟(IRU)によって運営される。1960年代の初めから運営されている。行政手続上の簡素化措置はない。コンピュータによるサポートは限定的である。寸法、

所有者、運搬装置に関わらず、各所の手順は同じである。以下5点が、その基本的な内容である。

• TIRカルネ

TIRカルネの書類は、TIRシステムの運営の中心を担う。TIRの下での貨物輸送の国際的な保証の存在を証明し、また、通過輸送通関申告書ともなる。TIRカルネはIRUが印刷し、各国の道路輸送協会の会員配布用として毎年送付される(約300万枚)。IRUはTIRカルネ発行の過程と利用後の回収管理のために、コンピュータのソフトウェアを操作者に提供する。印刷書類には、偽造・不正を制限する様々なセキュリティ機能が付与されている。輸送開始時には、税関当局が、TIRカルネに加えて、その国の通関申告書またはコンピュータ化された様式を使った輸出関係書類の提出を求める。

IRUが認定した道路輸送協会から輸送業者に販売され発行されたTIRカルネは、仕向地税関においてTIR手続が正式に終了する時点まで有効である。TIRカルネは、仕出地・仕向地並びに途中国境の入出国の税関で提出する。これら各国境の出入りの際、TIRカルネのうちの1枚の紙(「ボレ」と呼ばれる)が税関で引き抜かれ、その先のTIR運用税関当局のために返却される。そのため、TIRシステムの本質は、同じTIRカルネと同じ保証によって取り扱われる国内移動を一連に繋いだものである。

通過輸送が終了すると、多くの場合は税関がIRUに電子メッセージで連絡する。TIRカルネの書類は、利用者によって発行機関に戻され、その後、IRUに返される。輸送協会と税関当局はIRUのデータベースシステムにアクセスし、そこで発行済TIRカルネの責任が解除されたことを確認することができる。近年、EUでは、EU向け貨物のTIRカルネに対して、NCTS(後述)に入ることを要求している。TIRカルネの利用は、完全にEU税関域内のみの輸送には認められていない。

• 道路車両とコンテナの承認

この国連条約では、自動車とコンテナの積載部分に関する構造および承認手続についての基準を設定している。貨物がTIRカルネの下で輸送できるのは、道路車両またはコンテナの積載部分がしかるべく承認を受け、国の検査機関(税関または運輸省)が発行する有効な許可証がある場合のみである。

• 国際保証システム

ある特定国の交通部門の利益を代表し、その国の税関庁によって認められた道路輸送協会が、その国でのTIR輸送業務において発生する可能性のある関税・課税納付に関する事故の際の支払いを「保証する」。その国の輸送

協会は、国内外いずれの輸送業者の関税納付も保証する。IRUと各国の国家道路輸送協会(通常1カ国に1つ)、そしてこれらの協会と税関庁との間での法的な合意や承諾過程の複雑なシステムの環境が整っている。合わせて、各国の保証を行う協会が、すべてのTIR国をつなぐ保証連鎖を構成する。その連鎖は、ジュネーブのIRUによって運営・支援される。同様に、IRUとこれら各協会は、国際的な保険システムの支援を受ける。保証金の上限は、委託輸送品の関税債務額の程度に関わらず、1つのTIRカルネ当たり50,000ドル(または相当額)である。紛失の際の費用負担義務のある者は、TIRカルネ所持者であり、通常、これは運送人である。現実的には、紛失の際には、税関は通常、まず当該の協会とIRUに支払いを求める。

・税関管理手続の国際承認

TIR輸送は、仕出地の税関で検査と物理的な封印が行われる。税関封印された貨物積載器具によってTIRの手続きに基づいて運搬される貨物は、一般的なルールとして、輸送途中の税関での検査を免除される。このことは、税関職員が不正を疑った場合に検査する権利を妨げないが、このような検査は、ルールというよりもむしろ例外である。

・TIRシステムへのアクセス制限

利用できる道路車両の認定に加えて、TIRシステムの各利用者は、最初に国家輸送協会の認定を受け、続いて国の税関庁の認証を受ける。利用会社が責任を負えないと思われる理由がある場合、認証の発行は見送られる。アクセスは、通常、国家輸送協会の会員である輸送業者のみに認められる。輸送業務の下請けは抑制されており、特別なルールと、TIRを発行する協会の事前承諾のある場合にのみ適用される。TIRを利用するための契約書類である証書と約款は、幅広いグループに確実に適用できるよう「柔軟さ」を伴って考えられているが、この適用は個別の運送協会の自由裁量で、実際には大きく異なり、TIRカルネを使いたい貨物取扱業者やその他の貿易業者にとって困難を生む可能性がある。

3.3 EUの新コンピュータ化通過輸送システム(NCTS)

EUの関税同盟と単一市場の成長に伴い、EUの税関庁の通過輸送貨物への対応は、根本から変わらざるを得なくなった。現在、EU諸国内及び欧州自由貿易連合(EFTA、EUとスイス・アイスランド・ノルウェーが加盟)の保税通過輸送の流れは、1980年代の後半に発展し実施されたEUの共通・共同体通過輸送システムの下で行われている。

NCTSは、共通・共同体通過輸送から、27カ国ほどの国々

をめぐる輸送において、紙の書類に代わって2003年に開発・実施された包括的な管理手段である。加えて、その後の輸出入手続の要求事項を満たすために、構成国の通関制度とリンクしている。EUのNCTSは、国境での通過手続の効率化を高め、不正を防止・発見し、関税・税金未納リスクに対する保障を提供するために考えられた。NCTSのEU導入により、不正は実質的にゼロとなり、合法的な取引社会にとってコストの大幅な削減につながった(欧州委員会・EFTA共同委員会による共通通過輸送手続に関する1987年5月20日の協定の改正、決裁番号1/99、10/99、11/200012)。保証と保証人に対する手続・管理が、非常に簡単になった。従順な貿易業者に対する利益を最大にするために、このコンピュータ化されたシステムは、最新のリスク管理体制によって支えられている。

貿易業者は、NCTSの下で、輸送委託品毎の個別の保証(現在は稀である)か、(より一般的な)数多くの荷動きに対処するための全体的な保証を行う。どちらの場合でも、保証は出発国で提供され、目的地まで有効となる。保証の程度は、輸送貨物に関するリスク、貨物の価額、発生しうる関税・費用をまかなうものである。通関手続を行う者(第一債務者。通常は貨物の所有者もしくは運送会社、通関業者)と必要な保証を提供する保証人が、関税債務を負う。保証人(通常は銀行または保険会社)は、第一債務者が履行を怠った場合にのみ、弁済を求められる。

トラックまたはコンテナに対するその他の許可証、書類、制限、保証はない。すべての構成国からの車両は、その他の国を自由に移動することができる。税関とシステム利用者との間には、貿易業者に簡素化された手続を利用する認証が与えられている場合を除き、契約書は不要である。

EUのNCTSの主な技術的特徴は、次のとおりである。

- EUの単一の管理書類に正確に則った通過申告書、及び通過輸送用に、出国地点から目的地まで携行する全く同じ形式の1ページの書類と、輸送中に輸送品についての情報を読み取ることができるバーコード
- 出発地点と到着地点との間の直接通信インターフェースを利用した電子的通過輸送通関申告の処理
- 出発税関から到着税関へ、さらに途中国境地点への事前到着情報の電子的送信
- 保証のキャンセルや再利用が迅速にできるよう、到着地点の官署で処理できるオンラインでの完了処理(債務解除)管理
- 出発・到着時の税関において貨物の提示が不要であること、通行時の税関による封印の不要、保証の削減や撤回など、確認された財務状態と通過輸送運営経験に基づ

き認定を受けた取引業者に対する手続の簡素化

●保証水準のオンライン管理

NCTSの下では、それぞれの貨物輸送の開始は、貿易業者によって電子的方法により税関に連絡される。貿易業者が自分で直接、税関に行くこともできるが、それは一般的ではない。その後、情報はブリュッセルの欧州委員会にある管理機構によって運用されているコンピューターネットワークを通じて目的地の税関に伝えられる。目的地の官署は、その後、輸送過程の終了時において、すべて良好(またはその反対)であることを、出発地の官署にコンピュータ上で知らせる。輸送途中の各官署は、何か問題が起これば、システムに介入することができる。TIRでは、通過国境での貨物検査は免除される。税関の封印は、高級品や壊れやすい物のような特別な状況に限って行われる。NCTSは、官民双方に実質的な利益を生むパートナーシップが機能する最高の事例である。このシステムで、現在、年間2000万件の取り扱いがある。[Grimble & Linington ADB 2013 p. 86-88]

3. 4 ASEANの保税通過運送システム(CTS)

GMS加盟6カ国中(中国を除く)5カ国が、同時にASEAN加盟国であることから、GMSの中のCTSは、ASEAN保税通過運送システム(ACTS)の下で提唱された条項から切り離して議論することはできない。ASEANは、貿易輸送に対して独自の一連の条項を持つ。ASEANのリーダーたちが2015年までにASEAN経済共同体(AEC)を設立すべくASEAN経済の青写真を採択することは、ASEAN内で貿易輸送体制を導入する推進力となる。AECが適切に機能するためには、運営上の障害を減らして、貨物と輸送手段が地域内を自由に移動できるようでなければならない。とりわけ、一貫して適用される共通規則の同じ基盤に、効果的かつ調整された(結合した)通関制度が求められる。

ACTSの提案は、ASEAN通過運送品の円滑化に関する枠組み協定(AFAPGIT)の中で計画されている。AFAPGITは、ASEAN会員10カ国における、輸送・貿易・通関規則の簡素化と調和、そして効果的・効率的で統一され、調和のとれた通過輸送システムを目指している⁸。GMS CBTAとAFAPGITの目標は、互いに似ている。AFAPGITは9つに分かれた議定書⁹から成り、そのうちの7つは交通の調和に

関係する。議定書2と議定書7の2つは、通関の調和のための必要条件に関するものである。議定書2は、特定の国境検問所と輸送回廊を利用することに関する合意である。議定書2は文書の交換のみによる合意を求めており、この章を執筆中の時点では、まもなく完了する予定である。議定書7には、法律、手続、書類の必要条件について書かれている。議定書7はACTS導入の基礎となり、GMS CBTA(GMS-CTS)の付属書6と同じである。ASEAN諸国は議定書7をすべて見直し、法的必要条件と手続きについて明示した膨大な技術付録を作成した。見直し後の議定書7並びに技術付録は、EUのNCTSを参照して作成された。同時に、ACTSの主要原則と詳細な提案は、ASEAN地域内の現状を考慮している。手始めに、会員諸国は、「京都規約(訳注：税関手続の簡易化及び調和に関する国際規約)」とその付属書に規定された保税通過運送システムの基準を勧案し、以下の5つの主要項目を取り決めた。

- ACTSは、(1) 通過輸送申告時の搬入と通過輸送完了時の引渡についての貿易業者と税関との間の通信、(2) 関税庁間の通過貨物輸送データの交換、において電子メッセージを利用して完全にコンピュータ化されなければならない。これはリスク管理という目的の点で必須であり、通過貨物輸送に関わる各税関官署は自動的にリアルタイムで、どの輸送が始まり、輸送途中であるか、いつ輸送されるか、そして、到着し正しく引き渡されたかがわかるようになっている。
- 相互に合意された基準に基づく所轄庁の評価に従って与えられたACTS利用の許可を得た場合、業務形態に関係なくすべての「適切な」輸送業者に対して開かれた制度であるべきである。
- 信頼できる輸送業者に対して、標準的な必要項目の「簡素化」または免除ができるように、危険度分析制度が採用されるべきである。
- そのシステムは、全行程を通した貨物を取り扱うために、すべての国に有効な1つの保証を用いるべきである。これは、金融部門から認定された保証人によって、関税額と危険度に対応した金額の保証として提供される。
- 通過輸送用の単一の通関書類(ASEAN通関申告書類の一部を構成)を使用することに基づいたものであるべきである。

⁸ 2005年、ASEANの各経済相は、構成国のシングルウィンドウ(NSWs)が稼働できる環境作り、つまり貿易と輸送データが要求されたとおりに伝えられ管理されるASEANシングルウィンドウ(ASW)の設立に合意した。透明性のある基準化された調和の取れたルートを作り、貿易と通関関連の情報、そして通関手続きと解放に関するNSWsとのデータのやりとりについての通信を可能とする地域の設備を構成する。言い換えれば、ASWの議定書はASEAN諸国に、輸入、輸出、輸送に関するデータ移動について基本的な合意を作っている。

⁹ 1. 輸送交通ルートと施設の指定、2. 国境ポストの指定、3. 道路車両の種類と数量、4. 車両に対する技術要求、5. 第三者車両保険を義務付けるASEAN体制、6. 鉄道国境と相互積換駅、7. 保税通過輸送システム、8. 公衆衛生と植物検疫対策、9. 危険物の9つ。

導入戦略として、ASEAN各国の関税長は、南北経済回廊（マレーシア、タイ、シンガポール）において試験的にACTSの導入を始めることを承認した。これは、この3カ国が、ASEAN内で最大の貿易国であるのに加えて、技術的にACTSのテストを行い実行する立場にいることから、現状を反映している。この試行により有効性が確認されれば、ACTSは第二段階としてタイからラオス人民民主共和国を通過してベトナムまでの東西経済回廊において本格展開されることになる。このようにすることで、ベトナムとラオスは、それぞれのITインフラを整備し、税関ITシステムを完成するために、より多くの時間を確保することができる¹⁰。
[Grimble & Linington ADB 2013 p. 92-94]

4. GTRの国境通過点における制限、制約、ギャップ

GTRの国境通過に問題がないとは言えない。貿易や通過輸送を制限する制約については、様々な情報源、すなわち、各地の国境通過地点で集められた証拠や、GTI輸送調査の一環である国別報告書やネット上の調査で強調されている。

通関手続による過度の遅延と、開庁時間の調整の欠如

ロシアのクラスキノとボグラニチヌイでは、貨物・旅客の通関手続に、中国の琿春と綏芬河よりも大幅に時間がかかるという報告¹¹がある。中国とロシアが意思表示をしているにも関わらず、通関手続におけるシングルウィンドウ、単一検査、危機管理の導入は遅れており、各国境通過地点の間での統一も図られていない。これは、とくに道路国境通過地点で顕著な事実である。「トランスコンテナ」の下のザバイカル鉄道国境通過地点は、現在、電子運送状を受け付けており、このことで越境手続時間が大幅に短縮している。残念ながら、IT利用と通関書類の電子送信は、まだ限定的である。クラスキノとボグラニチヌイの道路国境通過地点は混雑していて、最新の通関検査手段を導入する準備が整っていない。ただ、新しい施設を建設中である。

ロシアと中国は、異なるタイムゾーンで業務を行っている。国境通過地点の業務時間は異なり、車両の越境には時間が短すぎる。鉄道国境通過地点は24時間開いているが、道路

国境通過地点は8時間、週6日である。人手が足りないというのが、税関側の理由である。結果として、綏芬河／ボグラニチヌイ国境通過地点で1日に通過できるトラックが80台にも満たないことがある。

運転手及び乗務員への支援の欠如とビザ発給の遅れ

貨物輸送に関わるトラックの運転手、乗務員、職員（代理人、通関業者、運送会社）は、頻繁に国境を超える必要がある。しかし、ロシアと中国では特別な支援がなく、一般の通行人と同様の扱いである。数次入国ビザは高額で入手が困難であり、輸送業務に遅延をもたらす可能性もある。最も良い解決法は、ビザなし制度にすることである。

高額な越境費用

中国の報告によれば、トラック運送業者がロシア国境を超える際に課せられる費用の総額は、中国側に比べて大幅に高い。通過トラック1台当りで、義務付けられた同伴者、税金、通関費用¹²などは5,260ルーブル、およそ150ドルとなる。このような金額のために、回廊沿いのルートは魅力的でなくなっている。

車両寸法と積載基準の違い

最大車両寸法と積載基準の仕様は、中国とロシアでは異なる。ロシアではトラックのサイズは最大20メートルであるが、中国ではセミトレーラーが13メートル、連結式トラックが16.5メートルである。最大車両寸法の違いは、国内外の輸送の汎用性を制限してしまい、その結果、効率の低下を招いており、また重量測定と検査の繰り返しに繋がって、結果的に非効率かつ高コストの輸送となっている。

認可された国際ルート数の制限

中口間の二国間交通協定は、両国間の貨物・旅客交通のための認可された国際ルートを明記している。現在、認可されているルートは、ハルビン－綏芬河－ウラジオストクと、ハルビン－東寧－ウラジオストクの2つである¹³。この制限のために、国境における輸送活動の負担を大きくしている。このことがまた、迅速なドア・ツー・ドア輸送を難しくし、輸送費を増大させている。

自動車保険と補償に対する標準化の欠如

受入国に入る車両には、第三者信用保険が求められる。し

¹⁰ しかし、ここで留意すべきは、IT輸送システムの分野で得られる現在の知識の状況からすれば、ラオスとベトナムでコンピュータ化されたCTSの導入は、今や完全に実行可能である。言い換えれば、CTSのためのIT事業を立ち上げる前にラオスのASYCUDAの完全な実施や、ベトナムの新しいシステムを待つ絶対的な必要性はない。理論的には、スイス、ノルウェイ、アイスランドがEUの共通・共同体通過輸送システムに加えられたように、中国も同時にネットワークに参入しうる。

¹¹ ロシアでは、まだ、入国する貨物車両に全てに対するマニュアル検査が適用され、ロシア側の通関手続きは中国側の手続きの8倍、ロシア側の旅客通関手続きは、通常、中国側の5倍の時間がかかる（GTR輸送調査国別報告書（中国））。

¹² 通関時の一般的な費用項目は、税関の同伴費用が1台2,300ルーブル、地方自治体への費用が1台1,800ルーブル、国境検問施設使用料が1台700ルーブル、自動車輸送会社への書類作成及び翻訳費が1台210ルーブル、税関への手数料が250ルーブルである。総額は1台5,260ルーブル、およそ1,547元である。

¹³ （訳注）現実には他にも存在。

かし、保険の範囲と補償はそれぞれに異なり、このことが交通事故の保障金支払いの際に問題となる。

脆弱な関連インフラ

国境通過地点の旅客・車両用施設の多くは、現状あるいは今後の交通量に相応しいものではない。これはとりわけ、貿易貨物の積替区域に当てはまる。国境通過地点に接続する輸送インフラはさらに注目に値する。例えば、満洲里、黒河、綏芬河、琿春に向かう鉄道路線は、非電化単線である。10年間の話し合いを経ても、黒河とブラゴベシチェンスク間のアムール川には、まだ橋が架かっていない。

未発達のロジスティクス産業

GTR全体では、ロジスティクス産業は大きく成長したが、中口間貿易に対してはまだ適切な支援は行われていない。綏芬河、琿春、黒河などの国境通過地点には、倉庫や保税施設を備えた効率的なロジスティクスセンターはまだない。回廊沿いのロジスティクス企業の大半は小規模で、情報技術の活用がまだ不十分である。ほとんどのロジスティクス企業は規模が小さく、その経営理念やレベルはどちらかと言えば低い。図們江輸送回廊の経営の観点から言えば、関連諸国の輸送企業とロジスティクス企業は、総じて財務体制の規模が小さく不十分で、ロジスティクス経営技術と能力が貧困で、情報技術の使い方が不十分のため、大規模事業には対応できない。

高度な輸送技術が最適に利用されていない

中口間のレールゲージを変更しなければならないことが、深刻な時間の無駄を生んでいる。現在利用されている技術は、台車を交換するか、単に貨車を積み替えるかである。より良い技術はあるが、現段階では受け入れられていないか、導入されていない。ただし、改善によって相当な影響が見込まれるのは、国境通過地点における書類取扱の過程全体である。情報技術と電子的な書類のやりとりを十分に活用すれば、越境にかかる時間を大幅に減らすことができるであろう。

5. 輸送協定：解決案

5.1 背景

GTI輸送回廊調査は、GTRにおいて少なくとも二つの要素のうちの一つによって貿易拡大の可能性があると結論付けた。しかし、大規模なインフラ投資プログラムについては、この目標を達成するため、今後2～3年のうちに34億ドルが必要である。インフラ投資のみでは、不十分である。貿易円滑化措置を大幅に改善するためには、その他の努力も同時に必要となる。

GTRにおいてこれほど通過輸送量が少ない理由は、国家

間で締結された共通の多国間交通協定がないことである。この溝を埋める方法はいくつかある。これまで述べてきたGMS CBTAや世界の通過輸送制度の経験に基づいて、GTR特有の環境と輸送形態を考慮すると、次の3つの解決法が考えられる。

1. 包括的越境交通協定(CBTA)
2. 既存の交通協定の改定
3. 陸海複合輸送路である東海(日本海)－琿春間のサブ回廊のためだけの特別協定の策定

この3つの解決策は大きく異なり、それぞれにメリットとデメリットがある。本質的な疑問は、包括的CBTAは必要か、ということである。以下に、その疑問には選択肢があることを述べて、それぞれに可能な解決策の詳細な分析を概観したい。次に述べることは、単に潜在的な解決法に関連する「範囲と条件」について論じたものであり、法的文書の草案とはなり得ないことは明白である。

