

中モ間の民間需要と整合した越境物流輸送の円滑化に関する研究

内モンゴル財経大学准教授

李瑞峰

1. 研究課題

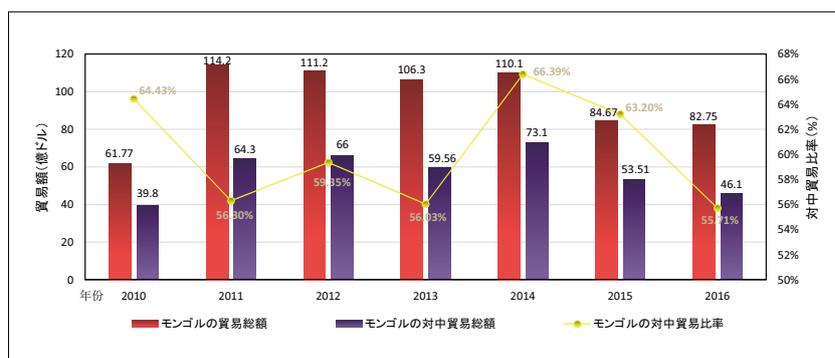
1.1 中モ間の国境概観

モンゴルは内陸国であり、人口の分布はまばらである。独特の地理的特徴を有しており、北はロシア、それ以外の三方はすべて中国に囲まれている。中国と隣接するすべての国のうち、モンゴルは最も長く国境を接している国である(4710km)。中国とモンゴルの間の口岸¹のほとんどは高速道路の口岸であり、それらは広大な中モ国境に東から西へと帯状に分布しているのが特徴である。二国間で最も開放されている口岸は、内モンゴル自治区に位置している。両国間の親善交流と経済協力、貿易協力の深化拡張とともにあった両国の口岸は、建設と発展を遂げてきた。

1.2 中モ間の貿易概観

外交関係の樹立以降、両国は、紆余曲折を経ながら、良好な隣国関係を常に維持し続けてきた。地理的また通関上の利点から、両国は、政治・経済・文化・社会生活等様々な分野において、膨大な交流や協力を進めてきた。1951年、中国とモンゴルは貿易を行う段階に進み、貿易取引を長期オープンアカウントの取引で行うことを取り決めた。1991年には、中国とモンゴルは新たな貿易協約に調印し、その内容は、政府間のオープンアカウント取引に代えて、特定品目のスポット取引へと移行するというものだった。2014年習近平国家主席のモンゴル訪問中に、中国の商務部とモンゴルの経済発展省は、新たな中国・モンゴル経済貿易協力中期発展大綱に調印し、これは、2020年までに両国の貿易額が10億ドルに達するよう尽力するという内容であった。2015年に、モンゴル大統領は中国を訪れ、両国首脳会談

図 モンゴル-中国間の貿易状況



出所: モンゴル銀行、モンゴル統計局、在モンゴル中国大使館

の中で、経済的な利益をもたらす技術、食料安全保障、インフラ建設、航空、金融、エネルギーを含む11の二国間協力の文書が調印された。モンゴルの税関統計の数値をみると、中国はモンゴルにとって最大の貿易パートナーであり、最大の輸出入市場であり続けたことがわかる。モンゴルから中国への主要な貿易品目は鉱産品であり、モンゴルが中国から輸入する品目は軽油と食品が増加基調にある(図)。

中モ経済回廊の利点を活かして、中モ間の経済・貿易協力は加速的に進んでいる。2016年9月に「中国・モンゴル・ロシア経済回廊計画概要」において、中国・モンゴル・ロシア経済回廊の建設が三カ国間の貿易量の拡大、製品競争力の向上、越境輸送の円滑化やインフラ建設の進展という協力プログラムを内包していることが示された。このことは、中国・モンゴル・ロシア間の三カ国間協力をより強化し、越境輸送を円滑化することが主な目的として示されたことを意味する。越境物流輸送、そしてそのサービスの相手は中国とモンゴルの財貨・原材料の貿易を行う輸出・輸入業者であることから、越境物流輸送の円滑化は、企業の要求に応えるものとなるだろう。したがって、次

