

## 目 次

The Development of Free Economic Zones in Russia ロシアにおける経済特区の歩み (英/日) Svetlana J. Vikhoreva, Deputy Chairman, FEZ Development and Marketing, Nakhodka Free Economic Zone Administrative Committee ナホトカ経済特区行政委員会経済特区開発及マーケティング担当副部長 スヴェトラーナ・ヴィホレーワ .....	1
The Foreign Business Development Association (for the DPRK) 朝鮮民主主義人民共和国 (北朝鮮) における外国企業協会 (FBDA) の概略 (英/日) Roger Barrett, Chief Representative, FBDA 外国企業協会首席代表 ロジャー・バレット .....	9
日中のソフトウェア開発産業の展望 Prospects for the Software Development Industry in Japan and China (Summary) (日/英抄) ERINA調査研究部研究員 佐藤 信二 Shinji Sato, Researcher, Research Division, ERINA .....	15
TRADP Transport Working Group Meeting Summary Report 図們江開発プログラム輸送部会要約 (英/日) Tsogtsaikhan Gombo, Senior Programme Advisor, UNDP Tumen Secretariat UNDP図們江開発事務局シニアプログラムアドバイザー ツォグツァイハン・ゴンボ .....	21
TRADP Transport Working Group Meeting Minutes (Extract) (英) .....	25
図們江下流地域の開発現状と基本課題 The Basic Issues of the Development of the Lower Reaches of Tumen River (Summary) (日/英抄) 中国延辺現通海運集団総裁 李 茂 祥 Li Mao Xiang, President, Yanbian Hyuntong Shipping Group .....	30
曲がり角に来たUNDP主導の図們江開発 UNDP-led Tumen Region Development at the Crossroads (日/英) ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子 Hisako Tsuji, Senior Economist, Research Division, ERINA .....	35
APEC and Subregional Cooperation in Northeast Asia (英) Vladimir I. Ivanov, Senior Researcher, Research Division, ERINA .....	42
UNDP国際シンポジウム報告「北東アジアにおける人間開発と人間の安全保障」(日) ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子 .....	47
北東アジア動向分析.....	49
研究所だより.....	54

# *The Development of Free Economic Zones in Russia*

Svetlana J. Vikhoreva

Deputy Chairman, FEZ Development and Marketing,  
Nakhodka Free Economic Zone Administrative Committee

Free economic zones (FEZs) are considered to be efficient mechanisms which have been successfully used in many countries. Initiation of FEZs implies recognition that processors/investors require different, more liberal treatment than they are currently getting in their country. The FEZ policy targets "spot" liberalization of the investment climate for foreign and domestic businesses. FEZs can also be thought of as reform islands, or specific targets of the reform efforts.

The intention to create an FEZ was announced by the Chairman of the Presidium of the Supreme Soviets of the USSR, Mikhail Gorbachev, in 1986, during his visit to Nakhodka in the Russian Far East. But the real step was taken by the new Russian government only in 1990 after the visit of the first Russian President, at that time the Chairman of the Supreme Soviet of Russian Federation, Boris Yeltsin, to Nakhodka in 1989. In October 1990, the Supreme Soviet of Russia adopted the Decree "On the development of the FEZ in Primorsky Krai in Nakhodka."

After 10 years of attempts to create a true Free Economic Zone in Russia, we have to emphasize *that Russia has never had a Free Economic Zone* in its full capacity and meaning. It is still approaching the understanding of this very important instrument which the country needs so much to facilitate exports, attract advanced business culture and management, develop its own technologies and process enormous resources instead of exporting raw materials. It could help the Russian government to develop and test some of the elements of the new investment policy and methods of cooperation between the government and foreign businesses on the small territory of the FEZ, and then spread it all over the country. Thus, FEZs can indirectly affect the reform efforts by demonstrating what does or does not work.

Instead, the zones still remain an institutional innovation in Russia. What has happened to the FEZ idea in Russia is the main subject of this article. The Nakhodka Free Economic Zone will be used as a shining example of the entirety of the problems that are faced while developing the FEZ idea.

In Russia there exist 18 areas formally designated as FEZs. In 1990-91, the status of FEZ was granted to 11 regions with a total population of 18 mln. people (13% of all Russia's population). They had different locations and sizes. For example, FEZ Vyborg (near St. Petersburg), FEZ "Altai" (Siberia) (the whole Altaysky krai), "Kuzbass" on the borders of the Kemerovskaya oblast, "Sakhalin," on the edge of the Sakhalin islands and so on. Almost all these regions did not have an opportunity to use the FEZ status. Nakhodka FEZ was the first to gain FEZ status. It is a strategically important city-port located in the southern part of the Russian Far East, near the borders of China and Korea and close to Japan. Nakhodka

was chosen due to its advantageous geographic position and strategic significance for Russia in its Asian policy. For ten years, the Nakhodka FEZ was considered as a real candidate for FEZ development. At the beginning, in 1991-94, partial elements of the zone were used; for example, the tax exemption, customs incentives, special immigration procedures and simplified registration of enterprises. The government provided money for infrastructure development. When the Nakhodka FEZ, together with Korean partners, proposed a new approach to FEZ implementation of the international project of a Russo-Korean Industrial Complex (RKIC) it resulted in the signing of an international treaty between the Russian Government and the Government of the Republic of Korea. Nevertheless, the history of Nakhodka is the struggle for real status that has not yet been achieved.

The failure of the FEZ idea in Russia was stipulated for several reasons given below.

1. Concept error and lack of conceptual approach of the Russian Government to the FEZ development in all of Russia.
2. Inadequate and moreover underdeveloped legislation.
3. Unfavorable economic situation.

## **Concept Problem**

The right concept is a core for success, regardless of how complicated the project is. It was very difficult to develop the right concept in the reality of Russia in 1988-90. The initiators of the idea were the part of the post-Soviet economy who knew FEZs from the books and believed so much that Russia had its own way to develop FEZs. Some of the important criteria necessary for FEZ development were ignored, such as the global nature of FEZs, government role, the importance of location and appropriate size and the availability of state-of-the-art infrastructure.

The global nature of an FEZ presumes that the zone will be part of international competition for investment and market share. When global production networks or chains are constructed, FEZs can provide a link. FEZs are one of the main components of the foreign investment-led export-oriented industrialization strategy. It is an aggressive policy of the native government to show the world that it is ready to open its economy to the world, invite foreign investors, follow the "international rules" and support business development in its own country.

In Russia's case, the goals of FEZ development in most regions targeted mostly social problems such as improving housing, goods supply and modernizing municipal infrastructure. The FEZ became a *political instrument* to extract the territory's tax revenue from the federal budget and keep it in the territory.

Although most of the so-called "FEZ" territories copied the main Nakhodka FEZ Decree, setting-up the zones was more about the fight for budget money than facilitating industrial development which measured up to international standards. The financial strategy that the Nakhodka FEZ put into the FEZ through the government decree was to keep part of the tax revenue earned by the city in order to foster the infrastructure development and invigorate a less-developed region.

*The size of the area plays a crucial role in its financing.* Due to international definition, an FEZ is an industrial area. In Russia, it was a mixed area. For example, FEZ Vyborg, with an area of 74.3km<sup>2</sup>, included 6 small towns with a combined population of 200,000. The FEZ's of "Kuzbass" and "Altai" are the whole regions. The area of Nakhodka FEZ included the City of Nakhodka itself and the Partisansk region, with an area of 4,611 km<sup>2</sup> and a population of 220,000. The area of the City of Nakhodka is 370km<sup>2</sup> and the other territory is mainly forest. It is substantially different if the host country has to develop and prepare some areas or the entire region with huge social problems like Kemerovskay oblast.

All the FEZ territories have very serious problem in terms of infrastructure. At the end of the 1980s, telecommunications were a problem even in Moscow, not to mention provincial regions. The fax machine was a technological wonder, and in Nakhodka, most of the ports at that time used telex. The government of the host country usually finances the infrastructure development or its improvement, always with huge direct investments. The large size of the FEZ area compelled the government either to put the burden of infrastructure financing on the region or recognize the mistake and abolish previous decrees. As an example, Nakhodka did not receive direct government investment, but investment credit (tax credit later) to develop infrastructure in an area of 4,611km<sup>2</sup>. The responsible Administrative Committee of the Nakhodka FEZ was forced due to the City of Nakhodka and Partisansk region to invest much more money in overall social infrastructure development than it would have if the FEZ had been an area of only several hectares. City projects substantially increased the burden and made the cost of the FEZ expensive.

The mistake of zoning almost 13% of Russia with 18 millions people living there was obvious. *One of the main principles was ignored a zone is an area or a region, which is set apart or aside and designated for a particular activity (industry, processing or economic).* As a result, the government abolished all incentives it gave to the so-called FEZ's in 1992-93. It also abolished the financing for almost all the region except for the Nakhodka FEZ (Nakhodka FEZ received financing up to 1997).

In 1992, together with the Korean Land Corporation from the Republic of Korea and the American private company SOVCAP, the Nakhodka FEZ Administrative Committee started to develop a new approach to FEZ and proposed to the government the adoption of "spot development" - concentrating efforts on small areas of a few hundred hectares. Bilateral negotiations between the governments of the ROK and the Russian Federation resulted in the implementation of the Russo-Korean

Industrial Complex project. This project is an *internationally recognized concept* of a free zone located in an area of 330 ha. It can be used as a model to develop the idea of FEZ's in Russia.

*Location* is the most important consideration. Good international communications (transport and telecommunication) are essential, as free zones are geared primarily towards firms processing regular (weekly) shipments of imported raw materials for export markets. The experts found that the most favorable and ideal locations are Nakhodka and Kaliningrad. Nakhodka has good access to the markets of America, Northeast Asia and to the Russian market. Kaliningrad is a natural enclave located in the proximity of Germany, Poland, Sweden, and Finland. The goals to set special regimes were thus entirely different than for Nakhodka FEZ, and in 1997, Kaliningrad gained the status of a Special Territory, not a Free Economic Zone, which is absolutely correct.

So we can say that the term "Free Economic Zone" up to 1997 was widely used in Russia for any territory which had more or less different tax or customs treatment or different relationships between the federal and local budgets. However, the FEZ is a combination of natural favorable location, excellent infrastructure, special investment treatment, low bureaucracy and substantial government support. If any of these are low or absent, the success of the FEZ will be problematic. Moreover, the mixture of definitions led to a situation where the FEZ's were criticized widely as illegal. As far as the region had this "brand" (but not the real status) some years ago, all the problems were connected with the FEZ status.

### Legislation problems

Legislation is a must for FEZ success. 1990 was the time when the new Russian Government and the Supreme Soviets of the Russian Federation started to develop Russian legislation. The lack of general (basic) legal framework on FEZ's and in relation to foreign investments created the opportunity for different bodies to set up zones. For example, "Sakhalin," "Altai," etc. were granted FEZ status through Decrees of the Soviet of Ministries. The Nakhodka FEZ, "Kuzbass," "Sadko" (Novgorodskaya oblast) were created through the Decrees of Supreme Soviets and the Trade Zone "Sheremetijevo" and porto-franko "Vnukovo" (Moscow) by Presidential Decree.

The Decree of the Supreme Soviets and the Decree of the Government on the development of the FEZ in Nakhodka were the first legal documents to regulate the zone and attitudes to foreign investments and investors in Russia. The basic legal acts, such as the Customs Code, Tax Code, Currency regulation Law and the Law on Foreign Investments in Russia, were developed and enacted in the next two years. All these legal acts did not mention the Free Economic Zone, with the exception of the Customs Code, and *the FEZ status became a pure declaration.*

As a result, the FEZ's became illegal and were put "on hold" awaiting a law on FEZ's in Russia. In 1994-95, the government easily abolished its own decrees and the idea of FEZ's was frozen for an uncertain period of time. It became a complete legal vacuum.

A draft of *the Law on Free Economic Zones* was developed and brought to the State Duma in 1993-94, and the law still does not exist. This law was approved in the State Duma twice and twice was vetoed, by President Yeltsin in 1998 and by President Putin in 2000. Both drafts (although conceptually different) legalized FEZs in Russia and identified the role of government and special procedure to consider zone development. It substantially decreased the size of the FEZs to several square kilometers and identified tax exemptions and Free Customs Zones as a necessary criteria for FEZs. But still it did not reveal the full mechanism of FEZs.

The Administration Committee of the Nakhodka FEZ and its partner, the Korean Land Development Corporation, in order to overcome legal problems, decided to refer to the *International Treaty* between the Government of the Republic of Korea and the Government of Russia on the Development of a Russo-Korean Industrial Complex in Nakhodka FEZ. It contains the major preconditions necessary for FEZ development, such as:

- tax holidays for enterprises located in RKIC;
- simplified bureaucratic procedures (one stop-shop services);
- responsibility of the Russian Government to develop infrastructure and secure Korean and future users' investments.

The implementation of the project of RKIC as a pilot project gives a good opportunity to test the major approaches and develop the correct relationships between all "players of the game," which are federal and local governments, foreign partner-developers and users of the RKIC. The *International Treaty* has to be supported by a series of instructions, decrees of the government at different levels, and "in-house" acts. All these should be competitive among Nakhodka FEZs neighboring zones in China, the Republic of Korea (ROK) and the Democratic People's Republic of Korea (DPRK). Transparency and flexibility is of great importance in the first stage of RKIC development.

FEZ "Yantar" (Kaliningrad) was transformed into a special economic territory by the Law "On Kaliningrad Special territory." FEZ "Sadko" refused this idea and did not take a special status, but successfully developed and implemented a special regional investment strategy due to the very progressive governor and Novgorodskaya oblast Administration. To date they have the highest rating among the foreign investors. They cleverly used one of the FEZ criteria - simplification of bureaucratic procedures and regional tax incentives.

### **Economic Situation**

The better the surrounding policy atmosphere, the more beneficial FEZs will be to the local economy. Of most importance is a stable macroeconomic environment. Inflation should not be a threat, and the exchange and interest rates should be close to their free market values or "market" rather than administratively stable. If the macroeconomic environment is unstable, the direct

benefits to the host country from FEZs will be slight, even if the FEZs are successful from the participants' point of view. In addition, the better the overall climate for competitive private business in the host country, the greater the direct economic benefits to the host country from FEZs. Such increased benefits would include greater economy-wide private investment, employment, higher wages and efficiently produced output (which is exportable). This follows from the fact that surrounding businesses will quickly respond to the economic needs of investors in the FEZs, thus increasing the backward linkages.

In 1990-94, when FEZs were initiated, the economic situation in Russia was rather unstable, with hyperinflation and political uncertainty, a steep reduction in output and income, political crises and the break-up of the powerful Soviet Union. Russia's reformed government under Boris Yeltsin tried to destroy the old Communist Party command system and establish a rule of law market system. Regional administrations also retained much of the old system's structure and operating procedure. At that time, the privatization process started.

Also at that time, there were no private businesses, *which are fundamental for FEZ development*. The first private enterprises appeared in Nakhodka in the second half of 1990. At that time Nakhodka had 340 state-owned enterprises (for comparison, to date Nakhodka has 4,200 enterprises with 3% being state-owned, and 16,000 individual private businesses). Thus, in the period 1990-95, private business started to develop. The former state enterprises became joint stock companies as a result of privatization. The small businesses were mostly young and inexperienced one-man companies, which could neither compete with foreign businesses nor be equal partners in joint ventures. The Nakhodka FEZ, using at that time tax and customs incentives, attracted foreign businesses, and in 1994 had 460 companies with foreign investments, most of which were joint ventures. Six years later, enterprises wholly owned by foreigners have mostly left. The unstable investment environment and abolishment of benefits promised for the Nakhodka FEZ made the companies shift their focus from processing to simple trade activity, or just leave. The announced share capital in 1992-93 was US\$640 mln. This was the amount the *foreigners wanted to invest in Nakhodka*. To date, the registered capital of enterprises with foreign investment is just US\$64 mln. The financial infrastructure was poor. The development of the security market also started in 1991. Most of the banks could not accept even a million dollars.

Russia's devaluation of the ruble and default on its debts in August 1998 triggered its most serious crisis and more foreign enterprises left the country. This situation was not conducive for the development of the zone idea in Russia.

### **Conclusion**

Thus, ten years ago, Russia and its government were not ready to start a free economic zone:

Russia did not have the proper legislation to attract and serve the foreign investments;

the zones were not regarded as special government policy aimed at integration with the global economy; there was an unstable macroeconomic environment and political situation; it was the wrong conceptual approach to ignore such important criteria as location, the global nature of FEZ and the availability of the driving idea on national level; there were not enough experienced and reliable Russian private business which could compete.

At present, Russia has a good chance to develop true free economic zones. It has enough experience gained by the territories and State Duma to produce viable and adequate legislature for FEZ in Russia.

Russians have gained business experience and have started to adjust to international standards of doing business. The young managers can speak English and have studied business abroad. The new strategy of the Russian Government is aimed at attracting FDI to the Russian economy. The personal attention of President Putin to the Sakhalin project and the facilitation of the Production Sharing Agreement shows the importance the government places on its intentions. During two meetings

between the Prime-Minister of the ROK and the Prime-Minister of the Russian Government, and President Kim and President Putin, the project of a Russo-Korean Industrial Complex was regarded as one of the most important pilot projects in Russian-Korean economic relationships. RKIC can be a predecessor of more serious Korean investments into Russia and a model for FEZ development.

The new draft of the Law on Free Economic Zones clarifies the definition of FEZ and the responsibility of the government to develop FEZ. There is hope that Russia has one more chance to use the FEZ instrument to facilitate the flow of FDI into the Russian economy.

#### References.

- Danko, T, Okrut, Z. Free Economic Zones in World Production, Plekhanov Russian Economic Academy, 1998
- Hardt, John P. Russia's Economic Policy Dilemma and U.S. Interests, US Embassy Information, 1999
- Myers, Robert, Economic Processing Zones can improve economy-wide reform in Egypt, Journal of the Flagstaff Institute, Vol. XXIV, April 2000-10-18

## ロシアにおける経済特区の歩み

ナホトカ経済特区行政委員会  
経済特区開発及マーケティング担当副部長  
スヴェトラナ・ヴィホレーワ

経済特区 (Free Economic Zone: FEZ) は、多くの国で成功を収めている効果的なメカニズムである。経済特区の開設は、生産者や投資者が異なる待遇、すなわち現在自国で得ているよりも自由な待遇を求めている事をホスト国が認識したことを意味する。経済特区政策の目的は外国および国内企業に対する投資環境の「部分的」自由化である。経済特区は改革のために分離された島、あるいは改革努力を傾注する特別な目標としても考えられよう。

1986年、当時のゴルバチョフ書記長が極東ロシアのナホトカ訪問中に経済特区開設の意図を表明した。しかし、実際の進展はロシア連邦初代大統領であるエリツィン・ロシア共和国最高会議議長 (当時) が1989年にナホトカを訪問した後の1990年になって、新政府により始まった。1990年10月、ロシア共和国最高会議が「沿海地方ナホトカにおける経済特区開発に関する令」を承認した。

真の経済特区をロシアに設立しようという試みが10年続けられたが、ロシアには本当の意味の経済特区を作る事がまだできていないことを強調したい。輸出促進、先進的な企業文化や経営の導入、自国の技術開発、原材料輸出に代

わる膨大な資源の加工などを必要としているロシアは、まだこの非常に重要な手法の理解に努めているところである。新たな投資政策の中の諸施策や、経済特区内の限られた範囲内で政府と外国企業が協力する方法を立案・試行すること、そしてその成果を国内に広めることがロシア政府を助けることになる。このようにして、何がうまくいって何がうまくいかないのかを示すことにより、経済特区は改革努力に間接的に影響を与えることができるのである。

一方、経済特区はロシアにおける制度的な改革を必要としている。経済特区の試みに対してロシアで何が起こったのかが、本稿の主要なテーマである。ナホトカ経済特区を例として、経済特区の試みの進展と共に直面する問題の本質を明らかにしていく。

ロシアには正式に指定された経済特区が18ヶ所ある。1990年から91年にかけて、経済特区のステータスは人口1,800万人 (ロシア総人口の13%) が居住する11地域に与えられた。これらの地域は場所も大きさも異なる。例えば、ヴィボルグ特区 (サンクトペテルブルグ近く)、アルタイ特区 (シベリア) (アルタイ地方全体) と、ケメロボ州の

クズバステ区、サハリン島の端にあるサハリン特区などである。これらのほとんどの地域は経済特区のステータスを利用する機会に恵まれていなかった。ナホトカ経済特区は最初に経済特区に指定された場所である。ナホトカ経済特区は、中国、韓国との国境に近く、また日本にも近いロシア極東の南部にある、戦略的に重要な港湾都市である。ナホトカはロシアのアジア政策にとっての地理的優位性と戦略的重要性のために選ばれたものである。10年間、ナホトカ経済特区は真の経済特区開発の候補地として考えられていた。1991～94年当初、ナホトカ経済特区の一部は、たとえば免税、関税面での優遇措置、特別入国手続き、簡易企業登記などの措置があり、利用されていた。政府はインフラ開発の資金を供給した。韓国のパートナーと共にナホトカ経済特区は経済特区に対する新たなアプローチを提案した。国際プロジェクトであるロシア・韓国工業団地（RKIC）の実現である。これは結局ロシア・韓国間の国際条約締結につながった。しかしながら、ナホトカの歴史は、未だ達成されぬ真の経済特区としてのステータスを求める戦いである。

ロシアにおける経済特区の失敗は、以下のような理由による。

1. ロシア全体の経済特区の発展に関するロシア政府の構想段階での誤りとアプローチの欠如
2. 不適當で未発達な法制度
3. 好ましくない経済状態

### 構想上の問題

プロジェクトがどれ程複雑であるかに関わらず、正しいコンセプトを持つことが成功の核である。1988～90年のロシアでは正しいコンセプトを構築することは非常に難しい状況だった。主唱者は、書籍から得た経済特区の知識しか持たず、ロシアは経済特区開発の独自の道を持つと盲信していたようなポスト・ソビエト経済の構成者であった。経済特区の国際性、政府の役割、位置や適正規模の重要性、最高水準のインフラがあるかといった、FEZ開発に必要な重要条件は無視された。

経済特区の持つ国際性という本質から、当該地域は投資獲得と市場シェア確保という国際的な競争の中にあるとの前提が置かれることになる。国際的生産ネットワークあるいはチェーンが確立された時に、経済特区はそれらをリンクさせることができる。経済特区は、外国投資によって導かれる輸出主導型の工業化戦略の主要な要素のひとつである。これは、その国の政府が自国の経済を世界に向けて開

放し、外国投資家を迎え、「国際ルール」に則り、自国内でビジネス発展を支援する用意ができていることを世界に示すという、積極的な政策である。

ロシアの場合、多くの地域の経済特区開発の目的は、ほとんどが住宅事情の改善、商品の供給、公共のインフラ近代化などの社会的問題に向けられている。経済特区は連邦予算を州の税収に取り込み、それを州内に留めるための政治的道具となった。

いわゆる「経済特区」地域の多くがナホトカ経済特区令の主要な部分を模倣しているにも関わらず、経済特区の設立は国際水準と見合うような工業開発促進よりも、予算獲得のための戦いになっている。ナホトカ経済特区が政府令を通じて経済特区に組み入れようとした財政戦略は、インフラ開発を促進し、未開発の地域を活性化するために、市による税収を（連邦に納入せずに）保持しておこうというものであった。

特区の面積は財政面で非常に重要な意味を持つ。国際的な定義によれば経済特区は工業地域であるが、ロシアでは混合地域である。たとえば、74.3km<sup>2</sup>のヴィボルグ特区は、人口が合計20万人になる6つの小さい町を含んでいる。「クズバス」特区と「アルタイ」特区はケメロボ州およびアルタイ地方全体である。ナホトカ特区も、総面積4,611km<sup>2</sup>、総人口22万人のナホトカ市とバルチザン地区から成る。ナホトカ市の面積は370km<sup>2</sup>で、それ以外はほとんどが森林である。ホスト国がケメロボ州のような大きな社会問題を抱えた地区あるいは地域全体を開発しなければならないとなれば、話は全く違ってくる。