5.2 包括的越境交通協定

提案された協定は、GMSとASEANの交通協定に倣い、さらにEUの経験を加えている。GMSとASEANの協定は、内容が似ており、いくつかの条項が違うだけである。

実施過程

GMSでのCBTA施行の過程は複雑で長い。最初のGMS CBTAは1998年に始まり、2014年現在、パートナー国との間で付属書並びに議定書を完全に施行している国は1つもない。進展はみられるものの、少しずつである。完全な実施には多くの段階を順番に経ている。a) 本文への署名と批准、b) すべての付属書と議定書への署名と批准、c) 指定された国境通過地点での施行に対する覚書への署名。かつて、施行の遅れを招いたことから、通常、各国はすべての付属書と議定書に署名することはない。しかし、各国は、すべてが批准されなくとも、いくつかの付属書・議定書を施行することができるし、また現実に施行してきた。付属書・議定書がすべての国に完全に批准されなくとも、3カ国あれば先行することができた。

ここで提案されている道筋は、やや異なる。

- a) 協定本文への署名と最長6カ月以内の批准
- b) 批准後最長1年以内に、すべての付属書・議定書を「包括的に」交渉、署名、批准
- c) GTI運輸部会が用意し、GTIの各運輸大臣が署名した覚書

本文は、GTR内での二国間輸送と海陸両方の通過輸送を「基本的に」促進するための合意となる。本文は上海協力機構の交通協定草案と矛盾なく、ほぼ同じになることが期待

される。GMS CBTAと同様に、付属書と議定書には必要な詳細が記載される。

内容

範囲

GTR CBTAは、道路、鉄道、海、もしくは複合的な手段に関わらず、すべての二国間交通並びに通過輸送問題を取り扱う。

乗組員

受入国は、ビザ不要の制度に移行する。一時的措置として、運転手及び乗組員に対して1年間有効な数次ビザを発給する。受入国に入る船の乗組員は、48時間のフリービザ特権を得る。所轄庁が発行する運転・操作免許は、受入国において(有効と)認められることになる。

旅行書類の相互承認

受入国に入る車両は、以下の書類を携行する。

- a) 有効な車両登録証
- b) 有効な車両検査証明書
- c) 有効な第三者保険債務証書

これらは相互に合意した所轄庁によって発行されるという規定のもと、受入国から完全な承認を受けることとなる。

受入国における輸送活動の権利

受入国は、外国の輸送業者に自国内での移動の権利を与える。これはGTR CBTAの中心となる基本的権利である。協定の署名者は、この権利の基本的側面を認識し、同時に、この権利には制約や制限があることを承諾する。

臨時入国許可

道路交通運転手は、有効な許可証で一時的に受入国の入国許可を受ける。この許可証の発行と権利については、比較的自由度が高くなるようにすべきである。許可証は、自国にある合意された関連機関によって発行される。許可証は、複数回の入国を許可し、1年間有効とする。しかし、車両は1回の入国につき30日以内に出国しなければならない。

もちろん、鉄道は問題が別である。ゲージの違い(中口間またはモ中間)のために、外国の列車は受入国内を走行しない。しかし、積み替えのために、二重軌道方式(または広軌と標準軌の平行走行)が、国境の両側の駅から駅への短距離に設置されている。この短距離移動には、二国間協定で合意されることになるであろう特別許可は不要である。積み替えヤードでは、コンテナを含む貨物は、受入国の貨車に積み替えられる。もう一つの方法として、元の貨車は台車交換後にそのまま利用される。台車交換を自動的に行う技術もあるが、コスト高のためにGTRでの普及は今のところない。受入国を走行する貨車とコンテナには、一時入国許可証は求

められていない。

港での積み込み、荷卸しの権利は、二国間協定並びに国際的な海運に関する各協定によって規定されている。一時入国許可は、適用されない。

許可数と割当

許可数と割当についての議論は、GMS CBTAの中で、微妙な問題となっている。通常、許可証の数は、市場の力と需要/供給関係に応じて調整されるべきものである。その後は、毎年、二国間ベースでその数が話し合われる。国内の輸送業者は、従来、許可証の数を制限するために圧力をかけてきた。そのため、担当機関は、利益の葛藤がある中で適切なバランスを取らなければならない。

指定ルート

GMS CBTAと二国間交通協定では、外国の輸送用車両に対し、予め決められたルートのみでの走行を許している。GTRにおける二国間交通協定にも、同様の条件がある。通常、ルートの数は厳しく制限されており、そのことが貿易にマイナスの影響を与える。第一に、このような制限には、安全保障、道路の安全、そして、大量の大型車両が道路網の高額な劣化を招く恐れがあるという観点からの相応の理由がある。しかし、国境での検査が適切に行われれば、外国の車両がもたらす危険性が国内の車両よりも高いという理由はない。とはいえ、外国車両(輸送用車両かそうでないかに関わらず)に道路修理のための限界費用を課すことは、完全に受容されるものである。その際の費用は、国内の輸送業者が支払う金額と同じであることが公平である。このような制度を導入することは容易ではないかもしれないが、距離記録装置や橋秤(車重計量台)の利用を通じて促進されるかもしれない。

カーフェリーもしくはRORO船で海路から来るトレーラーも、通常の輸送用車両と同じ越境条件に従うことになる。外国による完全なブロックトレイン(けん引を含む)が受入国の線路の上を移動するようなまれなケースでない限り、通常、鉄道へのルート指定はない。

通過輸送条件

受入国内を通る国外貨物の権利は、完全に保証される。通過輸送貨物は税金や荷物検査、強制的な同伴業務を免除される。封印されたコンテナまたは貨物箱は開封してはならない。税関が通過輸送貨物の検査をするのは、まれな特別な場合に限る。

外国車両は、受入国内において、上述のような条件に合う有効な許可証を持つという条件で、通過輸送貨物を運ぶことができる。道路輸送、鉄道、船のいずれによる品物に関しても、通過輸送貨物については同じ一般条件が適用される。

受入国における輸送・通行料金

受入国の陸上を移動する輸送業者は、通行料金、購入燃料に対する税金、該当する場合は過積載料金、そして、いずれは上述したような道路補修費の支払いを求められる（「指定ルート」の項目参照）。

輸送される貨物の条件

協定の署名者は、可能な限り、規制品や禁止貨物に関する共通の一覧表を持つべきである。危険物の輸送は、受入国からの特別許可がない限り、通常は禁止される。受入国からの特別許可がない限り、カボタージュは許可されない。腐敗しやすい物品の輸出入または通過輸送は、受入国側のすべての越境地点で優先的に取り扱われる。

保証証券

通過輸送と二国間輸送において発生する費用や、委託品全体の損失に対する費用に対する未払いの危険性を、どのように補うかは問題である。GMS CBTAは、ホスト国が自国内に外国車両を受け入れる場合に起こり得るすべてのリスクを補う保証証券一式をもつ。求められる証券は高く評価されている。もし、証券が必要だと認められれば、署名者間で費用を話し合い、定期的に見直す。詳細を以下に記す。

二国間輸送

予測される課税・税金・その他の費用は、保証証券での対応が可能である。この保証証券で、固定客の越境時の輸送業務で起こり得る費用を1年間負担し、輸送業者は各委託品に対して個別の保証証券を求めない。国境で現金、小切手または銀行振込による支払いが完了すれば、保証証券は無効となる。一時的な車両輸入に対し、受入国は追加の保証証券を求めることができる。保険手続き上で負担される車両の事故、窃盗またはその他の物質的損害については負担しない。保証証券は、実際には受入国における車両の不法滞在で生じる政府の輸入歳入の損失を負担する。

通過輸送

保証証券は、輸送委託品と一時輸入車両の両方を負担するために発行されなければならない。委託品に対する保証証券は、どのような理由であれ、貨物が国境に到達せずに受入国に残った場合に、輸入国政府の損失を負担するものである。一時輸入車両に対する保証証券は、上述の二国間輸送と同様である。

保証証券の価額

保証証券の価額については、協定署名者間で話し合う必要がある。

シングルウィンドウ

国境通過地点で効果的に電子化されたシングルウィンドウ制度にうまく統合できれば、保証証券の取扱は容易になり、貿易高にマイナスの影響を与えないはずである。

以上のことは、より具体的には道路交通に関する。鉄道輸送については、保証証券の問題は、輸入品に対する関税の支払いと、輸送委託品の価格のみに適用される。

自動車の基準

受入国内を移動する車両は、寸法、最大重量、軸重、安全要求事項、自動車排ガスに関して、受入国の基準に従うべきである。しかし、基準の統一までには長い過程を経る可能性を考慮して、安全性が不当に脅かされない範囲で、基準が異なる場合の特別許可を協定に組み込むべきである。

通関手続と国境通過地点運用の調和

越境時の車両・旅客の不必要な遅れを避けるために、陸の国境通過地点の開庁時間は統一すべきである。まだそうでない場合は、越境施設は効率の良いレイアウトで設計・運営されるべきである。これは、例えば、旅客と貨物の通関手続の区域を明確に分別すること、旅客・貨物運搬車に「緑色の列」を設けること、相当数の車線および駐車場を確保すること、両国で通過時間を調査して、定期的な会合を開き潜在的な問題を見直し解決するといったことである。

手続きの統一には、様々な対策が含まれる。

- ・ 通関その他に必要な申告書類を事前に電子提出する場合、参加各国による、同じ時間帯の電子シングルウィンドウの実施
- ・ 輸出入に求められる書類数を共同で削減するために合意の上で作成された工程表
- ・ 共通のリスク管理手続に対する合意
- ・ 単一検査システムと入国車両のみの管理への移行
- ・ 密輸とテロリズムの危険性と闘う共同の努力
- ・ 国際貿易促進協定と国際通関協定の共同採用に向けた行動

5.3 既存の交通協定の改定

GTR参加国間の輸送・通過をスムーズにするために、以下の協定は改定が必要である。

- ・ モ中道路交通協定
- ・ モ露道路交通協定
- ・ モ中通過輸送・海路アクセス協定
- ・ 中口道路交通協定

さらに、以下の三国間協定の締結が必要である。

- ・ 中モ露三国交通協定
- ・ 中韓露三国交通協定

ここで、既存協定の改定とは、これらの協定の中でこれま

でに取り残された事項や課題に対応して、おおよそ以下のような点で制約や条件に柔軟性をもたせることである(道路部門)。

- ・乗務員へのビザ
- ・許可ルート
- ・許可の制限
- ・貨物輸送車両に対する帰り荷の許可

モ中道路交通協定(1991年)

隣国を通過するバス・トラックの運転手と車両乗務員には、到着時に72時間のフリービザ、または6カ月の複数入国権が与えられるべきである。しかし、これは適切な入国許可を持つ車両を運転する者に限る。

許可証の発行と許可ルートは、大胆に自由化されるべきである。所轄庁が発行する許可証の有効期間は1年間。輸送業者は毎年、書類に正しく記載されている車両一覧をカバーする包括的な許可を得る。輸送業者は期限終了の3カ月前に許可証の更新を申請でき、許可終了45日前までにその回答を得る。年末に、締約国双方は、発行された許可証の数と利用の有効性を共同で確認する。可能な限り、締約国双方は割当制度の利用に逃げ込むことのないようにしなければならない。

選定ルートについての強制は、バスの運行に必要ではあるが、貨物輸送には制約的で、時には不要である。まず、貨物車両は、入国時と同じルートを通って戻ることを要求されるべきではない。ルート一覧を作成し、輸送業者が自ら最適なルートを選択できるようにすべきである。一般的なルールとして、ルートには国の高速道路を使う。カボタージュに関しては特別許可を受け、帰り荷は許可なしに与えられる。

協定にあるその他の条件も実施されるべきである。二国間の通関手続きは、異なる協定のもとで取り扱われるかもしれないが、これらの問題を取り扱う際の文章の改正を妨げずに、スムーズな越境を確保する。CBTAの下での上述の提案を、ここに再掲する。

「越境時の車両・旅客の不必要な遅れを避けるために、陸の国境通過地点の開庁時間は統一すべきである。まだそうでない場合は、越境施設は効率の良いレイアウトで設計・運営されるべきである。手続きの統一には、様々な対策が含まれる。

- ・通関その他に必要な申告書類を事前に電子提出する場合、参加各国による、同じ時間帯の電子シングルウィンドウの実施
- ・輸出入に求められる書類数を共同で削減するために合意の上で作成された工程表

- ・共通のリスク管理手続に対する合意
- ・単一検査システムと入国車両のみの管理への移行
- ・密輸とテロリズムの危険性と闘う共同の努力
- ・国際貿易促進協定と国際通関協定の共同採用に向けた行動

モンゴルの海へのアクセスと中国領土を通る通過輸送に関する協定

現在の協定では、通過輸送貨物は、国境でモンゴルの輸送貨物と共に積み替えられて、許可された輸出港まで中国のトラックで運ばれることになっている。「道路交通協定(1991年)」改定の背後にある原則に従って、中国を通るモンゴルの貨物は、改定後の協定の条件を満たせば、モンゴルのトラックでの輸送が許される。改定後の交通協定で、モンゴルの輸送貨物に対し、天津港以外の港の利用が認められるべきである。

モ露道路交通協定

モ中協定の場合と同様、車両運転手に対するビザ発給の規定がなく、これは改正されるべきである。隣国を通過するバス・トラックの運転手、車両乗務員には、到着時に72時間のフリービザまたは6カ月の複数入国権が与えられるべきである。しかし、これは正規の入国許可を持つ車両を運転する者に限る。この協定は通過輸送の場合を含んでおり、保証の必要性については言及していない。この部分は移動を容易にしているので、変更は必要ない。国境通過地点の運用と通関手続の調和については、税関協定で取り扱うとして言及していない。このことは、これらの問題を扱う以下のような追加的な改定を通じて、よりスムーズな越境交通移動を実現することを妨げるものではない。

「越境時の車両・旅客の不必要な遅れを避けるために、陸の国境通過地点の開庁時間は統一すべきである。まだそうでない場合は、越境施設は効率の良いレイアウトで設計・運営されるべきである。手続きの統一には、様々な対策が含まれる。

- ・通関その他に必要な申告書類を事前に電子提出する場合、参加各国による、同じ時間帯の電子シングルウィンドウの実施
- ・輸出入に求められる書類数を共同で削減するために合意の上で作成された工程表
- ・共通のリスク管理手続に対する合意
- ・単一検査システムと入国車両のみの管理への移行
- ・密輸とテロリズムの危険性と闘う共同の努力
- ・国際貿易促進協定と国際通関協定の共同採用に向けた行動

中口道路交通協定

モ中協定の場合と同様、車両運転手に対するビザ発給の規定はなく、これは改正されるべきである。隣国を通過するバス・トラックの運転手、車両乗務員には、到着時に72時間のフリービザまたは6カ月の複数入国権が与えられるべきである。しかし、これは正規の入国許可を持つ車両を運転する者に限る。

モ中協定の場合と同様、「許可証の発行と許可ルートは、大胆に自由化されるべきである。所轄庁が発行する許可証の有効期間は1年間。輸送業者は毎年、書類に正しく記載されている車両一覧をカバーする包括的な許可を得る。輸送業者は期限終了の3カ月前に許可証の更新を申請でき、許可終了45日前までにその回答を得る。年末に、締約国双方は、発行された許可証の数と利用の有効性を共同で確認する。可能な限り、締約国双方は割当制度の利用に逃げ込むことのないようにしなければならない。」

本協定は、二国間の道路交通に関してのみで、通過輸送問題については取り扱っていない。それゆえ、この協定は通過輸送の取り扱いまで拡大し、それから、次の追加が求められる。

- ・通過輸送貨物の自由な流通の保証。
- ・通過輸送貨物の出荷国を出た貨物車両が、各所轄庁が発行する適切な許可証を携行して目的地に到着する前に受入国を通ることを認める。
- ・通行料並びに輸送費の支払いが義務付けられている輸送車の輸入税・関税の免除。輸送費の徴収は受入国の自由裁量とし、追加的な道路補修費の見積額を越えない。
- ・受入国は、出発国で施された封印を認め、輸送貨物の通関検査を免除する。
- ・受入国は、通過輸送貨物(国境で積み替えもしくは元の車両のままの移動)の輸入業者に、保証証券の発行を求めることができる。保証証券によって、輸入税・関税の未払いを防ぐ。保証証券に求められる価値は、改正された通過輸送・交通協定のすべての署名者によって合意される。

韓中、韓口、日中、日口間の海洋協定

既存のすべての海洋協定は、フェリーまたはRORO船で入港する車両の一時受入認可の条件に対応すべく改正されるべきである。これには、自動車、バス、トラック、コンテナ積載・不積載のセミトレーラー・トレーラーが含まれる。フェリーやRORO船の運航は、「高速道路の延長」とみなさ

れるため、陸路から受入国の港に入る車両には、陸の国境通過地点と同じ特権と義務を持たせるべきである。

車両は適切な許可を携行するという条件によって、通過輸送かそうでないかに関わらず、一時許可条件の下で受入国への入国が認められるべきである。コンテナ、セミトレーラー、トレーラーの輸送車両の場合は、封印は破らず、また、標準の関税・課税免除が適用されるべきである。受入国には、通過輸送中・非輸送中の車両に対し、政府の費用として少額の輸送費を課す権利と、正当な国の費用の不払いを負担するために保証証券の提示を求める選択権がある。

運転手、乗務員、旅客に対する72時間のフリービザの発行は、定期的に往復する輸送車への潜在的な長期数次入国ビザの可能性と共に強く奨励されるべきである。

5.4 その他の解決策

その他に、GTRへのTIRの導入、設定された回廊に対する特別の通過輸送手法の開発、上海協力機構の文書に規定される条項への依存の3つの解決策が考えられる。

GTRへのTIRの導入

これに関連していくつかの段階がある。ロシアは、TIRの正会員ではないものの、引き続きTIR支援国となる¹⁴。これは、TIRのトラックが通関検査なしで、すでに貼られている封印を破らずにロシア領土内に入ることである。将来的に、ロシアは本格的にTIRの会員となるべきことから、これは一時措置に過ぎない。モンゴルもまた、TIR制度に入るべきである。中国は最近TIRシステムに参入し、すべての要求事項を順守することが求められる。

上述の条件が厳しすぎるために、すべてのGTR国に導入することは難しいかもしれない。TIR制度への参入は、しばしば費用高だと思われる。極東の各国、各委員会は、遠くジュネーブの組織であるIRUの会計処理に依存することに反発を覚えるかもしれない。

上海協力機構(SCO)道路輸送協定

SCOは、主に安全保障と軍事同盟を目的とする組織として2001年に設立された。SCOの構成は、中国、ロシア、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、ウズベキスタンと、オブザーバーとしてインド、イラン、モンゴル、パキスタンである。2004年以降、この組織は、経済及び貿易問題を扱っている。UNESCAPとADBの支援により、道路交通協定案が2007年に完成し、2008年には枠組み書類がSCO構成国によって採用された。ただ、付属書・議定書の話し合いは進行中で、まだ、最終締結には至っていない。

¹⁴ しかし、2013年6月から、ロシアは欧州TIRトラックの通関検査なしの自国内移動を規制している。

本文を簡単に分析すると、道路輸送業者は、有効な許可証を所持している場合に、受入国への入国が許可される。有効期間の詳細、許可証の発行数、発行手順については、本文に記載されていない。運転手にはまだビザを要するが、恐らく最も厳しい制約は、附属書1の中央アジアのみの4つのルートだけが候補に挙げられている点であろう。

「琿春－ザルビノ」サブ回廊における通過輸送の特別な取扱

「GTI輸送調査」において、「琿春－ザルビノ」サブ回廊の発展に向けた特別措置の立ち上げが提唱されている。主要インフラ並びに輸送活動管理体制が実現される場合にだけ、この回廊沿いに興味深い貿易予測が実現すると述べられている。このことは、入札落札者にトラック、鉄道、港の運営権を与えることを通じて、これらを民間の力で発展させることを求めている。この調査では、回廊沿いの市場、発展、紛争解決を監視する責任あるすべての関係者から成る、中口の共同機関の設立が提唱されている。

これに加えて、サブ回廊の通過輸送を促進するために中国、ロシア、韓国¹⁵が覚書に署名することが提案されている。この協定は、コンテナ貨物または非コンテナ貨物が、通関検査と費用徴収無しで自由に回廊上を移動することを保証する。琿春・クラスキノ国境通過地点における貨物車両は、例えば72時間の一時許可で受入国に自由に入り、帰り荷を積むことが許される。ロシアのザルビノ港にフェリーまたはRORO船で入り、琿春・クラスキノ方面へ移動するトラック、トレーラー、セミトレーラーにも、同様の一時許可が与えられるべきである。電子通関申告書は事前にザルビノ港と琿春・クラスキノに送られる。海上からザルビノ港に入る輸送貨物は、琿春の施設で通関処理が行われる。ロシアと中国は、貨物輸送車両の運転手に対する72時間の自由入国ビザを出すべきである。

参考文献

- ・ ADB (2014), *Transport and Trade Facilitation Connectivity in the GMS Regional Cooperation*, PWP of Yushu Feng, ADB Manila February 2014;
- ・ ADB (2013a), *GMS-e-Updates May-Dec 2013, Recent*