の段階においては、中モ間の越境物流輸送を企業の要求に合わせてどのように円滑化していくかを研究することが、中モ間の経済・貿易の協力の実現を円滑化していくうえで重要な役割を担う。

2. 中モ間の越境物流輸送円滑化における現在の進捗状況

本稿は、越境物流輸送の円滑化がもつ可能性という点について、現在の進捗状況と存在する課題を考察する。具体的には、現在の輸送能力、通関のインフラ建設、貿易の円滑化、通関業務の迅速化や、中モの物流輸送産業における現在の発展の状況について考察の対象とする。

2.1 中モ間の越境物流輸送能力の不断の改善

中モ間の越境物流輸送の能力は、中モ間の口岸における財貨の流入、流出の量を見ることで測ることができる。表1は、2013～2016年にかけての、主な中モ間の財貨の取引量について示したものである。これらのデータは、中国の口岸運用状況が財貨輸送の安定的増加基調という良好な状況

¹ 注:原文では port。国境通過点のこと。2.2において解説有り。

表1 内モンゴルからモンゴルへの貨物量

(単位: 万トン)

	2012	2013	2015	2016
財貨流入・流出量	3293.2	4047	3537.62	4803.39
財貨流入量	2798.1	3335.8	2843.81	4187.88
財貨流出量	495.1	711.2	693.81	615.51

出所: 内モンゴル口岸の公開データより筆者作成

にあることを示しており、中モ間の越境物流輸送の能力が向上し続けていることを示すものである。この成長トレンドは、中モ間の経済・貿易発展計画の統合と、適用される貿易協力政策からの恩恵である。

2.2 中国・モンゴルの口岸インフラ建設の不断の改善

元来、口岸とは国家により建設された港湾を指していたが、輸送業の発展に伴い、陸路と空港のものも含まれるようになった。口岸はまた、国際貨物輸送の結節点に対しても用いられる言葉で、一種の国際物流の一部分として認識され得る言葉である²。

現在中国は、モンゴルに対して13の国境口岸を開き、そのうちの内モンゴルに所在する二连浩特(エレンホト)口岸、干其毛都口岸、策克口岸、珠恩嘎達布其口岸、阿日哈沙特口岸および新疆に所在する塔克什肯口岸は通年運用されており、これらは中国にとってモンゴル向けの主要な口岸でもある。二连浩特口岸を例に挙げると、現在この口岸は、アジアにおいて最も大きな分散・集積の集貨所であり、台車の交換所であるが、ここでは、H986貨物列車確認システムと、共同検査事務棟が完成している。また、二连浩特口岸には117本の線路があり、そのうち

の52本が広軌線路、残りの65本は標準軌の線路である。このように、二连浩特口岸では陸路や鉄道物流地点の建設を加速し、これにより口岸物流インフラの完備が進められている。

2.3 現在進められているモンゴル貿易の円滑化

概して貿易の円滑化とは、財貨の越境移動を法的に管理することが可能であることを前提として、財貨通過規則の簡素化、不必要な手続きや規制の省略、効率化を模索することとみなされる。貿易円滑化の進展度合いの測定には、3つの方法が広く認識されているが、それぞれ、経済協力開発機構(OECD)、アジア太平洋経済協力(APEC)と世界銀行により提唱されているものである。

本稿は、中モ間の貿易の円滑化度を6つの視点から比較する。それらは、具体的には、貿易障壁撤廃の度合い、通関手続きの負担の大きさ、高速道路の円滑さ、鉄道の円滑さ、口岸の円滑さ、そして、インターネット人口である。貿易障壁と通関手続きの指標は、対象国における政策環境の標準化の度合いと輸出者、輸入者がともに貿易協力を行っている良好なマクロ環境にある