経済特区はどこもインフラ面で非常に深刻な問題を抱えている。1980年代の終わりには、通信はモスクワでさえも問題となっており、地方などは言うまでもなかった。ファックスは技術的驚異で、ナホトカでは当時ほとんどの港湾でテレックスを使っていた。ホスト国政府は通常、インフラ開発あるいは改善のための資金を提供するが、それは常に巨大な公共投資を伴う。面積の広い経済特区の場合、政府はインフラ資金の負担を地方に押し付けるか、間違いを認めてそれ以前の法令を破棄することになる。たとえば、ナホトカは政府の投資を直接受けなかったが、4,611km<sup>2</sup>のインフラ開発に対して投資信用（後に税額控除）を受けた。責任組織であるナホトカ経済特区行政委員会は、経済特区がわずかに数ヘクタール程度の場合にかかる費用よりもかなり多くの全体的な社会インフラ開発費用をナホトカ市とバルチザン地区のために投資しなければならなかった。各種の市のプロジェクトによってその負担はかなり増大し、経済特区を高価なものにした。

1,800万人の人口を持つ、ロシア全土の13%を経済特区に指定したことが誤りであることは明白である。そこでは、主要な原則の一つが無視された。つまり、一つの経済特区は、ある特定の活動（工業、加工、あるいは経済）のために区切られた地域であるという原則である。結果として、政府はいわゆる経済特区に与えていた特権を1992～93年にすべて廃止した。また、ナホトカ経済特区を除くすべての経済特区に対する資金提供が廃止された（ナホトカ経済特区は1997年まで資金を受けていた）。

1992年、韓国の韓国土地公社とアメリカの民間企業SOVCAPと共に、ナホトカ経済特区行政委員会は経済特区に対する新たなアプローチを開始した。そして、政府に対して「スポット開発」、つまり、取り組みを数百ヘクタール程度の小さい地域に集中する方法を提案した。韓口政府間の二国間交渉は、ロシア・韓国工業団地プロジェクトにつながった。このプロジェクトは、330ヘクタールの自由地帯という、国際的に認知された考え方である。ロシア国内の経済特区の考え方を発展させるモデルとして利用される。

また、場所をどこにするかも最も重要な点である。主に原材料を輸入して、定期的（毎週）に輸出市場用に出荷する加工産業のために経済特区は利用されるので、良好な国際交通と通信が必要不可欠である。専門家は、最も好ましく理想的な場所はナホトカとカーニングラードであるとした。ナホトカはアメリカ、北アジアおよびロシア市場へのアクセスがよい。カーニングラードはドイツ、ポーランド、スウェーデン、フィンランドに近接した飛び地である。特別制度を設置するという目的は、従ってナホトカ経済特区とは全く異なり、1997年にはカーニングラードは経済特区ではなく、「特別区域」としてのステータスを得た。これは正しい判断であった。

従って、「経済特区」という言葉は、1997年までは、異なる税金あるいは関税待遇を適用される場所、または連邦予算と地方予算の間に他の地域とは異なる関係がある場所といった意味で広く使われていたと言えよう。しかし、経済特区は天然の適地、優良なインフラ、特別な投資待遇、官僚主義の抑制、十分な政府からの支援といったことの結合である。これらのどれか一つでも不足だったり欠けていたりすれば、経済特区の成功は難しい。さらに、定義が混乱していることが、経済特区が非合法であると広く批判される状況をまねいた。その地域がこの「ブランド」（本当の「ステータス」ではない）を持つ限り、すべての問題は経済特区のステータスということに関連付けられていた。

## 法制度の問題点

法制度は経済特区の成功に不可欠である。1990年はロシア新政府とロシア連邦最高評議会がロシアの立法を始めた年である。経済特区および外国投資に関する法制度の一般的（基本的）枠組みが欠如していたため、様々な組織が経済特区を設立することができた。たとえば、「サハリン」、「アルタイ」などは閣僚会議令によって経済特区のステータスを与えられた。また、ナホトカ経済特区、「クズバス」、「サトコ（ノブゴロド州）」は最高会議令により、また貿易地帯「シェレメチエボ」と自由港「ブヌコボ」（モスクワ）は大統領令によってステータスを与えられた。

ナホトカの経済特区開発に関する最高会議令と政府令は、ナホトカ経済特区自体及び外国投資やロシア国内の投資家への対応を規定する最初の法的書類であった。関税法、税法、通貨法、ロシア国内における外国投資法などの基礎的な法令は、続く2年の間に制定された。これらの法令は、関税法を除いてはどれも経済特区については触れておらず、経済特区のステータスは単なる宣言となった。

結局、経済特区はロシアでは非合法となり、経済特区に関する法律を待つ「待機」状態になった。1994～95年に政府は自らの法令を簡単に廃止し、経済特区案は無期凍結となった。法律的には完全な「真空」状態になってしまったのである。

経済特区に関する法律は、1993～94年に立案され、ロシア下院に上げられたが、未だに成立していない。この法律はロシア下院に2回承認され、それぞれ1998年にはエリツィン大統領に、そして2000年にはプーチン大統領に拒否されている。概念は異なるが、どちらの草案もロシアの経済特区を合法化するもので、政府の役割と経済特区開発のための特別な手続きを明確にするものである。また、数平方キロメートル規模にまで経済特区の面積を縮小し、経済特区に必要な条件としての免税や自由関税地帯を明確にするものである。しかし、まだ経済特区の機能を完全に明らかにするようなものではなかった。

ナホトカ経済特区行政委員会とそのパートナーである韓国土地開発公社は、法的な問題を乗り越えるために、ナホトカ経済特区内のロシア・韓国工業団地を、口韓間の国際条約に基づかせることを決めた。条約は、経済特区開発に必要な以下のような主要な前提条件を含んでいる。

RKIC内の企業のための免税措置

簡素化された事務手続き（ワンストップサービス）

インフラ整備と韓国および将来的な利用者の投資保護に関してロシア政府が責任を持つこと

パイロットプロジェクトとしてのRKICが実現されれば、主要なアプローチを試し、すべての「ゲームプレイヤー」、つまり、連邦および地方政府、海外のパートナー（ディベロッパー）RKICの利用者の間の正しい関係を発展させるためのよい機会となる。国際条約は、一連の命令、様々なレベルの政府令、そして「組織内」の法令により担保される必要がある。これらはすべて、ナホトカ経済特区の近隣の中国、韓国、そして朝鮮民主主義共和国（以下、北朝鮮）の経済特区と比較して競争力を持たなければならない。透明性と柔軟性はRKIC開発の初期段階では非常に重要である。

ヤンタール特区（カリニングラード）は、「カリニングラード特別地区のための法律」によって特別経済地区にその姿を変えた。サトコ特区はこの考えを拒み、特別なステータスを取得しなかったが、非常に進歩的な知事とノブゴロド州政府のおかげで、特別な地域投資戦略をうまく策定し、実施する事ができた。同州は今日では、外国投資家の間で最高の評価を得ている。彼らは経済特区基準の一つである、事務手続きの簡素化と地方税のインセンティブを賢く利用したのである。

## 経済状況

周囲の政策的環境がよくなればなるほど、経済特区が地元の経済にもたらす利益も大きくなる。最も重要なのは安定したマクロ経済環境である。インフレの脅威があってはならず、為替レートや公定歩合は行政的関与による安定ではなく、自由市場での価値、あるいは「市場」値に近くあるべきだ。もしマクロ経済環境が不安定であれば、関係者にとって経済特区が成功だったとしても、ホスト国が経済特区から得る直接的な便益は少なくなる。さらに、全般的な環境がホスト国内の競争力のある民間企業にとってよくなればなるほど、ホスト国が経済特区から得る直接利益は大きくなる。こうして増大する利益には、経済全体への大規模な民間投資、雇用機会、より高い給料や効率的に生産される輸出可能な生産物が含まれる。これは、周囲のビジネスが経済特区内の投資家の経済的なニーズに素早く対応し、それによって後背地との連携も増すという事実から導かれることである。

経済特区が始まった1990～94年には、ロシアの経済状態は激しいインフレと政治不安、生産および所得の急減で、かなり不安定であった。エリツィン大統領の下で再編成されたロシア政府は、旧共産党の命令系統を破壊し、法に基づく市場システムを作り上げようとしていた。地方政府もまた古い制度の組織と運営方法を残していたのである。そ

の頃、民営化が始まった。

また、その時期には、経済特区の発展にとって基盤となる民間企業は全くなかった。ナホトカで最初の民間企業は1990年後半にできた。当時ナホトカには340の国営企業があった（現在と比較すると、現在ナホトカには4,200企業あり、そのうちわずか3%が国営である。また、個人の民間ビジネスは16,000にのぼる）。このように、1990～95年の間に民間ビジネスの発展が始まった。小さい商売はほとんどが若く経験の少ない一人だけの会社で、外国企業と競争もできず、またジョイントベンチャーで対等なパートナーとなることもできなかった。当時ナホトカ経済特区は税金及び関税のインセンティブを利用して海外のビジネスを惹きつけており、1994年には外国資本を伴う会社が460社になり、それらのほとんどがジョイントベンチャーであった。6年後、外国資本100%の企業はほとんどが撤退した。投資環境が不安定であったり、ナホトカ経済特区で約束されていた便益が廃止されたりして、それらの会社は目的を加工から単純な貿易に変更するか、あるいはただ単に撤退したのである。1992～93年に公表された株式資本は6億4千万米ドルであった。これは外国人がナホトカに投資したいと思った額である。現在、外国投資を伴う企業の登録資本は、わずかに6,400万米ドルである。金融のインフラも不十分であった。証券市場の発展も1991年に始まった。銀行のほとんどは100万ドルさえも受け入れることができなかった。

1998年の8月に実施したルーブルの切り下げと債務不履行は最も深刻な危機の引き金となり、さらに多くの外国企業がロシアを去った。この状態はロシアにおける経済特区の発展にはつながらなかった。

## 結論

このように、10年前にはロシアとその政府は経済特区を開始する準備ができていなかった。

ロシアには外国投資を惹きつけ、彼らにとって役に立つきちんとした法制度がなかった。

経済特区は世界経済との統合を目指す政府の特別な政策として考えられていなかった。

不安定なマクロ経済環境と政治状況があった。

立地条件、経済特区の国際的な性質、国家レベルで推進する気持ちがあるかどうかといった重要な基準を無視し、誤った概念的アプローチをとっていた。

競争力があり、経験を積んだ信頼できるロシアの民間ビジネスが十分にはなかった。



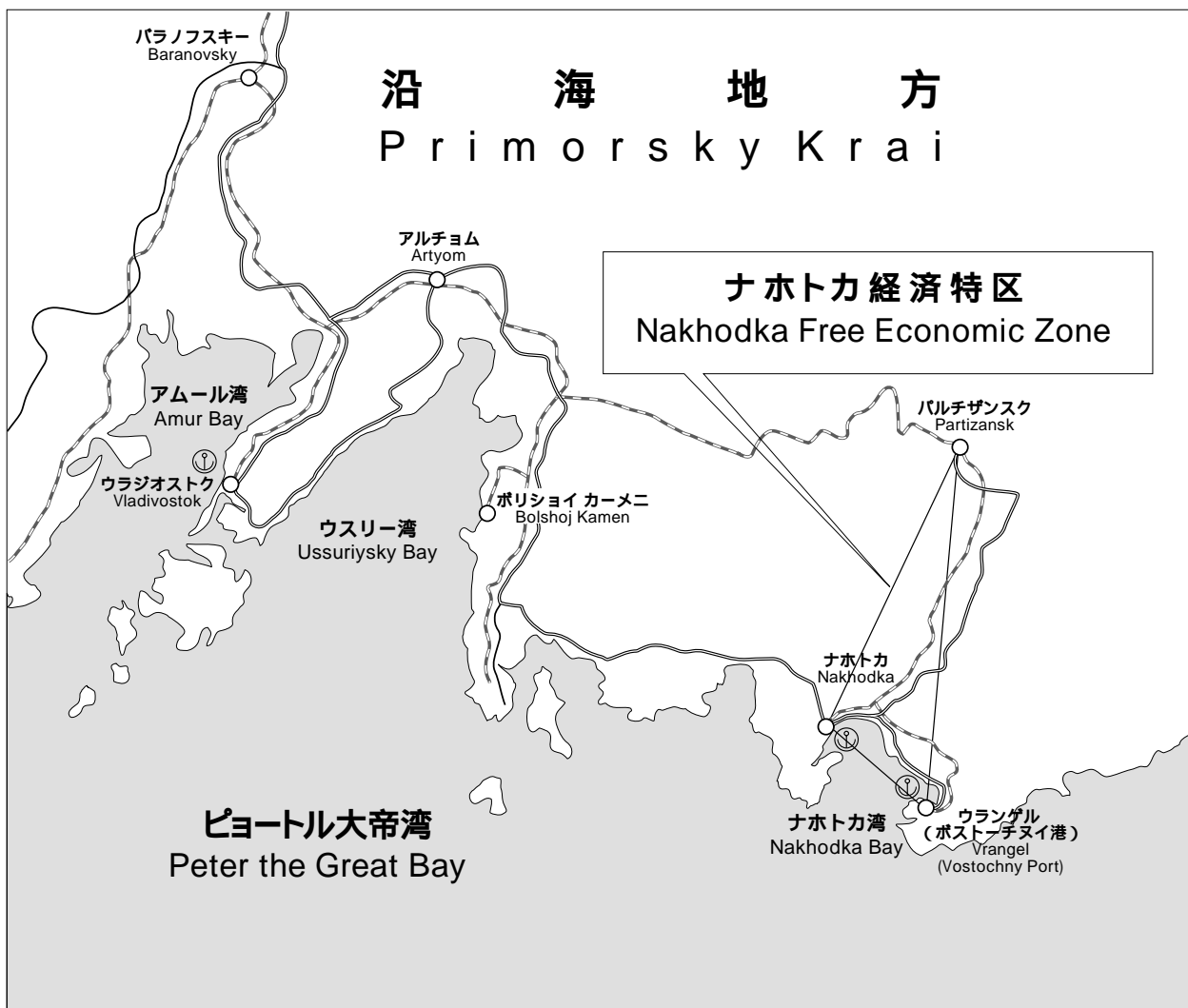
現在、ロシアは本当の経済特区を発展させるよい機会を得ている。ロシアの経済特区に対して実行可能で適当な法律を作るために、それぞれの地方と議会は十分な経験を積んだ。

ロシア人はビジネスの経験を積み、国際基準に適合し始めている。若い経営者は英語を話し、海外でビジネスを学んでいる。ロシア政府の新たな戦略は、ロシア経済に外国直接投資を呼び込むことを目指している。サハリンプロジェクトと生産物分与法の促進にプーチン大統領自らが注目していることは、このプロジェクトが政府の目的の中で重要な位置を占めていることを示している。韓国首相とカシ

ヤノフ・ロシア首相、および金大中・韓国大統領とプーチン・ロシア大統領の会談で、口韓工業団地プロジェクトは口韓間の経済関係で最も重要なパイロットプロジェクトとしてみなされた。RKICは韓国の本格的な対口投資の先触れや経済特区開発のモデルとなろう。

経済特区に関する法律の新しい草案は経済特区の定義や開発に関する政府の責任を明確にしている。ロシアが経済特区という道具をロシア経済への外国直接投資流入促進のために利用する機会がもう一度巡ってきた。

[ 翻訳ERINA ]



# *The Foreign Business Development Association (for the DPRK)*

Roger Barrett  
Chief Representative, FBDA

## **Background**

The name of our organisation was carefully chosen to reflect what we do. Many people are curious to know why we exist – people do not associate “Business” with the Democratic People’s Republic of Korea (DPRK), or North Korea as it is known to many foreigners. They only read about food shortages or bad weather or the political things that newspapers around the world like to write about. So, when people hear about the FBDA they immediately think about “business” and opportunities to do business in the DPRK – and that is an important step forward in the mindset of people from around the world.

So, why do we exist? Who set us up? Actually, it was a group of 10 companies from around the world based in Asia that came together in 1998 and said “let’s set up a kind of ‘club’, or ‘network’ for those who are doing business in DPRK”. We agreed to meet regularly for lunch and to share relevant information and contacts. We set up an office in Beijing and now have approximately 45 members-companies / organisations, large and small, all focussed on their area of trade, industry or other activities. See attached “tables of member countries”

## **Objective**

The objective of the FBDA as a bridge between the DPRK and the business world is two-fold:

- to assist, encourage and promote the development of successful business with the DPRK;
- to help the DPRK to get involved in the world business community.

The FBDA is a strictly non-political and non-partisan membership based business organisation funded solely by membership subscriptions and members’ activities.

## **Set-up**

The FBDA is run from Beijing by a team that includes Roger Barrett-Chief Representative from Britain, Rachel Ma-Sales Manager in Marketing from Harbin, Tina Wu-Marketing & Media Manager from the U.S.A., and Maxim Kozlov-Marketing Support Manager from Vladivostok.

## **Activities**

By guiding regular groups of businessmen in our country, we started to attract the interest of those who were interested in the DPRK market but did not know how to go about making a trip. We offer to arrange visas and make all the appropriate arrangements for a visit to Pyongyang or Rajin-Sonbong (now called RaSon City). Most important of all, the FBDA makes introductions to the appropriate contacts in the DPRK – from the relevant business units in Pyongyang or other cities. This is done through the Ministry of Foreign Trade (MFT) with whom

the FBDA has built up a good working relationship. The FBDA has taken 7 “Business & Economic Delegations (B&ED’s)” to Pyongyang and two to RaSon City.

In addition to taking the ‘B&EDs’, the FBDA has regular get-togethers for those members based in Beijing. One favourite activity is the FBDA luncheon, where interested parties gather together to meet each other and exchange information and contacts. A guest speaker is sometimes invited to talk about his or her success in the DPRK and to share the experience with the audience.

Information on commercial and business activity in the DPRK is often not so easy to obtain, so we promote trading opportunities and project opportunities through our newsletter. We even have companies from Europe, Asia and Australia looking for partners – and to have a suitable Japanese partner would be welcomed by some of our members in industries such as textiles, road building (bitumen or brick roads) and other areas.

## **Expectations & Accomplishments**

The FBDA has become a valuable source of information and contacts for members and for friends and other interested parties. The FBDA is always positive about the opportunity to do business in the DPRK, but must set expectation levels correctly; this is an integral part of successful business.

It is early days in the successful rehabilitation of agriculture and industrial redevelopment in Korea. However, the recent successful diplomatic initiative by the DPRK has seen Italy, the Philippines, Australia, Great Britain, Germany, Canada and others build ties to develop business and trade, apart from the fundamental improvement in friendly ties within the Korean peninsula. This all improves the business and investment climate and the FBDA is pleased to say that we have had an increased interest from companies around the world in our activities. We are in the process of expanding staff levels at the FBDA in Beijing.

## **Current Perspective**

It is perhaps worthwhile making a few general comments to place in perspective the current climate for doing business in the DPRK.

Firstly, in Pyongyang and other parts of this beautiful country, visitors are pleasantly surprised by the high level of spoken and written English, French, Japanese, Russian and Chinese.

Secondly, it is a common, but very inaccurate, misconception that the development of business in the DPRK is the prerogative of South Korean companies; no country in the world would want to limit itself to one trading partner. The DPRK has identified the need for expertise and a variety of trading partners to reflect its diverse industries and opportunities.

Thirdly, Korean people are very focused on helping develop business and trading links with countries from all around the world. That there are fewer companies in Korea competing than in China may make the DPRK less complicated in many ways.

### **Future Perspective**

There are many opportunities in different industries to develop business. The DPRK has mineral wealth, other natural resources and a highly trained, motivated workforce. Their ability to succeed in the more favourable trading and business environment created by the diplomatic initiatives and by an increased number of trading partners and the investment that follows is not in doubt.

This will take time. The FBDA believes that a steady improvement will take place with an increase in funding from different countries, from world organisations and the private sector all working together. The UNDP has such a scheme to help "Export Earning Industries" by combining private sector expertise, some external government funding and UNDP / UNIDO assistance in such areas as training and facilitation. The prospects for such steady progress and development are greatly enhanced by the recent indications that several major public funding bodies, including the World Bank and the Asian Development Bank, are in principle receptive to considering the eventual membership of, and / or cooperation with, the DPRK.

### **Invitation to the Japanese Business Community**

The FBDA has companies from around the world. However, 50% of our members are from Europe and one third from Asia. The FBDA welcomes companies from Japan as members and welcomes the closer involvement of the Japanese business community. Currently, there is Japanese involvement in hotel joint ventures in Pyongyang, trading, clothing manufacture and seafood developments. Some FBDA members have interest in finding partners from Japan or other Asian countries for the development of their business in the DPRK. Many Koreans can speak Japanese and many Japanese can speak Korean this all helps in the development of successful enterprise.

One particular FBDA member seeks the active involvement of a Japanese partner. This is a company developing an air service to connect Rajin-Sonbong with Yanji in China and Vladivostok in Russia. The establishment of this air service would significantly improve access from Japan not only to the Rajin-Sonbong Economic & Trade Zone but also to the beautiful and famous Mt. Paekdu.

### **Air Service for Rajin-Sonbong Economic & Trade Zone (ETZ)**

The ETZ is located in an area of outstanding natural beauty at the intersection of three countries; Korea, China and Russia ('KCR'). However, the development of both trade and tourism have been held back by the lack of transportation infrastructure.

For the last three years I have coordinated the

establishment of this Joint Venture air service to connect Rajin-Sonbong with neighbouring China and Russia. The establishment of this service is planned in two stages: see attached flowchart on Rajin Heliservices.

1. Firstly, a helicopter service using Rajin-Sonbong's existing Heliport to ferry passengers to Yanji (35 minutes) and Vladivostok (60 minutes). This service is planned to start in Summer 2001.
2. Secondly, a light aircraft service using a small airstrip and airport is planned for completion in Spring 2002.

This aviation enterprise is set up as a joint venture with Air Koryo, the National Airline of the DPRK. The benefits that accrue to the Japanese business tourism market are plentiful: the journey time to Rajin-Sonbong and to nearby Mt. Paekdu and Mt. Chilbo (both 45 minutes flying time from Rajin-Sonbong) are a fraction of the time taken by existing routings. It is therefore expected to greatly assist in the development of the RaSon City ETZ.

The active participation in the development of both the air service and the flow of passengers (both businessmen and tourists) by Japanese investors and travel organisations are welcome.

This is a rare investment opportunity which involves both challenges as well as potential rewards. It is the pioneering nature of the project which makes it so interesting and unusual. The unique and special nature of the project includes;

- the fact that this air service will operate in an area which is a meeting point of three fascinating countries; Korea, China and Russia. This is the reason for the name of the foreign partner in the JV ("KCR-J Aviation") and Japan is a key market for the JV service
- the project is set to start at a time when these countries are approaching harmony
- the venture will be launched at a time of peace and reconciliation on the Korean peninsula. Within the last year both Korean people, and the world as a whole, have been heartened by the meetings of the leaders on Korean soil in Pyongyang
- the chance to have the National Airline of the DPRK as a partner
- the chance to start with charters and develop the service in virgin territory
- the introduction of the service will greatly reduce journey times;
- \* from Yanji (China) to Rajin from 5 hours by road to 35 minutes by air
- \* from Vladivostok (Russia) to Rajin from over 12 hours by road / train to just one hour by air
- \* and brings the wonderfully scenic unspoilt areas of Mt. Paekdu and Mt. Chilbo within 45 minutes' flying time of Rajin.

Note; Mt. Paekdu is a 'Mecca' (or sacred place) for Koreans from all over the world (and S.Koreans will be able to travel there sometime in the future too) major tourist attractions include many beautiful beaches and the recently opened 5 star hotel and casino near

**Rajin**

many of the 60million people living in the Chinese North-East land-locked provinces of Jilin and Heilongjiang have never even seen the sea or been abroad. The development of the Chinese economy and the development of travel and tourism are significant opportunity for this venture

the rich seafood and wild mushrooms and ginseng of the area

the chance to fly passengers, courier and cargo including live and fresh seafood

Japan is a key market for passengers and cargo. The existing connections to Vladivostok offer an extra interesting and convenient port of call (which was a secret and closed city in Pacific Russia until only 12 years ago).