- and Upcoming Events and Initiatives*, ADB Manila 2013;
- ・ ADB (2013b), *GMS Statement of the 4th Meeting of the Joint Committee for CBTA and 3rd Year Blueprint Transport and Trade Facilitation 2013-2016*, ADB Manila 2013
- ・ ADB (2012), *Where to from Here, Corridor Based Transport Facilitation Agreement in CAREC*, edited by R. A. Butiong and M. S. Ordenez, ADB Manila 2012
- ・ ADB (2011), *GMS Cross Border Transport Agreement, Instrumental and drafting history*, ADB Manila 2011;
- ・ Des Grimble & Gordon Linington (2013), *Trade Transit System in the GMS, can it works as proposed, ch. 4 of Trade and Facilitation in GMS*, edited by Pradeep Srivastava and Ustav Kumar, ADB, Manila 2013
- ・ ESCAP (2012), *Efficient Cross Border Transport Models*, UNESCAP New York 2012
- ・ ESCAP (2011), *Monograph Series on Facilitation of International Road Transport in Asia and the Pacific*, UNESCAP New York 2011
- ・ EU (2001), *New Custom Transit Systems for Europe*, EU Publications 2001
- ・ GTI (2014), *Legal Aspect of Inter-Subregional Connectivity*, seminar organized by ESCAP, Phuket Thailand 2014
- ・ GTI (2013), *Integrated Transport Infrastructure and Cross Border Facilitation Study for the Trans GTR Transport Corridors*, GTI/UNDP, Beijing 2013
- ・ Le Dy Hiep, *Trade Facilitation and Cross Border Trade among Vietnam, Cambodia and Thailand*
- ・ Nguyen Van Thanh (2014), *a comparative analysis of GMS-CBTA for ASEAN transport and trade facilitation*
- ・ World Bank (2006), *Best Practices in Management of International Corridors*, John Arnold, World Bank, Washington 2006

[英語原稿をERINAにて翻訳]

¹⁵ 後に日本も加盟する可能性がある。

ロシア自動車産業政策と 自動車部品サプライチェーンの現状と課題

事業創造大学院大学地域・国際担当副学長・教授 富山栄子

はじめに

2002年からフォードに始まりロシアでトヨタ自動車、日産自動車、三菱自動車、ルノー、フォルクスワーゲン(以下「VW」)などの主要な自動車メーカーが進出し、現地で生産を行っている。しかしながら、日系の進出企業が求めるスペックに見合った良質な部品を供給できる現地の中小企業数は限られているのが現状である。大半の部品は日本をはじめとしたロシア以外の国から調達している。ロシア政府は自動車産業に力を入れており、外国企業の誘致を促進するために、進出外国企業に対して税制等の優遇策を講じてきた。その適用要件として2018年までにロシア企業からの調達率を一定割合以上に高めることが求められている。

日系自動車メーカーも現地調達率を上げるべく努力をしている。しかしながら、ロシアにおいては2次、3次部品サプライヤーの裾野産業が育っていない。このため、このような環境下で現地調達率をいかに上げるかが課題となっている。

そこで本論では、ロシア政府のロシア自動車産業政策と

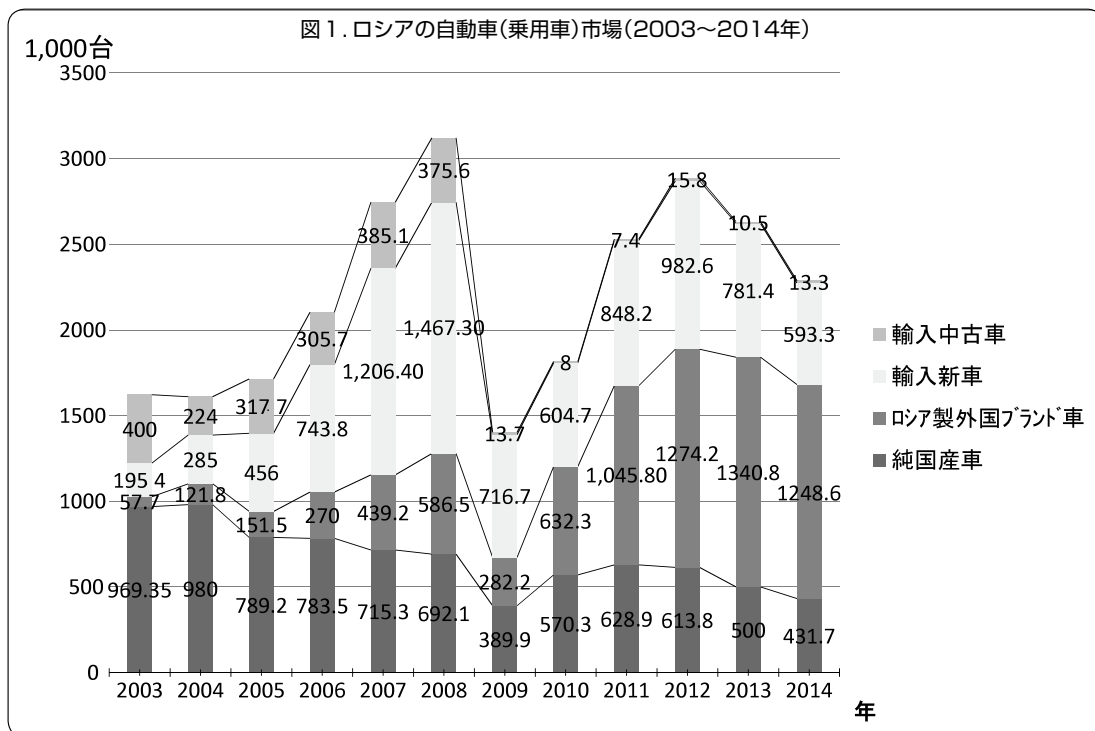
ロシアにおける部品サプライチェーンの現状と課題について明らかにする。

1. ロシア自動車市場の概観

最初にロシア自動車市場を概観する。

ロシア自動車市場は2008年の312.5万台をピークに、2009年のリーマンショックの影響で2009年には140万台まで下落した。その後、2012年までは、外資企業の現地生産が進み、288.6万台まで回復した。しかし、ウクライナ問題をめぐる西側諸国による対ロ制裁、油価の下落、マレーシア航空機墜落事件等により、ロシア経済は落ち込み、2014年12月にルーブルが急落し、ロシア経済は大きな打撃を受けている。自動車販売台数も2014年には228.6万台まで下落し、2年連続のマイナスとなった。

純国産車の販売は、図1の通り、2012年をピークに減少している一方、ロシア製の外国ブランドの販売台数は2010年以降、急増した。2010年には632万台であったが、その後、



出所：ASMホールディングの資料から作成

年々販売台数は増加し2013年には1340万台を達成した。その後、ウクライナ問題をめぐる西側諸国による対ロ制裁による消費の低迷で2014年には1248.6万台へと下落している(図1)。

欧州ビジネス協会(AEB)の統計によると2015年1～5月の新車販売台数は約64.1万台で前年同期比約37.7%減となっている(AEB)¹。

ゼネラル・モーターズ(以下「GM」)は2015年3月18日、販売低迷を受け、ロシアのサンクトペテルブルク工場を2015年半ばまでに閉鎖するとともに、同国でのオペルブランドの販売を終了すると発表した。年内には工場を閉鎖する予定である。オペル車のロシア国内での組立生産に必要な部品の5割以上を輸入していることも、赤字拡大につながった²。

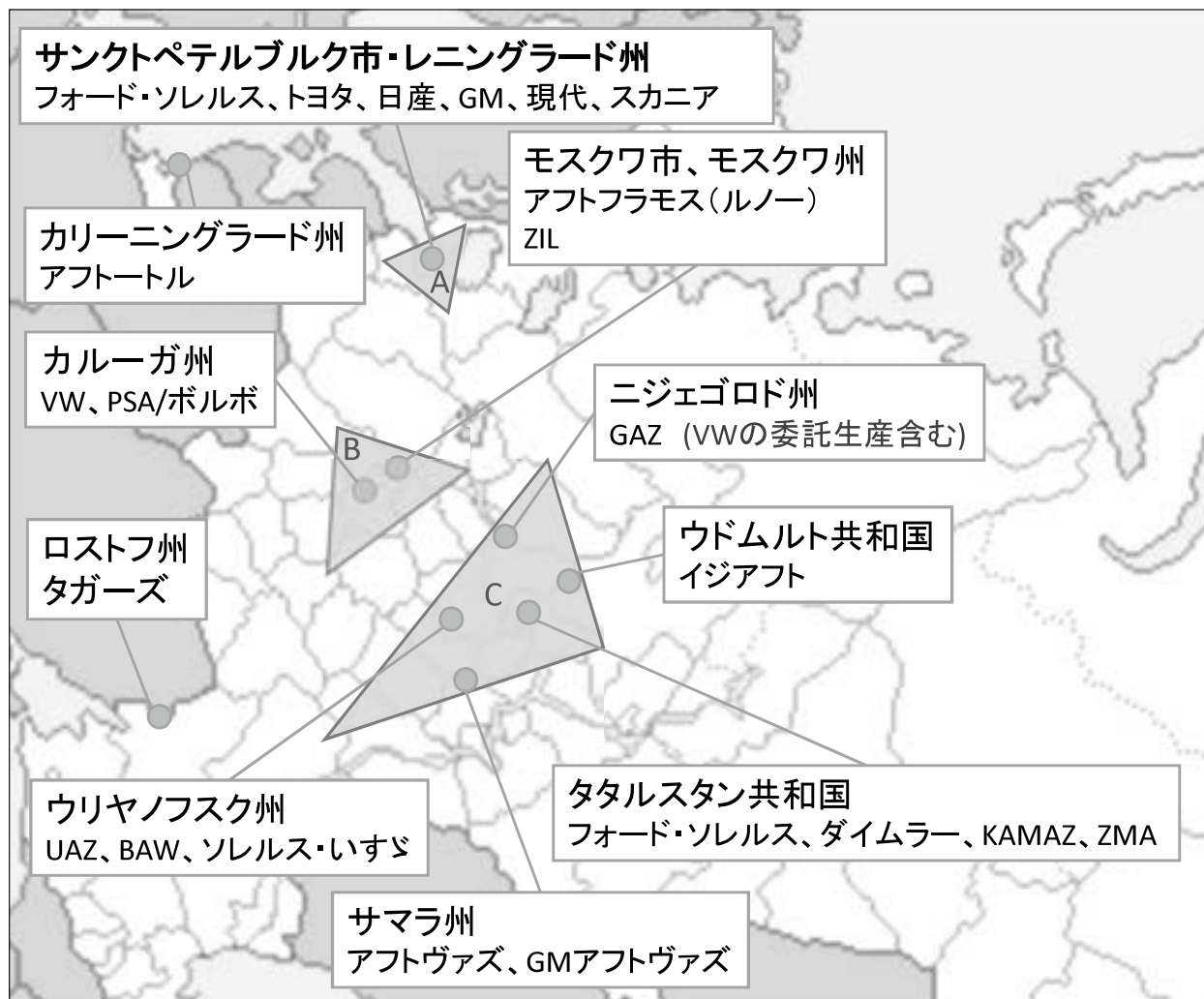
2. ロシアへ進出した外資自動車メーカーと外資部品サプライヤーの状況

本節では、ロシアの主要な自動車産業クラスターについて概観する。

ロシアの自動車産業の主要なクラスターには、3つの地域がある(図2)。それは、サンクトペテルブルク市・レニングラード州(図2、A地域)、モスクワ市・モスクワ州、カルーガ州(図2、B地域)、サマラ州、ウリヤノフスク州、タタールスタン共和国、ウドムルト共和国、ニジェゴロド州(図2、C地域)である。

Aのレニングラード州には、フォード・ソレルス、トヨタ自動車(以下「トヨタ」)、日産自動車(以下「日産」)、GM、現代自動車(以下「現代」)、スカニアが進出している。Bのモスクワ州には、ルノーのアフトフラモス工場、ZILが進出して

図2. ロシア欧州地域における自動車メーカーの進出状況



出所：各種報道、資料より作成

※本稿作成にあたり科学研究費基盤研究(C)課題番号25380581、(C)課題番号25380550を得た。記して感謝申し上げます。

¹ http://www.aeb.ru/upload/iblock/7b5/eng_car-sales-in-may-2015new.pdf

² 国際自動車ニュース2015年3月19日付け。

いる。Bのカルーガ州には、VW、PSA・プジョーシトロエン(以下「PSA」)/三菱自動車(以下「三菱」)、ボルボが進出している。Cのサマラ州にはアフトヴァズ、GM・アフトヴァズ、タタスタン共和国には、フォード・ソレルス、ダイムラー、KAMAZ、ZMA、ウリヤノフスク州にはUAZ、BAW、ソレルス・いすゞ、ニジェゴロド州にはGAZ(VWの委託生産を含む)、ウドムルト共和国にはイジアフトが進出している。

図3は、ロシア欧州部における外資自動車部品サプライヤーの進出状況である。図3の通り、図2のA、B、Cの自動車メーカーが進出している地域に主たるグローバル・サプライヤーがすでに進出している。

表1が、2013年の自動車部品サプライヤーのグローバルトップ20のロシア進出状況である。1位のコンチネンタルはカルーガ州とタタスタン共和国、2位のボッシュは

リャザンとサラトフ州に進出している。3位のデンソーはロシアに生産拠がない。4位のマグナはサンクトペテルブルク、カルーガ、モスクワ、ニジェゴロド州の4カ所に生産拠点がある。5位のブリヂストンはウリヤノフスクに生産拠点がある。6位の現代モビスはサンクトペテルブルク、7位のジョンソンコントロールズはサンクトペテルブルクとサマラ州に生産拠点がある。8位のアイシン精機は生産拠がない。9位のフォーレシアはサンクトペテルブルクを含め4カ所に生産拠点がある。10位のミシュランはモスクワ州に生産拠点がある。このようにメガサプライヤーの上位10社のうち、日系2社を除くメガサプライヤーは、ロシア国内に複数の拠点を有しており、1次部品サプライヤーとして外資系向けを中心に部品の供給を行っている。

図3. ロシア欧州部における欧米韓日系部品メーカーの進出状況



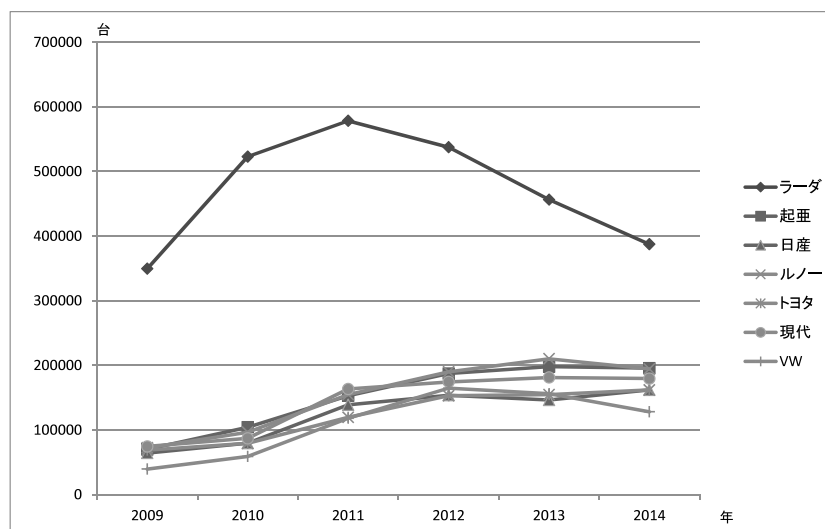
出所：各種報道、資料より作成

表1.自動車部品サプライヤーグローバルトップ20のロシア進出状況

| 順位 | 会社名 | 収益(2013年) (百万ドル) | 国 | ロシア生産拠点 |
|----|--------------|---------------------|---|-------------------------------|
| 1 | コンチネタル | 44.3 | 独 | カルーガ州、タタルスタン共和国 |
| 2 | ボッシュ | 40.6 | 独 | リャザンとサラトフ州 |
| 3 | デンソー | 38.1 | 日 | 0 |
| 4 | マグナ | 34.8 | 加 | サンクトペテルブルク、カルーガ州、モスクワ、ニジェゴロド州 |
| 5 | ブリジストン | 31.1 | 日 | ウリヤノフスク州 |
| 6 | 現代モータース | 30.4 | 韓 | サンクトペテルブルク |
| 7 | ジョンソンコントロールズ | 28.1 | 米 | サンクトペテルブルク、サマラ州 |
| 8 | アイシン精機 | 27.8 | 日 | 0 |
| 9 | フォーレシア | 24.5 | 仏 | サンクトペテルブルク、カルーガ州、モスクワ、サマラ州 |
| 10 | ミシュラン | 23.2 | 仏 | モスクワ州 |
| 11 | ZF | 22.9 | 独 | モスクワ州、タタルスタン共和国 |
| 12 | グッドイヤー | 19.5 | 米 | 0 |
| 13 | TRW | 17.4 | 米 | 0 |
| 14 | カミンズ | 17.3 | 米 | タタルスタン共和国 |
| 15 | デルファイ | 16.5 | 英 | サマラ州 |
| 16 | ヴァレオ | 16.4 | 仏 | モスクワ、ニジェゴロド、サマラ州 |
| 17 | リア | 16.2 | 米 | サンクトペテルブルク、カルーガ州、モスクワ、ニジェゴロド州 |
| 18 | BASF | 12.8 | 独 | モスクワ州 |
| 19 | ティッセン・クルップ | 12.6 | 独 | 0 |
| 20 | 住友グループ | 11.0 | 日 | スヴェルドロフスク州 |

注：分析目的のために、自動車事業の収入のみ記載。
出所：PwC(2014)

図4.ブランド別販売台数推移(2009~2014年)



出所：AEBのデータから作成

3. ブランド別の販売台数の推移と現地調達率

本節ではロシア自動車市場の状況をブランド別と車種別で概観する。

図4はロシア乗用車市場におけるブランド別の販売台数の推移である。第1位のアフトヴァズのラーダは2011年の57万台をピークに減少傾向にあり、2014年には38万台まで減少している。第2位の起亜自動車(以下「起亜」)は好調に販売台数が増加しており、2014年には19万台の販売台数に達している。3位の日産は2009年の6.4万台から順調に販売台数を増加させており2014年には16万台に達している。ルノーは2013年21万台までは順調に販売台数が増加したが2014年には19万台に減少している。トヨタは2009年6.8万台から順調に販売台数を伸ばしており2014年には16万台に達している。現代の販売台数は好調に推移しており、2009年7.4万台から2014年には17.9万台までに達している。一方、VWは2012年の16万台をピークに2014年には12万台まで販売台数が落ちている。好調なのは、現代/起亜、トヨタおよび日産である。

次に車種別の販売台数の推移を概観してみよう(図5)。1位はラーダ・グランタで2013年16万台をピークに2014年は15万台まで減少している。2位の現代ソラリスは好調で、2011年の販売開始から順調に増加しており2014年には11万台を販売した。3位の起亜ニューリオも好調で2014年には9万台を販売した。4位のルノー・ダットサンは2013年をピークに2014年には7.6万台に減少している。5位のラーダ・カリーナは2011年の14万台をピークに2014年には6.5万台まで減少している。6位のルノー・ロガンは2011年の8万

台をピークに減少しており、2014年は6万台まで下落している(図5)。

車種別の販売台数において、上位6位までのうち、現代ソラリスと起亜ニューリオが好調であることがわかる。現代ソラリスはスタイリッシュなデザインとロシア市場に適合した性能などが評価され、ロシアの2012年、2013年、2014年の「カーオブザイヤー」を受賞している。

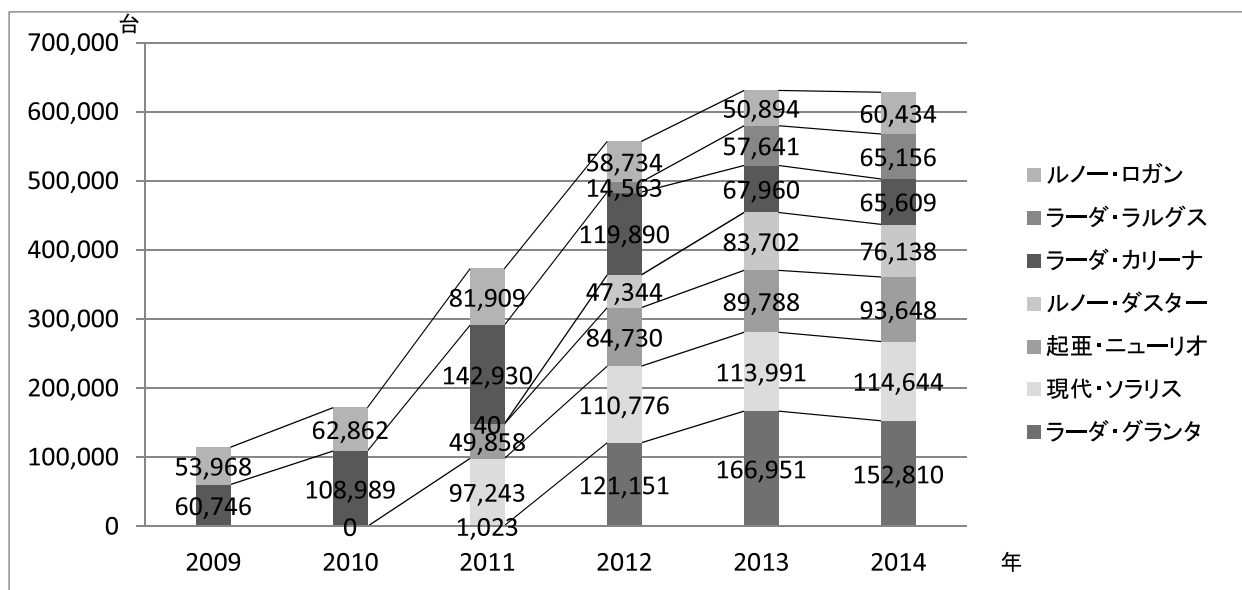
4. ロシア自動車産業政策

本節では、ロシア政府の自動車産業政策について簡単に概観する。

ロシア政府は、資源依存型経済から脱却するためにも自動車産業の育成を目指してきた。そのために、ロシア政府は外資の自動車メーカーをロシアへ誘致し、ロシア国内で現地生産を行ってもらい、自動車産業の近代化を実現する政策をとってきた。まず、1990年代後半に投資契約制度が発表されたが、現地調達率の条件が厳しすぎたために、締結したのは1997年のフォード1社のみであった。