かどうかを反映するものであり、指標は0~7の数値で表される。高速道路の円滑さ、鉄道の円滑さ、口岸の円滑さは、主に対象国の物流インフラの建設と効率的な運用の度合いを測るために用いられる。この数値は、値が大きい方が物流インフラの効率的な運用がなされていることを意味しており、値は1~7をとる。インターネット人口は、100万人当たりのコンピューター保有台数を表しており、いわばインターネットへの接続のしやすさを表す0~1の値の指標である。本稿は、世界経済フォーラムによる世界競争力レポート(2009~2017)から、必要なデータを選び表2に示した。

表2から、中モ間で、近年にかけて貿易円滑化度が総じて向上傾向にあることがわかる。中国の貿易政策における規制環境は低下傾向にあるが、高速道路の円滑さ、鉄道の円滑さ、口岸の円滑さはインターネット人口とともにある程度の向上が見られる。モンゴルの貿易政策における規制環境の指標は、高速道路の急速な改善や、鉄道のある程度の改善とは整合しない結果を示している。また、モンゴルのインターネット人口や電子商取引の普及水準は、中国の急速な発展と比較して大きな乖離がある。

2.4 中国の通関手続き効率性の不断の改善

通関手続きの改善を実現することは、中モ間の物流輸送円滑化において大きな課題である。1993年初頭、中国とモンゴルは「中モ間の税関の相互扶助と協力に関する条約」に調印し、これにより、中国とモンゴルの間の財貨や旅行者の通関・入国手

表2 中モ貿易円滑化度の比較(中国 CHN; モンゴル MGL)

項目	年		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL	CHN	MGL
貿易障壁の撤廃度合い	4.6	4.5	4.5	4.2	4.2	4.3	4.3	4.2	4.5	4.3	4.2	4.4	4.3	4.1		
通関手続きの負担	4.5	3.3	4.4	3.3	4.2	3.3	4.2	3.1	4.3	3.3	4.2	3.7	4.4	3.6		
高速道路の円滑さ	4.3	1.7	4.4	1.8	4.4	2	4.5	2.3	4.6	2.6	4.7	2.8	4.8	3		
鉄道の円滑さ	4.3	2.5	4.6	2.6	4.6	2.5	4.7	2.6	4.8	2.6	5	2.5	5.1	2.7		
口岸の円滑さ	4.3	3.3	4.5	2.8	4.4	3	4.5	2.6	4.6	1.7	4.5	1.4	4.6	1.3		
インターネット人口	0.33	0.13	0.34	0.1	0.38	0.2	0.42	0.16	0.46	0.18	0.49	0.27	0.5	0.21		

出所: 世界競争力レポートのデータ(2009-2017)から筆者作成

² 徐(2012)を参照。

表3 モンゴルの鉄道輸送による輸送量の予測

(単位: 100万トンキロ)

	2017	2018	2019	2020
予 測 値	13,919.80	14,482.52	15,045.24	15,608.00

続きを大幅に簡略化し、違法な事案に対して効果的に対処することが促された。2009年12月の中国・モンゴル・ロシアランドブリッジ経済フォーラムにおいて、中国、モンゴル、ロシアは通関規則の簡素化と、三カ国貿易の円滑化を加速させるために通関手続きの効率を高めることが提案された。

現在、中国はモンゴル向け輸出の通関手続きを改善するために、中国の様々な口岸において運用手続きの最適化を図るため、以下の方法を採用して成功している。例えば、中国とモンゴルの口岸のさらなる改善のために、呼和浩特(フフホト)税関は、2015年5月の「國務院口岸運用の改善の支援に関する若干の意見」における方法をすべての分野で導入し、これにより、中国・モンゴル・ロシアの輸出・輸入に関する通関手続き環境の最適化と改善もたらされた。中国の方策と比較して、モンゴルはまだ遅れており、複雑な通関規則や脆弱なインフラという問題が長い間解決されずにきている。このことは、貿易財の通関において効率性を大きく損ねているといえる。

3. 中モの越境物流輸送の改善における喫緊の課題

中モの越境物流輸送は、中国・モンゴル・ロシアの経済回廊建設の追い風もあり、一定の成果を上げているものの、迅速に周知され、解決されなければならない課題もまだまだ多く存在している。