In addition to facilitating the development of tourism, the venture would greatly enhance Rajin-Sonbong's attraction to the development of other businesses and light

industry in the area. The Zone has seen a steady upsurge of interest in the last two years, and the stabilising of relations with neighbours and on the Korean peninsula in general, have set the scene for the steady and significant emergence of this area as a tourist destination and a draw for businesses.

Let us all wait for the spring and summer to see things really take off. The timely and popular Korean expression to support this view is " Seeing is believing. "

**The FBDA contact details**

Suite 10-05, Kun Tai Building

No.10, Chao Wai Da Jie, Chaoyang District

Beijing 100020, P.R.C

Tel: 86-10-6599 5262 / 6599 5263

Mobile: 86-136 0125 3765

Fax: 86-10-6599 5264

E-mail: fbda@public3.bta.net.cn

Rogerb@163bj.com

Website: <http://www.fbda.net>

## 朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）における 外国企業協会（FBDA）の概略

外国企業協会首席代表 ロジャー・バレット

**設立背景**

協会名の選定作業はその名称から活動内容が理解できるように慎重に行われた。協会の存在意義について関心を示す人たちは大勢いるものの、一般的に朝鮮民主主義人民共和国（以下 北朝鮮）と「ビジネス」を結びつけられないのが現状である。世界中の新聞メディアは北朝鮮国内の食料不足、悪天候、政局に話題を絞るため、外国の読者はそのような記事だけを読むことになる。そのような状況下では、FBDAという名称から北朝鮮での「ビジネス」とビジネスの機会が容易に連想されるであろう。そして重要なことは、世界の人々が北朝鮮に抱くイメージに影響を与えることである。

協会の設立目的と設立母体について説明すると、1998年にアジアを基盤とする多国籍企業10社が集まり設立され、「北朝鮮でビジネスを行っている者同志のクラブ、ネットワークを設立しよう」が合言葉となった。我々は定期的に昼食会を開き、情報と連絡を共有することに合意した。北京に事務所を開設し、現在、約45社の会員があり、業種は貿易、工業、その他産業で規模も大小様々な企業・団体組織から構成されている。（別紙資料参照）

**活動趣旨**

FBDAが北朝鮮と世界のビジネス界の架け橋をめざす目的は2つある。1つは北朝鮮で活動するビジネスを支援し、成功に資することである。2つめは北朝鮮を世界のビジネスの表舞台へ導くことである。

FBDAは政治色と党派色を持たない会員制のビジネス組織であり、加盟者の出資金と会員活動を資金源とする。

**機構**

FBDAの本部は北京にあり、主な役職者は代表ロジャー・バレット（イギリス出身）、マーケティング部長 馬然（ハルビン出身）、マーケティング・メディア部長 呉思屏（アメリカ出身）、マーケティングサポート部長 マキシム・コズロフ（ウラジオストク出身）である。

**活動内容**

我々が企業家を会員として迎え入れたことによって、北朝鮮の市場に関心を持っているものの、北朝鮮への進出方法を知らない人たちの興味を引き出すことに成功した。ビザの手続きとピョンヤンまたは羅津・先鋒（現在、羅先市に改称）の訪問手配の業務も行っている。一番重要な活動

はピョンヤンや他の都市のビジネス拠点などの北朝鮮国内の適当な相手を紹介することである。これはFBDAと良好な関係を構築した対外貿易省の尽力により可能となった。FBDAはピョンヤンに7名、羅先市に2名の事業経済代表者を派遣している。

事業経済代表者のほかに、FBDAは北京を基盤とする会員の集会を定期的に開催することにした。特に力を入れている活動はFBDA主催の昼食会である。この昼食会は関係者がお互いに面会し、情報を交換する場である。ゲストによるスピーチは北朝鮮での成功体験について話してもらうことと、参加者と体験を共有することを目的にしている。

北朝鮮での商業、ビジネス活動の情報収集は容易でないため、我々はニュースレターを通じて貿易機会とプロジェクトの機会を推進している。ヨーロッパ、アジア、オーストラリアの会員企業はパートナーを求めており、日本企業とパートナー関係を結ぶことができれば繊維産業、道路（アスファルト・レンガ道路）建設業、他の業界の会員にも歓迎されるであろう。

### 期待と成果

FBDAは会員、友好関係者、様々な関係団体へ情報、連絡を与える重要な発信源となっている。FBDAは北朝鮮でのビジネス機会を常に前向きに探っているが、正確にその期待値を設定する必要がある、これこそがビジネス成功のために不可欠な部分である。

朝鮮半島で農業と産業の再興が成功したのはずっと以前のことである。北朝鮮は最近、外交活動において成功をおさめている。朝鮮半島内の関係が基本的に改善しただけでなく、北朝鮮とのビジネス・貿易関係を発展させるため、イタリア、フィリピン、オーストラリア、イギリス、ドイツ、カナダなどが国交を結ぶが、現在、国交正常化に向け交渉中である。対外関係の改善によりビジネス・投資環境が好転し、世界中の企業がFBDAの活動に関心を持つようになったことは喜ばしいことである。その結果、現在、FBDAは北京のスタッフを増員しようとしている最中である。

### 現在の状況

北朝鮮における現在のビジネス環境を正しく認識することは、重要なことであろう。そこで、現状分析をまとめると以下の通りである。

まず第1に、ピョンヤンや観光地を訪れて驚くことは、現地の人々の英語、フランス語、日本語、ロシア語、中国語を使用する会話力と文章力のレベルの高さである。

第2に、一般的に北朝鮮でビジネスが発展すると韓国企

業が一番大きなメリットを享受すると考えられているが、それは状況を正確に理解していない誤った考え方である。世界中どの国も貿易相手国を1国に限定したくないと考えるであろう。北朝鮮は多様な産業とその発展の機会を活用するために、貿易相手国の専門技術と多様な貿易相手国の必要性について認識している。

3番目に北朝鮮の人々は世界のすべての国々とビジネス・貿易関係を発展させることに関心を持っている。中国に比べ北朝鮮には競合企業が少ないため、北朝鮮は多くの面であまり複雑になっていない。

### 将来の展望

様々な産業に多くのビジネスチャンスがある。北朝鮮には鉱物資源、天然資源、質の高い労働力がある。より良好な貿易条件を獲得する能力、外交政策と貿易相手国の増加により生み出されるビジネスチャンス、それらの波及効果もたらす投資機会は揺るぎ無いものである。

それまでには時間を要するであろう。着実な進展が世界各国、国際機関、民間組織から資金提供の増加という形で起こるとFBDAは考えている。UNDPは民間部門の専門家、外国政府からの資金、UNDP、UNIDOの援助による人材育成と軽減化などを結びつけることにより、「利益を生み出す輸出産業」をサポートする計画を持っている。最近の動きとして、世界銀行、アジア開発銀行のような国際金融機関が北朝鮮に対し、将来の加盟に含みを持たせて前向きな態度を取っていることから、上記のような着実な進歩と発展の可能性が高くなっている。

### 日本のビジネス界の参加への期待

世界各国の企業がFBDAの会員になっているが、会員の50%はヨーロッパ、1/3がアジアで占められている。FBDAは日本企業の加盟と日本のビジネス界が深くかかわってことを歓迎する。現在、ピョンヤンにおけるホテルの合併事業、貿易、衣料生産、海産物の開発に日本企業が参加し、活動している。FBDAの会員の一部は北朝鮮でのビジネス発展のために、日本または他のアジア諸国からパートナーを探している。日本と北朝鮮には隣国の言葉が話することができる人材が多く、成功している企業の発展に寄与している。

FBDA会員のある企業は日本がパートナーとして積極的に参加することを望んでおり、この企業は羅津・先鋒と中国の延吉、ロシアのウラジオストク間の航空路開設を目指している。この航空路開設により日本から羅津・先鋒経済貿易地帯や名勝地の白頭山へのアクセスが飛躍的に向上す

るであろう。

### 羅津・先鋒経済貿易地帯における航空路サービス

羅津・先鋒経済貿易地帯は自然の原形が残っており、北朝鮮、中国、ロシアの三国が地理的に接する場所に位置している。しかし、輸送インフラが脆弱なため、貿易と観光の発展は遅れている。

過去3年、私は合併事業として、羅津・先鋒と近隣の中国、ロシア間の空路開設に向けて尽力している。この空路開設に向けて2つの段階が想定されている。(別紙資料参照)

まず、第1段階は羅津・先鋒にある既存のヘリポートを利用し、乗客を延吉とウラジオストクへ運ぶヘリポートサービスである。延吉までの所要時間は35分、ウラジオストクまでは1時間を要する。このサービスは2001年夏の操業を予定している。

第2段階は、小型の空港を利用する小口の輸送サービスである。そのための空港施設は2002年春の完成予定である。

この航空事業は北朝鮮の国営航空会社高麗航空との合併事業として行われる。この事業が日本の観光産業にもたらす経済効果はかなり大きいものである。羅津・先鋒、近隣の白頭山と七宝山(羅津・先鋒から両山まで飛行時間は45分)までの所要時間は既存のルートに比べ、大幅に時間が短縮される。その結果、経済貿易地帯である羅先市の開発に大いに貢献することが期待されている。

航空サービスの向上と乗客(ビジネス客と観光客)の増加を図るため、日本の投資家と観光業者の積極的な参加が期待されている。

この事業は潜在的な利益に加え、やりがいと得られる貴重な投資機会である。このプロジェクトが興味深く、普通と違うのはバイオニアとしての役割が期待されているからである。プロジェクトの特徴を挙げると以下の通りである。

北朝鮮(Korea)、中国(China)、ロシア(Russia)が重なり合う地域で航空サービスが操業する。この事業が“KCR-J航空サービス”と呼ばれ、日本(Japan)の頭文字“J”を含む理由は、日本がこのサービスの主要な市場となるからである。

プロジェクトは関係各国が協調した時に開始される。

合併事業は朝鮮半島で平和と和解が進んだ時期に開始さ

れるであろう。昨年、朝鮮半島と世界の人々は北朝鮮のピョンヤンで北朝鮮と韓国の両首脳が会談するという劇的な出来事に感銘を受けた。

北朝鮮の国営航空会社がパートナーとして参加。

未開の地で航空サービスを開始し、サービスの向上を図る。航空サービスの導入により、以下のように移動時間が大幅に短縮される。

延吉(中国)~羅津が道路移動で5時間から航空便で35分。

ウラジオストク(ロシア)~羅津が道路・列車移動で12時間以上から航空便で1時間。

羅津から45分の航空移動で名勝地の白頭山と七宝山に行くことができる。白頭山は世界中の朝鮮民族にとって聖なる場所であり、韓国の国民も近い将来、そこを訪れることができるであろう。

羅津の辺りは美しいビーチが多く、最近5つ星のホテルとカジノがオープンし、主要な観光施設が整っている。中国東北部の内陸に位置し、人口6,000万人を占める吉林省と黒龍江省では大半の人々が海を見た経験がない、または外国へ行った経験がない。中国経済と旅行・観光業の発展にとってこの事業は重要な機会となる。

この地域は海産物が豊富で、マツタケ、朝鮮人参が採れる旅客、郵便物、貨物(新鮮な海産物など)を空輸する。日本は旅客と貨物で主要な市場である。現在のウラジオストクへのルートが更に関心を集め、便利な寄港地となる。(ウラジオストクは12年前まで、ロシア太平洋地域の軍事上の基地として秘密にされ、立ち入りが禁止されていた。)

この事業により観光業が発展すると共に、羅津・先鋒に関心が集まり、この地域の他のビジネスと軽工業の一層の発展へつなげるであろう。過去20年の間、この経済貿易地帯への関心が着実に高まっている。朝鮮半島と近隣諸国及び、朝鮮半島内の関係が安定していることで、この地域が観光スポットと企業の進出先として一層、重要な存在となっている。

この事業が実際に稼働する春夏まで待とう。この事業を支持するためには、北朝鮮の有名な諺である“百聞は一見に如かず”という表現が適切であろう。

[ 翻訳ERINA ]

# 別紙資料

Membership by Company Nationality  
(会員企業の国籍)

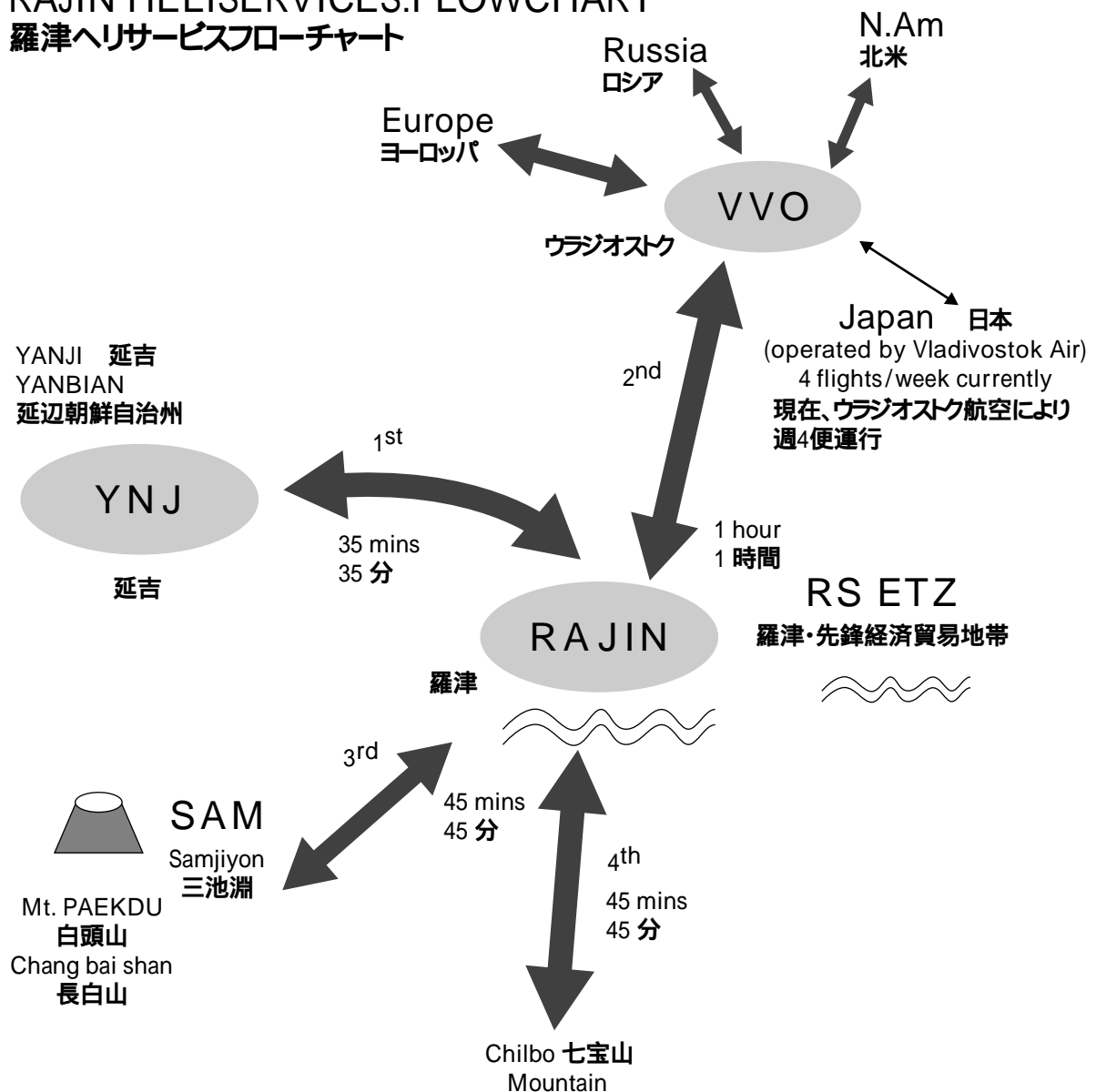
	Share
Europe (ヨーロッパ)	52%
Asia (アジア)	32%
USA (アメリカ)	10%
International (多国籍)	6%

Members Location (会員所在地)  
(Decision Members Location (政策決定会員の所在地))

	Members
H.K. (香港)	5
Bangkok (バンコク)	2
Beijing (北京)	15
Japan (日本)	1
USA (アメリカ)	2
Seoul (ソウル)	4
Pyongyang (ピョンヤン)	1
Shanghai (上海)	2
Singapore (シンガポール)	1

## RAJIN HELISERVICES: FLOWCHART

### 羅津ヘリサービスフローチャート



# 日中のソフトウェア開発産業の展望

ERINA調査研究部研究員 佐藤 信二

インターネットを初めとした通信ネットワークの発展は、「時間」や「距離」の概念を取り払い、国際的な企業連携の機会を拡大し、経済のグローバル化を促進するのに役立っている。北東アジア地域においても各国、地域の企業間の連携は進み始めており、通信ネットワークの活用は「経済圏」の形成に寄与するものと考えられる。

ERINAでは、日本と北東アジア地域とのネットワークの必要性、可能性の理論的考察と、企業連携ビジネス・モデルの北東アジアへの具体的適用の検討を目的として、1999年に「通信ネットワークによる北東アジアの企業連携」プロジェクトを立上げた。

本稿では研究の一端として、中国のIT（情報通信技術）産業と人的資源、世界のIT産業をリードする米国における人的資源確保の現状を概観する。また「ソフトウェア開発産業」における世界的な人材供給国・インドの産業発展の経過をもとに、中国での現地ヒアリング結果を踏まえ、日中間の企業連携の展開について検討を行うこととする。

## 1. 中国の通信事情とIT(情報通信技術)産業

列車の中で途切れなく様々な音色の呼び出し音が鳴る。日本と同様に中国においても今ではそうした光景は日常的になっている。

(社)電気通信事業者協会の調べでは1999年1月1日現

在、中国の携帯電話加入数は2,510万件で、米国(6,454万件)、日本(3,900万件)に次ぎ世界第3位の位置を占めている(表1)。普及率では、世界最大の携帯電話メーカーNOKIAを抱えるフィンランドが57.8%と国民の半数以上が携帯電話を所有しているのに対して、米国が24.1%、日本は30.8%の割合だった。中国については、2.1%の普及率でしかないが、最近の携帯電話の利用者数は1999年10月末の約4000万件から2000年6月末には約6000万件へと急増しており、月平均約250万件ずつ携帯電話加入が増加するという世界でもトップクラスの携帯電話市場となってきた。

また、通信ネットワークを代表するインターネットの普及状況にもこうした傾向が見られる。1999年現在の普及状況は表2のとおりで、中国については普及率が1%にも満たない。しかし、利用者数の伸びを見ると、1999年7月の400万人から2000年7月の1690万人<sup>2</sup>へと1年で4倍あまりに急増している。

こうした急速な携帯電話やインターネットの普及の背景には、情報伝達の即時性や利便性などといった機器やシステムの特性と、IT産業を中国の中核産業として位置付ける中国政府の政策やそれをうながすための電気通信インフラ整備への積極的な投資といった政府主導の投資環境整備体制がある。

(表1)各国携帯電話普及状況(1999年)  
Table1. Cellular Phone Penetration, 1999

国名 Nation	加入数 Number of Subscribers (千件) Thousands	普及率 Penetration (%)
米 国 United States	64,541	24.1
日 本 Japan	38,996	30.8
中 国 China	25,104	2.1
韓 国 Korea	1,391	31.5
フィンランド Finland	2,966	57.8

電気通信事業者協会年報2000年版(p.203)及び2000 World Development Indicators CD-ROM: The World Bankより作成

(表2)インターネット普及状況(1999年)  
Table2. Internet Penetration, 1999

国名 Nation	利用者数 Number of Users (千人) Thousand	普及率 Penetration (%)
米 国 United States	106,300	39.3
日 本 Japan	16,940	13.4
中 国 China	4,000	0.3
韓 国 Korea	4,000	8.6

電気通信事業者協会年報2000年版(p.203)及び2000 World Development Indicators CD-ROM: The World Bankより作成

<sup>1</sup> 人民日報インターネット版(2000年8月24日)

<sup>2</sup> Statistics on Internet development in China(2000.7), (1999.7):China Internet Network Information Center



改革開放以来、中国の経済発展は目覚ましい速さで進んできた。我々が段階を踏んで歩んできた経済発展の道筋を倍の速さで、あるいは一部ショートカットして発展を続けている。発展のスピードは携帯電話やインターネットの普及状況にもあらわれているとおり、IT産業全般に及んでいる。

現在米国は情報通信技術分野において、規制緩和や先行する技術革新などから独走を続けており、市場規模では米国は現在のアジアの主要市場である日本の倍程度である。しかし13億の人口を背景とする中国市場の潜在力を考えたとき、情報通信技術分野における日中連携は地域発展の基盤を担う重要な要素になると考えられる。

## 2. IT産業における人的資源

1998年、国务院の組織改革が行われ、電気通信サービスを管轄する郵電部と電子工業部が統合され、情報産業部が設立された。この機構改革では、企業の自立と経営効率の向上を図るため「政企分離」<sup>3</sup>を推進し、規制緩和、経済の自由化を進めるとしている。今後情報産業部は産業政策、業界の管理によって市場経済における舵取りが求められることになる。先ごろ情報産業部から発表された2001年から2005年までの「第10次五ヵ年計画」の概要と2010年までの長期目標の枠組みでは、①国家情報インフラの整備、②情報技術及び情報産業の速やかな発展、③国民経済各界の情報技術の応用、に取り組むとしており、その内容は、コンピュータ高速ネットワーク、デジタル技術の応用などである。

こうした政策を実現するためには、情報通信技術分野における技術力やそれを支えるある程度のレベルの人的資源が必要とされる。中国はもともと基礎研究の分野では人材が豊富であり、清華大学をはじめとした理工系の高等教育機関や中国科学院など国の研究機関も国内各地に設立されている。日本の場合、大学生総数に対する理工系学部学生数の割合は23%程度であるが、中国では、年間80万人を越す国内大学卒業生のうち理工系の学生は約半数を占めている。世界的に見てもこの割合はロシアと並んで最も高いものである。しかしながら応用研究が進まない、あるいは社会の需要に合わないなど、高度な知識を経済活動に生かすことが不十分であるといわれている。

一方で、専門知識を備えた学生の一部は米国に渡り世界の先端技術、企業の集積地であるシリコンバレーにおいて

コンピュータソフトウェア開発をはじめとする経済の牽引産業の重要なメンバーとなっている。現在、シリコンバレー地域においてはアジア系人種の占める割合は2割を超えており、情報通信技術等の専門職に対する労働ビザの発給数ではインド人が46%、中国人が10%を占めるという<sup>4</sup>。インドのソフトウェア開発産業については後述するが、英語教育を受けた理数系技術者の存在が、この地域における重用につながっている。

シリコンバレーの主要統計<sup>5</sup>では1999年の求人数の伸び率は1.7%と90年代半ば以降徐々に減ってきてはいるものの、ソフトウェア関連産業は、地域で最も多くの雇用を創出している。また、平均所得は米国の平均を60%近く上回っており、ソフトウェア関連企業の所得は各産業中最高額となっている。これらが誘因となってアジアだけでなく世界の優秀な頭脳がこの地域に集まってきている。

シリコンバレーに代表されるようにソフトウェア関連企業を含むIT産業は、現在米国及び米国企業が主導しているが、その他の国でもIT産業を担う人材確保の対応を始めている。ドイツでは国内で不足する技術者をインドや東欧など外国の労働者で補う政策が検討<sup>6</sup>されている。イギリスでも経済移民の規制緩和策を打出しているほか、日本では人材派遣会社が中国のコンピュータ技術者を国内の企業に派遣する事業を始める<sup>7</sup>など、世界的に、高度な情報通信技術知識を持った人材の争奪が激しくなることが予想される。

## 3. インドのソフトウェア産業の発展と現状

優秀なIT技術者が一部の情報通信技術の先進国に集中する一方で、その技術者の供給側の国では人材の空洞化が懸念される。今や多数の人材をシリコンバレーだけでなく世界中に供給しているインドでは、政策的に自国のソフトウェア産業を育成し、最新の技術を習得した技術者を自国に還流させている。

インドでは1977年以降国内産業振興のため、外国投資を制限する政策を採っていたが、1984年には情報産業の振興を目指した「コンピュータ政策」を発表し、外資導入によるIT産業振興の機運が高まった。80年代半ばまでは国内市場が主で、この時期にソフトウェア開発技術の蓄積が進み、80年代後半以降、産業の自由化政策により外資によるソフトウェア企業が設立される。米国の世界的半導体企業、テキサスインスツルメンツ(TI)社は、この時期に南部のバ