その後、2005年に政令166号の工業アセンブリ措置が導入された。これは、現地生産を促進するため、ロシア政府が導入したものである。一定条件を満たした完成車工場および部品工場(ロシア資本、外資問わず)は、部品もしくは原材料の輸入に際して、関税上の特典が供与される措置である。工業アセンブリ措置には、2005年導入の旧工業アセンブリ措置(有効期限：グリーンフィールドの場合8年間)と、2011年導入の新工業アセンブリ措置(有効期限:最長2018年6月

図5. 車種別販売台数推移(2009~2014年)



出所：AEBのデータから作成

30日まで)の2タイプが存在する。旧工業アセンブリ措置ではロシア自動車産業の競争力の強化につながらなかった。なぜならば、自動車産業の2次、3次部品メーカーや素材産業などの裾野産業の近代化に貢献できず、そのためロシア国内の完成車や部品の生産コストが高くなっていったからである。このためロシア政府は国内自動車産業の競争力強化を図るために新工業アセンブリ措置を導入したものである(坂口2012、坂口・富山2012)。

旧工業アセンブリ措置

旧アセンブリ措置は、①グリーンフィールド方式(新たに投資先国に法人を設立する投資の形態、工場の新規建設などを伴う)での工場については30カ月後に、ブラウンフィールドの工場については操業開始から18カ月後に、溶接および塗装ラインを設置し、CKD(コンプリート・ノックダウン)方式の生産を開始すること、②年間生産台数が2交代制で2万5,000台以上であること、③CKDを開始してから24カ月後に特典を得て輸入する部品の割合を価格ベースで10%減少させ、42カ月後と54カ月後にさらに10%ずつ減少させることが義務となっている。旧工業アセンブリ措置の適用を受けたのはトヨタ、マツダ、三菱、現代、起亜であり、それぞれ30%を達成する義務を負っている。

新工業アセンブリ措置

新工業アセンブリ措置は、ブラウンフィールド(投資先国の既存法人や工場に対し追加投資する形態)方式で既存工場を増強する場合は、① 協定発効後3年以内に既存工場の生産能力を年間35万台に増強すること、② ローカルコンテンツを協定発効後1年目に35%、2年目に40%、3年目に45%、4年目に50%、5年目に55%、6年目に60%にすること。グリーンフィールド方式で工場を建設する場合は、①

協定発効後4年以内に年産30万台を達成すること、② ローカルコンテンツを協定発効後、4年目に30%以上、5年目に40%以上、6年目に60%以上にすること、③ 生産される自動車の30%に国産のエンジンおよび(あるいは)トランスミッションを装備すること(ただし、自動車の年産量が100万台を超える場合は年産20万個を達成すればよい)、④ 組立、塗装、溶接ラインの他に、協定発効後4年以内にプレスラインを設置すること、⑤ 協定発効後4年以内にR&Dセンターを設置することが義務となっている。新工業アセンブリ措置の適用を受けたのはルノー/日産/アフトヴァズ連合、GM、フォード/ソラズ、VWグループであり、それぞれが60%達成する義務を負っている(坂口2012、坂口・富山2012)。

表2は工業アセンブリ措置の新・旧条件をわかりやすくまとめたものである。同表からわかるように、ロシア政府は自動車部品を外国から輸入するのではなく、部品の国産化率を増やし、国内でプレスなど付加価値の高い生産や研究開発(R&D)を促進しようとしていた。

5. 現地調達率

本節では現地調達率について検討する。

表3は車種別の現地調達率とロシアで組立てられた割合を示している。外国車の中でも最も販売台数が多い現代ソラリスと起亜ニューリオ(図5)はロシアで100%組立てられている。それらの現地調達率がそれぞれ56%と47%であり、外国車の中でもっとも現地調達率が高い。ロシアで組立てた割合が100%である車種別の現地調達率はルノー・ダスターが41%、VWポロが32%、日産アルメーラが25%、ルノー・ロガンが25%、シボレー・ニヴァが21%である(表2)。

表2. ロシア工業アセンブリ措置の新・旧条件の主な概要

| | 2005年 | 2011年 |
|-------|---|---|
| 生産能力 | 25,000台 | 300,000~350,000台 |
| 契約期間 | 7~8年 | 8年、2020年12月31日まで |
| 現地調達率 | 1年目:SKD組立 2年目:SKD組立 3年目:CKD開始 4年目:10% 5年目:10% 6年目:20% 7年目:30% | 35% 40% 45% 50% 55% 60% 60% |
| 特別条件 | | ・エンジン および(または) トランスミッション装備 ・R&Dセンターの設置 ・プレスライン設置 |

出所: PwCに加筆修正して作成

表3. 車種別現地調達率とロシアで組み立てた割合 (2013年現在)

| | 現地調達率(%) | ロシアで組み立てた割合(%) |
|--------------|----------|----------------|
| 現代ソラリス | 56 | 100 |
| 起亜ニューリオ | 47 | 100 |
| ルノー・ダスター | 41 | 100 |
| VWポロ | 32 | 100 |
| 日産アルメーラ | 25 | 100 |
| ルノー・ロガン | 25 | 100 |
| シボレー・ニヴァ | 21 | 100 |
| スコダ・オクタヴィアA7 | 19 | 93 |
| ルノー・サンデロ | 19 | 100 |
| トヨタ RAV 4 | 19 | 0 |
| 現代 ix35 | 18 | 0 |
| シボレー・クルーズ | 16 | 100 |
| トヨタ・カムリ | 16 | 100 |
| 日産キャシユカイ | 15 | 0 |
| トヨタカローラ | 15 | 46 |
| フォード・フォーカス | 15 | 100 |
| 起亜スポーテージ | 14 | 0 |
| 起亜ニューシード | 13 | 0 |
| オペル・アストラ | 13 | 77 |
| 三菱アウトランダー | 12 | 6 |

元出典：AEB.PwC
出所：表1と同じ

図5の車種別トップ販売台数をみると、トップ7はいずれも現地で組み立てられている。2014年でもっともよく売れた外国車トップ7はすべてロシアで組み立てられており、現地化が販売台数増加の鍵となっている。自動車メーカーはこのようにマス市場のセグメントで現地化を好んでいる。なぜならばこのターゲット層は価格に敏感だからである。トヨタカムリは100%現地組立が行われているが、現地調達率は2013年段階では16%であり、現地化はあまり進んでいない。

ブランド別の現地調達率では、2013年現在で、アフトヴァズ74%、ルノー55%、GMおよびGM/アフトヴァズ併せて51%、VW42%、日産38%、フォード37%、UAZ66%、PSA20%、現代48%、トヨタ10%である(表4)。

このように、ロシアにおいては、自動車部品の現地調達率が高いとは言えない。

しかしながら一方で、自動車メーカーは徐々に現地調達率を増加させてきている。たとえば、ロシアの自動車調査会社autostatによると、トヨタは2014年11月にサンクトペテルブルクの工場、車体プレス工場とプラスチック部品の製造工場を稼働させ、トヨタ新型カムリの製造を開始した。さらに、溶接工場の自動化を拡充し、2015年8月に新たにロボット溶接ラインを導入する予定である。トヨタロシア(TMMR)の尾崎社長は「我々はトヨタの生産工場敷地内に

シートとドアトリムのサプライヤーであるトヨタ紡織を配置している。これらを合わせると、生産の現地化レベルは、30%に達した。」と述べている(Autostat29.05.15)³。

トヨタは、政令166号に定められた部品現地調達率30%を、自社内での内製とトヨタ系サプライヤーによる部品の現地生産によって達成したようである。

表4. 現地調達率(2013年現在)

| | |
|---------------|----|
| アフトヴァズ(トリヤッチ) | 74 |
| ルノー | 55 |
| GM,GM/アフトヴァズ | 51 |
| VW | 42 |
| 日産 | 38 |
| フォード | 37 |
| UAZ | 66 |
| PSMA | 20 |
| 現代 | 48 |
| トヨタ | 10 |

| | |
|--|----------|
| | 新工業アセンブリ |
| | 旧工業アセンブリ |

原出典：Russian Ministry of Industry and Trade, Avtotor, PwC analysis
注：2012年のGMのレニングラード地域での現地調達率は20%であった。PSMAは、PSA(70%)、三菱(30%)から成り立っている。
出所：表1に加筆修正して作成

6. ロシアで外資系自動車メーカーの現地調達率が低い理由

ロシアではなぜ、外資系部品サプライヤーの現地化が進まず、現地調達率が低いのであろうか。本節ではその理由について述べる。

第1に、複数の日系部品メーカーによると、部品メーカーが進出するには、最低10万台、できれば20万台の需要が必要であるが、それだけの台数が確保できない。外国メーカーにとっては、ロシアで製造すると自国内で製造するコストの20%高くなるという。なぜなら品質基準を満たすため材料やコア部品の多くを輸入せざるを得ないからである。また、欧米系部品サプライヤーも日系部品サプライヤーも、十分な2次・3次部品サプライヤーを連れてきていない。2次・3次部品サプライヤーの進出や育成が、ロシアではほとんど進んでいない。さらに、部品の材料となる化学産業等もあまり育っていない。このように、ロシアの部品産業の基盤は脆弱な状況である。加えて、物流コストが高く、OEMの集積地も距離的に離れている。それぞれの集積地に鋼材、樹脂材料、フロントガラスなどを供給する物流コストが高くなっている。

第2に、部品の品質が良くない。旧ソ連時代のロシアの自

³ Toyota продолжает модернизировать свой российский завод (Autostat 29.05.15)

自動車産業は、垂直統合型で⁴、部品はすべて国営自動車メーカー内部で内製されてきた。垂直統合型のデメリットは、(1)組織内での部署の増加により調整やコントロールの問題が増える。(2)サプライヤー間の競争がないために、コスト削減の動機をもたない。(3)自社ですべての部品を製造する場合、人件費が高くなる可能性がある。その結果、コストが生じることにある⁵。結果としてコスト構造を押し上げることになる。例えば保坂・杉浦(2014)によると、アフトヴェズでは歯車を削る切削工具、電気プラグ、工場で使う扇風機までも自社内で生産していたという⁶。そして現在でも、ロシアの国内自動車メーカーの内製の比率は高い。しかも、国営企業から移行し分社化した部品企業との固定的な取引が続いてきたため、競争があまりなかった。このため、品質・コスト・デリバリー・サービスの面で、国際競争力を具備できていない。さらに、旧国営企業は設備も古く、技術進歩に取り残されている。

第3に、素材の品質が悪く、部品サプライヤーのR&D能力が弱い。鋼材やプラスチックは、ロシアは従来から自動車用途の開発を行ってこなかった。このため自動車製造に欠かせない鋼材やプラスチックなどの素材の品質が悪い。

旧ソ連時代は、企業は生産のみを行い、研究開発は国の研究所が行うとの分業が行われ、その影響が現在でも残っている。研究開発活動には、科学的知識を究明する基礎研究、その科学的知識を応用し産業化に向けての可能性を探る応用研究、実際に新商品や新しい生産方法を開発するための開発研究がある。ソ連において、企業は生産を行うのみで、大学は教育中心、科学アカデミーが基礎研究中心、応用研究は各省庁の国家研究所が行う体制であった。スターリン時代に実体経済部門、とくに民生部門からの研究所科学の分離が確立した。これが、研究と生産の分離へとつながり、ソ連の産業の技術革新を遅らせることになった。この断絶を克服せよとのゴルバチョフ時代にいたるまでの党と政府の再三の呼びかけにもかかわらず、事態は変わらなかった。その結果、ソ連の産業開発は民生部門から遊離した脆弱なものになった。80年代には准博士号をもつソ連の科学者全体のわずか3%しか生産現場にいなかった。こうして、研究所

は、組織的にも、地理的にも、さらには理想的にも工場から分離してしまった。ロシアの研究所は完成した技術の買い手を見つける能力も、また自分の開発成果を市況に適合するレベルまで仕上げる能力も持てなかった。こうして、基礎研究の成果を製品開発に結実させる面でロシアは遅れてきたのである。最大の問題点は基礎研究の成果を実用化できないところにあった⁷。

第4に、ロシアでは、ガラス等を含め、プレス部品や樹脂など比較的原材料に近い構造物については利用可能である。しかしながら、1次部品サプライヤーさえない分野がある。それはエンジンマネジメントシステム、シャシーなどエレクトロニクス関連などの部品がからむ部品や投資が必要な分野である。他にもクロームメッキ、ラバー系、モーター等が皆無である⁸。

第5に、大半の外資系部品サプライヤーは東欧に拠点を有しているため、ロシアに進出する必要がない。サプライヤーにとって、進出するとすれば多額の設備投資が必要である。限られた経営資源の中で、世界の拠点に優先順位を付けて進出することになる。新興国は人件費もインフレで、すぐに上昇し、投資を上回ることが難しい。ましてや、ロシアは、経済・政治的な面から不安定要因を抱えている。ロシアで自動車の販売台数が確実に増加していくのかどうか予測することは難しいのである⁹。

7. ロシアへ日系部品サプライヤーの進出が進まない理由

日系の自動車メーカーも、日系の部品メーカーに進出を要請している。こうした要請を受けて進出を検討してきた部品メーカーも存在する。しかし、それがなかなか進まない問題点が存在する。本節では、ロシアへの日系部品サプライヤーの現地化が進まない理由について明らかにする。

ロシア政府が2005年に導入した旧工業アセンブリ措置では、条件となる生産能力規模は、年間2.5万台、現地部品調達率が30%であった。現地調達率30%というのは、高いわけではない。しかし、トヨタ、マツダ、三菱はSKD組立生産を行ったので、現地製部品採用の増加にはつながらなかった。

⁴ ソ連の自動車メーカーのみならず、アメリカの自動車メーカーも高度に垂直統合され、70%にのぼる組立部品を自社で生産していた。しかし、GMは1999年に社内の部品製造部門をデルファイ・オートモティブとして分社化した。デルファイはGM全従業員の3分の1にあたる約20万人を雇用した。また、フォードは2000年、社内の部品製造部門をビステオン・コーポレーションとして分社化している（ヒル2014、213頁）。

⁵ 小田部(2010)参照。

⁶ 保坂・杉浦(2014)、319頁。

⁷ Стратегическое сырье : Российская наука и техника по-прежнему сильны, но для того, чтобы превратить их в товар, нужны инновационные менеджеры, Эксперт, No.16 (227), 24 апреля 2000 года.

⁸ NAPA(2012)、NAPA(2013)および複数自動車メーカーへのヒアリングによる。

⁹ 複数自動車メーカー、部品メーカーへのヒアリングによる。

なぜならば、輸入する部品の割合を価格ベースで10%減少させれば減免になったからである。このため、海外拠点から部品を輸入しSKD組立生産を行うことで現地部品調達率の削減ができたのである。

そこで、ロシア政府は2011年に新工業センプリ措置を導入し、部品輸入関税優遇の条件となる生産能力を年間30～35万台や現地部品調達率60%にするなど基準を厳格化した。さらに、新たに現地製エンジンおよび(あるいは)トランスミッションの搭載規程も設けた。ルノー/日産/アフトヴァズ、GM、VW、フォード/ソラーズの4連合が新工業アセンプリ措置を活用した。

部品製品の国内生産に対しては、必要な資材や部品の輸入関税を優遇する制度(「政令566号」と呼ばれている)が2006年に導入された。この部品国内生産優遇策は完成車向け優遇策と同様に2011年に改訂された。そして、大統領が首相が承認すれば、従来の工業アセンプリに関する協定の新規締結や既存の協定の延長が可能になった。2011年初頭時点で工業アセンプリ措置の適用を受けたうえで現地生産を行っている外国の部品メーカーには、ボッシュ、コンチネンタル、トヨタ紡織、タカタなどがある。これらの部品メーカーは、工業アセンプリ措置に関する協定をロシア政府との間で締結している。デンソー、TRW、Automotiveなど国内生産を行っていないメーカーも適用を申請した。メモランダムは締結したものの協定を締結するまでにはいたらなかった企業も多数存在した。こうした企業は関税の減免措置を受けることができない。

その結果、次のようなことが起きている。すなわち、自動車メーカーが部品を輸入すると、新工業アセンプリ措置が適用されるために関税はゼロになる。一方、新工業アセンプリ措置が適用されない部品メーカーがその構成部品を輸入すると、関税を支払う必要がある。つまり、自動車メーカーが部品メーカーから完成品を輸入すれば、関税がゼロになるが、部品メーカーが現地生産を行うために構成部品を輸入すると関税を支払わなければならない。つまり、かえって、現地生産の方が部品の価格が高くなるのである。したがって部品メーカーはロシアで現地生産せずに、輸出をしている方が有利になる。

このように、自動車メーカーや自動車部品メーカーに現地化を促進させるための措置が、現地生産を行うよりも部品を輸入した方が安くなるために現地生産を行おうというモチベーションにはつながっていない。したがって、部品メーカーの現地生産は進まず、最終的には自動車産業の裾野を広げることには寄与していないのである。このように、本気で現地化しようとしている部品メーカーにとって、新工

業アセンプリ措置が足枷になっている。

すなわち、ロシアで現地化が進まないのは、(1)自動車メーカーに現地化を促進させるための新工業アセンプリ措置が、部品メーカーの現地化の促進の足かせになり、自動車産業の裾野を広げることには寄与していないこと、(2)地場の部品メーカーの技術的品質的レベルが低いこと、(3)ロシアでは採算が取れる生産・販売ボリュームが出ないこと、(4)マーケットが不安定であることである。

現地化促進のためにはこれから進出する新しい部品サプライヤーや素材メーカーのために減免措置範囲を広げる必要がある。

8. WTO加盟の問題とその影響

さらに、ロシアのWTOへの加盟が部品サプライヤーの現地進出促進にマイナスの影響を与えている。本節ではロシアのWTO加盟の問題とその影響について考察する。

ロシアは2011年12月にWTO加盟が決定し、2012年7月に正式加盟している。WTOにおける2大原則は「最恵国待遇」と「内国民待遇」である。すなわち、輸出入についてWTO全加盟国を平等に扱うこと、そして国産品と輸入品を平等に扱うことが定められている。つまり国による差別や輸入品に対する差別を禁止することで、自由貿易体制を維持・促進している。

ロシア政府は、WTO加盟交渉の結果、工業アセンプリ措置の適用条件のひとつである現地調達義務を緩和し、部品・原材料の輸入関税率の減免期間を短縮することを約束した。さらに、現地調達率という概念に、現地生産のための光熱費や人件費、税金、CMなどの販売促進費等も含め、実際の部品の現地調達率は、旧工業アセンプリ措置のそれよりも5%大きいだけの35%とするという要求も受け入れた。こうして関税の減免期間は短縮され、部品の現地調達率は新工業アセンプリ措置の60%から35%に減少させられた。これによって、ロシアの自動車産業の裾野産業を強化しようとする政策が困難になったのである(坂口2012)。

乗用車(新車)の輸入関税率は加盟直後に30%から25%に引き下げられ、移行期間の7年を経て最終的には15%にまで引き下げられることになっている。ロシアの乗用車市場はもともと多品種少量販売の傾向が強く、ある一定の価格帯以上のセグメントでは多品種少量販売に対応しやすい輸入車の方に優位性がある。輸入関税率が15%にまで引き下げられれば、その傾向がさらに強まり、外資系メーカーの現地工場は苦戦を強いられることになる(坂口2012: 217)。

コンサルティング会社のローランド・ベルガーによると、これによって、ロシア政府がこのまま何ら対策を講じなけ

れば、ロシアではサプライヤーの現地化が進まず、現地調達率も増加せず、自動車産業は空洞化し、危険にさらされるだろうと予測している。その理由は、政令166号による現地生産を行うメーカーへの優遇措置期間が短縮化され、WTO加盟による輸入関税の減少により、ロシアで現地生産することの優位性が失われるためである。

2013年段階で、乗用車の輸入関税は25% (SUVは23%) で、現地生産の場合、政令166号により、関税は0～1%に減免されていたため、その差は25%であった。ところがWTO加盟により、2020年には乗用車の輸入関税は13～15% (SUVは12～15%)、現地生産は政令166号の減免期間の終了のため、7%になる。輸入と現地生産の差は8%になる。わずか8%であれば、これほど多くの苦勞をして、ロシアでサプライヤーを現地化し、現地調達率を増加させるよりも、関税を支払ってロシアへの輸出を選ぶ自動車メーカーが増加することが予測されるからである。

9. ロシア政府の対応

ロシア政府はこうした状況に対してどのような対応を行ってきたのであろうか。

コメルサント紙によると、2015年夏にはロシア経済産業省は、ルーブルの為替レートの変動を考慮して現地調達率のレベルを決定する算出式を導入する準備をしているという。ルーブル下落により、外資自動車メーカーが自動車部品の免税措置の優遇の恩恵が著しく低下していることを理解しているからだという。2014年の終わりに、自動車工業会がこうした変更政策を実施するように要求したが、GMが撤退を発表した後によりやく変更を検討し始めていると報じている。

ロシア経済発展省は、ロシア自動車産業の経済危機の負の影響を減少させるために工業アセンブリに関する政令の変更を準備している。それは2006年の政令566号によって部品を0～5%の関税で輸入している部品サプライヤーに関するものと、2005年の政令166号によりロシアで組み立てをリードしている自動車メーカー併せて70社以上の企業に影響を与えるものである。2005年には、平均為替レートは1ドル28.78ルーブル、1ユーロは34.19ルーブルであったが、2015年5月1日に1ドル51.12ルーブル、1ユーロは57.16ルーブルまで下落している。技術的な点では、輸入した構成部品の割合は変化していないにもかかわらず、ルーブルで換算すると、輸入部品のコストが増加し、現地化のレベルが