3.1 取引需要に見合わないモンゴルの鉄道輸送能力

中国とモンゴルの貨物輸送において、モンゴルの貨物輸送にはほとんど鉄道が用いられているのに対して、中国の貨物は鉄道と高速道路を用いている。近年、モンゴル政府は、インフラ建設関連の計画を前進させており、外国の支援や他者からの投資を求めてきた。しかしながら、国境の高速道路や鉄道インフラ建設は、資金が限られている点や、融資能力の不足が解消されてお

ず、結果的に「(鉄道や道路が)通ってはいくものの円滑ではない」という現状に陥っている。特に、利用率が低いことや、軌道幅の違いから頻繁に台車を変更することで費用が高くなるため、結果として渋滞が発生し、取引需要に見合わない状況が起こっている。

1993～2013年にかけてのモンゴルの鉄道による貨物輸送量のデータを基に、恩和(2015)は、2017年から2020年にかけて、モンゴルの鉄道輸送による需要と供給の関係は切迫した水準になるだろうと、需要と供給の関係に幾分かの変化はあるかもしれないが、大まかな傾向は変わらないだろうことを予測している(表3)。

3.2 中モ口岸の物流インフラがまだまだ脆弱であるということ

中モ間の口岸は、ほとんどが条件の良い国境地帯に位置している。満洲里、二连浩特、干其毛都口岸、策克口岸の4つの1000万トン級の内陸口岸と、3つの空港を除いて、インフラ整備が完成していない。それは以下に挙げるとおりである。

3.2.1 遅々として進まない輸送インフラの建設

現在、中モ間のほとんどの口岸は、低質でまばらにしか整備されていない高速道路で結ばれている。そして、システム上の問題と資金の不足から、鉄道建設の開発は遅れている。モンゴルの例では、国土156万平方キロメートルのうち、主要な高速道路はわずか2本しかなく、それらはソビエト時代に建設された北から南への1本と東から西へと走る1本で、ともにモンゴルを通り抜けるものである。ロシアに到達する鉄道は、南北の1本だけである。輸送インフラ建設の遅れは、中モ間の経済、貿易、旅行、輸送の発展を大きく制約する。

3.2.2 物流拠点機能の単機能性

国境の口岸経済と貿易の発展に伴い、国境口岸は、一般的に、元来の集積、分

配の拠点から、より有機的なロジスティックの拠点に変容していき、徐々に輸送、倉庫機能、分配機能、情報管理、関税業務を統合した有機的なロジスティックハブへと成長する。しかしながら、ほとんどの中モ間の口岸物流拠点は倉庫機能のみに特化しており、それらは、旧い環境の保護基準によるひどく汚染された石炭物流拠点や金属物質の保管区域である。

3.2.3 物流の電子情報プラットフォーム建設の遅れ

口岸のインフラ建設の遅れは、効率的な物流の情報プラットフォームや、完全な物流の運用ネットワークの欠如にも起因している。これらは、口岸が成長するのに大きな制約となっており、それぞれの口岸が中モ間の貿易協力をを行う際の主要な口岸となることの妨げとなっている。近年、モンゴルはインフラ建設に大きく投資しており、特定の地域では公共部門の利便性を向上させてきたが、モンゴルの経済開発需要の現状、経済の集積の遅れや、金融の受け入れ能力や金融資源の制約、そして不利な環境を背景に、多くの地域でインフラ建設が遅れている。

3.3 中モ間の関税協力における偏った進捗

近年、中国とモンゴルの税関当局者は、現状に鑑みて緊密な連携と協力を構築してきたように見えるが、両国の政治的、経済的、法的な環境と貿易の実情により、両国の通関業務の協力を深めるためには、いまだに解決されるべき多くの困難と課題が存在している。例えば、中モ間の関税協力は、同じ歩調を維持しておらず、発展は偏っている。いくつかの国境口岸では、口岸当局者間の協力は形式的で、有益ではない。もし、モンゴルの地方口岸の当局者が、喫緊の問題として通関手続きの改善努力をしないならば、大きな困難に直面することになるだろう。それは、モンゴルの口岸物流産業の発展を揺るがし、制約となるからである。