<sup>3</sup> 政府行政部門から、管轄下の国有企業部門を切り離すこと。

<sup>4</sup> 産経新聞Web版(2000年5月3日)

<sup>5</sup> Index of Silicon Valley 2000 (Joint Venture: Silicon Valley Network)

<sup>6</sup> 日本経済新聞(2000年3月14日)

<sup>7</sup> 日本経済新聞(2000年1月31日)

ンガロールを進出地に選び、インド電機局（DoE）の官僚と連携して通信インフラ整備を促し、ソフトウェア開発を進めていった。その後1991年にDoEがソフトウェア開発・輸出政策の振興機関、「ソフトウェア・テクノロジーパーク・インディア」（STPI）を設立した。この機関は、参加企業に対して、輸出関税の免除、5年間の売上税免除、ソフトウェア企業用の衛星通信ネットワークの構築など、様々な特惠措置とインフラ整備を行った。

今ではバンガロールはインドのシリコンバレーといわれている。その要因としては先ず、高度な科学技術を擁する防衛関係企業とそれを支える研究機関が集積した軍事都市として、産業面、文化面での基盤ができていたことが挙げられる。また工学系としては歴史が古くコンピュータ研究においても蓄積のあるインド科学大学（IISc）を中心とした人的ネットワークの存在。加えて、人件費を含む比較的低廉なコスト等である。このような社会経済環境を基礎として「産・官・学」のネットワークが形成されることにより、本家シリコンバレーと同様の発展環境が作り出され、その結果ソフトウェア関連企業をはじめとした産業が集積されている。

その他ソフトウェア開発の場面では、衛星通信を使いデータ交換により作業を進めている。特に米国との間では時差の関係で24時間体制で作業を行うことができ、開発期間を短縮するといった優位性を持っている。

日本でもインド人技術者を確保する動きが出ており、今後その行方は注目される。しかしながら、欧米諸国にとって強みになったコミュニケーション手段としての英語が日本企業との間では利点になるかは疑問である。国際交流基金の日本語国際センターの資料によると、経済交流の進展に伴い、インドでは観光産業とコンピュータ産業を中心として日本語の翻訳者や通訳の人材が不足しているという。労働集約的なソフトウェア開発などの作業環境においては、作業を行う個々の場面で発注者、システム管理者との意思疎通が重要でありコミュニケーション手段としての言語がポイントとなるようである。

#### 4. 中国のソフトウェア産業の現状

インドに次いでシリコンバレーのIT産業の中心的な担い手となっている中国においては、国内では情報産業部を立上げ、経済発展の柱として情報産業を位置付け、情報産業政策を打出している。ソフトウェア産業において政策を実現させ得る国内環境の現状について、ERINAでは1999年

11月末から12月初と2000年6月の二度にわたり調査を行った。

北京では、中国のシリコンバレーと呼ばれる北京市、中関村地区に、インテルやマイクロソフトの研究開発センター等のほかNECのソフトウェア開発センターが進出しており、ソフトウェア産業の集積が徐々に進みはじめている。また北京大学、精華大学のほか各種研究機関なども集積しており、IT産業発展の基礎は既に整い、徐々に成果をあげている。

この中関村地区に立地している中国独資ソフトウェア企業（C社）は、日本企業と提携して日本からの受注開発を行う一方、シリコンバレーに人材を派遣して情報収集を行っている。また、マイクロソフト社の本拠地シアトルに近いカナダ国境の町にも支社を設けている。このような体制により、米国、カナダでビジネスのアイデアと先進技術を取りこみ、日本市場から仕事を請け、人件費の安価な中国で開発を行うといったグローバルな展開を図っている。この企業の代表によると、国内市場は現在のところ未成熟であり、生産は国内3、国外7の割合であるという。

中関村への日米のIT産業の研究開発センターの進出は、高度な知識を活かすための日米の企業戦略に基づくものであり、一方の中国国内企業の事業展開は、先進技術の情報をシリコンバレーから取り入れるというものである。北京以外の地域においても上海や広東など経済発展の進んだ沿岸地域では、ソフトウェア開発振興政策が採られている。

これに対して、内陸の東北地方等では、国の開発戦略基地としての高技術産業開発区などのインフラ整備はある程度整ってはいるものの、北京のように研究機関や大学、企業が幾層にも重なりあった発展性のある開発環境は形成されていない。

こうした現状は、経済発展の程度に影響されるところが大きいと思われるが、遼寧省、瀋陽市には、大学のコンピュータ研究所と日本企業との合弁会社の成功例がある。この会社は、日本企業のアルパイン（株）が工学系としては中国有数の東北大学のソフトウェア研究開発センターと共同で研究所を設立し、数件のソフトウェアを受託開発した後、合弁会社を設立したものである。したがって大学の修士、博士といった優秀な人材を企業の人的資源として活用でき、また大学側も実際の産業に活かす研究を進めることができる産学連携の好環境を作り出している。この会社、瀋陽NEU - ALPINE（株）は1996年6月に上海のA株<sup>8</sup>市場にソフトウェア関連企業では初めて上場している。

<sup>8</sup> 中国国内向け市場。

技術、知識的人材のレベルという点においては、吉林省の吉林工業大学<sup>9</sup>や国防科学技術工業委員会が所管する黒龍江省のハルビン工業大学などの国家重点大学に指定されている理工系の教育機関があり、コンピュータ学部が置かれている。吉林大学が資本参加している吉大正元信息技术(株)では、大学との間には共同研究などのつながりはないものの、全従業員のうち修士、博士が半数を占めている。また黒龍江省にある黒龍江イースト社は、黒龍江大学と日本のソフトウェア開発会社のイースト(株)による合弁会社で、日本の企業などからソフトウェア開発を受注し、電子メールで情報のやり取りを行ないながら、業務を行なっている。同社の社員は黒龍江大学の出身者および教員であり、全員が日本語の能力を有している。

東北地方では、大学における日本語教育や日本研究機関の存在といった日本語教育(学習)環境は北京に比べると比較的充実している。前出の日本語国際センターの資料によると、中国の場合、初等教育の段階では遼寧省大連市に、中等教育では東北三省(黒龍江省、吉林省、遼寧省)と内モンゴル自治区に学習者が集中している。

中国においては、中央政府とともに各省政府でもIT産業の振興政策が検討されており、各省間の競争は今後激しさを増していくと考えられる。日本市場を対象とする産業政策の上では、中国東北地方におけるソフトウェア開発が可能な人材、日本語が使用できる人材の存在は、国内他省、

地域に対する優位条件といえる。

## 5. 日本国内ソフトウェア産業の現状

ソフトウェア開発産業における日中間の企業連携が進み始めている一方で、前出の黒龍江イースト社では、自社で養成した日本語のできるプログラマーが、他社に引きぬかれるなどの問題も起こっている。日本においても、人材の流動化は顕在化している。現在日本国内で求められるのはどのような人材か、また日中間ではどのような企業連携の形が考えられるだろうか。

通産省の特定サービス産業実態調査によるとソフトウェア産業は、1995年から1999年までの5年間で年間売り上げ高は79%、従業員数も45%増加(表3)している。(社)情報サービス産業協会の情報サービス産業白書2000年版によると、産業規模が拡大する一方、個別業務のコンピュータ化の詳細設計を行うSE(システムエンジニア)の不足を感じている事業者が多い。ソフトウェア開発は一般に、ある特定のユーザー企業から開発を受注し、その企業独自のソフトウェアあるいはシステムを開発する「ソフトウェアの受託開発」と汎用製品であるパッケージソフトの開発を行う「ソフトウェアプロダクト」に分けられる。日本においては「ソフトウェアの受託開発」の割合が高いため、ユーザー企業の各種業務の詳細を理解して業務担当者と交渉し仕事を進める人材が求められる傾向にある。

(表3)日本のソフトウェア産業実態調査  
Table3. Survey of Software Industries(Japan)

年 Yaers	事業所数 Corporations	従業員数 Number of employees (人)persons	年間売上高 Annual sales (百万円) Million yen	1事業所当たり Per corporation		従業員1人当たり Per employee
				従業員数 Number of employees (人)persons	年間売上高 Annual sales (万円) 10 thousand yen	年間売上高 Annual sales (万円) 10 thousand yen
1995	3 310	235 704	3 741 009	71	113 021	1 587
1996	3 789	249 254	4 351 317	66	114 841	1 746
1997	3 701	263 679	4 857 114	71	131 238	1 842
1998	5 099	342 410	6 318 916	67	123 925	1 845
1999	4 925	340 642	6 692 482	69	135 888	1 965

通産省特定サービス産業実態調査各年版から作成

同白書ではまた、事業者が今後高めたい能力として、コンサルティング能力をあげる一方、人材の高齢化、流動化などが懸念されており、今後一層の人材確保の努力が必要と考えられる。

人材の不足が見込まれるSEには、プロジェクト管理能力が求められるため、ある程度の業務経験が必要となる。

必然的にSE雇用の人件費は高くなる。上記表の従業員1人当たりの売上げ額の増加にも見られるように人件費の増加は開発経費の増加に結びつくため、委託料単価を低減するために人件費の安価な中国企業への委託や中国人技術者の雇用が考えられる。つまり管理の部分を日本側が、中国企業(技術者)がプログラム作成を担当するという分業体

<sup>9</sup> 現吉林大学、2000年6月に吉林大学、吉林工業大学、白求恩医科大学、長春科技大学、長春郵電学院が統合された。

制である。

また、前出の北京のC社の社長によると、日本向けの製品開発においてはブリッジ（日中間のつなぎ役）となるシステムエンジニアを置くことで開発作業と相互理解の問題を解決できるとしている。業務をスムーズに進めるためには、そういった人材も必要であろう。

営業用のソフトウェア開発以外には研究分野での企業連携もある。遼寧省の東北大学と日本のソフトウェア企業との合併会社の例では、合併会社を立ち上げる前に共同で研究所を設立し、その研究所でソフトウェアを開発することで経験と実績を積み、成功を収めている。日中の共同研究所という形で大学の高度な知識を活かしてプロジェクトごとに開発を行い成果を重ねるという方法は日中双方にとって有効である。

## 7. 日中ソフトウェア企業連携の将来展望

インドのソフトウェア産業発展の例が示しているのはまず、その市場をシリコンバレーに依存していることである。また、人材、技術、情報の面でも、シリコンバレーとは多層的な交流がある。このことが、経済的に発展途上の国にあってもソフトウェア開発や情報通信技術分野での事業展開を可能にしている。

これを日中間企業連携に当てはめてみると、中国側からすると、日本においては技術力や情報の蓄積は、シリコンバレーには及ばないが、日本の現在の市場規模は米国に次ぐかなり大きなものである。現在のところ、中国にとっては日本市場をターゲットにしたソフトウェア開発事業は魅力のあるものである。そして、日本市場を対象とした場合には、中国東北地方におけるソフトウェア開発が可能な人材、日本語が使用できる人材の存在が、地域産業振興政策の上でも重要なポイントとなる。また、実務の場面では日

本向けソフトウェア開発事業を通してノウハウを蓄積することにより、将来の中国市場における商品開発に備えることにもなる。

一方、ソフトウェア産業の日中間企業連携において、日中の垂直型企業連携が進展することにより、わが国の特に中小ソフトウェア会社との競争が激化すると考えられる。こうした影響にさらされる企業では、従前の大企業との垂直型ネットワークとは異なる形、つまり、高レベルの開発能力や専門性の高い分野に特化した中小企業同士の水平型のネットワークを構築し、新たな市場を開拓していくことが必要とされる。このようなネットワークに参加する企業群では、高度な専門性を持った高付加価値型のソフトウェア製品を作っていくために研究開発能力が不可欠となる。ここに、日本側企業が連携をはかるためのポイントがあるのではないだろうか。中国側では、大学や各種研究所の研究能力は高いが、それを産業に結びつけることが十分できていないといわれている。中国の東北大学や黒龍江大学のように大学の教授が企業を設立する例は多く、そうした企業との連携を通じて専門知識を有する大学や研究機関との関係を築き、その高度な知識をソフトウェア開発等に活かして産業化していくというパターンができれば、安価な労働コストをよりどころとする従来の垂直型の日中企業連携を互いの能力を相互にやり取りする対等のパートナーとしての関係に作り上げていくことも可能となるであろう。

現在の日本のソフトウェア開発産業では、大企業対中小企業の垂直関係は、そのまま東京対地方という市場や技術の極集中の構図に置きかえられるという。しかしながらインターネットの普及とともに経済のグローバル化が進むことでこうした構図が崩れる可能性がある。地方の企業、あるいは自治体にとっては、日中間の企業連携を地域産業活性化の機会として捉えることもできるのではないだろうか。

---

# *Prospects for the Software Development Industry in Japan and China (Summary)*

Shinji Sato

Researcher, Research Division, ERINA

This paper will give an overview of the current condition of the information technology industry and human resources in China, and how human resources are managed in the United States, which leads the global information technology industry. The development of business cooperation between Japan and China will also be discussed, based on hearings in China.

## **1. Telecommunications and the Information Technology Industry in China**

The Chinese government regards the information technology industry as a core industry and actively makes investments to improve the information technology sector. Led by the government, the environment of the industry is

improving.

Currently, the United States is far and away the leading nation in the information technology industry, due to the mitigation of regulations and advanced technology innovation, etc. The scale of the market in the United States is approximately double that of Japan, which is presently a major market in Asia. However, bearing in mind the huge potential market of China (with its population of 1.3 billion), cooperation between Japan and China in the information technology sector will be an important element as a basis of regional development.

## **2. Human Resources in the Information Technology Industry**

Approximately half of all graduates in China (whose number totals over 800,000) major in scientific areas. Some graduates with special knowledge go to the United States and become key members of leading industries, such as the computer software development industry in Silicon Valley, which is a world center of advanced technologies and enterprises.

The information technology industries, including software related enterprises, are currently led by the United States and its enterprises, as represented by Silicon Valley. Increasingly, human resources with highly advanced knowledge of information technology will be required in the United States, Europe and Japan. It is expected that acquiring these people will become extremely hard.

## **3. The Software Industry in India**

India has become a leading global supplier of human resources with information technology knowledge. The software development industry was firmly established in India by special policies, including the "computer policy" announced in the middle of 1980s. A network of the private, public and academic sectors has been created in cooperation with higher educational institutions, such as universities, as human resource suppliers.

In Japan, although there is an intention to employ Indian experts, the computer industry and others are facing a shortage of translators and interpreters. Communication and mutual understanding are necessary in various situations in the labor-intensive software development industry.

## **4. The Software Industry in China**

The basis for information technology industry development has already been laid, and has progressed in Beijing, since various research institutes and other organizations are concentrated there.

Meanwhile, a positive environment for development, with a profusion of research institutes, universities and enterprises, has not yet been created in inland China, such as the northeast region. Nevertheless, there are some

successful examples, such as Shenyang NEU-ALPINE Software Co.,Ltd in Shenyang, Liaoning Province.

The northeast region of China has an advantage in industrial policy towards the Japanese market compared with other provinces and regions in China, as there are many people who study the Japanese language.

## **5. The Software Industry in Japan**

According to the fact-finding survey of selected service industries conducted by the Ministry of International Trade and Industry, the software industry grew from 1995 until 1999, as its annual sales increased 79%, and the number of employees increased 45% (Table 3) in this period. According to the IT services industry in Japan 2000 published by the Japan Information Service Industry Association, many entrepreneurs feel the shortage of system engineers who can design computer systems for individual work, while the scale of the industry is expanding. Therefore, a cooperative system between Japan and China could be worth considering, in which the Japanese side would be in charge of management and the Chinese side would write programs.

## **6. Prospects for the Network of the Software Industry in Japan and China**

From a Chinese viewpoint, although Japan is not like Silicon Valley in terms of technology and accumulated information, the Japanese market is second only to the United States in terms of scale. Therefore, human resources who can develop computer software or/and use the Japanese language can be utilized, and the regional industries can be promoted, if Northeast China targets the Japanese market. Also, at the actual working level, this system could serve as preparation for new product development for the Chinese market in the future by accumulated know-how through the software development project for the Japanese market.

Meanwhile, competition with small and medium-sized software enterprises in China would become higher for Japanese enterprises. It is necessary for these Japanese enterprises to produce highly specialized value added software. Therefore, research and development will be essential for them. In China, since there are many instances where university professors establish enterprises, it is possible for these enterprises to have a close liaison with universities and research institutes, which have special knowledge. Then, if a pattern to utilize the advanced knowledge of universities and research institutes and establish an industry can be set up, it will be possible for Japan and China to establish a relationship as equal partners exchanging abilities and capacities mutually in the business network.

For the local enterprises and governments, the business network between Japan and China can be taken as an opportunity to activate regional industries.

# *TRADP Transport Working Group Meeting Summary Report 30-31 October 2000, Changchun, China*

Tsogetsaikhan Gombo

Senior Programme Advisor/ Team Leader, UNDP Tumen Secretariat

## **Introduction**

The Transport Working Group Meeting of the Tumen River Area Development Programme was held in Changchun, Jilin Province in the People's Republic of China on 30-31 October 2000. Government delegates from China, Mongolia, the Republic of Korea and the Russian Federation discussed a wide range of issues related to transport cooperation in the Tumen region and Northeast Asia. Participants from international organizations and regional institutes also attended the meeting. The meeting was hosted and organized by the Tumen Secretariat with the assistance of the TRADP Administration of Jilin province.

## **Discussions**

The discussions centered on the perspectives of regional economic cooperation in the transport sector in Northeast Asia; past analysis and future directions; challenges and opportunities for transport cooperation within the framework of the Tumen Programme.

Speakers from the Asian Development Bank (ADB), Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), Korean Transport Institute (ROK), Economic Research Institute for Northeast Asia (Niigata, Japan), Northeast Normal University (Changchun, China) and the Yanbian Hyuntong Shipping Group (Jilin, China) exchanged views on the topics discussed.

The UNDP Tumen Secretariat reported on the sector activities, attained progress and perceived challenges since the last TRADP Transport Working Group Meeting in 1998.

## Progress

Both cargo transport and passenger traffic through the Hunchun-Kraskino and Quanhe-Wonjong border crossings have soared for the last two years with the cargo volume reaching more than 100,000 tons through Wonjong bridge and around 30,000 tons in the Russian direction, several times the 1998 traffic.

Two new shipping routes connecting the Tumen region with ROK and Japan have been opened and the Hunchun-Kraskino railway line has had a test run and proved ready for regular service.

Road construction on the Chinese side is progressing according to the schedule with completion of the Hunchun-Quanhe section this year and the whole 600km highway in 2003;

Both Quanhe and Wonjong border crossings now have new customs and immigration control facilities;

Border crossing procedures have been improved at

China-Russia border crossings, particularly after the May 2000 bilateral meeting;

The Tumen Secretariat has completed the first phase of the "Study of Non-physical Impediments at Border Crossings Between TRADP Member Countries" and the final report of the Transport Forecast Study was published;

Two bilateral meetings on border crossing issues, organized by the Secretariat in May and August 2000, contributed to better understanding of national policies concerning border crossing movement in the region and related regulations.

## Remaining Problems

Two major sets of problems "hard" and "soft" infrastructure were identified during the implementation of the sector initiatives. While both factors play an equally important role in facilitating traffic, soft infrastructure problems can usually be solved without high capital investment. In order to professionally handle the existing barriers to trade and transport flows across national borders in the Tumen region, the Tumen Secretariat suggested the urgent establishment of an institutional mechanism that can raise the effectiveness and efficiency of the activities. One of the major shortcomings, identified during the implementation of the first Transport Action Plan, was the lack of coordination between the countries and the Secretariat and between a number of transport related national agencies in each country, largely due to the absence of such a mechanism.

## Decisions and Agreement Reached

Based on the meeting deliberations and suggested by the Tumen Secretariat activity plan the country delegates agreed to:

select a lead transport agency to work with the Tumen Secretariat on Tumen transport related issues in each member country;

nominate a focal point for transport related matters, who can take the responsibility for coordination and implementation of the decisions made at the Transport Working Group meeting of the Tumen Programme;

consider the suggested elements for the Transport Action Plan and send the comments together with the nominated transport lead agency and the focal point by 15 December 2000. Unless otherwise commented by the delegates/national teams, the suggested action plan will be considered final. The suggested elements for the 2001 Transport Action Plan are attached as Appendix 3.

include the following infrastructure projects as priority projects to be promoted by the Tumen programme for the short term:

- Completion of Makhhalino rail border crossing facilities and full operation of the Hunchun Kraskino railway line;
- Construction of the Rajin-Wonjong road;
- Completion of the Changchun-Hunchun highway;
- Construction of the China-Mongolia railway connection;
- Rehabilitation of the railways in DPRK's North Hamgyong Province; and
- Completion of new border customs and immigration buildings at Wonjong, Quanhe and Hunchun border crossings.

continue improvement and harmonization of the

national legislation and procedures related to border crossings, and work toward a multilateral agreement on transport facilitation issues;

take complex measures to enhance the competitiveness of the transport service in the region including a fact finding and assessment mission, followed by bilateral and multilateral talks to enhance the competitiveness of the transport service;

take all possible measures to engage ADB and the Japanese government in the Tumen Programme activities.

The time and venue of the next Transport Working Group meeting will be suggested by the Tumen Secretariat and agreed through the transport lead agencies and focal points. The detailed meeting minutes are attached.