下がったことになる。その理由は現行の現地調達率は、輸入された自動車部品の関税価額、税金を含めない製造輸送手段の総コストに依存しているからであるという。2015年第2四半期終わりから第3四半期の初めに計画の最終的な改正を行う予定であるという¹⁰。

おわりに

本論ではロシア政府の自動車産業政策と部品サプライチェーンの現状と課題について検証してきた。最後に、部品の現地化に対するロシア政府の政策について分析と考察を行い、裾野産業を育成していくためにはどうしたらいいのかを提示する。

第1に、ロシア政府は、WTO加盟交渉の結果、工業アセンブリ措置の適用条件のひとつである現地調達義務を緩和し、部品・原材料の輸入関税率の減免期間を短縮することを約束した。関税の減免期間は短縮され、部品の現地調達率は新工業アセンブリ措置の60%から35%に減少させられたことにより、ロシアの自動車産業の裾野産業を強化しようとする政策は困難になった。

第2に、コンサルティング会社のローランドバーガー社は、このままロシア政府が何も対策を講じなければ、ロシアにおいて部品サプライヤーの現地化が進まず、現地調達率も増加せず、自動車産業は空洞化し、危険にさらされるだろうと予測している。その理由は、政令166号による現地生産を行うメーカーへの優遇措置期間が短縮化され、WTO加盟による輸入関税の減少、価格競争力がないことにより、ロシアで現地生産することの優位性が失われるためであると分析している。

その理由は、2013年段階で、乗用車の輸入関税は25% (SUVは23%) で、現地生産の場合、政令166号により、関税は0～1%に減免されていたため、その差は25%であった。ところがWTO加盟により、2020年には乗用車の輸入関税は13～15% (SUVは12～15%)、現地生産は政令166号の減免期間の終了のため7%になる。輸入と現地生産の差は8%になる。わずか8%であれば、苦勞をして、ロシアでサプライヤーを現地化し、現地調達率を増加させるよりも、関税を支払ってロシアへの輸出を選ぶ自動車メーカーが増加することが予測されるからである。

第3に、ロシア政府が、真にロシアの自動車産業の空洞化を防ぎ、裾野産業を育成したいのであれば、進出済みあるいはこれから進出してこようとしている外資系サプライヤー

¹⁰ Автопром попросят остаться : Минэкономики хочет защитить иностранные концерны от валютных рисков, Газета "Коммерсантъ", №77 от 05.05.2015, стр. 1, <http://www.kommersant.ru/doc/2721093>

や素材メーカーに対し各種優遇策を講じ、ロシア自動車産業の裾野産業を育成するために一貫性のある政策を取ることが求められる。さらに、関税を引き下げる、土地優遇、ガス電気優遇、税金優遇、誘致優遇などロシア自動車産業進出企業への国内でのサポート、外国の大手メーカーと部品企業とのマッチング、商談会などの政府の支援での実施などへも全面的な支援も望まれる。

第4に、サプライヤーが国産化をするためにかかる技術提携費に対する経済的借款などの支援が重要である。さらに自立できるエンジニアなどの人材育成の政策が必要である。

主要参考文献

- 小田部正明・クリスティアン ヘルセン(2010)『国際マーケティング』Kristian Helsen & Masaaki Kotabe, *Global marketing Management*, 5th Edition 栗木 契(監訳)、碩学叢書
- 坂口 泉(2012)9章「ロシアの自動車産業の近代化」溝端佐登史編著『ロシア近代化の政治経済学』文理閣。
- 坂口 泉・富山栄子(2012)『ロシアの自動車市場：激戦区のゆくえ』東洋書店。
- ソ連東欧貿易会(現ロシアNIS 貿易会)編(1988)『ソ連・東欧諸国の自動車産業』。
- チャールズ・W・ヒル(2014)『国際ビジネス企業戦略と

事業運営3』鈴木泰雄・藤野るり子・山崎恵理子訳、楽工社(Charles W. L. Hill) *International Business: Competing in the Global Marketplace*, McGraw-Hill, 2011)。

- 保坂不二夫・杉浦史和(2014) 第14章「日系自動車企業のロシア進出：日産自動車のロシア・アフトワズ参加を例として」池本修一・田中宏編著『欧州新興市場国への日系企業の進出』文真堂、307～328頁。
- 塩地洋編著(2012)『現代自動車の成長戦略』日刊自動車新聞社。

資料

- Autostat各版(ロシア語)。
- Эксперт No.16 (227) 24 апреля 2000 года(ロシア語)。
- Коммерсантъ, №77 от 05.05.2015(ロシア語)。
- NAPAK (National Association of Automotive Component Manufacturers) (2012) Moscow 2012(プレゼン資料)。
- NAPAK (2013) FOREIGN SUPPLIERS ON THE RUSSIAN AUTOMOTIVE COMPONENT MARKET, Trade Representation of the Russian Federation in Sweden(プレゼン資料)。
- Roland Berger (2014) , *Russia at the crossroads*, Roland Berger.
- PwC (2014) , *Russia's automotive market: 1H 2014 results and outlook*, PwC, www.pwc.ru/automotive.

Russian Automotive Industry Policy and the Motor Vehicle Component Supply Chain: Current Situation and Issues

TOMIYAMA, Eiko

Vice President in charge of Regional/International Affairs

Professor, Graduate Institute for Entrepreneurial Studies

Summary

Starting with Ford in 2002, major motor vehicle manufacturers including Toyota Motor Corporation, Nissan Motor, Mitsubishi Motors, Renault, and VW have expanded into Russia, establishing production bases there. However, at present, only a limited number of local small and medium-sized enterprises are capable of supplying high-quality components that meet the specifications of the Japanese companies that have established bases in the country. Most components are procured from Japan and other countries outside Russia. The Russian government is devoting considerable energies to the automotive industry, offering tax breaks and other preferential measures to foreign companies expanding into Russia, in order to attract more foreign companies. To qualify for these measures, companies are required to increase the proportion of items procured from Russian companies to a certain level by 2018.

Japanese automobile manufacturers are doing their utmost to increase the local procurement rate. However, industries that support secondary and tertiary component suppliers have not been cultivated in Russia. Consequently, automobile manufacturers are faced by the issue of how to increase the local procurement rate amid this environment. As such, this paper clarifies the current situation and issues concerning the Russian government's policy on the automotive industry in Russia, as well as the status of the motor vehicle component supply chain and challenges faced therein.

[Translated by ERINA]

中国東北地域の金融業に関する現状分析

延辺大学経済管理学院副教授・南開大学研究員 朴基石
 福島大学経済経営学類准教授・ERINA 共同研究員 朱永浩

1. はじめに

本稿の分析対象は、遼寧省、吉林省、黒龍江省からなる中国東北地域の金融業である。中華人民共和国成立後、東北地域は重工業基地として、新中国の経済発展に大きな役割を果たしてきた。しかし、改革・開放期以降、計画経済から市場経済への移行に適応できず、この地域は相対的な経済停滞を余儀なくされている。東北経済のダイナミズムを取り戻すため、2003年には「東北地区等旧工業基地振興戦略」(以下、東北振興戦略)が中国政府によって打ち出され、国有企業改革や投資の促進などを柱とする支援・振興策が推進されている。

一方、金融業¹は市場経済の「神経」のような存在であり、いうまでもなく金融業の支えなしには東北地域の経済発展は困難である。したがって、東北地域の経済振興を実現するためには、市場経済体制に適合した金融制度を確立することが必要であり、その前提として、東北地域における金融業の現状と課題を正確に認識することが不可欠である。本稿は、東北地域の金融業発展の現状について考察を加えることを目的とする。

2. 中国東北地域の経済状況

社会主義計画経済体制下の東北地域では、ソ連型指令経済の導入と重工業優先政策の結果、石炭、鉄鋼、機械等の重工業へ傾斜的・重点的に投資がなされた。また、1950年代からの油田探査の結果、大慶、吉林、遼河の三大油田が東北地域で発見され、その後の原油生産能力の拡大もあり、東北地域は中国最重要産油地帯となった。こうした大規模油田の発見は、東北地域を中国重化学工業の基地へと転化させたのである²。

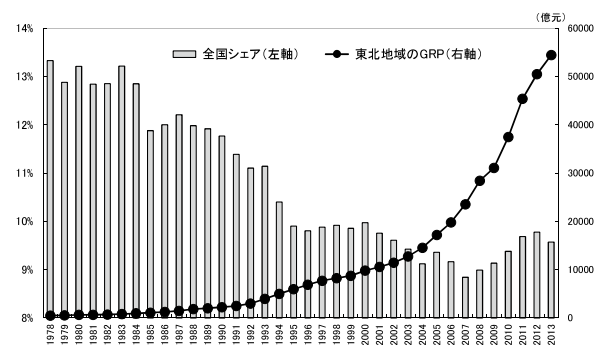
しかし、改革・開放期以降、中国の市場経済化が進むなか、資源開発および重厚長大型産業に依存する東北経済は、市場経済化の流れに適応できず、国有企業の経営不振ととも

に、深刻な経済停滞に陥った。中国の重工業基地としての東北部の優位性は低下し、広東省、江蘇省、山東省、上海市などの沿海地域に追い越されるようになった。例えば、東北地域の遼寧省と珠江デルタの広東省を比較すると、1978年に遼寧省のGRPが広東省の129%、工業生産総額が同193%であったが、四半世紀後の2003年には、それぞれ44%、39%の水準にまで低下した³。

1978年の時点で、東北地域の域内総生産(GRP)は485.98億円で、中国国内総生産(GDP)の13.33%を占めていた(図1)。具体的には、遼寧省、吉林省、黒龍江省の一人当たりGRPはそれぞれ680元、381元、564元であり、吉林省を除いて、黒龍江省と遼寧省は全国の一人当たりのGDP(381元)を上回っていた。

改革・開放期以降、東北地域のGRP規模および一人当たりGRPは伸びていたが、増加率は全国平均を下回っていた。その結果、東北地域GRPが中国GDPに占める割合は次第に低下し、とりわけ1983年以降は急速な下降傾向が続き、1995年になるとその割合は10%を下回るようになった。2007～08年には、その下降傾向によりやく変化があらわれた。具体的には、2007年と2008年の東北地域GRPが全国に占める割合は、8.84%、8.99%となり、その後も4年連続で上昇傾向に

図1 東北地域の域内総生産(GRP)の推移



(出所) 中国国家统计局『中国統計年鑑』各年版、遼寧省統計局『遼寧統計年鑑』各年版、吉林省統計局『吉林統計年鑑』各年版、黒龍江省統計局『黒龍江統計年鑑』各年版より作成

¹ 中国の金融業は銀行業、証券業、保険業、信託業によって構成されているが、本稿では、データの制約により、銀行業、証券業、保険業のみを分析することにした。

² 朱永浩『中国東北経済の展開—北東アジアの新時代』(ERINA北東アジア研究叢書—2)、日本評論社、2013年、32～43ページ。

³ 中国国家统计局『新中国50年統計資料彙編』、『中国工業経済統計年鑑』2004年版、『中国統計年鑑』2004年版より算出。

表1 東北地域の産業構成比の推移(2000~2013年)

(単位: %)

| 年 | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 中国全体 | 一次 | 15.1 | 14.4 | 13.7 | 12.8 | 13.4 | 12.1 | 11.1 | 10.8 | 10.7 | 10.3 | 10.1 | 10.0 | 10.1 | 10.0 |
| | 二次 | 45.9 | 45.2 | 44.8 | 46.0 | 46.2 | 47.4 | 47.9 | 47.3 | 47.4 | 46.2 | 46.7 | 46.6 | 45.3 | 43.9 |
| | 三次 | 39.0 | 40.5 | 41.5 | 41.2 | 40.4 | 40.5 | 40.9 | 41.9 | 41.8 | 43.4 | 43.2 | 43.4 | 44.6 | 46.1 |
| 遼寧省 | 一次 | 10.8 | 10.8 | 10.8 | 10.3 | 12.0 | 11.0 | 10.6 | 10.3 | 9.7 | 9.3 | 8.8 | 8.6 | 8.7 | 8.6 |
| | 二次 | 50.2 | 48.5 | 47.8 | 48.3 | 45.9 | 49.4 | 51.1 | 53.1 | 55.8 | 52.0 | 54.1 | 54.7 | 53.2 | 52.7 |
| | 三次 | 39.0 | 40.7 | 41.4 | 41.4 | 42.1 | 39.6 | 38.3 | 36.6 | 34.5 | 38.7 | 37.1 | 36.7 | 38.1 | 38.7 |
| 吉林省 | 一次 | 21.4 | 20.2 | 19.9 | 19.3 | 19.0 | 17.3 | 15.7 | 14.8 | 14.3 | 13.5 | 12.1 | 12.1 | 11.8 | 11.6 |
| | 二次 | 42.9 | 43.3 | 43.6 | 45.3 | 46.6 | 43.7 | 44.8 | 46.8 | 47.7 | 48.7 | 52.0 | 53.1 | 53.4 | 52.8 |
| | 三次 | 35.7 | 36.5 | 36.5 | 35.4 | 34.4 | 39.0 | 39.5 | 38.3 | 38.0 | 37.9 | 35.9 | 34.8 | 34.8 | 35.5 |
| 黒龍江省 | 一次 | 12.2 | 12.8 | 13.0 | 12.4 | 12.5 | 12.4 | 11.9 | 13.0 | 13.1 | 13.4 | 12.6 | 13.5 | 15.4 | 17.5 |
| | 二次 | 55.0 | 52.3 | 50.7 | 51.4 | 52.4 | 53.9 | 54.4 | 52.3 | 52.5 | 47.3 | 50.2 | 50.3 | 44.1 | 41.1 |
| | 三次 | 32.9 | 34.8 | 36.3 | 36.2 | 35.2 | 33.7 | 33.7 | 34.7 | 34.4 | 39.3 | 37.2 | 36.2 | 40.5 | 41.4 |

(出所) 中国国家统计局『中国統計年鑑』各年版より作成

表2 東北地域における銀行の営業拠点数と従業員数(2013年)

| | 営業拠点数 | | 従業員数 | |
|--------|---------|--------|--------|--------|
| | 箇所 | 全国シェア | 万人 | 全国シェア |
| 遼寧省 | 8,838 | 4.2% | 17.32 | 4.9% |
| 吉林省 | 4,728 | 2.3% | 8.93 | 2.5% |
| 黒龍江省 | 6,470 | 3.1% | 12.14 | 3.4% |
| 東北地域合計 | 20,036 | 9.6% | 38.39 | 10.8% |
| 全国 | 209,000 | 100.0% | 356.70 | 100.0% |

(出所) 『2013年遼寧省金融運行報告』、『2013年吉林省金融運行報告』、『2013年黒龍江省金融運行報告』、『2013年中国区域金融運行報告』より作成

あったものの、上昇幅は小さかった。

2013年における遼寧省、吉林省、黒龍江省のGRPは、それぞれ2兆7078億元、1兆2981億元、1兆4383億元で、三省のGRPは全国シェアの9.57%を占め、この比率は10年前よりやや高くなったものの、依然として改革・開放初期の水準より低かった。

2013年の遼寧省、吉林省、黒龍江省の一人当たりGRPはそれぞれ6万1,686元、4万7,191元、3万7,509元となり、中国一人当たりGDP(41,805元)に比べると、吉林省の一人当たりGRPはやや上回ったものの、黒龍江省は大きく下回り、遼寧省の優位も若干低くなったことがわかる。

工業を中心とする第二次産業の比率については、東北経済の中では大きな比重を持つことが重要な特徴として挙げられる。表1に示すとおり、近年における第三次産業の伸びにより、東北部の第二次産業の比重は相対的に低下しているものの、(2013年の黒龍江省を除けば)依然として最大の比重を持つ傾向がみられる。特に遼寧省の第2次産業の比重は、2004年を除けば一貫して全国平均を大幅に上回っている。

高度成長から転換期へと変化した中国経済の産業構造の中で、次の経済成長の主役と期待される第三次産業については、2013年に第三次産業が初めて第二次産業を抜いて最大シェアとなった。他方、なかなか第三次産業の割合を伸ばせないのが東北経済の現状である。特に遼寧省、吉林省においては、第三次産業の占める割合がそれぞれ38.7%、35.5%と、全国平均の46.1%よりかなり低い状況である。これは第

二次産業の伸びが大きかったこともあるが、他方、中国の全国平均に比べ東北部の第三次産業の伸びが相対的に低かったことを示している。

3. 東北地域の銀行業の発展状況

3.1 銀行部門の規模

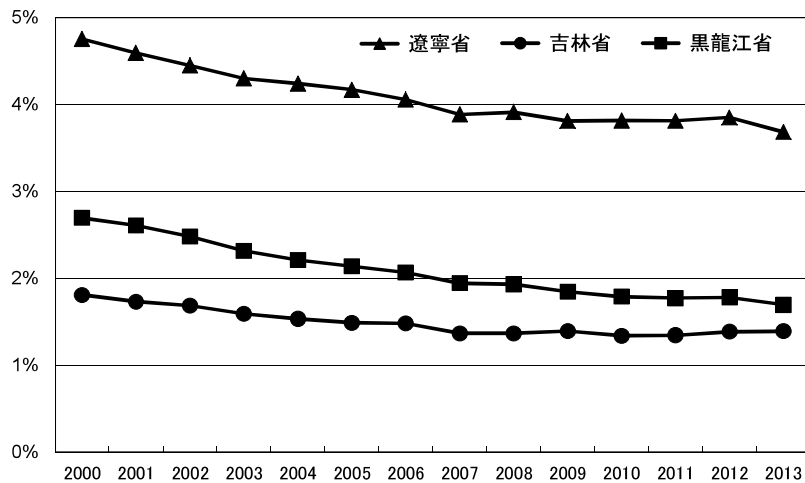
中国の金融業は銀行主導型であり、銀行業が金融業において中心的な役割を果たしている。銀行業の発展状況を推し量るには、一般的に銀行業の金融機構数、従業員数、一人当たり預金額、一人当たり貸付額、金融連関比率を用いることが多い。

表2に示すように、東北各省間の銀行機構の規模では差が大きく、このうち、遼寧省の銀行機構規模が最大で、営業拠点数は8,838カ所、従業員数は17.32万人に達している。一方、吉林省の銀行機構規模は最小で、営業拠点数は4,728カ所、従業員数は8.93万人と、遼寧省の約半分となっている。黒龍江省は吉林省と遼寧省の中間で、現在の営業拠点数は6,470カ所で、従業員数は12.14万人である。東北地域の営業拠点数と従業員数は、それぞれ全国全体の9.6%、10.8%を占めている。これは、中国GDPに占める東北地域の割合よりやや高く、全国工業総生産に占める東北地域の割合より少し低い。

3.2 一人当たり預金額の変化

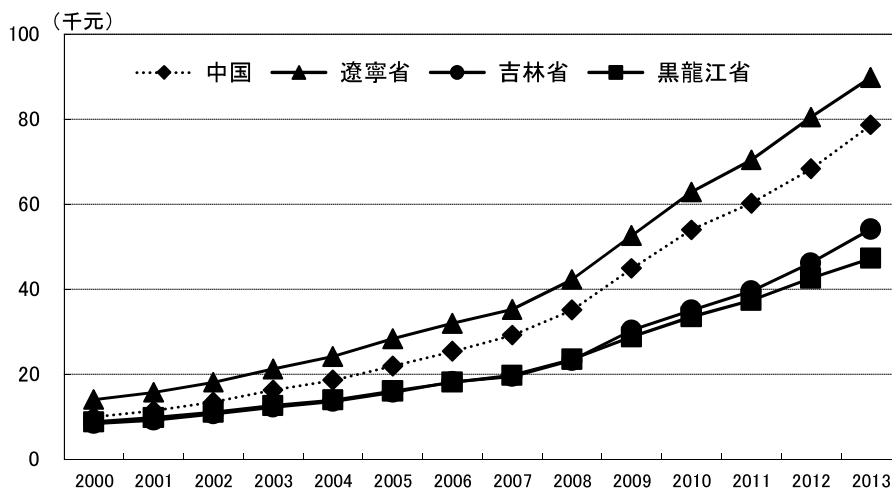
2000年の東北地域の預金総額は全国の9.25%を占めていたが、2013年になると6.77%まで下がり、さらに下降傾向に

図2 中国の銀行預金に占める東北地域の割合



(出所) 図1に同じ

図3 東北地域の一人当たり預金額の推移



(出所) 図1に同じ

ある。2000～2013年まで、東北地域の預金総額の全国に占める割合は、図2のとおりである。

東北地域および中国の一人当たり預金額は、図3のとおりである。一人当たり預金額によって、その地域の資金吸収能力を表わすことができる。2000年以降、東北地域の一人当たり平均預金額は比較的速やかに増加し、2000～2013年の遼寧省、吉林省、黒龍江省の年間平均増加率は、それぞれ6.2%、5.6%、6.2%で、全国平均に比べると総量も増加速度も縮小している。

2000年の東北三省の一人当たり預金額は、遼寧省が1万4,080元、吉林省が8,430元、黒龍江省が8,770元で、遼寧省は全国平均(9,930元)を大きく上回ったが、吉林省と黒龍江省