3.4 中モ間の物流企業の低い専門性の度合い

現状では、中国口岸における物流企業は急成長しているが、そのほとんどは単独

表4 ドイツ、中国、モンゴルの物流パフォーマンス指標 (LPI) (1=低、5=高)

	2007	2010	2012	2014	2016
ドイツ	4.1	4.11	4.03	4.12	4.23
中国	3.32	3.49	3.52	3.53	3.66
モンゴル	2.08	2.25	2.25	2.36	2.51
世界平均	2.74	2.866	2.871	2.894	2.884

出所：世界銀行 *Trade Logistics in the Global Economy* (2007-2016)

でサービスに従事しており、単に輸送と倉庫業のサービスを提供しているだけで、専門性の度合いが低い。加えて、既存の物流企業は運用実績の規模が小さく、また管理の品質や情報化の度合いも低いもので、サービスの品質は均一ではなく意識の改善の余地が大きい。表4は、ドイツ、中国、モンゴルと世界について、物流パフォーマンス指標 (LPI) を比較したものである。この表からは、中国とモンゴル、そしてドイツの間の指標に全体的に大きな開きがあることがわかる。モンゴルの指標と世界平均の指標の開きは、縮小し続けている。

4. 中国・モンゴルの越境物流輸送の円滑化に影響する要素

4.1 地政学的政治的な要素

越境物流輸送の対象となる場所は、国境を跨ぐセンシティブな地域である。国境を接する二国が緊張関係にある時、こうした地域は政治的、軍事的な衝突の地域となりうる。また国境地域の関係が良好で友好的ならば、こうした地域は、経済的な取引や文化交流の面において重要な架け橋あるいは結節点となる。歴史的には、中モ間の経済取引が、緊密な政治・地政学的な関係を維持してきたことを確認できる。

4.2 地域経済協力の要素

中国・モンゴル・ロシアの経済回廊の建設と発展に伴い、中モの越境物流輸送は、様々な産業や分野を結びつける役割を果たしている。越境物流輸送の接続を通じて、中モ間での資源、財貨、労働力、技術、資本他の生産要素の移動や、相互依存と補完が実現する。これらの要素は、中モ間の経済・貿易分野の協力を深化させ、安定させるうえで、常に有用である。つまり、中モ間の経済協力は、越境物流輸送の発展に

深く影響を及ぼすものであるといえる。

4.3 人と歴史、文化にまつわる要素

人、歴史、文化については、中国の内モンゴルは地理的にモンゴルとロシアと隣り合わせであり、これら地域の国々との間で、長い歴史と、人や文化の融合を伴ってきた。中国、モンゴル、ロシアの間では、文化的アイデンティティの違いはいくらかあるものの、内モンゴルは歴史上や国情においても、モンゴル、ロシアと文化・民族慣習的に多面的な関係を持っており、特にモンゴルとは経済・貿易の面で優位な点を有し、言語の面での疎通や、文化面でのアイデンティティにおいて、また交流の面においても都合がよい。この固有の特徴を持つ地域は、常に相互依存、互恵関係という独自のルールに従って動いており、越境物流輸送の発展に対しても深く関わってきた。

5. 結論と提言

5.1 越境物流回廊の輸送能力の希求と改善

中モ越境物流輸送回廊の輸送能力を向上させるという点において、2つの提案が挙げられる。一つは、既存の回廊に革新的な変化をもたらし、それらに潜在する可能性、資本の蓄積や土地資源を十分に活用することである。輸送に対する需要や国境地域の都市、地方間での空間的な発展計画、産業配置計画を考慮に入れることも要求される。もう一つは、(越境鉄道や高速道路を含む)新たな回廊の建設である。これにより、越境輸送能力の向上と、中モ間越境物流輸送の需給バランスの均衡達成が図られる。