#### Suggested Elements for 2001 Action Plan in the Transport Sector

	Activities
1.	<p><b>Cross Border Facilitation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Complete the study of non-physical impediments at the border crossings (Phase 2)</li> <li>Review of ESCAP conventions and accession to the conventions</li> <li>Organize 3 bilateral meetings on the cross border facilitation issues</li> <li>Organize a national seminar on cross border facilitation issues</li> </ul>
2.	<p><b>Enhancing Competitiveness of the Transport Route</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Conduct national studies of the existing transport tariffs and service charges</li> <li>Develop recommendations to make the tariffs more competitive and suggest to relevant government agencies for consideration</li> <li>Establish transport tariff review board with participation of local government, business, transport organizations</li> </ul>
3.	<p><b>Promoting Infrastructure Investment</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Identify priority transport routes in the NEA/Tumen region</li> <li>Update transport forecasts</li> <li>Identify mid and long term transportation infrastructure requirement in the region</li> <li>Prepare project documents, promotion packages for the priority project</li> <li>Fund raising activities</li> </ul>
4.	<p><b>Organizational Activities</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nomination of the lead national agency and the contact person in Tumen transport related issues in five member countries (December 15)</li> <li>Formally establish transport working group within the TRADP national team (name of ministries and departments, by 15 December 2000)</li> <li>Approval of the national action plans (by December 15 2000)</li> </ul>

## 図們江開発プログラム 輸送部会要約 2000年10月30 31日、中国長春

UNDP 図們江開発事務局シニアプログラムアドバイザー  
ツォグツァイハン・ゴンボ

はじめに

図們江開発プログラム輸送部会が2000年10月30-31日、

中国吉林省長春で開催された。会議では、中国、モンゴル、韓国、ロシアの政府代表が、図們江地域および北東アジア

における輸送面での協力に関する広範な問題について議論した。加えて、各種国際機関および地元の組織からも参加があった。会議は図們江開発事務局の主催であったが、吉林省の図們江開発担当部署の協力を得た。

## 議 論

会議では主に北東アジアの輸送部門における地域経済協力の見直し、過去の分析と今後の方向性、図們江プログラムの枠組みの中での輸送協力における課題と機会について議論された。

アジア開発銀行（ADB）、アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）、韓国交通開発研究院（韓国）、ERINA（日本・新潟）、東北師範大学（中国・長春）、延辺現通集団（中国・吉林）からの発表者が上記議題について意見を交換した。

UNDP図們江開発事務局は、1998年に行われた前回の作業部会以降の輸送部門の活動、達成状況、明らかになった課題について報告した。

## 進捗状況

琿春～クラスキノ間及び圈河～元汀間の国境を通過する貨物輸送および旅客輸送は、ともにこの2年で急増している。貨物は元汀橋通過が10万トン以上、ロシア方面へは約3万トンにのぼり、1998年の輸送量の数倍に達した。図們江地域と韓国、日本を結ぶ2つの新航路が開通し、琿春～クラスキノ鉄道も試運転を行い、定期運行の準備が整った事が確認された。

中国側の道路建設は、2000年に琿春～圈河間、2003年に600キロの高速道路すべてが完成するというスケジュールで進行している。

圈河、元汀の国境通過に関しては現在、新しい税関及び入国管理施設ができています。

中口国境の国境通過手続きは改善しており、特に2000年5月の二国間協議の後に進展があった。

図們江開発事務局は「図們江開発加盟国間の国境通過における非物理的障壁に関する研究」の第1段階を終了し、また、輸送量予測研究の最終報告書が発表された。

2000年5月および8月に、図們江開発事務局の主催で、国境通過問題に関する二国間協議が開催され、この地域の国境通過の動きや関連規則に関する国家政策について理解が深まった。

## 残された課題

輸送部門では、2つの主要な課題である「ハード」及び「ソフト」インフラの内容が明確になった。これらの両要

因は輸送簡易化のために同等に重要な役割を有しているが、ソフトインフラの問題は通常多額の資本投資がなくても解決できる。現在、図們江地域の国境を通過する貿易及び交通の流れの障壁となるものを専門に処理するために、図們江開発事務局は、活動の効率や効果を向上させる組織的なメカニズムの早急な構築を提案した。最初の輸送に関する行動計画実施の間に明確になった主要な欠点のひとつは、各国と図們江開発事務局の間、またそれぞれの国の輸送機関の間の調整が、上記のようなメカニズムがないためにうまく機能していないことである。

## 決定事項と合意事項

今回の部会で検討された結果及び図們江開発事務局からの活動計画の提案に基づき、各国代表は以下の事項に合意した。

図們江地域の輸送関連問題について各国を代表する機関を選び、図們江開発事務局と協力して働く。

図們江開発プログラムの輸送作業部会において決定された事項の調整や実施に責任をもてるような輸送関連事項の代表者を各国で任命すること。

提案された輸送関連行動計画の項目を検討し、任命された各国を代表する輸送関連機関および代表者は、2000年12月15日までにコメントを送ること。コメントがなければ、提案された行動計画は決定されたものとする。2001年輸送関連行動計画のために提案された項目に関しては下記を参照されたい。

図們江開発プログラムが推進する優先プロジェクトとして、以下のインフラプロジェクトを暫定的に指定する。

マハリノ鉄道国境通過施設の完成と琿春～クラスキノ鉄道の完全開通

羅津～元汀間の道路建設

長春～琿春間高速道路の完成

中国～モンゴル間の接続鉄道建設

北朝鮮咸鏡北道の鉄道復興

元汀及び圈河の新たな国境税関と入国管理施設の完成  
国境通過に関する国内法及び手続きの改善、調整を継続し、輸送の簡易化に関する多国間合意に向けて努力すること。

この地域の輸送サービスの競争力強化のための複合的な方策をとること。それには実地調査及び評価ミッションの派遣、輸送サービスの競争力強化のための二国間および多国間対話を実施すること。

図們江開発プログラムにADBと日本の参加を働きかける



ために、あらゆる方策をとること。

今回の輸送作業部会は図們江開発事務局により提案され、各国を代表する機関や代表者により合意されるものとする。

### <2001年輸送部門の行動計画案>

#### 活動

##### 1. 国境通過簡易化

国境通過における非物理的障壁の研究を完了する（第2段階）

ESCAPの協約等を検討し、それらに参加する

国境通過施設に関する二国間会合（3通り）の実施

国境通過施設に関する国内セミナーの実施

##### 2. 輸送ルートの競争力強化

既存の輸送関税やサービス料金に関する国内研究

関税をより競争力のあるものにするための提案を考え、

関連政府機関に検討を促す

地方政府、経済界、輸送機関の参加を得て、輸送関税検討委員会を設立する

##### 3. インフラ投資促進

北東アジア及び図們江地域における優先輸送ルートの明確化

輸送量予測の最新化

当地域の中長期輸送インフラに必要なものの明確化

プロジェクトの書類、優先プロジェクトの促進計画を用意する

資金調達活動

##### 4. 組織面での活動

加盟5ヶ国で図們江地域の輸送に関する問題と解決するための国家機関と責任者を指名する

図們江開発ナショナルチームの中に、輸送作業部会を正式に発足させる

国内の行動計画を承認する（2000年12月15日まで）

[ 翻訳ERINA ]

## TRADP Transport Working Group Meeting Minutes (Extract)

### First Session

#### Trends in Trade and Transport Cooperation in the Tumen Region and Northeast Asia

1. Professor Wang Roncheng of the Northeast Asia Research Center (NARC), Northeast Normal University, presented a report on the Transport Forecast Study commissioned by the Tumen Secretariat in 1997-1998. The transport forecast study presents one of the major works of research done in the framework of the Tumen Programme and provides an important tool for government agencies and research institutes in the region to analyze and trace the trade and transport development patterns, not only in the Tumen, but in a wider area of Northeast Asia. It was, however, noted that the study is already becoming outdated and there is an urgent need to update the database created and make the forecasting model developed for this purpose more useable and useful for the decision making process.
2. Ms. Hisako Tsuji, Senior Economist at the Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA), commented on the study report. She noted that while the study provides good insight into economic cooperation between the Tumen member countries, it has not fully taken into account some important factors like cross border problems and institutional barriers. She also suggested that the quality of service like

frequency of calls at ports and port facilities should be considered. She shared the view that the database needs to be updated and suggested that some inaccuracies in statistics concerning trade and transport flows of Russia should be corrected.

3. Mr. Jong-Hyun Byun, an expert from the Transport, Communications, Tourism & Infrastructure Department of ESCAP, made a presentation on the Asian Highway Project. To assist member countries in creating a reliable and efficient transport network in Northeast Asia, ESCAP launched in 1992 the Asian Land Transport Infrastructure Development (ALTID) Project, which consisted of three major components: Asian Highway, Trans-Asian Railway and Land Transport Facilitation. The Asian Highway Project covers the whole of Asia including all Tumen member countries. ESCAP is currently concentrating on revision and formulation of the road network, its technical standards and requirements, and updating the database for the network.

#### Country Discussions

4. Mr. Zhao Yongli, Director of the Division of Technical Cooperation among Developing Countries of the China International Center for Economic & Technical Exchanges (CICETE), noted that although the

- programme has achieved certain results, a lot remains to be done. He suggested the participants should focus on the problematic issues and discuss the possible solutions for them, and expressed his hope that the transport experts from the Tumen member countries would advise national coordinators of the Tumen Secretariat how to overcome the problems in the transport sector.
5. Ms. Dorjpagma, Senior Officer of the International Cooperation Division of the Mongolian Ministry of Infrastructure Development confirmed the strong continued interests of the Mongolian government in the Tumen programme and its activities, particularly in the transport sector. Mongolia attaches the highest priority to the railway connection of eastern Mongolia with the Tumen region via the Chinese rail network. So far, the Ministry of Infrastructure Development has had two bilateral meetings with the provincial government of Inner Mongolia on the China-Mongolia railway project and hopes that the UNDP can help in finding the resources for this project. Currently the local governments of Mongolia are discussing with their Chinese counterparts the opening of a new border crossing in the area.
  6. Mr. Kim Han-Yong, Director of the International Cooperation Division of the Korean Ministry of Construction and Transportation, supported the suggestions to update and revise the transport forecast study and make it more useable for the member countries. He also recommended the inclusion of existing and planned road connections in the Korean peninsula during the future revision of the framework of the Asian Highway project.
  7. Mr. Jaroslav Seminikhin, President of the Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute, noted that the Russian economic and transport data used in the transport forecast study was not accurate and did not reflect the actual picture. Mr. Seminikhin extensively discussed the pros and cons of the rail route that was suggested and has basically been agreed between the two Koreas for reconstruction. Based on the cost calculation estimates, he argued that the transport expenses would be strikingly lower if the East Coast railway was chosen. According to the Russian sources, 1 container-km could cost as much as US\$0.24 through the currently suggested railroute from Seoul via Pyongyang, Shinuiju in DPRK and Shenyang and Harbin in China, whereas the transport along the east coast via the Trans-Siberian Railway would cost only US\$0.03, a fraction of the west coast price.
  8. The delegates and other participants unanimously agreed that the database and forecasts of trade and transport development in the Tumen region need to be constantly updated and renewed. Mr. Gombo, the chairperson emphasized that it is now a task for the national governments and related institutes to update and make the maximum use of the study report and database for their long term planning and decision making processes as the UNDP cannot continue funding the study indefinitely. For this purposes, he said, it is critical to have for the Tumen transport issues

a responsible national organization or person that can enable and ensure the smooth implementation of the decisions made at working group meetings.

9. Mr. Gunter Hecker, the Resident Representative of ADB in the Philippines, suggested the close linking of the transport forecast study and the suggested an updating and revision process with the development and economic cooperation scenarios that should be agreed among the concerned governments. Only on that basis will the forecasting model become an instrumental tool for the policymaking process for the member governments. Without having defined and agreed the degree and extent of cooperation and development scenarios, it makes little sense to talk plainly about cargo volumes or passenger traffic.

### ***Second Session:***

#### **Trade, Tourism and Transport Facilitation: from business perspectives**

10. Mr. Gombo introduced the nature and purpose of the session on the cross border related problems and obstacles. In an any given subregion, usually two sets of problems arise in connection with trade and transport facilitation across the national borders: inadequacy of infrastructure facilities and complex national rules and regulations that present disincentives to economic exchange and the movement of people. Both hard and soft infrastructure problems present their own specific obstacles to deal with. The enormous size of investment required to build new roads and transport facilities puts the task beyond the reach of most developing nations, whereas institutional barriers tend to survive the strongest criticism as they reflect national interests and policies. So tackling both problems takes time and demands lots of patience from the players. Given the specific nature of the problems, the UNDP is more inclined to concentrate on the soft infrastructure issues rather than on building missing road and rail connections, where it has neither the mandate nor the expertise required.
11. Mr. Li Mao Xiang, President of the Yanbian Hyuntong Shipping Group, started with a concise description of the development patterns of the three riparian Tumen provinces, establishment of special economic and trade zones in these provinces, lessons learnt and the current status of the trade and economic relationship between the provinces. After a brief introduction of the new shipping routes that the Hyuntong group opened in last two years he focused on the restrictive factors the company faces in doing business in the Tumen region. These factors include the absence of adequate transport infrastructure, the backwardness of telecommunications and the restrictive clearance procedures at the international borders. All these factors seriously damage the economic performance of the business, and a private company is not in a position to tackle the institutional barriers imposed by government agencies. Therefore, Mr. Li called on the central and local governments of the region to visit the area and start taking concrete measures to create normal business environment.

12. The chairperson commented on Mr. Li's speech referring to the ongoing argument between Chinese and Russian local administrations and business groups. The Russian side argues that they will improve port facilities and service quality only if China gives warrants to continuously ship their cargoes through Russian ports, otherwise there is no point in investing in a currently underutilized transport infrastructure. In turn, the Chinese say that "there would be no transport unless Russian transport tariffs become competitive and service acceptable." He noted that considering the current trends, when more and more businesses and companies are changing their way of doing business and becoming more market oriented and less dependent on administrative directives the governments should act accordingly. This means government agencies both at the center and at local levels should concentrate on creating a business environment and level playing field for domestic and foreign companies.
13. Mr. Gunter Hecker made an informative and extremely useful presentation about cross border facilitation measures in the countries of the Greater Mekong Subregion (GMS) and the ADB's role in their endeavors. An hour-long presentation highlighted the major aspects of the economic cooperation and integration process among the subregional countries. Main points stressed in the presentation included the institutional and operational approach used, namely strong political commitment by the central governments, the highest level of participation from the governments in the project and regular working group meetings with stressed ownership of the project activities.

Cooperation in the transport sector, backed by the ADB, focused on the elimination of infrastructure bottlenecks and institutional barriers. With the assistance of the ADB the priority projects in the sector were identified and the sequencing and phasing were agreed among the participants. Then the ADB provided around a billion dollars in loans and technical assistance. As a result the region has remarkably advanced in a short period of time, in creating a region wide inter-coordinated transport network.

On the "soft infrastructure" side too, the progress has been phenomenal. The ADB, with its world class experts in the field, managed to create mutual trust among the players and three countries have already signed on otherwise impossible multilateral agreement on the cross border facilitation measures and the other countries are expected to join the agreement. Strong political will and understanding of the global trend of economic integration were important factors in the success. The ADB's involvement as the facilitator and financial supporter undoubtedly played a critical role in this successful process of regional cooperation.

14. Mr. Gombo introduced to the participants of the meeting the report of the 1999 cross border impediments study and the results of two bilateral meetings on transport facilitation issues that the Tumen secretariat had organized in May and August

2000 between the three riparian countries.

The study of non-physical impediments at the border crossings in the Tumen region was conducted in 1999 by an international consultant and the study report was presented at the June 1999 intergovernmental meeting of the Tumen Programme. The recommendations of the study report included the following measures to be undertaken by the concerned governments:

- (a) the elimination of redundant checks (especially in the Russian Federation) and moves toward single-window control;
  - (b) greater efforts to harmonize Customs offices on the opposite sides of the borders;
  - (c) a move toward single-stop control, beginning with a pilot project at one location in the region;
  - (d) reduction or elimination of compulsory checks on the quality of goods entering or leaving countries in the region;
  - (e) provision of concessions to facilitate border trade, especially by the DPRK and Russian Federation;
  - (f) computerization of Customs in the DPRK;
  - (g) the reduction of documentation and a move towards the harmonization of documents and procedures;
  - (h) in the short run, for China and the Russian Federation to reduce the costs of visas to a reasonable level by international standards and provide more locations where visas may be obtained; and
  - (i) addressing vehicle-related constraints, by extending vehicle operating rights for cross-border transport.
15. The discussions at the bilateral meetings clearly showed that substantial problems still exist at the border crossings, from visa issuance to granting a vehicle operating license, not to mention actual complex formalities at the border points. Although there have been some signs of changes toward improvement, border formalities and national regulations are still discouraging the movement of people and business operations in the region. The six points stressed in Mr. Li's speech clearly demonstrated and pinpointed the actual problems and difficulties that business organizations face while doing business in the Tumen region across national borders.

#### Country Discussions

16. Mr. Seminikhin suggested the conclusion of a bilateral agreement between Russia and China to effectively use the Tumen transport corridor including Far Eastern Russian Ports. Such an agreement should clearly indicate how much cargo China would ship using Russian ports with monthly/quarterly breakdown for a certain period of time. Russia in turn should take full responsibility for providing timely service and competitive, market based transport tariffs. He thought that without such a constructive approach it would take another 5-10 years for both sides to make the transport corridor operational and economically viable.
17. Mr. Hecker commented that what had been suggested by the Russian delegate might not be the right approach. He discussed that decisions like which port

or route a business entity should use and how much it should ship through the port is pure business choice based on cost/profit analysis. If using the Russian ports is profitable they will come without any administrative decision, but if not, no agreement could force them. Governments however should agree either bilaterally or multilaterally on the legal and institutional sides, about relaxation of the procedures, coordination of working hours etc.

18. Mr. Seminkhin responded by saying that more political commitment is needed to activate economic cooperation in this region. Without effective government involvement, he thought, no business would be in a position to handle the problems they are confronted with, because the market mechanisms and institutions are not yet in place.
19. Mr. Zhao Yongli noted that the Chinese government focuses increasingly on creating an attractive business environment rather than regulating the market. If there are good incentives and stimuli, business entities will come without invitation. Likewise, Russian port administrations will invest in modernization of the port facilities if they feel that there are business opportunities with China, Japan or Korea, again with no guarantee is needed from these governments.
20. Mr. Hecker supported the view expressed by Mr. Zhao about creating a favorable market environment. He advised that in addition to the soft infrastructure issues, governments should also play an active role in building infrastructure as public goods. This is particularly relevant to the developing countries, where the private sector is not strong enough to take care of a capital intensive infrastructure sector.
21. Mr. Kim Won-Bae of the Korea Research Institute for Human Settlements, reminded the participants of the meeting of the most important factor of the cooperation in Northeast Asia, the political relationship between the countries. He argued that unless this critical dimension of the relationship is improved the Tumen Programme member countries could not go far focusing solely on the economic side. Political relationship among the countries in this region is one of the tensest in the world and although there are some signs of improvement, the geopolitical climate in Northeast Asia is still far from perfect. Without political normalization of the relationship, it is hard to expect any fruitful economic cooperation.

More political commitment at the central government level would have a decisive impact on promoting economic cooperation in the distant and small provinces of the big countries of China and Russia. If centers continue ignoring the interests and need of locals, the Tumen programme will never reach its targets. The Tumen programme urgently needs financial backing for its activities. The UNDP does not have the ability to financially support the project activities. It is now time for the Tumen programme member countries to seek a new player that can be helpful and useful, as the UNDP has proven to be incapable of leading this programme ahead.

22. Mr. Li Mao Xiang pointed out that there have been

many UNDP meetings to discuss transport problems, including bureaucratic procedures, high costs etc., but there have been few real results or solutions. International borders still present big obstacles to business activities, and neither the government officials nor the UNDP representatives attending these meetings take any measures that can change these high cost barriers for normal business. He further noted that the soft infrastructure problems are the most serious and no business organization can solve these issues no matter how strong their desire.

23. Mr. Zhao Yongli shared the view that the Programme needs strong financial support, and in this respect, he wanted to see Japan becoming a member of the project. He also noted that the programme is too small to attract investors' interests and the central governments' attention. The Tumen national coordinators' meeting held in Beijing recently addressed the issues and five national coordinators agreed to take measures to expand the programme's scope and coverage area.
24. The chairperson commented that the UNDP and all countries of the Tumen programme were aware of the political dimension of the relationships, and now this factor has been improved dramatically, giving a strong boost to economic cooperation. He said that there is much to learn from others about how to handle critical situations in regional cooperation. It was therefore most useful to listen to Mr. Hecker's presentation about GMS cooperation, its success factors and lessons learned.

### ***Third Session:***

#### Creating an integrated transport system in Northeast Asia: Challenges and Opportunities

25. Mr. Ahn Seung-Bum, Research Associate of the Korea Transport Institute, discussed various aspects of the transport development process in the region. Among others, he pointed out four major suggestions his institute is putting forward for regional governments to consider:
  - Creation of a regional transport facilitation committee
  - Legal and institutional harmonization measures
  - Creation of a regional standardization organization
  - Establishment of a Northeast Asia Development Bank
26. Ms. Hisako Tsuji concentrated on two points: mutually beneficial cooperation between Suifenhe and Hunchun border crossings, and the effectiveness of the marine transport in the region. She suggested that two major border crossings of China in the Tumen region could learn each other and successfully cooperate by balancing the workload among them, as Suifenhe is currently overloaded while Hunchun is underutilized. It would definitely raise the service quality and cut the border crossing time significantly, assuming that the Russian procedures at the border crossings become more liberal and relaxed. She was also concerned about the sluggish development of container traffic in newly opened shipping routes between the Tumen region and Japanese west coast ports, and the

unattractiveness of these routes for the Heilongjiang and Jilin based cargo forwarders, as they are still opting to use the more remote Dalian port. She suggested that its not only Russian or Chinese transport tariffs that keep the customers away from this close and convenient route to reach their market, but it has a lot to do with institutional obstacles and total delivery time to the final destination.

27. Mr. Suh Hoon-Taik, an expert from ESCAP, introduced the second major project launched by ESCAP in Northeast Asia; the Trans-Asian Railway Project. The experimental container train run project from port Vostochny to a destination in Europe (Berlin) undertaken by ESCAP together with 9 countries in 1998, successfully demonstrated that rail transport could have a competitive edge over the marine mode if everything in land transport was perfect, and border crossings operated with no undue delays.
28. Mr. Seminikhin introduced in depth analysis on transit traffic through ports in Northeast Asia, particularly through the Far East Russian ports of Vostovhny and Nahodka. Recent rapid developments in maritime transport and the introduction of new generation-ships of Post-Panamax class place new requirements on ports and port-related land services. Due to geographical locations and insufficient water depths, many small ports in the Northeast Asia/Tumen region cannot meet the technical requirements of these super jumbo container ships that now dominate inter-continental container traffic. The paper suggested that two big Russian ports in the region could serve as a hub port in the region. Both Vostochny and Nahodka have good natural water conditions with ample room for expansion, and even the current installed capacity can handle today 's volume of traffic. He also informed the participants about the new shipping line recently introduced between Shanghai and Vostochny. The first call of the FESCO operated ship was on October 24, 2000 and since then, every ten days carries Europe and North America bound container cargo.
29. Mr. Gombo introduced the suggested Transport action plan for the year 2001 and beyond. He briefly outlined the elements of the previous Transport Action plan that was adopted in the 1998 Transport Working Group Meeting and the problems encountered during the implementation of the action plan. In his view, the following factors played a critical role in implementing the transport action plan of 1998:
- non involvement of the national governments during the development of the plan
  - absence of institutional frameworks at national levels to implement the plan
  - lack of ownership by the national agencies
  - inconsistency of the plan with government agendas
  - frequent changes of national officials and inadequate policy coordination between the different government agencies in place
- The proposed four programmes of the new action plan are based on a number of factors, which include the

current ongoing activities, the urgent need for establishing the institutional framework for the implementation of the planned or agreed activities, and the feasibility of the suggested measures.

#### Country Discussions

30. Mr. Dai Xiyao, of Jilin Province assessed the transport sector activities of the Tumen Programme and proposed ways to improve the effectiveness of actions by the programme member countries and the UNDP. Although there has been notable progress in this sector, there is still a long way to go to achieve the initial targets. In his view, the most important issue is to establish the transport network in the region. To achieve this, the following factors need to be considered:
- The relationship of the Tumen region with the rest of North East Asia. The Tumen region is the core of North East Asia; it could become the corridor between the mainland and the sea.
  - The balance between short-term and long-term development perspectives or plans. Long-term vision is important. However, now we should focus on the short-term development plans. These short-term transport development plans could include:
    - Operating the Sino-Russian railway line Hunchun-Kraskino.
    - Extending the shipping line of Hunchun-Zarubino-Sokcho to connect with one of the seaports in Japan. e.g. Niigata.
    - Speed up the construction of the Sino-Mongolian railway line. Member countries should help to mobilize financial resources from international financial organizations and the private sector.
    - Rehabilitate DPRK railways in order to connect with ROK railways.
    - Continue to improve the cross-border environment between three riparian countries.
- Finally, he agreed with the suggested activities in the transport sector of the Tumen Programme and called on member countries to actively cooperate in the implementation process.
31. Ms. Dorjpagma of Mongolia informed the participants about recent development in transportation. In addition to active bilateral talks on transportation matters with Russia and China, Mongolia has become a member of a number of international organizations in transport including the International Maritime Transportation Association. With the assistance of the ADB and the World Bank Mongolia is now successfully implementing a major road construction programme in its vast but unconnected territory. The government has recently decided to reconstruct the airport in Choybalsan to enable it to operate international flights. In conclusion she expressed that the Mongolian delegation supports the action plan for the next year and will actively participate in the implementation of it.
32. Mr. Kim Han-Young of the ROK emphasized that to get maximum use of existing transport facilities in the region it is crucial to streamline national regulations and procedures used at border crossings in line with

the global standards. In this respect, the suggested three bilateral meetings and seminars on border crossing facilitation measures are most relevant and timely. The Tumen region should develop good road and rail linkages, not only in the immediate area but also with the rest of Northeast Asia. The agreement reached between the two Koreas to construct the Trans-Korean railway along the West Coast will undoubtedly play an important role in serving this purpose. In conclusion, Mr. Kim strongly supported the action plan and future directions suggested by the Tumen secretariat and assured that the Korean government will do its best to contribute to the successful implementation of the proposed plan.