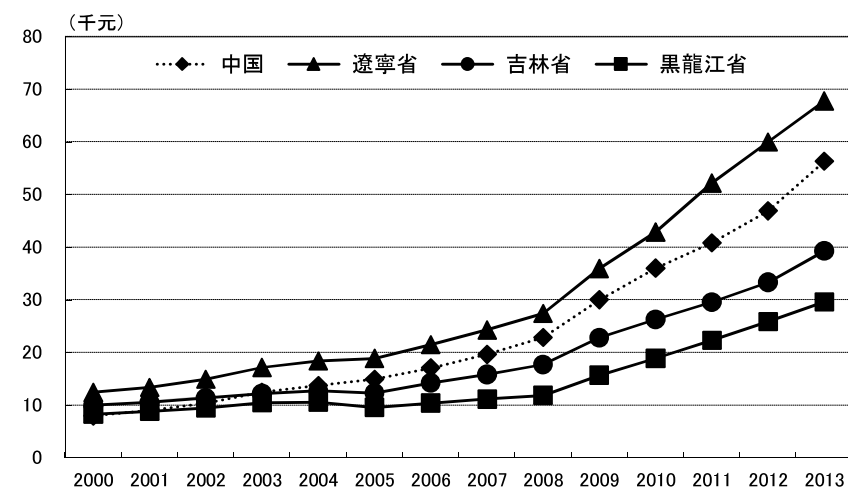
は全国平均より低かった。

2013年になると、中国の一人当たり預金額は7万8,680元に達したが、同年の遼寧省(8万9,800元)は全国平均より高く、吉林省(5万4,110元)と黒龍江省(4万7,280元)は全国平均を大きく下回った。2000～2013年における遼寧省、吉林省、黒龍江省の一人当たり預金額の年平均増加率は、それぞれ6.2%、6.2%、5.6%で、いずれも全国平均(6.9%)を下回っている。

3.3 一人当たり貸付額の変化

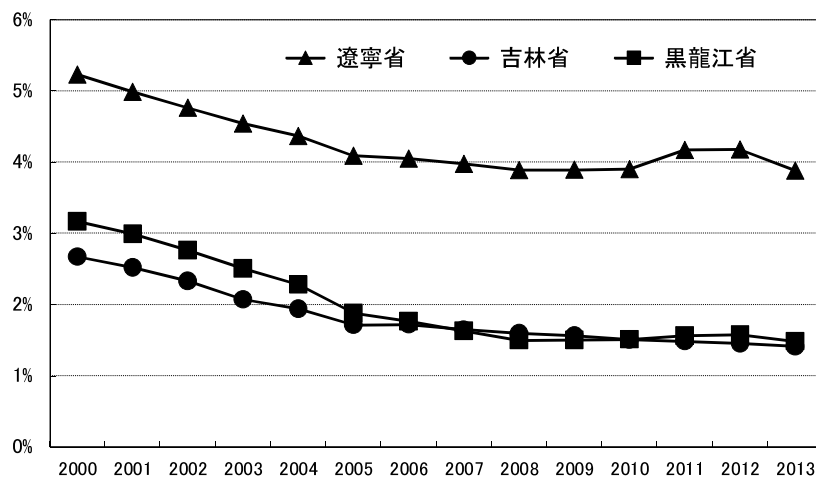
2000年以降、吉林省の一人当たり預金額は、黒龍江省とほぼ同じ水準(一部年度は黒龍江省より少ない)で推移してい

図4 東北地域の一人当たり貸付額の推移



(出所) 図1に同じ

図5 中国銀行業の貸付総額に占める東北地域の割合



(出所) 図1に同じ

るが、一人当たり貸付額をみた場合、黒龍江省より吉林省のそれが高い。2000年の遼寧省、吉林省、黒龍江省の一人当たり貸付額は、それぞれ1万2,440元、9,990元、8,280元で、いずれも全国平均(7,970元)を上回った(図4)。

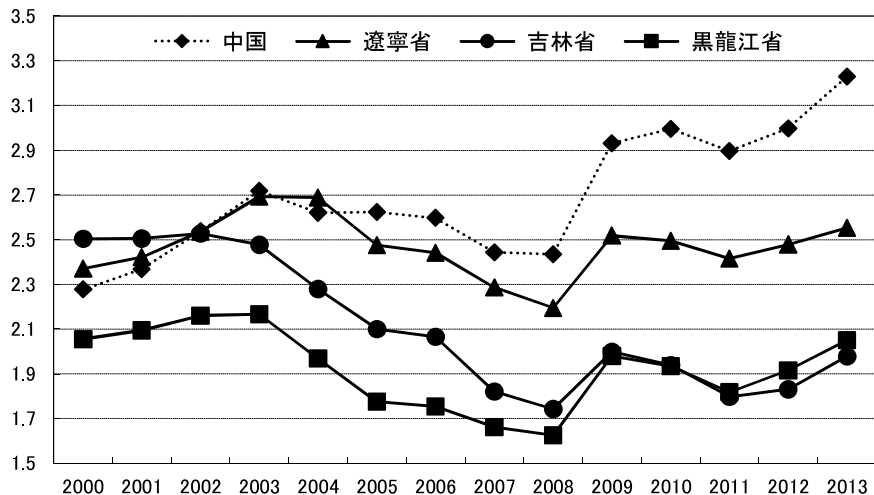
しかし、2013年になると、遼寧省、吉林省、黒龍江省の一人当たり貸付額は、それぞれ6万7,710元、3万9,280元、2万9,620元となり、遼寧省は全国平均(5万6,320元)より高かったものの、吉林省と黒龍江省は全国平均を大きく下回った。とりわけ、全国平均の約半分にとどまった黒龍江省の不調が顕著である。なお、図5に示したとおり、貸付総額から見ると、東北地域が全国に占める割合は、2005年までは下がり続けていたが、2006年以降、この傾向は明らかに変化した。

3.4 金融関連比率

経済社会の資産には「カネ」の側面と「モノ」の側面とがあるが、それを金融面と実物面との比重として金融の発展度を表したものが、金融関連比率(Financial Interrelations Ratio)で、すなわち金融資産と国民財産の比である。金融関連比率が大きければ、金融構造が高度化されていることになる。ここでは、銀行の預金額と貸付額の合計をGDP(GRP)で除して得られる値で示している。

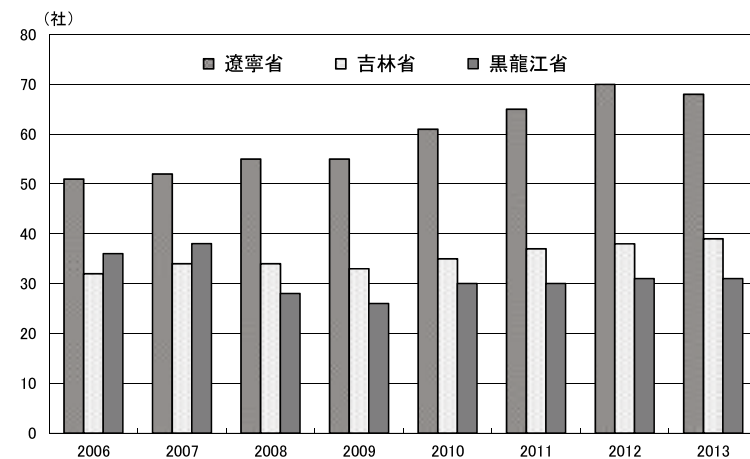
図6は東北地域および中国全体の金融関連比率の推移である。2000～2013年の間、中国全体の金融関連比率に変動はあるものの、上昇傾向が明らかである。他方、東北地域は全国の発展状況とは逆で、遼寧省と黒龍江省において上昇傾

図6 東北地域の金融連関比率の推移



(出所)図1に同じ

図7 東北地域の上場企業数の推移



(出所)図1に同じ

向は見られず、吉林省が低い水準にとどまっている。

2000年における遼寧省、吉林省、黒龍江省の金融連関比率は、それぞれ2.37、2.5、2.06で、全国平均水準(2.28)に近かったが、2013年になると、それぞれ2.55、1.98、2.05となり、全国平均(3.23)を大きく下回っている。金融連関比率を用いて銀行業の発展水準を判断するならば、東北地域の状況は全国平均より後れており、しかも東北地域のなかでは、吉林省と黒龍江省が遼寧省より後れていることがわかる。

4. 東北地域の証券業の現状

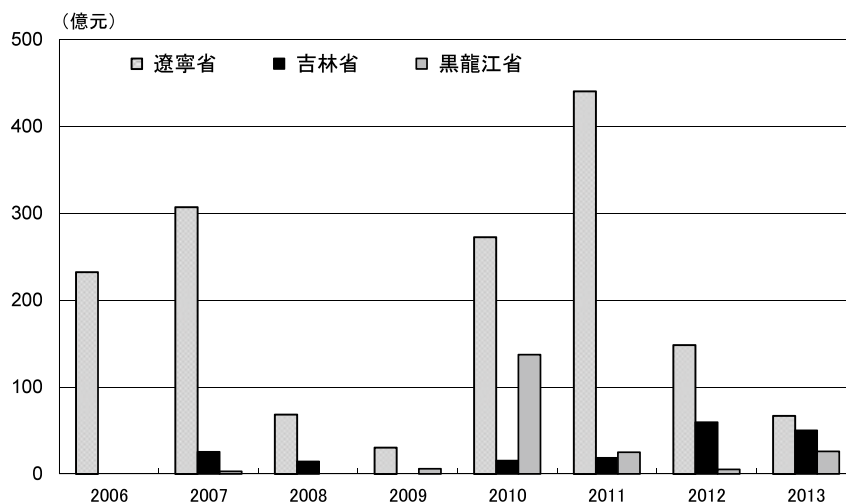
証券は、中国の金融市場において資金提供経路としてのその重要性を増している。一般的にいえば、証券市場は金融業

の全体的な発展水準との関係が強い。そして、中国の証券業の発展水準を測る重要な指標として、上場企業数、国内A株の資金調達量、国内債券の融資額などがよく用いられている。

東北地域の上場企業数は、図7のとおりである。全体をみると遼寧省の上場企業数が最も多く、2006年は51社であったのに対して、黒龍江省の企業数は36社で、吉林省は32社であった。2013年になると、遼寧省、吉林省、黒龍江省の上場企業数は、それぞれ68社、39社、31社になり、遼寧省が17社、吉林省が7社増加する一方、黒龍江省は5社減少している。

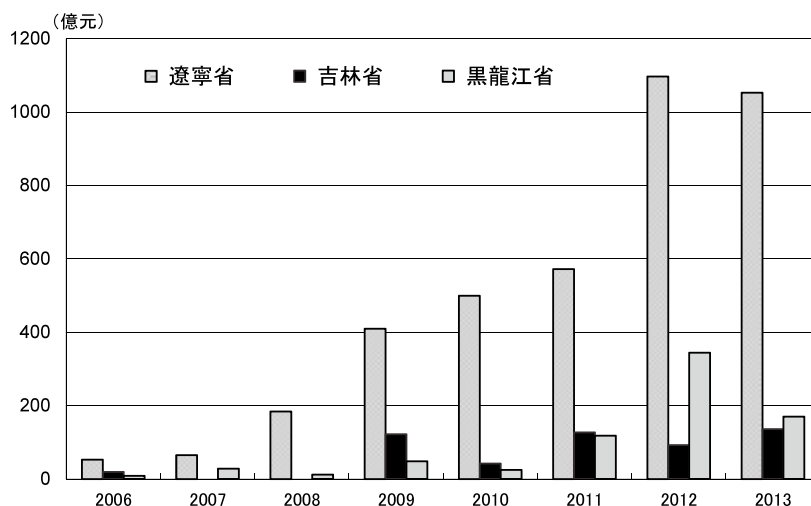
図8は、2006～2013年における東北地域のA株資金調達額の推移を示している。その特徴として、まず、東北地域に

図8 東北地域のA株資金調達額の推移



(出所) 図1に同じ

図9 東北地域の債券資金調達額の推移



(出所) 図1に同じ

におけるA株資金調達額の変動が大きいことが挙げられる。遼寧省の資金調達額が高かったのは2007年と2011年で、それぞれ307億元と441億元の資金を調達していた。その一方、低かったのは2009年(30.2億元)と2013年(67億元)である。

2006～2013年における吉林省の資金調達額が高かったのは、2012年(59.6億元)と2013年(50.1億元)で、低かった年度の資金調達額は0元(2006年と2009年)であった。他方、黒龍江省の資金調達額が高かったのは、2010年(137.4億元)と2013年(25.9億元)で、低かった年度の調達資金は0元(2006年と2008年)であった。すなわち、東北地域各省間のA株資金調達額の差が特に大きいことが指摘できる。2006～2013年における遼寧省のA株資金調達総額は1567億元で、吉林

省の8.5倍(183億元)、黒龍江省の7.7倍(203億元)であった。

図9は2006～2013年までの東北地域の債券による資金調達額の推移であるが、証券による資金調達に比べて極めて安定していることがわかる。2006年における遼寧省、吉林省、黒龍江省の債券による資金調達額は、それぞれ53億元、19億元、8.8億元だったが、2013年になると、それぞれ1053.3億元、135.7億元、170.2億元に拡大した。特に、2009年以降、東北地域の債券による資金調達額は飛躍的に増加している。全体的には三省とも上昇しているが、その差も次第に開いている。具体的には、2006年における遼寧省の債券資金調達額は、吉林省と黒龍江省の2.8倍と6.0倍であったが、2013年になると、それぞれ7.8倍、6.2倍に拡大した。各年の変動を考

表3 東北地域保険料収入およびその構成(2013年)

| | (単位: 億元) | | |
|--------|----------|---------|----------|
| | 元受保険料収入 | 財産保険 | 生命保険 |
| 遼寧省 | 622.6 | 229.1 | 393.5 |
| 吉林省 | 266.4 | 91.1 | 175.6 |
| 黒龍江省 | 384.3 | 113.6 | 270.7 |
| 東北地域合計 | 1,273.3 | 433.8 | 839.8 |
| 全国 | 17,000.0 | 6,212.3 | 11,000.0 |

(出所) 中国国家统计局『中国統計年鑑』2014年版、遼寧省統計局『遼寧統計年鑑』2014年版、吉林省統計局『吉林統計年鑑』2014年版、黒龍江省統計局『黒龍江統計年鑑』2014年版より作成

表4 東北地域の保険密度と保険浸透率(2013年)

| | 保険密度 (元/人) | 保険浸透率 (%) | 保険会社の支社数 (社) |
|------|------------|-----------|--------------|
| 遼寧省 | 1,200.5 | 2.3 | 104 |
| 吉林省 | 968.7 | 2.1 | 27 |
| 黒龍江省 | 1,002.1 | 2.6 | 39 |
| 全国平均 | 1,265.7 | 3.0 | 1,566 |

(出所) 表3に同じ

慮し、2006～2013年の債券融資総額を計算すると、遼寧省(3,934億元)は吉林省(754億元)の7.3倍、黒龍江省(538億元)の5.2倍となっている。

5. 東北地域の保険業の現状

保険業は、銀行業、証券業と並ぶ東北地域の金融市場の重要な部分であり、その経営とリスク管理は金融業の成熟度を表す鍵となる。なお、保険業の発展水準を測る指標は、保険料収入と構成のほか、保険密度と保険浸透率などがある。保険密度(Insurance Density)とは、一人当たり保険料のことであり、保険浸透率(Insurance Penetration Rate)は、保険料収入の対GDP(GRP)比である。前者は、保険業と経済全体の相対的な発展の程度を示すだけでなく、経済全体における保険業の相対重要度も示している。後者は、保険普及度を表すものである。

2013年における東北地域の保険料収入と構成は、表3のとおりである。遼寧省、吉林省、黒龍江省の保険料収入は、それぞれ622.6億元、266.4億元、384.3億元で、中国全体の元受保険料の7.5%を占めている。同年の東北地域のGRP、銀行規模、銀行従業員数の対全国比より低かったことから、東北地域の保険業の発展は全国平均より後れており、銀行業の発展も後れているといえる。保険料収入の構成からいえば、遼寧省、吉林省、黒龍江省の財産保険収入が元受保険料に占める割合はそれぞれ36.8%、34.2%、29.3%で、全国平均(36.5%)に比べて黒龍江省はかなり低かったことがわかる。

2013年の東北地域の保険密度と保険浸透率は、表4のと

おりである。遼寧省、吉林省、黒龍江省の保険密度は、それぞれ1,200.5元/人、968.7元/人、1,002.1元/人で、いずれも全国平均(1,265.7元/人)より低かった。吉林省と黒龍江省は、近年上昇傾向にあったが、遼寧省は逆に減少傾向にある⁴。さらに、東北地域の保険密度も全国平均よりかなり低かったことから、東北地域の保険業の発展水準は全国平均より低いといえる。

6. むすびにかえて一現状から浮かび上がる課題

本稿では、中国東北地域における金融業の現状と特徴について考察した。最後になるが、東北地域の金融業の課題をまとめると、次のようになろう。

第一に、東北地域の金融業は全国平均水準に比べて後れている。改革・開放期以降、東北地域の金融業は、銀行業、証券業、保険業のいずれも全国平均との格差が拡大し続けている。近年、金融業の格差はやや緩和されてきたものの、目立った大きな改善はまだみられていない。金融行政部門には、有効な改善策・改革策が求められている

第二に、中国における遼寧省の金融業の優位性はなくなりつつあるが、内陸の吉林省、黒龍江省に対する優位はむしろ強まっている。遼寧省の金融業の発展水準は東北三省のなかで最も高く、現在にいたっても全国平均より高いが、年々その勢いは弱くなっている。他方、吉林省と黒龍江両省と比べると、遼寧省は銀行業においては相対的に優位性を保っており、証券業においては絶対的な優位にあり、しかも一層顕在化している。このように、地域間格差の是正が大きい

⁴ 具体的には、吉林省が2011年の809.0元/人から2012年845.5元/人へ、黒龍江省が2011年の833.0元/人から2012年の897.6元/人へ拡大したが、遼寧省が2010年の1,402.0元/人から2011年の1,221.0元/人、2012年の1,323.5元/人へ縮小した。

な課題となっている。

第三に、東北地域の中で、吉林省と黒龍江省の金融業は後れており、そのうえ、短期変動も激しく、その中で最も顕著なのは黒龍江省である。黒龍江省の金融業の発展は吉林省と類似して緩慢で、とりわけ、証券業の分野では殆ど成長が見られていない。

中国の金融行政部門が東北地域の金融業が抱える多くの課題にどのように対処していくかは、今後の中国東北経済の行方を見極めるうえで重要なポイントとなる。

参考文献

- [1] 王東風・張荔「東北老工業基地金融發展現狀分析及政策建議」、『東北大学学报(社会科学版)』Vol.10No.1、東北大学、2008年1月。
- [2] 朱永浩『中国東北經濟の展開—北東アジアの新時代』(ERINA北東アジア研究叢書—2)、日本評論社、2013年3月。
- [3] 朱永浩・李紅梅・張忠任「中国東北地域の財政運営に

関する分析—東北振興戰略實施以降を中心に」、『綜合政策論叢』No.29、島根県立大学綜合政策学会、2015年2月。

- [4] 張亮・衣保中「東北地区金融發展水平評價与發展对策」、『稅務与經濟』No.187、吉林財經大学、2013年3月。
- [5] 陶春生「我国民族地区金融發展水平的測度与分析(2000—2010)」、『經濟研究参考』2013年第15期、經濟科学出版社、2013年3月。
- [6] 董龍訓・劉洪飛・魯雪岩・劉曉明「東北地区金融發展与經濟增長關係的實証分析」、『金融發展評論』2012年第8期、中国金融学会、2012年8月。
- [7] 西田顕生「中国東北地域における都市商業銀行の現狀と課題」、『ERINAREPORT』No.113、環日本海經濟研究所、2013年9月。
- [8] 楊棟会・劉長波「民族地区金融發展不均衡表現与原因分析—基於省級数拠的分析」、『資源開發与市場』2013年第9期、四川省自然資源研究所、2013年9月。

Analysis of the Current State of the Financial Sector in Northeastern China

PIAO, Jishi

Associate Professor, College of Economics and Management, Yanbian University /
Research Fellow, Nankai University

ZHU, Yonghao

Associate Professor, Faculty of Economics and Business Administration, Fukushima University /
ERINA Collaborative Researcher

Summary

This paper examines the financial sector in the three provinces of Liaoning, Jilin, and Heilongjiang, which together constitute China's northeastern region. Since the 1990s, Northeastern China has been unable to respond to changing market needs resulting from the transition from a socialist planned economy to a market economy and its economic growth has stalled as a result. Moreover, in terms of the development level of the financial sector, there is a growing gap between the level seen in the region and the national average. In 2003, the Northeast Area Revitalization Plan was launched to restore the economic dynamism of the region, but it cannot be said to have achieved the desired effect.

Two key characteristics have emerged in Northeastern China's financial sector in recent years. The first is the emergence of growing disparities between each of the northeastern provinces in terms of the development level of their financial sectors. More specifically, there is a clear gap between Liaoning Province on the one hand, and Jilin and Heilongjiang provinces on the other. Secondly, there are intense short-term fluctuations in the development of the financial sectors in the three provinces, with the most pronounced fluctuations seen in Heilongjiang Province.

The root causes of the developmental delays affecting Northeastern China's financial sector and the growing gaps between its provinces lie in disparities in their respective economic structures and level of economic development, and the policy responses to these. The approach taken by China's financial regulators to the issues faced by Northeastern China's financial sector will be crucial in determining the future path of the region's economy.