5.2 口岸物流インフラ建設の強化と円滑化

5.2.1 口岸建設に対する政府投資の加速

中国とモンゴルの政府部門は、口岸建設に対するカネ・ヒトの投資を加速しており、口岸インフラの改善・発展支援のために複数のチャンネルによる資金の増加を図っている。これには、中国とモンゴル両政府の合意形成が要求される。この合意形成のための過程において、中モ間の様々な口岸間には差異があることから、すべての口岸を同様に扱うことは適切ではなく、異なる発展計画が実行されるべきである。

5.2.2 急がれる電子情報プラットフォーム建設

近年、モンゴルは口岸建設の最適化、透明性の確保、口岸の開放という目的達成のために尽力してきた。しかしながら、情報プラットフォームの未完備という問題は未だに残っている。すなわち、モンゴルの口岸においては、電子管理による口岸情報のプラットフォーム化が普及してこなかったのである。したがって、中国・モンゴル間の電子情報口岸機能の完備に努める必要がある。一方で、電子口岸プラットフォームに伴い、銀行とオンライン決済の方面での協力を強化することで、利用者のオンライン決済を可能にし、これにより支払方法の硬直性、不一致性という問題を解消することが求められる。

5.3 通関規則の簡素化と口岸業務の効率化

通関業務円滑化の実現は、長期的かつ複雑な問題を伴う。中モ間における通関業務の改善に関する問題を解決するために、必要な国家レベルでの政策による支援や、有効な政策を打たれることが求められる。通関規則の簡素化は、通関する財貨移動の停滞を解消し、通関手続きに関わる時間を短縮することで通関の効率化を上げるといって意味で有益である。国内外の先進的な通商口岸の経験や、中モ間の通関規則の簡素化に関する方針に照らすと、検査の過程の設計について科学的観点を導入することが可能である。また、作業を協調して行う際に「ワンストップサービス」、「ワンコーディネートサービス」、「ワンウインドウサービス」という手法を実行することができる。そのため

に中モの口岸で「タンデム型」から「パレル型」へと作業方法を移行することが求められる。一方で、検査前の輸出・輸入財を捕捉、誘導することも必要である。例えば、輸出者、輸入者などに、積極的に内部情報体制の構築を推奨し、税関での事前申告・検査方式についても説明することが挙げられる。税関当局は、今よりもリスクを分類・管理し、より多くの企業に対して「グリーン（安

全な）チャンネル」を提示し、「事前の通関申告とその後の実際の財貨の引き渡し」を完全に適用すべきである。

5.4 物流産業への投資増加

物流産業への投資において、政府は関連する政策を適宜実行することにより、建設投資の契約案件に外国の民間資本を奨励、誘導することができる。中モ間越境物流

輸送に関わる企業・機関へ、土地使用、税制、金融面の整備面での適切な政策的支援が与えられ得る。一方で、物流の協力にあたり、中国とモンゴルが互いに学ぶことで技術の交流という利点を最大限に活用することができ、全分野における物流の教育と物流の品質評価の向上を強化することが可能になる。

[英語原稿を ERINA にて翻訳]

<参考文献>

- 阿努金 (2016) 「中蒙貿易便利化問題研究」, ハルビン師範大学修士論文
 恩和瑪爾勒 (2015) 「蒙中口岸物流發展策略研究」, 北京交通大学修士論文
 範新雅 (2014) 「内蒙古対蒙古国边境口岸物流体系建设研究」, 内蒙古财经大学修士論文
 中華人民共和国商務部「対外投資合作国別（地区）指南」2016年版
 雷文晶 (2013) 「广西参与大湄公河次区域公路跨境便利運輸合作研究」, 広西大学修士論文
 帥林遙 (2015) 「中国新疆边境貿易便利化影響因素研究」, 石河子大学修士論文
 徐建飛 (2012) 「新疆陸路口岸通関便利化建設研究」, 新疆财经大学修士論文
 World Bank (2007-2016) *Trade Logistics in the Global Economy*.