33. Mr. Boris Sitkov of Russia thought that the future directions and action plan suggested are reasonable and timely and need to be implemented urgently. Then he briefly introduced the Russian interests in participating in the Tumen programme and in developing its Far Eastern transport facilities including the Trans Siberian Railway. The Russian Federation plays an important role in world transportation with a notable share of the overall world transport volume. The Russian transport system annually handles 60 million tons of transit transport. The central government places increasingly more attention to the Far East and the Tumen region and its infrastructure development. Finally he hoped that the Tumen region will have a strong and prosperous future and the programme will achieve greater results.
34. Mr. Jiang Zaihuan of Yanbian Prefecture indicated that in the past there have been too many studies and meetings but the results have definitely been not up to expectations. China is trying its best to contribute to the development of the region by building roads and railways with appropriate border crossing facilities but we do not see the same action from our neighbors. The issue of impediments at borders has been discussed for years with and without the UNDP, but the desired change is not there. He also pointed out that although the UNDP has been instrumental to the success of the Tumen Programme, it still lacks the much needed ability to provide and generate financial resources for creating the infrastructure facilities. So it will be appreciated if the UNDP can advocate with international financial institutions.

Finally, he recommended that the practice of UNDP's involvement in promoting the region be reconsidered. Instead of holding all the same meetings and workshops, he suggested to start working with real projects and concrete measures. He also suggested to ROK delegates to consider assisting the Rajin-Wonjong road construction in DPRK as it is now becoming the most serious bottleneck in this transport corridor.

35. Mr. Kim Han-Yong responded to the Mr. Jiang Zaihuan's suggestion of the ROK assisting with the Rajin-Wonjong road construction saying that his Ministry would consider the matter if there were an official request from the Government of the DPRK.

### ***Closing Session:***

36. Mr. Kim Won-Bae noted that it is now time for the five member countries as well as the UNDP to bring into the programme some new impetus. It is a good sign that the ADB is attending this meeting and showing interests in the programme activities. Now it seems that the time for Japan to officially participate in this multilateral programme has come. All would benefit from such cooperation. He finally pointed out the importance of creating a favorable business environment in bringing foreign investment.
37. Ms. Hisako Tsuji reiterated the Japanese policy concerning the Tumen programme. The normalization of the political relationship with the DPRK has been and still is the key determinant for the sideline position the Government of Japan prefers to maintain in relation to the Tumen programme. She also asked whether China, Russia or the ROK have ever approached Japan at higher levels and talked about the Tumen programme. If Mr. Kim Dae-Jung or President Putin asked Japan about this, the Japanese government would have definitely considered the suggestion seriously, she thought.
38. Mr. Gunter Hecker pointed out that the TRADP needs a strong commitment from the member governments and that has to come from the highest possible level in a type of the joint declaration. Only with such a joint declaration, the message goes downward to the implementing levels. Only then the cooperation becomes feasible. If countries do not have commitment from the very top level, nobody in lower levels would be prepared to compromise, and every province and agency will be looking for its own benefits.

In response to the numerous remarks during the meeting about the ADB's involvement and financial assistance for the Tumen Programme Mr. Hecker said that he did not have the mandate to officially reply to such calls but he will certainly convey the message to the management of the Bank and its President. He also advised the programme member countries and the Tumen Secretariat how to approach and get a quick response from the ADB. First, the initiative should come from the ADB member governments. In this case, member states should approach the ADB through their counterpart to the bank agencies; in China, the People's Bank of China; in Mongolia, the Bank of Mongolia etc. with an official request to participate in the Tumen programme. The ADB needs the agreement from all member countries about the ADB's participation. The same message could come from the UNDP.

Another way of getting the ADB's resources for the purposes of the programme is through the annual ADB's consultations with the member countries to identify their priority projects for loans and other type of financing. If countries include and indicate Tumen projects as their national priority projects they can easily secure funding from the Bank. Finally Mr. Hecker wished all the success to the programme.

[Original UNDP Tumen Secretariat, edited by ERINA]

# 図們江下流地域の開発現状と基本課題

中国延辺現通海運集団総裁 李茂祥

現在、世界は経済の多極化と一体化に向けて発展している。特にヨーロッパ、北米、東南アジア、ラテンアメリカなどは、地域の経済協力と経済一体化に向けて安定的な発展を進めている。北東アジア諸国も北東アジア地域の経済協力の基本方針を探る必要がある。

図們江地域の国際協力開発は北東アジアの経済一体化の基本である。過去に海は諸国を隔ててきたが、今、海は諸国を連結するチャンスを提供している。まさに、日本海が役割を果たす機会が到来した。日本海周辺にはロシア極東とシベリア、朝鮮半島の韓国と北朝鮮、日本、中国東北部とモンゴルなど6つの国と地域がある。北東アジアの中心に位置する図們江下流のデルタ地域は北東アジア地域の経済活動の中心、そして多国間経済協力の触媒としてその原動力となるべきである。図們江地域の開発構想が一旦実現すると、北東アジア地域はまさに地域経済と政治の新世紀を迎えることとなる。

## 1. 図們江地域の開発現状

図們江下流地域の開発は、周辺三ヶ国が独自に開発している段階である。

### (1) ロシア沿海地方の開発現状

1990年からロシアは外資と技術を誘致し、自国経済を促進する目的で、経済特区を設立した。

ナホトカ自由経済区は1990年10月にロシア連邦共和国最高会議により批准されたものである。ナホトカ自由経済区が許可された主な理由はナホトカ港が不凍港であることにあった。ナホトカ港とポストーチヌイ港は、背後にある豊富な資源を利用することで、周辺地域の開発を促進することにもつながる。両港はシベリア鉄道と連結しており、北東アジア地域とヨーロッパ間の貨物輸送能力を拡大することができる。大ウラジオストク自由経済地帯計画はロシア政府が正式承認したものではなく、UNIDOが中心となって作成した沿海周辺地域の国際開発協力計画である。当計画はウラジオストクを中心として、ナホトカ、パルチザンスク、ポシェット、ハサンなどにある港も含まれている。1994年7月、ロシア政府は琿春と連結する国際鉄道の建設計画を許可した。1997年10月、マハリノ～琿春の鉄道は琿

春～図們の鉄道と連結し、1998年2月に中ロ両国政府が「琿春～マハリノを結ぶ鉄道整備に関する合意書」に正式調印した。しかし、ロシアの政治、経済などの要因及び極東地域の資金が極めて不足していることなどによって、ロシア側の図們江開発はまだ初期の開発段階に留まっている。

### (2) 羅津・先鋒地域の開発現状

北朝鮮は1991年12月28日に図們江デルタに位置する羅津・先鋒地域を自由経済貿易地帯<sup>1</sup>に指定し、同時に清津港を自由貿易港と指定した。これは北朝鮮政府の北東アジア各国を含む世界各国と経済技術交流を行う際の対外経済政策を反映しているものである。地理的に見ると、当該地帯は北東アジア各国の複合輸送の橋頭堡とされている。

羅津・先鋒経済貿易地帯の面積は746km<sup>2</sup>、区域内で閉鎖的な管理モデルを実行している。北朝鮮は当地帯を中継貿易地として輸送業、加工業、観光業などの柱産業を中心に近代的な国際貿易及び商業都市にする構想である。当計画を実現するため、北朝鮮政府は「自由経済貿易法」、「外国人投資法」、「共同経営法」、「外資管理法」、「土地賃貸法」など58の法律と規則を公布し、羅津・先鋒地域の開発の法的な基礎を定めた。現在、羅津・先鋒地域には既に共同経営、合資、独資企業111社が進出しており、うち56%の企業は中国企業で、その他はタイ、日本、オーストラリア、香港、台湾などの国と地域が設立した企業である。羅津・先鋒地域に進出している外資企業をみると、現通集団と香港エンペラーグループなどの少数の大企業を除いて、大部分は小企業である。投資業種もサービス業と漁業に集中している。現在、各国企業の契約ベース投資額は6.5億ドルで、実施ベース投資額は1.2億ドルである。同時に、北朝鮮政府は羅津・先鋒地域の道路、ホテルなどのインフラ設備にも資金と労働力を導入している。しかし、現在まで北朝鮮政府の羅津・先鋒地域へのインフラ投資は僅かな範囲に限られており、製造業などに対してはほとんど投資されていない。

### (3) 延辺州の開発現状

現在までの図們江地域周辺の国々の経済開発状況からみると、中国側の開発はその他の国より一歩進んでおり、そ

<sup>1</sup> 1998年4月に「羅津・先鋒経済貿易地帯」と改称。

のスピードも比較的速く、力も入れていると言える。中国側の図們江地域とは延辺朝鮮族自治州（以下、延辺州）を指している。中国側図們江地域の経済状況は常に中央政府から重視されている。当地域には改革開放以来、鄧小平、江沢民、李鵬、朱鎔基などの共産党指導者が視察に訪れた。江沢民主席は1991年と1996年の2回にわたり、延辺州を視察し、「琿春を開発し、図們江を開発し、北東アジア各国との友好協力関係を発展させよう」という意味の題辞を贈った。また、国の「第9次5ヵ年計画」と「2001年長期目標綱要」の中に、「図們江地域開発に励む」という主旨が示されている。特に最近国家発展計画委員会は正式に「中国図們江地域開発計画」を批准し、延辺州の図們江地域開発は新たな段階へと進んでいる。10年近い努力の結果、延辺州の図們江地域開発事業は世界から注目される成果があがっている。

第一にロシア、北朝鮮の日本海沿いの港を使って日本海へ出る（借港出海）という事業は画期的な成果を収めた。1995年10月に延辺州～羅津～釜山コンテナ定期航路が開通した。続いて、1999年8月に延辺～ポシェット～秋田コンテナ定期航路が開通し、さらに2000年5月に琿春～ザルピノ～東草間の旅客貨物輸送ルートも開設された。これらのルートの開通により、延辺州の対外開放、輸出入加工業、観光業の発展が促進された。

第二に、10年間に投資された40億元余の資金は社会的間接資本の建設を加速させ、国内外の交通ネットワークは一応形成された。国内情勢からみると、1996年6月に図們～琿春鉄道は国鉄と連結され、図們～琿春2級道路<sup>2</sup>が開通した。また、図們～延吉高速道路は2001年開通する見込みである。国外情勢では、琿春～カムショーバヤ中口国際鉄道は1999年12月18日に正式開通しており、琿春～長嶺子国道2級道路も既にロシア国道と連結している。2001年初頭に琿春～圈河国道2級道路が完成する見込みであり、その時、羅津～先鋒地域の道路と連結されることとなる。

延吉空港は開港以来、2度にわたって空港拡張建設を行うことで、現在の輸送能力は年間延べ120万人に達しており、国内線10本余の航空路も開設された。特筆されるのは2000年8月11日、チャーター便という形で延吉～ソウル航空路が開設され、延吉空港が国際空港に昇格する重要なきっかけとなった。現在、延辺州における図們江地域の国際複合輸送回廊としての体制は基本的に整っている。

第三に、窓口を開放し、開発区を建設した。現時点で延辺州は、図們、琿春、沙駝子、圈河、開山屯、三合などの

7つの税関を開放し、さらに92年以降国家レベルの開発区1ヵ所、省レベルの開発区4ヵ所を相前後して建設した。

第四に、過去10年間、延辺州は投資誘致の面では大きな成果を得たといえるであろう。現在までに、延辺州で登記している外資企業は600社以上に上り、実行ベース投資額は4.5億ドル余に達した。吉林省の中でも上位に位置している。現在、外資企業は延辺州の経済を振興する促進材となっており、延辺州経済振興の新たな成長ポイントとなっている。

以上、図們江地域周辺三ヶ国の開発状況を見てみたが、まとめると、図們江地域開発プロジェクトは1995年以後、過去の開発モデルを切り離すこと、即ち研究、計画、モデル分析などの実現可能な方案の模索と実施により、展開されてきた。具体的には、UNIDOが追求していた周辺三ヶ国が共同で土地を提供し、共同管理を前提とする緊密な協力方式から、周辺三ヶ国が独自の開発を行い、また相互連携と物流などを強化するという方式に取って代わったのである。我々はこの方式を“漸進調和方式”或は“緩やかな協力方式”と称している。

## 2. 図們江地域開発を制約する要因及び基本課題

図們江地域開発は国際協力という特徴をもっているため、関係する国内外の範囲が広く、関連する部門も多い、そして政策性も強いことから、各種の協力を調整するのは難度が極めて高い。我々はこの特徴を前向きに研究し、国際間連携を促進させることが重要である。

### (1) 交通インフラの制約

交通輸送施設整備の遅れは図們江下流地域のさらなる協力和発展を妨げている。例えば、北朝鮮の羅津～南陽区間の鉄道は長年修理されていないため、安全で定刻通りの運行が保証できない。そして、元汀里～羅津間の道路も等級道路ではないため、車両の安全運行は確保されず、雨季と冬季の車両の安全運行においては大変危険である。

### (2) 通信条件の制約

中朝三ヶ国間において、通信の面では多くの要因によって制限がある。取引先、業務関係者との直接の連絡ができず、第三者の助けを借りるしかない。このやり方は時間と費用の浪費だけではなく、業務も時間通りに進まない。よって、図們江下流地域での通信の自由化も重要な検討課題である。

<sup>2</sup> 2級道路とは車道9m（路肩含む12m）の2車線道路のこと。



### (3) 通関時間の制約要素

現通集団は1999年8月に延辺州～ポシェット～秋田航路を開設して以来、多くの問題を抱えているが、最大の問題は通関過程が長すぎることである。貨物コンテナ車は正常に通関できないだけでなく、ある時には2～3日かけてやっと通関できるため、輸送コストも引き上げられ、しかも出港日が滞ることにより損失が極めて大きい。ゆえに、図們江地域経済協力の制約要素の中では、通関手続きの簡素化が重要課題の一つである。

### (4) 口岸の建設問題

図們江下流地域の口岸は多いが、対外開放度は高いとは言えない。従って、周辺各国は口岸の開放とレベルアップの問題を重視して、解決に努めるべきである。もし、当該の問題を解決しなければ、通関手続きの簡素化と通関時間の短縮などの問題も解決できない。例えば、クラスキノ口岸（長嶺子口岸に対するロシア側の口岸）は軍の警備が厳しく、手続きも複雑で、輸送貨物の通関手続きは最低でも6時間以上かかり、時には何日もかかる場合がある。原因はクラスキノ口岸は対外開放の1級口岸ではないことにある。地域の投資環境を改善するには口岸の建設問題を重要な課題としてあげて、当地域の良好な人、物、資金が流動する条件とすることである。

### (5) 招聘状の問題

図們江開発地域周辺諸国の物流、人の流れ、資金の流れは安定的な内外環境とゆとりある流通条件によって左右される。地域発展のための、多国間協力の促進、流通条件の改善などの政策の実施は北東アジア地域の潜在能力を引き出すには重要な意味を持っている。羅津・先鋒地域が2000年3月から実行している招聘状期限規定は、当地域の各種の流れを制限し、地域のさらなる開発に不利益をもたらすものである。さらに、羅津・先鋒地域の対外開放に関する法律規定が変わるのではないかという錯覚も生じかねない。このため、国際的環境に適応した、良好な投資環境を創る必要があり招聘状方式を修正する必要がある。よって、図們江地域の開放、開発が促進されることとなる。

目下、図們江地域の国際協力は多くの不確定要素が存在

している。即ち、周辺地域の政治経済的な不安定性、各国間の利害関係調節の困難性、一部の国の経済協力意向の不鮮明、また本地域の建設資金の確保がとて難しいことである。以上の諸要因が存在しているがゆえに、現在の図們江地域の協力と開発は低水準に留まっている。低水準の協力とは非グループ組織型で、統一された水準にない商品の取引、資本技術交流、資源開発、観光旅行など一般的な水準の交流を指している。協力規模は二ヶ国間協力を留まっており、多国間協力の可能性は存在しているが、現状を打ち破る進展を得るにはまだ相当難しい。

当面、我々が実行すべき課題は北東アジア周辺各国が行動を共にし、図們江地域の複合輸送システムをさらに整備することである。図們江地域の鉄道、道路、航空、通信などのインフラ設備を整えるには巨額の投資が必要であり本地域の国際貿易の中では、交通、通信設備が遅れているので、改善する必要がある。中でも、羅津・先鋒地域～延辺地域間の陸路交通設備の遅れは即急に改善する必要があり、実行過程の重要な課題である。21世紀の東アジア経済の中で、中国は最大の貨物の供給源となると同時に周辺諸国も図們江地域開発の中で人的資源、物的資源の重要な供給国になるだろう。もし、21世紀初期に北東アジア各国の経済協力が実現すれば、ロシアも資源の産出国として一定量の貨物供給を創り出せると予測している。また当地域で有効な複合輸送システムを設立すれば、北東アジアは物流集散地の役割を發揮することができる。我々の立場からみると、複合輸送システムを設立する際、羅津・先鋒地域のインフラ設備を優先的に改善するべきである。当地域のインフラ設備の改善、特に道路と鉄道の改善は本地域の経済協力と経済発展を促進させることとなるだろう。周辺各国特に、インフラ設備の改善を通じて利益を得る韓国、中国、日本などの国々は適切な措置をとって、これらの問題の解決に努めるべきである。

最後に、図們江地域の開発事業の将来は明るいと確信している。互惠関税、市場の自由化、資源の共同開発、さらに資本、商品、労働力の自由な流れ、製品の標準化、貨幣の統一、為替政策と貿易政策の調整など高次元の一体化協力は将来の事業であると言えども、この目標は必ず実現できると信じている。

[ 翻訳ERINA ]

# *The Basic Issues of the Development of the Lower Reaches of The Tumen River (Summary)*

Li Mao Xiang

President, Yanbian Hyuntong Shipping Group.

## **Constraining Factors and Basic Issues for the Tumen River Area Development**

Since the Tumen River Area Development has the characteristics of international cooperation, the range of related organizations is large both inside and outside the country and there are many related sectors. Also, the development needs special policies. Therefore, cooperation and adjustment among various related organizations is very difficult. It is important to promote international liaison by studying these characteristics in a positive way.

### (1) Transportation Infrastructure

The delay in the improvement of transportation facilities prevents the Tumen River area from further cooperation and development. For example, safe and punctual operation cannot be secured, due to the underdeveloped railway link between Rajin and Namyang in the DPRK. As the road between Wonjong and Rajin is not a grade road, safe driving cannot be guaranteed and it is particularly dangerous to drive in the rainy season and in winter.

### (2) Telecommunications

Telecommunications between China, the DPRK and Russia are constrained by many factors. Direct communication with business customers or business partners is not easy, so that assistance from a third body is necessary. This is not only a waste of time and money, but also causes delay. Therefore, liberalization of telecommunications around the lower part of the Tumen River is an important issue to be discussed.

### (3) Time for Customs Clearance

Since the Yanbian Hyuntong Shipping Group started a regular service between Yanbian and Akita via Posiet, there have been many problems. The biggest problem is that the customs clearance procedure takes a long time. As cargos do not go through customs smoothly, or it sometimes takes a few days, transportation costs increase. Moreover, losses caused by delays in leaving a port are extremely large. Therefore, the simplification of customs procedures is an important issue as a constraint on regional economic cooperation in the Tumen River area.

### (4) Construction of Border Crossing Points

There are many border crossing points around the lower part of the Tumen River, but they do not seem to be sufficiently open. Therefore, related countries should make efforts to open and improve these border crossing points. If this problem cannot be resolved, it will be difficult to resolve other matters, such as the simplification of customs procedures or reducing the time for customs clearance. For example, the Kraskino border

crossing point (Russian side of the Changlingzi crossing point) has a strict military guard and procedures are complicated, so it takes more than six hours to clear the customs there. Sometimes, it even takes a few days. The reason is that the Kraskino border crossing point is not of the highest standard. Construction of border crossing points should be taken as an important issue to improve the investment environment in the region and promote the flow of people, commodities and capital.

### (5) Invitation Documents

Flows of commodities, people and capital in the countries related to the Tumen River area development depend on the domestic and outside environments and adequate transportation conditions. Implementation of policies, such as the promotion of multilateral cooperation and the improvement of transportation conditions, have significant meaning for regional development in order for Northeast Asia to meet its potential. The regulation on the effective period of invitation letters, which became effective in March 2000 in Rajin-Sonbong, restrains the flows of various things and creates obstacles to further development in the Rajin-Sonbong Economic and Trade Zone. Furthermore, this might lead to misunderstandings that the zone would change its legislation towards an opening-up policy. Therefore, it is necessary to create a favorable investment environment based on international standards, and the invitation letter system should be amended. Then, the opening-up and development of the Tumen River area would be facilitated.

Currently, there are some uncertain factors in international cooperation in the Tumen River area, i.e. unstable political and economic situations in the surrounding area, difficult interest adjustment among related countries, unclear intentions for economic cooperation in some countries and the difficulties of fund raising for construction. Since there are such restraining factors, cooperation and development of the Tumen River area stays at a low level. This cooperation means general exchanges, such as the non-group organization type, the trade of products under standard, capital technology exchange, resource development and tourism. This type of cooperation remains at a bilateral level. Although there is still the possibility for multilateral cooperation in these fields, it will still take a long time to break down the current impediments.

For the time being, what countries in Northeast Asia have to do is cooperate and improve the combined transportation system. The improvement of infrastructure in the Tumen River area, such as railways, roads, air service and telecommunications, needs huge investment. However, since transportation and telecommunications

infrastructure is far behind in this region, these should be improved. In particular, land transportation facilities between the Rajin-Sonbong area and the Yanbian area need urgent improvement. This is an important issue at the implementation stage.

If economic cooperation in Northeast Asia can be realized at the beginning of the 21st century, Russia is expected to supply a certain amount of cargo as a producer of natural resources. Also, if an effectively combined transportation system can be established in the region, Northeast Asia could play a role as a hub of transportation. From our viewpoint, infrastructure in Rajin-Sonbong should be improved first when a combined transportation system is established. The improvement of infrastructure in the Rajin-Sonbong area, particularly railways and roads,

would promote economic cooperation and development further. Surrounding countries, such as the ROK, Japan and China, which would benefit from the improvements, and so should take appropriate measures and make efforts to resolve the above-mentioned problems.

Finally, I believe that the future of Tumen River area development is promising. High level cooperation, such as mutually beneficial customs, liberalization of the market, joint development of resources, the free movement of capital, commodities and labor power, the standardization of products, the unification of currency, the adjustment of exchange rate policy and trade policy, is a future project, but I strongly believe that these goals will be realized.