[Translated by ERINA]

会議・視察報告

National Committee on North Korea 西海岸メンバー会議

ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘

2015年5月8日、米国・カリフォルニア州スタンフォード大学にてThe National Committee on North Korea西海岸メンバー会議が開かれた。この会議には、西海岸を中心とする全米の北朝鮮専門家約25名が集まり、北朝鮮の政治、経済等の現状や米国および各国の北朝鮮との連携の状況が報告された。

筆者はこの会議に発表者として招請され、北朝鮮経済の現状について報告を行い、参加者から有益なコメントをいただいた。これまであまり交流することのなかった米国の専門家との交流を通じて、米国の北朝鮮政策や民間の北朝鮮への関与の動きについて詳しく知ることができた。

14th E-Trade International Forum 参加について

ERINA 調査研究部主任研究員 中島朋義

5月23日、韓国ソウル市COEX国際会議場で開催された14th E-Trade International Forum “The Role of E-Trade and E-Logistics with Spread of Regional Agreements in Northeast Asia”に参加した。同フォーラムは中央大学校韓国電子貿易研究所(KETRI)が主催し、学術研究助成を行う韓国政府の基金であるNational Research Foundation of Koreaの助成により開催された。

私個人は同フォーラムへは、昨年11月に続き二回目の参加となる。今年4月にERINAとKETRIは研究交流協定を締結し、国際貿易研究、北東アジア地域研究等の分野で協力をしていくことに合意した。今回は研究交流の一環として、私と新井調査研究部長の二名が報告者として参加した。

新井部長からは“Regional Cooperation to Promote Northeast Asian Transportation Corridors”と題して、ERINAが継続的に取り組んできている北東アジア輸送回廊について報告を行った。

私は“China’s FTA policy and TPP”と題し、中国のFTA政策とTPPをはじめとするアジア太平洋地域の広域経済統合の関連について報告を行った。

会議全体としては、日中韓をはじめ、マレーシア、米国など各国から多数の参加者があり、電子貿易及び地域経済統合について、広範かつ活発な議論が行われた。

KETRIとERINAの研究上の関心領域は重なりあう部分も多く、今後とも研究協力を進めていくことは有意義と認識する機会となった。



(出所)筆者撮影

都市建設が進む羅先経済貿易地帯

ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘

2015年6月19日～22日の日程で、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の羅先経済貿易地帯(特別市)を訪問した。今回は、往路はモスクワ～平壤間を月2回運行している国際列車を利用して、ロシア沿海地方のウスリースク市からハサンを経て羅先市にある国境駅である豆満江駅へと入り、復路は元汀税関から豆満江を渡り中国の圈河税関へと出た。

2014年8月から約10カ月ぶりの訪問であったが、羅先市内

では、中国企業が建設していた羅先国際貿易中心(センター)が完成していたほか、金日成主席・金正日総書記銅像、革命事績館、海岸園(プール、理容、食堂などを兼ね備えた住民便宜施設)、三次元(3D)映画館、新しい羅津市場の建物などが完成し、室内体育館(中国・吉林省琿春市政府の寄贈)、学生少年宮殿、屋外・屋内プール、中朝共同管理委員会庁舎などが建設中であった。

写真1 羅先国際貿易中心



(出所)筆者撮影

写真2 新しい羅津市場の建物



(出所)筆者撮影

写真3 海岸園の外観



(出所)筆者撮影

写真4 海岸園のプール



(出所)筆者撮影

ロシアが投資している羅津港第3埠頭では、改修した鉄道を使ってロシアから運んできた石炭を大韓民国(韓国)向けに中継輸送するための荷役作業が行われており、北東アジアの物流拠点としての羅津港の潜在力を感じさせる姿を垣間

見た。59頁からのレポートにもあるように、モンゴルも自国産の石炭をロシア、羅津経由で韓国に輸出する構想を持っており、これが実現すれば羅津港はより活気づくであろう。

写真5 羅津港第3埠頭の荷役作業



(出所)筆者撮影

訪問期間中、第2回羅先-黒龍江商品展示会が開催(6月18~22日)されており、黒龍江省の企業と羅先市内の企業を主にして商品の展示即売が行われていた。今年第5回を迎える予定の夏の羅先国際商品展示会と比べるとまだ出展者数、出展品目数とも少ないが、羅先市内の企業は展示に力を入れ

写真6 第2回羅先-黒龍江商品展示会



(出所)筆者撮影

ており、羅先成強貿易会社(水産品)、羅先溥浦農業会社(農産品)、羅先大興貿易会社(水産品)、羅津飲料工場(酒類、飲料水)、羅先恵星貿易会社(衣類)、先鋒被服工場(衣類)、羅先知識製品交流所(漢方薬)、羅先青鶴開発会社(ミネラルウォーター)、羅先総合食品工場(食品)などが出展していた。

写真7 羅先恵星貿易会社の製品



(出所)筆者撮影

復路は元汀税関からの出国となったが、現在の元汀橋の上流側に片側2車線の道路橋(新豆満江/図們江大橋)が建設中であった。筆者の羅先側案内人によれば、2016年秋の完成を予定しており、2015年は橋脚部分、16年は桁の部分为建设

写真8 羅先総合食料工場の製品



(出所)筆者撮影

する予定であるとのことであった。

橋の建設は北朝鮮側、中国側とも中国・山東省の企業が請け負っているようで、川の浅い北朝鮮側に小型生コンプラントを設置して工事を行っているようであった。

写真9 橋脚工事の様子(北朝鮮側)



(出所)筆者撮影

写真10 同(中国側)



(出所)筆者撮影

大図們江地域横断輸送回廊促進の動き

ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史

大図們江イニシアチブ(GTI)では、運輸分野での協力の柱として輸送回廊の整備・利用の促進を精力的に進めている。現在は、2013年に策定した「GTI地域運輸戦略(GTI Regional Transport Strategy)」および「行動計画(Action Plan)」に基づいて活動している。具体的には、大図們江地域(GTR)内外を結ぶ6本のルートで大図們江地域横断(Trans-GTR)輸送回廊に設定して、その整備および利用促進を図っている。こうした中、2015年6月15日、ウランバートル市(モンゴル)において、第5回GTI運輸部会ならびに「GTR陸海複合一貫輸送促進セミナー」が開催され、GTI構成国4カ国の運輸政策所管官庁の担当者や国際機関、民間の専門家らが現状確認や今後の取組について議論した。以下では、筆者が特に注目した3点について紹介していきたい。

第1に、「羅津～ハサン」プロジェクトを取り上げたい。現在GTIの構成国は、中国、モンゴル、韓国、ロシアの4カ国であり、北朝鮮は脱退したままとなっている。にもかかわらず、各国は北朝鮮北部の羅津港に強い関心を示している。既に、北朝鮮とロシアの共同プロジェクトとして、羅津～ハサン間の鉄道と羅津港第3ふ頭改修工事が完了し、2014年から運用が始まっている。今回のロシア代表団からの報告では、羅津港(第3ふ頭)の取扱能力は年間500万トンで、2015年の取扱計画量(契約済)は150万トンとのことであった。

またモンゴルは、自国産石炭をシベリア鉄道・羅津港経由で韓国に輸出することを検討している。モンゴル代表団の報告によれば、年内にも試験輸送を実現すべく準備中とのこと

であった。コーヒーブレークの際に聞いたところでは、ロシア鉄道との間の交渉は一定程度進捗しているが、運賃交渉がカギとなっているようだ。

GTIとしても、2014年に「羅津～ハサン」プロジェクトの現状評価や長期的展望等についての調査を実施した。この作業を担当したのは韓国鉄道研究院であり、その背景には、韓国が将来的に朝鮮半島縦貫鉄道とシベリア横断鉄道を結ぶ列車の運行することへの強い関心を持っていることを指摘することができるだろう。現実にも、韓国に羅津港経由でのロシア産石炭の輸入が行われている。上述のモンゴル産石炭の試験輸出先としても韓国が想定されている。こうした状況もあり、今回の会議で韓国代表団は、2016年にGTIが北朝鮮の越境ロジスティクスに関する調査を実施することを提案した。

第2に、中国・モンゴル・ロシアの3カ国によるトランジット(通過輸送)協定に向けた動きに注目したい。現在、モンゴルと中国、モンゴルとロシアのそれぞれの間では二国間のトランジット協定が存在している。これらは、主にモンゴルの輸出入貨物が中国あるいはロシアの領土を通過することを念頭に置いたものである。これに対して、現在交渉が進んでいるのは、モンゴルの西部を経由するアジアハイウェイ整備の一環としての位置づけであり、モンゴル自体が通過国になることも想定されたものである。アジアハイウェイを推進しているのは、国連アジア太平洋経済社会委員会(UNESCAP)であり、このトランジット協定締結に関しても交渉が円滑に進むようにサポートを行っている。各国とも真摯に対応している



ようであるが、交渉妥結の可能性については明確な言及が無く、やや不透明な状況のようである。中国東北部の貨物をロシア極東港湾(ウラジオストク、ポスターチヌイ、ナホトカなど)を利用して輸送する場合のトランジット輸送の円滑化にも寄与する法的な基盤となりうるものであり、早期の協定締結が望まれる。他方、中ロ二国間でもトランジット輸送協定の協議が進んでいるとの情報もあり、やや錯綜している。

第3に、GTIの枠組みの中の新たな機構として「ロジスティクス委員会」を設置する準備が進行中だ。これは、鳥取県の提案によるものである。日本はGTIの構成国ではないが、鳥取県はGTI地方協力委員会(LCC)の構成員となっている。周知のとおり、鳥取県は韓国・江原道、中国・吉林省、ロシア・沿海

地方との知事サミットを継続するなど北東アジア協力を非常に熱心である。日本からロシアへの事実上の最短航路であるDBSフェリー航路(境港～東海(韓国)～ウラジオストク(ロシア))の利用促進のために、関係国の協力を得たいという思惑もあって、GTIの活動に参加している。LCCの設立は2013年であるが、鳥取県は設立準備段階から関与し、2014年8月にはLCCの会議を米子市で開催するなど積極的な役割を果たしている。鳥取県が「ロジスティクス委員会」を提案しているのはこのLCCの分科会的な位置づけである。今回の運輸部会で異論が出なかったため、2015年秋には設置されることになると思われる。中央の運輸省担当者から構成される運輸部会と地方政府担当者から構成されるロジスティクス委員会とが連携して、相乗効果が生まれることを期待したい。

このほかにも、各国における政策展開の状況として、中国の「一帯一路」政策の紹介やモンゴルにおけるインフラ整備プロジェクトの進捗状況の説明、韓国が2015年9月9-11日に開催するASEM国際シンポジウム「Seamless Eurasia: Making Connections」の案内、ロシアの「ウラジオストク自由港」の準備状況の説明などがあった。

現在の国際環境は、この地域での輸送分野での協力にとって望ましい状況にある。実務的な協力が、目に見える成果をあげられるよう、筆者としても協力していきたいと考えている。

北東アジア動向分析

中国

2015年1-5月期の中国経済、「新常态」における安定成長が続く

国家統計局の発表によれば、2015年第1四半期のGDPは前年同期比7.0%増の14兆667億元に達した。うち、第一次産業は同3.2%増、第二次産業は同6.4%増、第三次産業は同7.9%増となった。第三次産業の成長が最も高かった。金融業は同15.9%増、卸売・小売業は同5.8%増、その他のサービス業は同9.0%増となった。中国経済は減速傾向にあるものの、「新常态」(ニュー・ノーマル)における安定成長に入りつつある。

工業生産の動向をみると、2015年1-5月期の一定規模以上の工業企業(本業の年間売上2000万元以上)の付加価値増加率は、前年同期比6.2%増となった。5月は同6.1%増、増加率は4月より0.2ポイント上回った。うち国有及び国有持株企業は同2.2%増、集団企業は同1.2%増、株式企業は同7.5%増、外資系企業は同3.0%増となり、株式企業の増加が速かった。地域別でみると、東部は同6.7%増、中部は同6.5%増、西部は同7.8%増、東北は同4.6%減となった。東北地域はマイナス成長となり、地域によって成長率のばらつきが見られた。

1-5月期の固定資産投資額(農家除く)は、前年同期比11.4%増の17兆1,245億元(名目)となった。1-5月期の第一次産業の固定資産投資額は同27.8%増、第二次産業は同9.6%増、第三次産業は12.1%増となり、第一次産業の増加率が高かった。地域別でみると、東部は同10.2%増、中部は同15%増、西部は9.2%増となった。中央政府主管のプロジェクトは同6.9%増の7097億元、地方政府主管は同11.6%増の16兆4149億元となり、地方政府による固定資産投資額は全体の95.9%を占めた。

個人消費の動向を示す1-5月期の社会消費品小売総額は11兆7297億元、前年同期比10.4%増(名目)となった。5月は同10.1%増(名目)の2兆4195億元だった。うち、小売業が2兆1600億元(同9.9%増)、飲食業が2595億元(同11.7%増)となった。一定規模以上の小売業等関連企業(本業の年間売上2000万元以上の卸企業、500万元以上の小売企業、200万元以上の飲食・ホテル企業)による社会消費品小売総額は同6.7%増の1兆495億元となり、小売業全体の49%を占

めた。全国から見ると、社会消費品小売総額の増加率は2013年11月に同13.7%に達したが、2014年前半には同12%台、後半には同11%台に下落し、今年に入って同10%台まで低下して推移している。

1-5月期の消費者物価指数(CPI)上昇率は前年同期比プラス1.3%となった。5月は同プラス1.2%となり、うち都市部は同プラス1.3%、農村部は同プラス1.0%となった。製品別でみると、食品価格は同プラス1.6%(うち卵は同マイナス13.2%、野菜は同プラス6.5%、羊肉は同マイナス5.5%、果物は同マイナス3.2%)、非食品価格は同プラス1.0%となった。食品の中でマイナスの品目が目立った。他に、居住は同プラス0.7%、医療保健及び個人用品は同プラス1.8%、煙草・酒及び関連製品は同プラス1.7%、衣類は同プラス2.8%、交通と通信は同マイナス1.3%となった。

1-5月期の貿易額は前年同期比8%減の1兆5445億ドルとなり、うち輸出は同0.7%増の8809億ドル、輸入は同17.3%減の6636億ドル、輸入は大幅に減少した。貿易収支の黒字額は2173億ドルとなり、前年同期比200.3%増となり、急激に拡大した。外資導入状況については、1-5月の新規認可件数(銀行・証券業除く)は前年比9.6%増の9,582件となり、対中直接投資額(実行ベース)は同10.5%増の538.3億ドルとなった。投資件数と金額は順調に増加している。

アジアインフラ投資銀行、設立協定に50カ国が署名

2015年6月29日、アジアインフラ投資銀行(AIIB)設立協定の署名式典が北京で行われ、参加57カ国中、国内承認手続きが終了した50カ国が署名した。AIIBはアジアのインフラ整備や国際金融秩序の変化に大きな影響を与える可能性があるとして、広く注目されている。中国は26.06%の投票権を持ち(事実上の拒否権)、AIIBの運営において絶大な影響力を持っている。

中国はAIIBの提唱者・主導者であり、その成功を強く望んでいるはずである。公正な運営ルールと関係国の協力、質の高い融資プロジェクトの立案と実行、適切な融資評価、融資対象国の理解と協力、既存の国際金融機関の支援などは不可欠であろう。主導者として国際金融機関の運営経験を持たない中国にとって、AIIBの運営は決して容易なことではない。AIIBの成否は、中国の国家の威信にかかっており、今後の展開を見守りたい。

(ERINA調査研究部研究主任 穆亮羊)

| | 単位 | 2006年 | 2007年 | 2008年 | 2009年 | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年1-5月 |
|-----------------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| 実質GDP成長率 | % | 12.7 | 14.2 | 9.6 | 9.2 | 10.4 | 9.3 | 7.7 | 7.7 | 7.4 | ※ 7.0 |
| 工業総生産伸び率(付加価値額) | % | 16.6 | 18.5 | 12.9 | 11.0 | 15.7 | 13.9 | 10.0 | 9.7 | 8.3 | 6.2 |
| 固定資産投資伸び率 | % | 23.9 | 24.8 | 25.9 | 30.1 | 23.8 | 23.8 | 20.3 | 19.6 | 15.7 | 11.4 |
| 社会消費品小売総額伸び率 | % | 13.7 | 16.8 | 21.6 | 15.5 | 18.3 | 17.1 | 14.3 | 13.1 | 12.0 | 10.4 |
| 消費価格上昇率 | % | 1.5 | 4.8 | 5.9 | ▲0.7 | 3.3 | 5.4 | 2.6 | 2.6 | 2.0 | 1.3 |
| 輸出入収支 | 億ドル | 1,775 | 2,618 | 2,981 | 1,961 | 1,831 | 1,551 | 2,311 | 2,592 | 3,825 | 2,173 |
| 輸出伸び率 | % | 27.2 | 25.7 | 17.5 | ▲16.0 | 31.3 | 20.3 | 7.9 | 7.9 | 6.1 | 0.7 |
| 輸入伸び率 | % | 19.9 | 20.8 | 18.5 | ▲11.2 | 38.7 | 24.9 | 4.3 | 7.3 | 0.4 | ▲17.3 |
| 直接投資額伸び率(実行ベース) | % | 4.5 | 18.6 | 23.6 | ▲2.6 | 17.4 | 9.7 | ▲3.7 | 5.3 | 1.7 | 10.5 |
| 外貨準備高 | 億ドル | 10,663 | 15,282 | 19,460 | 23,992 | 28,473 | 31,811 | 33,116 | 38,213 | 38,430 | ※ 37,300 |

(注)

・前年比、前年同期比。

・工業総生産伸び率は国有企業及び年間売上高500万元以上の非国有企業の合計のみ。2011年からは年間売上高2,000万元以上の企業の合計である。

・2011年から、固定資産投資額の統計対象は計画投資額が50万元以上から500万元以上に引き上げた。また、都市部と農村部を統合し、「固定資産投資(農家除く)」として統計している。農家の固定資産投資については別途集計している。

・外貨準備高は各年末、月末の数値。

・2006年以降の直接投資には、銀行・証券業を除く。

・2009年の実質GDP成長率は、中国国家统计局が2011年1月10日に発表した数値。2010年の実質GDP成長率は、中国国家统计局が2011年9月7日に発表した数値。

・2011年の実質GDP成長率は、中国国家统计局が2013年1月7日に発表した数値。2012年の実質GDP成長率は、中国国家统计局が2014年1月8日に発表した数値。

・※は2015年第1四半期の値である。

(出所)中国国家统计局、中国商務部、中国人民銀行の資料より作成

ロシア

大きく減速したロシア経済

ロシアのGDP成長率(対前年同期比)は2015年第1四半期にマイナス成長に転じ、▲2.2%となった。

落ち込みが激しいのは、小売売上高である。四半期ベースでは、2014年末まで前年同期比でプラスを記録していたが、2015年第1四半期には▲6.4%となり、さらに4月、5月はそれぞれ▲9.6%、▲9.2%となった。実質可処分所得も減少幅が拡大してきており、消費の活性化を期待する手がかかりがない。固定資本投資も、2014年からの減少傾向に歯止めがかかるところか、足元に来て減少速度が一層加速している。ロシア経済の先行きに対する悲観的な見方が大勢を占める中、投資意欲が大きく減退しているものと思われる。

さらに、貿易の縮小は一層著しい。第1四半期の輸出額は▲26.2%、輸入額は▲37.2%となった。減少率では輸入の方が大きいものの、実額では輸出規模の方が大きいため、貿易黒字も減少した。輸出額減少の主な要因は、エネルギー資源価格の下落である。例えば、1～4月の原油の輸出量は対前年同期比8.3%増加したにも関わらず、輸出額は同43.5%減となった。

「ウラジオストク自由港」関連法の成立

2014年末にウラジーミル・プーチン大統領が提案したウラジオストク自由港が、提案から1年もたたずに実現しようとしている。関連3法案(ウラジオストク自由港法案、税法典改正法案および関連法一括改正法案)は、2015年6月9日に連邦議会に提出され、7月3日に国家院(下院)、7月8日に連邦院(上院)で可決され、7月13日にプーチン大統領が署名して、成立した。90日後の10月11日に施行となる。

大きな枠組みは既報¹⁾の通りだが、細部ではその後の変更

も見られる。筆者をはじめ、多くの関係者が期待をしていた「ビザなし入国制度」は、言葉通りの形での導入は見送られた模様だ。今回改正された出入国手続きに関する法律では、ウラジオストク自由港区域内にある国境通過地点において、外国人の入国、8日間の滞りおよび出国についての「簡素化されたビザ手続」を導入することが規定されている。具体的な手続については、政令において定めるべくロシア連邦政府に委ねられている。極東開発省ウェブサイトに掲載された概要資料では、入国地点で8日間のビザを受け取ることができるとの説明がなされている。これが実現すれば、パスポートだけを持って行けば入国できることになるので、実質的に「ビザなし入国制度」に近い形になる。

税関手続に関しては、「保税区域制度」の導入が規定されている。一定の要件を満たして当局から資格認定を受けた企業等(同法では「居住者」と規定)は、定められた手続に従うことにより、関税や国内税を払わずに外国物品を持ち込み、保管、利用、加工することができる。ただし、これらの物品や加工製品を、ロシア国内で「居住者」以外の者に売却したりすると輸入関税等を納付しなければならない。この制度では、生産設備を持ち込んで利用する場合や、部品・材料を持ち込んで生産した製品を再輸出する場合などで、関税や国内税等を支払う必要がなくなるので、大きなメリットが期待される。また、ロシア市場向けに消費財等を輸出する場合でも、この制度を利用することができる現地輸入業者は(同業他社に比べて)輸入関税等の支払時期の面で一定のメリットが得られることになる。さらに、国際港湾や空港、鉄道・道路の国境通過点の特定の区画を区切って、申告手続の省略などの簡素化措置も取られることになっている。

これらのほかにも「居住者」向けの様々な優遇措置、支援措置が規定されている。これらが実効性のある措置として展開され、企業活動が活発になることを期待する。

(ERINA調査研究部長・主任研究員 新井洋史)

(対前年同期比)

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014 | | 2015 | | | | |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|
| | | | | | | | | 1Q | 1Q | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 |
| 実質GDP | 5.2 | ▲7.8 | 4.3 | 4.3 | 3.4 | 1.3 | 0.6 | 0.6 | ▲2.2 | - | - | - | - | - |
| 固定資本投資 | 9.9 | ▲16.2 | 6.0 | 8.3 | 6.6 | ▲0.2 | ▲2.8 | ▲5.3 | ▲3.6 | ▲3.9 | ▲4.3 | ▲2.7 | ▲4.8 | ▲7.6 |
| 鉱工業生産高 | 0.6 | ▲9.3 | 8.2 | 4.7 | 3.4 | 0.4 | 1.7 | 1.1 | ▲0.4 | 0.9 | ▲1.6 | ▲0.6 | ▲4.5 | ▲5.5 |
| 小売売上高 | 13.5 | ▲4.9 | 6.3 | 7.0 | 6.3 | 3.9 | 2.7 | 3.9 | ▲6.4 | ▲3.6 | ▲7.0 | ▲8.5 | ▲9.6 | ▲9.2 |
| 実質可処分所得 | 2.3 | 2.1 | 4.2 | 0.8 | 4.6 | 4.0 | ▲0.7 | ▲3.2 | ▲1.3 | ▲0.7 | ▲1.6 | ▲1.6 | ▲3.9 | ▲6.4 |
| 消費者物価* | 13.3 | 8.8 | 8.8 | 6.1 | 6.6 | 6.5 | 11.4 | 2.3 | 7.4 | 3.9 | 6.2 | 7.4 | 7.9 | 8.3 |
| 工業生産者物価* | ▲7.0 | 13.9 | 16.7 | 12.0 | 5.1 | 3.7 | 5.9 | 2.3 | 9.2 | 1.3 | 3.5 | 9.2 | 12.1 | 10.7 |
| 輸出額(十億ドル)** | 467.6 | 301.8 | 397.1 | 516.7 | 524.7 | 527.3 | 497.8 | 122.7 | 90.5 | 28.2 | 29.4 | 32.9 | 30.8 | - |
| 輸入額(十億ドル)** | 267.1 | 167.5 | 228.9 | 305.8 | 317.2 | 315.0 | 286.7 | 66.9 | 42.0 | 11.2 | 14.6 | 16.2 | 15.1 | - |

*前年12月比。

**税関統計ベース。

***斜体は暫定(推計)値。

出所:「ロシアの社会経済情勢(2015年5月号)」ほか、ロシア連邦国家統計庁発行統計資料

¹「動向分析」ERINA REPORT No.124

モンゴル

2015年1～5月のモンゴル経済は、引き続き弱含みであった。通貨の減価により輸出は増加したものの、輸入も抑えられた。モンゴルは、産業の中間投入および消費財のかなりの部分を輸入している。登録失業者数は減少したが、労働市場は引き続き厳しい。インフレ抑制のため、中央銀行は通貨引締政策を継続している。

マクロ経済指標

対米国ドル平均為替レートは、2015年4月には1ドル1,976トゥグルグまで減価したが、5月には1ドル=1,939トゥグルグへと増価した。しかし、それでも1年前より7%減価している。経常収支は、2015年5月時点で1820万ドルとわずかながら黒字となった。これはモンゴルの民間銀行(TDBM)が政府保証付きで5億ドルの起債を行ったことによる。

2015年5月の実質の鉱工業生産は前年同月比5.8%減少し、1～5月では前年同期比5.4%増加にとどまった。これは、石炭生産の減少によって、鉱業生産が以前より低下したことに伴うものである。モンゴルは石炭生産の3分の2を輸出しており、国際市場で石炭価格の下落が続いていることから石炭生産が抑えられている。他方、5月の製造業生産は前年同月比4.4%増加した。

2015年5月末の登録失業者数は3万2009人で、前年同月末を15.7%下回った。しかし、新規の登録失業者は前年同期比37.3%増、新規の就職者数は同40.7%減であった。2015年5月の新規登録失業者数に対する新規就職者数の比は、前年同期(0.32)よりも低い0.14であった。つまり、登録失業者

数の減少は、求職活動を行わないことでリストから外れた人々によるものであった。このことも、国の経済活動が弱まっていることを示している。

2015年3月の若干の黒字にも関わらず、国家財政収支は4月に1000億トゥグルグ、5月に1030億トゥグルグの赤字となり、1～5月の累積赤字は3480億トゥグルグとなった。財政収入が前年同期を3.1%下回った一方、財政支出は前年同期を7.1%上回った。付加価値税、所得税および外国貿易に関する税の収入が減ったことにより、租税収入は前年同期を1.6%下回った。財政支出の増加は、補助金支出以外のすべての部門での支出増によるものである。

2015年1～5月の貨幣供給量(M2)は前年同期比4%減少した。2015年5月末の融資残高の伸び率は前年同期比1%増で、2014年末の同16%増から伸びが縮小した。他方、不良債権比率は6.1%で、2014年末の5.0%から拡大した。

外国貿易

2015年1～5月、モンゴルは世界122カ国との間で貿易を行い、貿易総額は33億ドル(輸出19億ドル、輸入14億ドル)であった。輸出入ともに前年同期を下回り、輸出は前年同期比2.7%減、輸入は31%減であった。輸入の急減は、主に鉱工業生産の減少に伴うものであった。これは、モンゴルが産業の中間投入財のかなりの部分を輸入によっているためである。輸出の減少は、主に、主要輸出産品の一つである石炭の輸出の減少に伴うものであった。石炭輸出は量では前年同期比28%、金額では同33%減少した。他方、亜鉛精鉱、銅精鉱、モリブデン精鉱および金の輸出は、前年同期比24～48%増加した。貿易活動が弱含みであったため、鉄道貨物輸送量は引き続き減少した。

(ERINA調査研究部主任研究員 Sh. エンクバヤル)

| | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年1Q | 2015年4月 | 2015年5月 | 2015年1-5月 |
|------------------------|-------|---------|---------|---------|-------|---------|---------|---------|-----------|
| 実質GDP成長率(対前年同期比:%) | 6.4 | 17.5 | 12.6 | 11.7 | 7.8 | - | - | - | - |
| 鉱工業生産額(対前年同期比:%) | 10.0 | 9.7 | 7.2 | 16.1 | 10.7 | 7.2 | 11.4 | ▲ 5.8 | 5.4 |
| 消費者物価上昇率(対前年同期比:%) | 10.1 | 9.2 | 14.3 | 10.5 | 12.8 | 9.5 | 9.9 | 8.0 | 9.3 |
| 登録失業者(千人) | 38.3 | 57.2 | 35.8 | 42.8 | 37.0 | 33.3 | 33.9 | 32.0 | 32.0 |
| 対ドル為替レート(トゥグルグ) | 1,356 | 1,266 | 1,359 | 1,526 | 1,818 | 1,960 | 1,976 | 1,939 | 1,959 |
| 貨幣供給量(M2)の変化(対前年同期比:%) | 63 | 37 | 19 | 24 | 13 | 0 | ▲ 5 | ▲ 4 | ▲ 4 |
| 融資残高の変化(対前年同期比:%) | 23 | 73 | 24 | 54 | 16 | 8 | 5 | 1 | 1 |
| 不良債権比率(%) | 11.5 | 5.8 | 4.2 | 5.0 | 5.0 | 5.7 | 6.1 | 6.1 | 6.1 |
| 貿易収支(百万USドル) | ▲ 292 | ▲ 1,781 | ▲ 2,354 | ▲ 2,089 | 538 | 376 | 42 | 4 | 422 |
| 輸出(百万USドル) | 2,909 | 4,818 | 4,385 | 4,269 | 5,775 | 1,078 | 375 | 417 | 1,869 |
| 輸入(百万USドル) | 3,200 | 6,598 | 6,738 | 6,358 | 5,237 | 702 | 333 | 413 | 1,447 |
| 国家財政収支(十億トゥグルグ) | 42 | ▲ 770 | ▲ 1,131 | ▲ 297 | ▲ 808 | ▲ 145 | ▲ 100 | ▲ 103 | ▲ 348 |
| 国内貨物輸送(%) | 34.5 | 34.7 | 1.7 | ▲ 1.3 | 20.1 | ▲ 15 | - | - | - |
| 国内鉄道貨物輸送(%) | 31 | 11 | 6.3 | ▲ 0.5 | 2.8 | ▲ 6 | ▲ 10.5 | ▲ 3.2 | ▲ 6.4 |
| 成畜死亡数(%) | 495.5 | ▲ 93.7 | ▲ 34.1 | 84.8 | ▲ 63 | ▲ 36 | 182 | 48 | 53 |

(注)消費者物価上昇率、登録失業者数、貨幣供給量、融資残高、不良債権比率は期末値、為替レートは期中平均値。

(出所)モンゴル国家統計局「モンゴル統計年鑑」、「モンゴル統計月報」各号 ほか

韓国

マクロ経済動向

韓国銀行(中央銀行)が6月4日に公表した2015年第1四半期の成長率(改定値)は、季節調整値で前期比0.8%(年率換算3.2%)で、前期の同0.3%を上回った。需要項目別に見ると内需では、最終消費支出は同0.5%で前期の同0.4%から微増した。固定資本形成は同4.0%で前期の同▲2.9%から大きくプラスに転じた。その内訳では建設投資は同7.4%で前期の同▲7.8%から大きくプラスに転じた。一方、設備投資は同0.2%で前期の同4.0%から低下している。外需である財・サービスの輸出は同0.1%で前期の同0.4%から低下している。

2015年第1四半期の鉱工業生産指数の伸び率(改定値)は季6節調整値で前期比0.2%となり、前期の同0.9%から低下した。月次では季節調整値で、4月は前月比2.4%、3月は同▲0.6%とマイナスになっている。

2014年の第1四半期の失業率は季節調整値で3.7%であった。月次では、4月は3.7%、5月は3.9%となっている。

2015年第1四半期の貿易収支(IMF方式)は253億ドルの黒字であった。月次では、4月は126億ドル、5月は92億ドルのそれぞれ黒字である。

2015年第1四半期の対ドル為替レートは1ドル=1,100ウォンで、前期の同1,087ウォンから減価した。月次では4月に同1,086ウォン、5月に同1,093ウォン、6月に同1,086ウォンと推移している。

2015年第1四半期の消費者物価上昇率は前年同期比0.6%であった。月次では2月に前年同月比0.8%、2015年1月に同0.8%、2月に同0.5%と推移している。2015年第1四半期の生産者物価上昇率は▲3.6%で前期の同▲1.3%からマイナス幅が拡大した。月次では2月に前年同月比▲

3.6%、3月に同▲3.7%とマイナスで推移している。

2015年の経済展望

政府系シンクタンク、韓国開発研究院(KDI)は5月20日に経済見通しを発表し、2015年の成長率を3.0%とした。前年の実績の3.3%を下回る予想である。また2016年の成長率は3.1%としている。2015年の成長率については、第2四半期から第4四半期まで季節調整値で各前期比0.9%の伸びを予測している。韓国において労働、資本ストックを完全に使用した状態の潜在成長率は4%程度と見られてきたが、2012年以降は実際の成長率がこれを明らかに下回る状況が続いている。前号で紹介した韓国銀行と同様、KDIも2015~16年において4%水準には復帰できないと予測している。

2015年の成長率を需要項目別に見ると、内需は民間消費が2.6%で2014年実績の1.8%を上回る。期間別では第2四半期に前年同期比2.8%、第3四半期に同2.5%、第4四半期に同2.3%となっている。設備投資は5.1%で2014年実績の5.8%を下回る。期間別では第2四半期に前年同期比5.3%、第3四半期に同6.3%、第4四半期に同3.4%となっている。建設投資は2.9%で2014年実績の1.0%を上回る。期間別では第2四半期に前年同期比2.3%、第3四半期に同3.1%、第4四半期に同3.6%となっている。外需である輸出は0.4%で2014年実績の2.3%を大きく下回る。

2015年の失業率については3.6%で、ほぼ2014年から横ばいとしているが、雇用者数の増加は30万人台後半に止まると見込んでいる。

一方、2015年の消費者物価上昇率は0.5%で、2014年の1.3%から大きく低下し、経済にデフレ的な傾向が出てくると予測している。

(ERINA調査研究部主任研究員 中島朋義)

| | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 14年4-6月 | 7-9月 | 10-12月 | 15年1-3月 | 2015年4月 | 5月 | 6月 |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|-------|
| 実質国内総生産(%) | 6.3 | 3.7 | 2.3 | 3.0 | 3.3 | 0.5 | 0.8 | 0.3 | 0.8 | - | - | - |
| 最終消費支出(%) | 4.1 | 2.3 | 2.2 | 2.2 | 2.0 | ▲0.1 | 1.1 | 0.4 | 0.5 | - | - | - |
| 固定資本形成(%) | 5.8 | ▲1.0 | ▲0.5 | 4.2 | 3.3 | 0.6 | 0.5 | ▲2.9 | 4.0 | - | - | - |
| 鉱工業生産指数(%) | 16.3 | 6.0 | 1.3 | 0.7 | 0.0 | ▲0.9 | 0.1 | 0.9 | 0.2 | ▲0.4 | ▲0.6 | - |
| 失業率(%) | 3.7 | 3.4 | 3.2 | 3.1 | 3.5 | 3.7 | 3.5 | 3.5 | 3.7 | 3.7 | 3.9 | - |
| 貿易収支(百万USドル) | 47,915 | 29,090 | 49,406 | 82,781 | 92,688 | 26,428 | 21,676 | 26,838 | 25,258 | 12,558 | 9,191 | - |
| 輸出(百万USドル) | 463,770 | 587,100 | 603,509 | 618,157 | 621,299 | 159,385 | 153,482 | 155,743 | 135,481 | 50,376 | 43,869 | - |
| 輸入(百万USドル) | 415,854 | 558,010 | 554,103 | 535,376 | 528,611 | 132,957 | 131,806 | 128,904 | 110,222 | 37,818 | 34,678 | - |
| 為替レート(ウォン/USドル) | 1,156 | 1,108 | 1,127 | 1,095 | 1,053 | 1,029 | 1,027 | 1,087 | 1,100 | 1,086 | 1,093 | 1,112 |
| 生産者物価(%) | 3.8 | 6.7 | 0.7 | ▲1.6 | ▲0.5 | ▲0.1 | ▲0.2 | ▲1.3 | ▲3.6 | ▲3.6 | ▲3.5 | - |
| 消費者物価(%) | 3.0 | 4.0 | 2.2 | 1.3 | 1.3 | 1.6 | 1.4 | 1.0 | 0.6 | 1.5 | 0.5 | 0.7 |
| 株価指数(1980.1.4:100) | 2,051 | 1,826 | 1,997 | 2,011 | 1,916 | 2,002 | 2,020 | 1,916 | 2,041 | 2,127 | 2,115 | 2,074 |

(注) 国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率、株価指数は期末値
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、鉱工業生産指数、失業率は季節調整値
国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、生産者物価、消費者物価は2010年基準
貿易収支、輸出入はIMF方式、輸出入はf o b価格

(出所)韓国銀行、統計庁他

朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)

水産事業に注力

2015年4月13日付『朝鮮新報』によれば、同年3月に金正恩第1書記が各地の水産事業所の建設現場を訪問した。訪問の対象は、日本海側の5月27日水産事業所建設現場と黄海南道・陵金島の金山浦塩辛加工工場、金山浦水産事業所であった。5月27日水産事業所は金正恩時代になり初めて建設される現代的な遠洋水産事業所で、金山浦塩辛加工工場、金山浦水産事業所は塩辛を工業的な方法で生産する工場として初めて建設されるとのこと。これらの建設工事は、党創立70周年(10月10日)までに完工するとのことである。第1書記はまた、新たに建設された朝鮮人民軍漁具総合工場と朝鮮人民軍魚粉飼料工場も視察したとのことだ。

このような水産事業(特に、軍関連の水産事業所)の重視は、北朝鮮が「食の問題」を量的側面からだけでなく、質的側面からも捉えはじめている兆候を示すものである。また、軍の経済活動の活発化という側面からも注目される。

北朝鮮、ミラノ万博に出展

2015年5月9日付『朝鮮新報』によれば、同年5月1日から10月31日まで開催されているミラノ万博に北朝鮮が出展しているとのことである。2008年の上海万博に続き2度目の出展であるが、今回は独自に展示館は設けず、数カ国合同のパビリオンで「朝鮮人参の歴史」をテーマに展示しているとのことである。

平壤市内で進む建設

2015年5月11日付『朝鮮新報』によれば、平壤市内で建設事業が進行中とのことである。金策工業総合大学教育者住宅(昨年10月竣工)がそびえ立つ大同江沿いのエリアには現在、住宅および商業施設が建ち並ぶ「未来科学者通り」が建設されており、大同江の中洲・スク島では、科学技術殿堂の建設が急ピッチで進められているとのことである。平壤国際空港第2ターミナル、万景台学生少年宮殿、中央動物園などの建築・改修工事も着々と進んでいるとのことである。

また、万寿台議事堂と万寿台芸術劇場の間には、大型噴水・草花公園が建設中で完成を間近に控えているそうだ。

平壤春季国際商品展開催

2015年5月11日付『朝鮮中央通信』によれば、同月11～14日、平壤の三大革命展示館で平壤春季国際商品展(見本市)が開催された。北朝鮮とニュージーランド、ドイツ、ロシア、マレーシア、モンゴル、スイス、シンガポール、中国、カンボジア、フランス、ポーランド、オーストラリア、イタリア、インドネシア、ベトナム、台湾の300余社が参加した。

2015年6月4日付『朝鮮新報』によれば、ロシアからは今回、食肉加工、建設、豆生産などの分野の12企業が参加し、以前よりも参加企業数が一気に増えたそうだ。その背景には、ロシア政府が平壤国際商品展に関する事業を受け持つロシア沿海地方商工会議所とロシア沿海地方輸出発展センターを積極的にサポートし、商品展に参加する企業を募集したことがあるとのことだ。

鉄道国際協力機構への韓国の加盟申請否決—北朝鮮の反対で

2015年6月4日付韓国『聯合ニュース』によれば、同月2～5日にモンゴル・ウランバートルで鉄道国際協力機構(OSJD/OSShD)の閣僚会議が開催され、韓国はオブザーバーから正会員となるべく加盟申請したが、北朝鮮が反対したため加盟できなかったとのことだ。

羅先市で各種建設事業が進行—銅像、公園、体育館、プール等

2015年6月19～22日のERINAによる現地調査で、羅先市において金日成主席・金正日総書記の銅像と住民便宜施設「海岸園」(プール、理髪、食堂等の複合施設)、「羅先国際商業貿易中心」が完成し、「海岸公園」の整備、室内体育館(中国・吉林省琿春市政府の寄贈)、学生少年宮殿、「羅先経済貿易地帯朝中共同開発および共同管理委員会」庁舎などが建設中であることが判明した。羅津市場もすでに新たな建物(2階建て5棟)が建設され、近いうちに市場はすべて屋内での運営になる予定になっていることも判明した。

(ERINA調査研究部主任研究員 三村光弘)

研究所だより

■評議員会の開催

平成27年6月12日(金)

■役員の変動

<退任>

平成27年3月31日付

評議員 山口英樹(新潟市副市長)

平成27年6月12日付

理事 坂本光弘(東北電力株式会社上席執行役員新潟支店長)

<新任>

平成27年6月12日付

評議員 木村勇一(新潟市副市長)

理事 武田眞二(東北電力株式会社総務部長)
(役職は退・新任時点)

■セミナーの開催

▽平成27年度第2回賛助会セミナー

平成27年7月27日(月)

朱鷺メッセ階中会議室301

「中国の対外援助の現状」

【講師】

JICA研究所副所長 北野尚宏

編 集 後 記

本号の発行日である8月15日は、第二次世界大戦後の日本にとって特別な日だ。しかしながら世界的に見ると、日本人が思うほど、この日が重要視されているわけではない。法的には9月2日の降伏文書への調印をもって戦争の終結と理解されている。日本の内と外とは、「常識」の違いが存在している。

ERINAは環日本海地域における経済協力を推進している。大小さまざまな問題を乗り越えていくための知恵を出すのがその役割だと考える。そして、利害の異なる様々な立場の人々と議論をしながら、見解や意見の違いを解消する努力を続けている。

ところが「常識の違い」は、知恵や議論だけでは解消するのが難しい。できるだけ多くの人々が実体験として異文化に触れることが重要だ。訪日観光客の増加は、その意味でも、歓迎すべき動きである。(A)

発行人 西村可明

編集委員長 新井洋史

編集委員 三村光弘 中島朋義 Sh. エンクバヤル
穆克芊

発行 公益財団法人環日本海経済研究所©
The Economic Research Institute for
Northeast Asia (ERINA)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号
万代島ビル13階

13F Bandaijima Bldg.,
5-1 Bandaijima, Chuo-ku, Niigata City,
950-0078, JAPAN

Tel : 025-290-5545 (代表)

Fax : 025-249-7550

E-mail : webmaster@erina.or.jp

URL : http://www.erina.or.jp/

発行日 2015年8月15日

禁無断転載

お願い

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、お知らせください。