[Summarized and translated by ERINA]

## 新刊紹介

○ ERINA客員研究員、吉田均氏の著書が発行されました。



「地方自治体の国際協力」 - 地域住民参加型のODAを目指して  
日本評論社 2,400円（税別）

本書は、98年以降政府と国会の側で大きく変化しつつある、「地方自治体の自主事業へのODA予算の適用（自治体ODA）」について、その可能性と課題を政策提言としてまとめた報告書である。国内外での自治体ODAの動向および地方自治体の国際交流の歴史について、やさしく解説している。自治体ODAに関心のある方々には、入門書としても最適である。なお筆者は、現在笹川平和財団より当研究所に出向し、客員研究員として在籍している。

# 曲がり角に来たUNDP主導の図們江開発

- UNDP図們江地域輸送部会に出席して -

ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子

2000年10月末、長春で開催されたUNDP図們江地域輸送部会に出席した。会議の内容については、主催者側が作成した要約と発言要旨を添付したのでお読みいただきたい。ここでは私の個人的感想を述べる。

## 描わぬ顔ぶれ

UNDP図們江開発事務局主催の輸送部会開催は、1998年12月に延吉で開催されて以来約2年ぶりであった。前回の会議には朝鮮民主主義人民共和国（以下北朝鮮）を含む加盟5ヶ国がフルメンバーの代表団を派遣したほか、民間企業代表、各国の調査機関、コンサルタント、世銀の専門家、地元の地方政府関係者等40名以上が参加し、活発な交流が行われたのを鮮明に記憶している。

2年前に比べると今回の会議の参加者はやや淋しい顔ぶれとなった。まず、直前になって北朝鮮代表の欠席が通報され、関係者全員をがっかりさせた。北朝鮮の欠席は過去のUNDP主催の諸会議でもしばしば見られたことであるが、従来は主に南北朝鮮の対立が原因となっていた。今回は2000年6月の南北首脳会議後初の輸送部門会議で、南北揃っての参加に大きな期待が寄せられていた。北朝鮮側は直前になって欠席を通報してきたことについて、「政治的理由によるものではない」としているが、真の理由は闇の中である。一説には、「北朝鮮政府内の官僚組織が複雑で国際会議出席の許可を得る時間が足りなかつただけ」と言われている。しかしもう一方で、「この会議に出席しても北朝鮮が欲しい資金面などで得るものは無いと知っているから出てこないだけ」との厳しい見方もある。いずれにしても図們江に面する主要3ヶ国の1つであり、交通インフラの問題が最も深刻な北朝鮮の欠席は会議の存在意義に影響を与えるものであった。特に今回、韓国代表団は南北間で進められている鉄道連結プロジェクトに関する発表を用意しており、共同作業国である北朝鮮代表との交流を楽しみにしていただけに落胆の色を隠せなかった。

北朝鮮を除く加盟4カ国の代表団も前回に比べて小規模に見えた。UNDP事務局によると予算不足で十分な費用の

支給ができなかったとのことだ。更にUNDP図們江開発事務局のサポート体制も縮小された。前はハズバンド前所長以下、強力なサポート体制が取られていたが、2000年半ばにハズバンド氏が辞任した後、所長職は空席で事務局のスタッフも削減された。今回は僅か2名のスタッフが会議を切り盛りしていた。

今回の会議で発表された図們江地域の交通に関する調査報告も前回に比べると少なく、内容も新鮮味に欠け、データもやや古かった。これも最近顕著になったUNDPの資金不足から、新規の委託調査が実行されていないことを示している。例えば、1999年に実施された国境通過の非物理的障害に関する調査も、継続予定であった第二部は未だ実施の目処が立っていない<sup>1</sup>。

一方、オブザーバーとして今回新たに参加した機関もある。特にアジア開発銀行（ADB）、国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）、韓国交通開発研究院（KOTI）の出席は会議を盛り上げる上で大きな役割を果たした。

## 交通インフラ建設の現状

今回の会議中に断片的に聞いた情報では図們江地域の輸送インフラ整備もゆっくりではあるが進展が見られる。しかし、中国の積極的努力に対して北朝鮮側の遅れが共同事業の足を引っ張っている。重要プロジェクトの進展状況は次のようになっている。

- ① 中国の琿春～圈河間新道建設は2001年春に完成予定。長春～延吉～琿春間にも新高速道路を建設中で2003年の完成を目指している。
- ② 圈河新税関ビル及び図們江を隔てて北朝鮮側に建設中の元汀新税関ビルは2001年初めに供用見込み。
- ③ 北朝鮮側の元汀～先鋒間道路の改善は進んでいない。この会議の数週間前に開催された調整委員会で、北朝鮮代表は中国に支援（迂回路建設費用15百万ドル）を要請したとのことであるが、中国側は既に自国内の交通インフラ整備に莫大な投資をしており、北朝鮮に対する支援の用意はないとのことであった。羅津・先鋒に建

<sup>1</sup> PADECO Co. Ltd., *Study of Non-Physical Impediments at Border Crossing Between TRADP member Countries, Phase 1 Report*, prepared for Tumen Secretariat, May 1999

設中であったエンペラー・カジノホテルが完成し開設記念式典が2000年10月17日に開催されたが、ホテル側はスムーズな集客のために早急な道路整備を要請している。

- ④ モンゴル東部～内モンゴル～吉林省を結ぶ鉄道建設プロジェクトに関しては、ADBにモンゴル東部地域の開発可能性と合わせてFSを依頼することを決定。

### 山積する問題と噛み合わせ議論

図們江地域の輸送インフラの問題について最も良く知り、改善を強く訴えてきたのは輸送業者である。延辺州から北朝鮮・ロシアの港湾を利用して、韓国・日本港湾を結ぶ物流ルートを築いてきた現通海運集団会社の李茂祥総裁が、図們江地域の輸送における問題点を具体的に述べた。李氏によると、図們江地域はインフラ整備が非常に遅れている。特に北朝鮮の南陽～羅津間鉄道は老朽化著しく、約160kmの走行に8-9時間を要す。元汀～羅津間道路も非常に悪い状態である。次に3国間の通信システムがバラバラで、越境通信が容易でない。さらに、3ヶ国間国境通過の手続きが煩雑で、越境に長時間を要する。特に中口間のクラスキノ税関通過は改善の余地が大きい。また北朝鮮への入国には招待状が必要であるがこれも問題がある。そして根本的な問題として3カ国間で法規制が大きく違うことが問題であるなど厳しい指摘を行った。李氏によると、最も切実な問題は国境通過手続きなどソフトインフラの整備不良である。しかもハードインフラ整備と違って改善に巨額な資金を必要としない。

李氏の指摘に対し、ロシア側代表からは協力しようという声がかく聞かれなかった。ロシア側は、中国側から貨物量の国家保証がない状態でインフラ投資は出来ないと筋違いの要求を突きつけている。中国側は、市場経済に移行した現状では貨物量は輸送サービスや料金などの条件次第で市場原理により決定される性格のものであるから、国家が保証する筋合いではないと突っぱねる。私見では、貨物量予測は自前でFS調査を行い、投資するかどうかは自己責任で判断するというのが市場経済下でのやり方であるが、ロシア側には発想そのものが理解されていないようだ。

この議論から見てくるのは市場経済化への発想転換を順調に進めている中国と、未だに国家計画経済体制から心理的に逃れられないロシア側との大きな落差である。ソ連時代は日口を含め対外経済関係はすべて二国間政府交渉で決定してきたが、政策担当者はその手法を忘れることができないのではない。

さらに国境通過手続きの問題に対してもロシア側は協力

の姿勢を示さない。それどころか、沿海地方には中国の違法入国者が多数いるので困っており、中国人に対して国境は緩めたくないとする考えを持っている。違法移民とトランジット貨物の問題とは区別して考えるべきであり、貨物の通過に対しては規制を緩和し、適正な額の通過料なり港湾使用料を徴収すれば沿海地方経済の発展に繋がるといった基本が忘れられている。

毎回、UNDPの会議にロシアは代表団を送り、自国の港湾やシベリア鉄道の広範な利用を呼びかけている。今回もロシアの港湾を使った方が安いというような宣伝に熱が入っていた。しかし、その実現のためには国境通過をスムーズに行えるように、ソフト・ハード両面の整備を急ぐことが是非とも必要である。各国からの国境通過手続きの簡素化や国境警備隊廃止の要請に対しロシアはどう協力する方針か、国内で中央・地方・民間を交えてじっくり検討する必要があるのではないか。その際には是非、利用者である内外の輸送業者の声を聞いていただきたい。図們江開発のみならず沿海地方発展の鍵となる問題である。

今回初参加のESCAPは国境通過手続きの標準化の問題に取り組んでいるとのことだ。ESCAPのノウハウをこの地域にも当てはめることはできないだろうかとの提案がされた。ロシアも北朝鮮もESCAPの加盟国であることを考えると役に立つかもしれない。

### 図們江開発の地理的拡大の可否

今回の議論を聞いていて、図們江開発の地理的範囲がどこまで含むのか次第にぼやけてきたような気がした。そもそも図們江開発の定義は大小2つの三角形から始まった。羅津～琿春～ポシエットを結ぶのが小三角形、清津～延吉～ウラジオストク（後にナホトカ）を結ぶのが大三角形であった。その当初の意図は、中国延辺州から海への出口を求め、ロシア・北朝鮮も河口付近を開発するというものであった。ところが遥か離れたモンゴルが含められ、今回の会議では朝鮮半島のソウル～ピョンヤン～丹東を結ぶ南北鉄道連結に話が及んだ。さらに、従来の図們江開発地域の定義だと小さすぎて中央政府や国際社会にアピールしにくい。地理的に拡大すべしとの提案も出されている。このまま放っておくと本来の意図と定義から離れて北東アジア全体にまで拡大しかねない情勢にある。それが図們江開発にとってプラスに働くのか、それとも焦点がボケてインパクトを失ってしまうのか、改めて考え直す必要があるようだ。

外国の援助を伴う開発においては、「範囲」は放置しておくとも膨張する性格を持っている。なぜなら、開発資金の提供を受けたいとする地域や関係者は競って新し

いプロジェクトを作ろうとし、既存の枠組みに入り込もうとするからだ。図們江開発プロジェクトもその例外ではないだろう。そうでなくても資金難から開発が遅れているプロジェクトの範囲が拡大したらどうということになるだろうか。僅かな資金は分散してしまい、人々の関心も政治的に資金が流れやすいところへと向くだろう。主に政治的理由から開発が進まない「本来の」図們江地域は常に行列の最後尾で待たされる状態が今後も続くかもしれない。

同様のことは開発の分野の「範囲」にも当てはまる。かつて潤沢な資金があったときにUNDPは図們江開発の分野を輸送、観光、投資環境、環境問題、さらには保健・医療面まで拡大してきた。今、資金難が問題となっているときに、このような多分野への協力を続けていくことが必要だろうか。前述の図們江開発の発端を考えると、本当に必要なのは「輸送」及びそれに密接に関わる「投資環境」の充実ではなかろうか。環境問題についてはUNEP、ESCAPなどの実績ある国連機関に任せることも考えられる。限られた資金及び人材の有効な利用という点では林立する国際機関間での調整が望まれる。

#### UNDPへの期待と失望

今回の会議ではUNDPの支援のあり方について数多くの意見が出された。UNDPは図們江開発の調整役として多国間・二国間会議の設定、各種経済調査などを行ってきた。今回指摘されたのは、「UNDPは多くの会議を開催してきたが、どれもこれも似たようなもので、問題の指摘に終わり、実際の改善に結びつかなかったではないか」という意見であった。特に、開発初期から関わってきた中国吉林省の参加者からは厳しい評価が出された。例えば前回1998年の輸送部会で決議されたインフラ整備・改善の優先プロジェクトはほとんど実行されていない。先にあげたロシアの国境通過の問題や北朝鮮の道路・鉄道の問題にしても、計画の当初から繰り返し叫ばれてきた問題であるが、氷河が解ける程度の速度でしか進んでいない。熱心に現場で取り組んで来た人ほどもどかしさを募らせている。

また、UNDPが力を入れてきたプロジェクトに各種調査がある。過去数年間に外部の調査機関に委託して行われた調査としては、東モンゴルと中国を結ぶ鉄道建設のためのブレFS<sup>2</sup>、北東アジア地域の貨物量予測<sup>3</sup>、図們江地域の国

境通過の現状、図們江地域の投資環境<sup>4</sup>など多くを数える。ERINAも一部協力してきた。これらの調査の中には次のステップへの予備調査として役立ったものもある。あるいは問題点が明確化され、改善のための処方箋が示されたものもある。しかし、多くの場合、出された処方箋が実行されることなく現在に至っているのが最大の問題である。UNDPはさらに調査を続けていきたいと考えているようだ。しかし多くの人が考えているのは更なる調査ではなく「実行」ではなかろうか。提言が実行に移されない理由の一つは北朝鮮にインフラ建設資金の導入が進まなかったことである。さらに中朝・中朝など二国間交渉で合意が困難な国境通過手続きの問題もある。

UNDPは銀行ではないため、インフラ建設の資金を提供や、そのためのFSを行うような機能は持ち合わせていない。そのような状況下でUNDPの呼びかけは、まず金のかからないソフトインフラ整備から始めようということになる。それは方向としては全く正しいのだが、国境通過手続きを近代化するに当たっても、ハードインフラの整備と抱き合わせて行うのとやり易くなるという面は無いだろうか。例えば、ウラジオストク空港の出入国手続きは、1999年に新ターミナルビルが完成して以来、円滑になったような気がするし、北京空港も新ターミナルの完成で人の動きがスムーズになった。これらの例から推察されるのは、新築工事中の圏河・元汀両税関事務所が完成の暁には国境通過の待ち時間も短縮されるのではないかという期待だ。同様のことを悪名高いクラスキノ税関でも実現できないものだろうか。

この地域のインフラ建設資金確保の必要性から、近年、北東アジア開発銀行の必要性が声高に叫ばれてきた。今回も韓国代表団から提案があった。しかしこの地域を取り巻く政治環境を考えると簡単にできるとは考えられない。

#### アジア開発銀行（ADB）へのラブコール

今回始めてADBのヘッカー氏がオブザーバーとして出席し、ADBが調整役を行ってきたメコン川開発（GMS）の経験とその役割を披露した。さらに、似たような多国間協力という背景を持つ図們江開発への助言を行った。ADBの経験によると、多国間協力を円滑に行うために重要なのは、関係各国中央政府のトップレベルの確固たるコ

<sup>2</sup> SwedeRail, *Pre-feasibility Study for Mongolia China Railway Project*, Final Report prepared for UNDP/Tumen Secretariat, September 1998

<sup>3</sup> Northeast Asia Research Center, *Northeast Normal University, TREDATA: Transport Forecast Study*, prepared for UN/DESA and TRADP, July 1999

<sup>4</sup> ERINA and FIAS, *The Tumen Region Growth Area: Current Impediments and Investment Potential*, prepared for TREDATA advocacy Workshop 2000 Stimulating Trade, Investment and Growth In and Around the Tumen Region, organized by UNDP, January 2000

ミットメントである。ADBでは各国の大臣級の参加を求めている。開発プロジェクトを進めるに当たっては、関係国間で優先順位に関して合意がなされた上でADBがFSを実施し資金調達を行っている。重要なソフトインフラ充実のための調整役もADBが行い、成功しているとのことであった。

ADBの成功例を聞いた後、各国代表から、図們江でも同じように支援してほしいとADBへラブコールを送る発言が相次いだ。UNDPよりもADBにお願いしたいという声すら聞かれた。特に既にADB加盟国である中国とモンゴルは積極的にアプローチしている。東モンゴルと中国の内モンゴルを経て吉林省を結ぶ交通路についても、ADBの手でFSが行われる予定である。

ADBによる調整がうまくいっている最大の理由は資金調達力を有していることである。資金が得られるならば各国とも要請に応じて閣僚級を派遣するだろうし、法整備などソフトインフラ面でも可能な限り協力するだろう。この点がUNDPとの大きな違いである。事務局が笛を吹いても会議に出て来ない国があったり、ソフトインフラ整備面でも協力を得られず、UNDPは調整に苦労している。今回、事務局は輸送部門について加盟各国の代表を固定するという提案をした。ごく当たり前のことなのだが、ロシアなどは会議のたびに出席代表が代わり、モスクワからは図們江の現地に行ったこともないような官僚がやってきて話が噛み合わないということもよくある。加盟各国代表の専門化・固定化が実現すれば話し合いを進め易くなることだろう。

ADBの図們江開発への関与の実現に対してはロシアと北朝鮮が未加入という問題があり簡単には進まないが、政治情勢の変化と共に前向きに進んでいくのではないかと

う期待したい。

### 日本と韓国への期待

毎回のことであるが、日本の図們江開発への積極的参加が期待されている。その主たる理由は資金源としての期待である。既に韓国は諮問委員会に加入し、UNDPのファンドに資金提供（百万ドル）を行ってきた。日本は北東アジアの隣人として、唯一の先進国として、戦略的に図們江開発に関わる必要がある。それは単に資金提供をするというのではなく、人的交流の活性化を通じて友好的隣国関係を築き、この地域の発展に寄与するという形が望まれる。そのような姿勢こそがぎくしゃくしがちなこの地域の国々と日本との関係を信頼関係に基づいた確固たるものにすることに繋がろう。さらに既に申し込み済みのロシアや北朝鮮のADBへの加入についても日本は支持すべきである。

次に韓国の協力であるが、従来韓国はUNDPに資金提供をしてきたが、羅津・先鋒地域への関心が弱かった。羅津・先鋒地域に韓国企業の進出は未だ無く、韓国の大手企業は一樣に羅津・先鋒に対して冷ややかである。一方で、韓国政府は象徴的意味合いの強い南北鉄道連結に意欲的である。さらに最近では開城工業団地構想が民間の手で推進されている。なぜ韓国は官民共に羅津・先鋒に冷淡なのか。羅津・先鋒を経由して延辺州に至る輸送路は、延辺州に数多く進出している韓国企業にとって非常に重要である。さらに、南北統一が実現すれば羅津・先鋒は統一朝鮮の一部として自国の領土になるはずである。今回初めて、羅津・先鋒地域の輸送インフラの問題について韓国政府代表が政府内で検討を約束したことにより、今後の明るい展望が開けることを期待したい。

## *UNDP-led Tumen Region Development at the Crossroads*

Hisako Tsuji

Senior Economist, Research Division, ERINA

I participated in the TRADP Transport Working Group Meeting, held in Changchun on 30-31 October 2000. The details of the meeting are in the attachment for your reference. This paper summarizes my personal impression.

### **Incomplete list of participants**

The last TRADP Transport Working Group Meeting was held in Yanji in December 1998. The five member countries, including the DPRK, sent a full delegation to the Yanji meeting. Additionally, private sector

representatives, research institutes, consultants, a World Bank expert and local government representatives, about 40 in total, participated and exchanged opinions.

The list of participants in this meeting was incomplete, unlike two years ago. First of all, it was disappointing that the DPRK cancelled their attendance at the last minute. The absence of DPRK representatives has been observed quite often in past UNDP sponsored meetings. The reason for the absence of the DPRK was related to the conflict between North and South Korea in the past. However, since this was the first Transport

Working Group after the North-South summit meeting, held in June 2000, it was expected that the North and South could participate together in a friendly manner. This time, the reason for the absence was stated as "not being for a political reason" by the DPRK official. However, the real reason is unknown. Some people said "they probably were not able to get management approval for attendance in advance due to the layered bureaucracy in the DPRK." On the other hand, some experts said "they know that participation in this meeting doesn't provide real benefits, such as financial aid, for the DPRK." The absence of the DPRK eventually diluted the impact of the meeting since the DPRK is one of the three countries bordering on the Tumen River, and has the most serious transport infrastructure deficiencies. It was disappointing particularly for the representatives of the ROK, who prepared a presentation on the symbolic Trans-Korean railway construction project, being driven by both governments since the June 2000 summit.

The four other countries appear to have sent smaller delegations than to the previous meeting. The UNDP Tumen Secretariat said that they were not able to provide sufficient support due to budget problems. Furthermore, the support of the Secretariat was reduced significantly. At the Yanji meeting, the Secretariat gave strong support, led by Mr. Husband. However, since Mr. Husband resigned in mid 2000, the position of Director is vacant, and staffing has been reduced. This meeting was managed by only two staff members from the Secretariat.

Transport related research presented in the meeting was less than of the last meeting and tended to be less fresh and based on older data. This reflects the fact that new research can't be requested due to the UNDP's financial problem. For instance, a follow-up study of the non-physical impediments at border crossings between the TRADP member countries, conducted in 1999, is still suspended.

A positive element was that the participation of new bodies, such as the Asian Development Bank (ADB), the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) and the Korea Transport Institute (KOTI), contributed to constructive discussion.

### **Infrastructure Development Progress**

There has been some, albeit slow, progress in infrastructure development in the Tumen Region. While China is aggressive, the slow movement of the DPRK is impeding the integral project. The progress of the major projects are summarized as follows:

- 1) Construction of a new highway between Hunchun and Quanhe will be completed in the spring of 2001. An extended highway from Hunchun to Changchun is under construction, targeting a completion date of 2003.
- 2) Both the Quanhe and Wonjong border crossings have new customs and immigration control facilities, scheduled open in early 2001.
- 3) No progress has been observed in the improvement of the Wonjong ~ Sonbong highway. The DPRK delegate asked for China's assistance for the construction of a new alternative road (\$15 million) in a national coordination meeting held in early October 2000. However, China has no plan to help the DPRK, since

China has already invested a huge amount in construction of its own roads. The Emperor Casino Hotel in Rajin-Sonbong was officially opened in a ceremony on October 17, 2000. The hotel is asking for prompt improvement of the road in order to facilitate access from China.

- 4) A request will be made to the ADB for feasibility studies on a new railway construction project connecting Eastern Mongolia, Inner Mongolia and Jilin, including an assessment of developing Eastern Mongolia.

### **Accumulating problems and unsettled arguments**

The private sector knows best about infrastructure problems in the Tumen Region, and has been appealing to the public to encourage possible improvements. Mr. Li Mao Xiang, President of the Yanbian Hyuntong Shipping Group, made an excellent presentation regarding the problems in transportation in the Tumen Region. The Yanbian Hyuntong Shipping Group has opened new shipping routes, connecting Yanbian and Japan/ROK through Russian and DPRK ports. Firstly, infrastructure development is poor in the Tumen Region according to Mr. Li. The Namyang ~ Rajin railway in particular is very old and is in poor condition, with a 160km journey taking 8-9 hours. The condition of road between Wonjong and Rajin is also very poor. The second problem is that the telecommunication systems among the riparian three countries are different, making cross-border communication troublesome. The third problem is that border-crossing procedures between the three countries are complicated and time consuming. Kraskino customs at the Sino-Russian border in particular has much room and opportunities for improvement. The fourth problem is that the DPRK government requires a nuisance invitation letter to enter Rajin-Sonbong. Finally, the fundamental problem is that the legislative framework is different between the three countries. Mr. Li said that the most serious problems are related to be soft infrastructure, such as border-crossing impediments, and solving these problems will not require huge amounts of capital.

The response to Mr. Li's presentation from the Russian side towards cooperation was weak. The Russian side repeated that Russia would not invest in infrastructure development unless the Chinese government guarantees certain cargo volume. China replied that its government couldn't guarantee future cargo volume since volume could vary depending on the quality of transport services and tariffs. I believe that cargo volume forecast should be made by potential investors, followed by an investment decision with own responsibility, under the market economy.

The above argument indicates that while China is converting to market economy smoothly, Russia still can't get rid of the idea of a planned economy. In the Soviet era, most of the international economic relations were determined by bilateral governmental talk. Russian policy makers probably can't forget the old scheme.

Furthermore, Russians don't demonstrate a cooperative attitude on the border-crossing procedure issues. On the contrary, they even believe that the Sino-Russian border shouldn't be further opened up since there are already many illegal Chinese immigrants in Primorsky. Problems of illegal



immigrants and transit cargoes shouldn't be mixed up. Russians should understand that the promotion of transit cargoes through the relaxing of legal constraints and charging reasonable port charges could greatly benefit the Primorsky economy.

Russia sends a delegation to UNDP meetings on every occasion and advertises the advantages of Russian ports and railways. They demonstrated powerful salesmanship in this meeting, saying that using the Russian route is more cost effective. However, they have to fully understand that cross-border facilitation through improvements in the soft/hard infrastructure is necessary to realize larger scale use of the Russian route. I suggest that the Russian central and local governments and the private sectors should discuss whether they will relax/open the border. In particular, listening to transportation service companies inside and outside the country will be necessary. That will be the key for the development of Primorsky Territory.

The ESCAP, the new comer to the Tumen Region, has a program for standardizing the cross-border procedure. It was proposed that the experience of ESCAP could be applied to the TRADP. It may be a good idea, since both Russia and the DPRK are member countries of the ESCAP.

### **Pros and cons of the geographical expansion of the Tumen Region**

I have the impression that the geographical definition of the TRADP is becoming ambiguous. The original vision of the TRADP was composed of two triangles; the small triangle [Rajin-Hunchun-Posiet] and the large triangle [Chongjin-Yanji-Vladivostok (Nakhodka)]. The initial intention was to develop a short sea rout from Yanbian via Russian and Korean seaport. Later, Mongolia, located far away from the above triangles, was included, and recently, the Trans-Korean railway construction project, connecting Seoul and Pyongyang was discussed. Furthermore, some countries are proposing the expansion of the geographical definition of the TRADP based on their opinions that the current TRADP is too small to appeal to central governments or to the international community. If this trend continues the TRADP will be expanded to encompass all of Northeast Asia, which is quite different from the original vision. Will that be good for the TRADP, or will the real needs be unfocused and eventually lose their impact? We need to think carefully.

In a development program using foreign aid, geographical "definition" tends to expand naturally, since recipients try to create new projects and to be included in the existing framework. The TRADP will not be an exception. What will happen if the current TRADP, suffering a serious financial shortage, has to take care of larger area? Limited resources have to be dispersed and people's eyes will move to rich projects with strong political support. The original Tumen Region, which has been left behind in development mainly due to political reasons, might have to wait for another decade.

Similarly, the definition of development sectors must be reviewed. The UNDP expanded its target sectors including transportation, tourism, investment, and public health when sufficient resources were available. Is it

realistic to continue supporting a wide range of activities under the current low budget? Looking back at the initial intention of the TRADP, the most urgent areas to be improved will be "transportation" and the related "investment climate". The environmental issues may be put into other experienced UN organizations' hand, such as UNEP or ESCAP. Coordination will be necessary among existing international organizations in order to efficiently utilize the limited funds and human resources.

### **Expectations and dissatisfaction with the UNDP's efforts**

Many opinions were stated in the meeting regarding what the UNDP ought to be. The UNDP has actively coordinated the bilateral and multilateral meetings and sponsored various research projects. Some of the participants pointed out that UNDP's meetings were all similar and ended up with clarifying problems to be improved but real action didn't follow. Such criticisms were stated strongly, particularly from representatives from Jilin, who have been involved in the program for many years. For instance, most of the priority projects agreed in the previous Transport Working Group Meeting have not been realized. Although the above-mentioned cross border facilitation issues of Russia and the poor road and rail conditions of the DPRK have been raised from the early stages of the program, progress is as slow as glacier melt. Therefore, those who have been working hard are frustrated with the slow progress.

The UNDP also has conducted economic research using sub-contractors. Major research projects conducted in the past few years include the pre-feasibility study for a Mongolia to China railway construction project, a transport forecast study and the investment climate in the Tumen Region. ERINA was involved in some of the projects. Some of the research was invaluable. Some of them will be used as a preliminary study for the next steps, and others clarified important issues and provided recommendations. However, the problem is that these recommendations have not materialized in most of the cases. The UNDP is willing to conduct more studies. However, most of the people involved in the TRADP are just waiting for actualization rather than studies.

One of the reasons for the slow progress is that infrastructure funding is not mobilized properly in the DPRK. Another issue is that cross-border facilitation between China-Russia and China-DPRK is not fully agreed.

The function of the UNDP is not to provide funds for infrastructure development and the conducting of feasibility studies, because it is not a bank. Therefore, the UNDP's proposals tend to focus on costless soft infrastructure improvement. Their direction is 100% correct, but is there a possibility that the cross-border facilitation can be achieved more easily if it is promoted along with hard infrastructure construction? To take a recent example, the immigration process appears to have become smoother at Vladivostok after a new terminal building was completed in 1999. A similar case is evident at Beijing Airport. We can possibly extend these positive records and presume that the newly constructed customs

offices at Quanhe and Wonjong could facilitate border crossing between China and the DPRK. Isn't it possible to do it the same way at the notorious Kraskino customs?

An idea of a Northeast Asia Development Bank has been proposed to alleviate the financial problems in the Northeast Asia. South Korean delegates made the same proposal at the meeting. However, it will not be easy considering the political environment in this region.

#### **Appeal to the Asian Development Bank**

For first time a representative of the ADB participated in the Working Group Meeting. Mr. Gunter Hecker of the ADB made a useful presentation regarding the experiences of the Greater Mekong Subregion (GMS) and the ADB's role in their effort. He also made valuable comments on the TRADP. The main points stressed in the presentation was the need for strong political commitment by the central governments and the highest level of participation from the governments in the project. The priority projects in the sector are identified and the sequencing and phasing are agreed among the participating countries. Then the ADB provides loans and technical assistance. On the "soft infrastructure" side too, the progress has been phenomenal. Overall, the ADB's involvement as the facilitator and financial supporter undoubtedly played a critical role in the successful progress of regional cooperation at the GMS.

Delegates from member countries were greatly impressed with the story of the GMS and asked Mr. Hecker for similar assistance. Some even said that they want the ADB's help rather than the UNDP's. China and Mongolia are already approaching the ADB since they are already members. It is proposed that a feasibility study of China-Eastern Mongolia be conducted with the help of the ADB.

The primary reason that the ADB is successfully facilitating the multilateral project is that the ADB is capable of arranging financing for infrastructure construction. Member countries will send high ranking representatives and cooperate in soft infrastructure reform, if they can receive funding. This is the crucial difference between the ADB and the UNDP. The UNDP suffers from poor member participation and weak cooperation. It is a step forward that the UNDP proposed that member countries should fix core delegates at this workshop.

Previously, Russian delegates changed quite often, and representatives from Moscow had little knowledge about the real picture of the Tumen Region. Once core members are fixed, more professional discussion will be carried out in a constructive manner.

The desired participation of the ADB in the TRADP has institutional barriers, since neither Russia nor the DPRK are members of the ADB. We hope the changing political atmosphere in Northeast Asia could remove these difficulties in the near future.

#### **Expectations for Japan and the ROK**

Japan is expected to join the TRADP Consultative Commission and play an active role. The major role is assumed to be a financial supporter. The ROK is a founding member of the Consultative Commission and provided with a special fund (\$1million) to the UNDP. Japan is expected to make a similar contribution as the only developed neighboring country in Northeast Asia. Japan's role shouldn't be limited to a fund provider. Its important role will be contributing to the regional development and establishing friendly neighborhood relations through promoting active human and economic exchanges. Japan also should support the entry of Russia and the DPRK into the ADB.

The ROK's unwillingness to strongly support Rajin-Sonbong has undermined TRADP cooperation. Surprisingly, no ROK businesses have invested in Rajin-Sonbong and major ROK business groups have negative impressions of the area. ROK's current interest is the symbolic Trans-Korean railway connection, and the idea of Kaesong Industrial Park is promoted by the private sectors. Why are ROK people so negative towards Rajin-Sonbong? Rajin-Sonbong is located in the midst of an important transit corridor, connecting Yanbian and the ROK ports. Importantly, many Korean business located in Yanbian are waiting for the improvements in the transport corridor. Furthermore, in the long term, if unification is realized, Rajin-Sonbong will become a part of the unified Korea. The ROK should pay more attention to the issues Rajin-Sonbong faces. It was good news that an ROK representative promised in the meeting that he would propose the ROK government's cooperation in improving the transport corridor, especially the land transport section in Rajin-Sonbong.

# *APEC and Subregional Cooperation in Northeast Asia*

Vladimir I. Ivanov

Senior Researcher, Research Division, ERINA

## **Introduction**

The Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) forum has recently grown. Its membership is now extended to 21 economies, including those that constitute the Northeast Asian subregion – China, Taiwan (Chinese Taipei), Hong Kong, Japan, Republic of Korea, and, since 1998, Russia. Reportedly, in November 2000, when the APEC's leaders were invited to Brunei for their annual informal summit, the idea was discussed to invite the DPRK to join working groups.

On December 16-17, 2000 the APEC Study Center at the Institute of Developing Economies/JETRO in Makuhari, hosted an international workshop on APEC process and its prospects as they are seen from both scholarly and practical perspectives.<sup>1</sup> The workshop's primary goal was the sixth annual reunion of the Japanese research institutions and universities that study APEC. This framework is the APEC Study Center Japan Consortium chaired by Professor Ippei Yamazawa, President of the Institute of Developing Economies (IDE) – the central research and training organization in Japan focusing on APEC.<sup>2</sup>

The APEC Study Centers (ASC) Consortium is a result of the APEC Leaders' Education Initiative of 1993. Currently, APEC Study Centers operate in 18 member economies, incorporating universities, research centers, and other academic institutions. Their representatives not only participate in the annual ASC Consortium meetings such as the one hosted by IDE, but also promote the following goals relevant to APEC process:

- Cooperation – national and international in higher education and research
- Collaborative, independent and policy relevant study of long-term issues
- Research and training exchanges
- Dialogues and conferences related to APEC agenda.

In response to the APEC official plans, the national ASCs began the formation of a network of independent research institutions to review such critical issues as food,

energy, and environmental in the Asia-Pacific region and its individual economies. Moreover, the network created by the ASCs within the APEC's member economies is vital for generating public awareness of APEC. It is important to note that this organization holds informal summit meetings of the APEC leaders – heads of states and governments – and regularly convenes conferences at the levels of ministers and senior officials. Therefore, it is important to help general public to understand the goals and merits of these meetings and the role of APEC.

## **A Background**

Intergovernmental interaction within APEC heavily depends on the involvement of experts and professionals from both the private sector and research communities. Their activities and information dissemination are vital for this organization. In 1999 alone, APEC published more than 50 books through its working groups and forums, while since 1989 more than 340 titles were published. The purpose of these extensive efforts is to provide background information relevant to regional economic cooperation, identify critical issues and facilitate professional discussions, including high-level dialogues.

Prior to describing the APEC structure, it must be mentioned that this regional body was propelled by intellectual efforts – economists, academics and university professors in Japan, Australia, Canada, the United States, Republic of Korea and ASEAN region. Their collective commitment to the goals of regional economic cooperation eventually led to the creation of the Pacific Economic Cooperation Conference (PECC), later renamed as Council. PECC is a non-official organization established in 1980. Among its 23 member economies located in Northeast Asia are China, Taiwan (Chinese Taipei), Hong Kong, Japan, Republic of Korea, and Russia. Recently, Mongolia became an associated member.

PECC was designed to integrate input from senior individuals from business (to ensure pragmatism), government (provide strategic overview), and research community (to conduct analysis) – all acting in a non-

<sup>1</sup> The Workshop of the 6<sup>th</sup> Annual Meeting of APEC Study Center Japan Consortium took place at the superb new facilities of the Institute of Developing Economies in Makuhari, Chiba Prefecture. Several prominent researchers and scholars from the APEC economies attended the meeting as speakers, including those from Australia, Brunei, China, Chinese Taipei, Malaysia, Philippines, Republic of Korea and Thailand. Also, representatives from Kasumigaseki, including Ministry for Foreign Affairs and Ministry of International Trade and Industry were among the speakers.

The program of the workshop included a session on subregional cooperation where a paper from ERINA was presented. ERINA is currently preparing three research reports, including (1) on APEC's energy-environment agenda and Northeast Asia; (2) APEC efforts in efficiency and competitiveness promotion in transportation sector and Northeast Asia; and (3) APEC's agenda on human resource development and policy environment for small and medium-sized enterprise with a reference to Northeast Asia. Yet another report will review interconnections between APEC and PECC as institutional frameworks and their relevance to the Northeast Asian subregional cooperation.

<sup>2</sup> In addition to IDE, the following Japanese institutions constitute the APEC Study Centers' Consortium: Keio Research Institute, Otaru University of Commerce, International University of Japan, Kobe University, National Graduate Institute for Policy Studies, University of Tsukuba, Nagoya University, the Japan Institute of International Affairs, Hitotsubashi University, Hiroshima University, Yokohama National University, Waseda University and Ritsumeikan University.

official capacity. The purpose of this tripartite structure was to promote partnership among these three groups on policy issues related to trade, investment, and economic development. The ultimate goal was to facilitate progress in these three areas through regional cooperation, economic interdependence and a movement towards a *community of economies*.

In general, the mission of PECC was, first of all, to foresee emerging economic opportunities and problems for businesses and governments. PECC operated through a system of project groups, task forces, and international networks, resulting in joint studies, workshops, and publications. There were following main areas covered by these activities:

- Human resource development
- Macroeconomic forecasts and analysis
- Science and technology
- Small and medium-sized enterprises
- Telecommunications and information technology
- Trade and investment policy
- Energy
- Financial and capital markets
- Fisheries
- Food and agriculture
- Minerals
- Tourism and transportation

The Standing Committee of PECC was designed as a policy-making body, comprised of the Chairs of PECC Committees in each member economy.<sup>3</sup> Also, the Coordinating Group was created to manage internal matters and contacts with international agencies such as the World Trade Organization, World Bank, Asian Development Bank, the ASEAN Secretariat, the OECD and others. In the late 1980s, PECC was equipped with a small international secretariat located in Singapore.

After APEC was launched as formal and government-level process in 1989, PECC was invited to serve as the only non-governmental, official observer of APEC. PECC channels to APEC its policy recommendations, analytical input and views from non-governmental sources. Also, due to its informal character, PECC is in much better position to discuss new ideas. The PECC Energy Forum, for example, helped APEC to develop policy recommendations on how to accelerate investment in natural gas projects.

#### **Trade and Investment Facilitation (TILF)**

The regional and worldwide objectives of APEC are to sustain growth and development, enhance the positive gains from increasing economic interdependence, develop and strengthen the open multilateral trading system and reduce barriers to trade in goods, services, and investment.

Initially, APEC was established for the purpose of trade and investment facilitation and liberalization through cooperation and consultation. At Bogor Leaders Summit in 1994, APEC set a number of specific goals and objectives, including ( 1 ) free and open trade and investment in the Asia-Pacific to 2010/2020; ( 2 ) expansion and acceleration of trade and investment facilitation programs; and ( 3 ) sustainable growth for the APEC region.

In the 1995 Osaka Meeting, the Commitment for Open Regional Cooperation was made. Osaka Action Agenda (OAA) focussing main attention on voluntary liberalization in the region, collective actions to advance such liberalization and investment facilitation, and efforts for global liberalization.

These goals were translated into each country's own Individual Action Plan (IAP), known as the Manila Action Plan for APEC (MAPA). MAPA represents a compilation of the IAPs, as well as collective action plans for trade and investment liberalization and facilitation, and joint activities on economic and technical cooperation. The main features of the IAPs are related to several commitments and reaffirmation of principles:

- unilateral tariff reductions;
- a standstill on new protection measures;
- commitments under non-tariff measures, investment and services;
- trade and investment facilitation, including customs, standards, etc.;
- transparency and liberalization through various channels;
- Uruguay Round commitments, including those under the GATS.

As the new World Trade Organization (WTO) round begins, a commitment to the Bogor goals of free trade among APEC members by 2010 must be reaffirmed by all APEC economies and it is very likely that the United States will strongly support such reaffirmation.

#### **Economic and Technical Cooperation (ECOTECH)**

Another important function of APEC discussed at the Workshop in Makuhari, is to support and develop economic and technical cooperation across the Asia-Pacific region.<sup>4</sup> At the Workshop in Makuhari, one speaker pointed out that the " ECOTECH agenda is much complex than a simpler trade and investment liberalization and facilitation. "

The ECOTECH Sub-Committee (ESC) was established in 1998 to assist the Senior Officials Meeting (SOM) and coordinate APEC's economic and technical cooperation agenda. Among the six areas designated in 1996 as *priority themes* the ESC recently made a review

<sup>3</sup> The economies of Northeast Asia are represented by Ambassador YANG Chengxu, President, China Institute of International Studies, Ambassador Nobuo MATSUNAGA, Advisor to the Minister for Foreign Affairs of Japan, Dr. Kihwan KIM, Ambassador-at-Large, Republic of Korea, Dr. Victor ISHAEV, Governor of Khabarovskiy Krai, Member of the Federation Council of the Russian Federal Assembly, Dr. Jeffrey L. S. KOO, Chairman and CEO, Chinatrust Commercial Bank, Chinese Taipei, Dr. William K. FUNG, JP Group Managing Director, Li & Fung td. of Hong Kong, and Mr. Davaadorjyn GANBOLD, Member of Parliament of Mongolia (Associated Member).

<sup>4</sup> Medhi Krongkaew, " Problems and Prospects of ECOTECH in APEC: A Way Out or a Way Forward, " Paper for discussion at the 6<sup>th</sup> Annual Meeting of APEC Study Center Japan. Consortium, p. 1.

on four themes, including human capital development, technologies of the future, and small and medium enterprises strengthening. Yet another goal of ECOTECH is to promote sustainable development.

It is believed that technical cooperation aimed at capacity building facilitate market opening of the economies and industries. For example, the APEC Leaders at their meeting in Auckland in 1999 endorsed a proposal of their Business Advisory Council to improve rural infrastructure, disseminate technological advances in food production, and expand trade in agricultural products.

By the year 2000, ECOTECH included 250 projects and was identified as one of the pillars of the APEC cooperation to assist interested economies in the following four areas, all of which contribute to trade, as well as in liberalization and facilitation:

- policy development;
- technical cooperation;
- infrastructure building;
- financial cooperation.

The approach of this cooperation is a pooling of information resources, experience, expertise and technology, rather than one-way transfers of funds. Japan is quite supportive of these activities and human capacity building became one of the central themes of the APEC summit in Brunei.

### **Subregional Trade Areas (SRTA)**

At one of the Workshop 5 concurrent sessions prospects for a *subregional free trade areas* between Japan and the Republic of Korea were discussed. In this context a question was raised with regard to a scenario of involving China and possibly Taiwan in such a framework.

In summary, SRTAs are considered as important building blocks for the APEC process as long as these frameworks advance free trade and facilitate investment. In certain cases, SRTAs have accelerated trade liberalization and investment facilitation, out-pacing APEC. The SRTAs are not confined to reducing barriers but also include mutually beneficial linkages among members of the economic areas. Some experts suggest that these arrangements are more suitable for implementing the ECOTECH initiatives in the two main areas:

a) Building technology capacity through the following measures:

- a network of centers for upgrading and sharing technology;
- R&D centers to support upgrading of small and medium scale technology;
- education and skill development in information technology;
- linking small and medium companies with larger firms.

b) Developing human capital through the following measures:

- educational financial support;
- expertise in technical training;

- regional university networks;
- technical exchange programs.

The general assumption is that the SRTAs could lead economic development and cooperation in APEC, supporting trade liberalization, accelerating investment facilitation, and ECOTECH development.

### **Working Groups**

Similar to PECC, substantive activities in APEC are concentrated in working groups. The Energy Working Group (EWG) was established in 1990 to discuss energy policies, planning priorities and demand-supply outlook data sharing. From 1996, there were four Energy Ministers' Meetings. The EWG incorporates five Expert Groups, involving the private sector representatives. In 1998, the EWG Business Network (EBN), consisting of two business representatives from each economy, was established to produce recommendations on regulatory matters, trade and investment in the energy sector, and propose a program for energy-environmental policies reconciliation.

In 1991 the Fisheries Working Group (FWG) was established to promote conservation and sustainable use of resources, their common management, as well as aquaculture development and habitat preservation. Until 1999, the business sector did not participate in the FWG annual meetings. Liberalization and subsidies in the fisheries sector are the current topics for the FWG, as well as fishing vessel registry development and measures to deter illegal, unregulated, and unreported fishing.

The Human Resource Development Working Group (HRDWG) covers a broad range of issues from basic education to industrial training and small and medium-sized enterprises management. There were 20 meetings held and five sub-groups established to deal with productivity, employment, gender equality, technical skills training, education systems and labor markets.

The Industrial Science and Technology Working Group (ISTWG) was formed in 1990 to monitor quality of life, natural environment and sustainable development.

The Marine Resource Conservation Working Group (MRCWG) was established in 1990. Its goals include protection of collective resources, promotion of sustainable marine environment and integrated coastal management to ensure economic growth and social benefits. Activities include seafood product safety, environmental training, and partnership development with FWG.

The Telecommunications Working Group (TEL) was first created to address human resource development, technology transfer, exchanges, and standardization. These activities are supported by four steering groups, which implement projects in areas such as liberalization, business facilitation, development cooperation, and human resource development, including distance learning. The level of private sector participation in the TEL activities is high and each meeting of the working group included a business-government dialogue. Electronic commerce is among the key issues for TEL.

The Tourism Working Group (TWG) had 16

meetings. It considers the tourism industry as a major contributing factor in promoting economic growth and social development. The main goal is facilitation of travel and promotion of economic importance of tourism in conjunction with sustainable development and human resource development in the tourism industry. Travel organizations are also involved in TWG activities.

The Working Group on Trade Promotion (WGTP) focuses on intra-regional trade in goods and services. This group is also dealing with the centers on trade financing, trade skills and training, private-public sectors information cooperation, business networking, e-commerce and logistic management. The active involvement of the private sector helped to launch the *APECNet* (Singapore) that provides information on business opportunities, including business-matching services. There was a special case study conducted on trade promotion and poverty alleviation in China.

The Transportation Working Group (TPT-WG) provides recommendations on efficiency, sustainability, and safety of regional transportation systems. It focuses on competition promotion (including infrastructure), safety and environmental issues (including technologies), and human resource development. Business representatives are closely involved in the group's meetings. A mission statement was prepared on promoting an efficient, safe, and competitive environment for maritime transport.

The Ad Hoc Policy Level Group on SME (PLGSME) was established in 1995. It is responsible for reviewing activities within the five-year Action Plan for SMEs, including business matching, management capacity building, consumer protection, electronic commerce and financing. The Ministers endorsed the *Framework for APEC SME Activities Development* to form a business environment that will be responsive to the specific needs of SMEs in the region.

The Agricultural Technical Cooperation Experts' Group (ATCEG) was established in 1996 to enhance contribution of agricultural sector to regional economic and social development. Also, the Ad Hoc APEC Food System Task Force closely related to the ATCEG was initiated by the Business Advisory Council.

Finally, Sustainable Development initiative is one of the cross-cutting themes for achieving sustainable development.

### **Natural Gas Initiative**

The Natural Gas Initiative is a product of cooperation between APEC Energy Working Group and PECC Energy Forum. In 1998, as a result of their joint efforts, the EWG proposed a set of policy, regulatory and fiscal recommendations aimed at accelerating private sector's involvement in the development of infrastructure for natural gas supplies. In 1998, at their 3rd meeting in Okinawa, Energy Ministers presented these recommendations in Kuala Lumpur to APEC Economic Leaders.

In July 2000, at the 12th Energy Ministers Meeting in San Diego reconfirmed commitment to a *Natural Gas Initiative* and proposed to develop a common understanding on regional energy principles, including the "no impediment"

measures with regard to trade and investment in infrastructure. At the informal APEC meeting convened in Brunei on November 12-13, 2000, the energy issues were also touched upon in the Leaders' Declaration and the Joint Statement of the Ministerial Meeting.

The Declaration welcomed the message from Energy Ministers meeting in San Diego, commending commitment to view energy as central to regional economic and social future. The document proposed strengthening the marketplace and promoting clean and sustainable development. The concept of the simultaneous pursuit of economic growth, energy security and environmental protection was also endorsed.

From the APEC's standpoint, energy security is the prerequisite for economic stability. This requires oil markets balancing through efficiency, conservation and diversification of resources, development of renewable energy and alternatives to oil in the transportation sector. Potentially, increased reliance on natural gas reduces the need for oil imports and the scale of coal consumption. Natural gas trade within Northeast Asia will also lead to the diversification of supplies. In theory, imports via pipeline promote diversification in modes of transportation, allowing gas-to-gas competition and eventually an expansion in the use of gas.

### **Conclusions**

The Workshop in Makuhari demonstrated that the APEC Studies Centers Consortium could offer some opportunities for such research institutions as ERINA. Participation in the consortium facilitates information flow and helps identifying topics for research. In theory, the APEC process could support subregional cooperation in Northeast Asia. What is needed is close attention to accumulated experiences, careful monitoring of current progress and concentration on how to conceptually integrate Northeast Asian subregion in the broader regional agenda.

It seems that there are at least some ways to bring the expertise of APEC in the projects and the fields central to the Northeast Asian subregion. There is a significant body of materials accumulated by the working groups working on transportation issues. A mission statement was prepared on promoting efficient, safe, and competitive operating environment for maritime transport in the region. The TWG published a special report on *The Economic Impact of Travel and Tourism Development in the APEC Region*. There are plans to develop an APEC Tourism Charter and complete a safer shipping review in the region. Also, paperless technologies in the transportation sector and related trading sectors were explored.

On the other hand, already established facilities can be accessed by the economies of Northeast Asia. For example, the existing region-wide information networks can be used to channel information important for industries and localities. The Working Group on Trade Promotion launched the business *APECNet* that provides information on commercial opportunities, including business-matching services. The Ad Hoc Policy Level Group on SME also deals with business matching. In 1999, APEC released a major study on electronic

commerce by SMEs.

Another example is the APEC ｓ Transportation Working Group that established an *interactive web-based port database* with an opportunity to contribute data on ports of Northeast Asia, their links, and development plans. Also, the *Telecommunications Working Group web-site* is established at the Asia-Pacific Telecommunications Infrastructure Cooperation Center in South Korea. Moreover, the capacity of APEC Trade Information Center located in Japan in contributing to subregional cooperation could be explored.

Energy issues, particularly stability of energy imports, sustainable development and environmentally sound power infrastructure are central to Northeast Asia. A *Natural Gas Initiative* seems to be ideally suitable for

Northeast Asia. Indeed, there are large discovered resources of natural gas in Eastern Russia, huge potential markets in China (including Taiwan), Japan and the Koreans. It is also technically feasible to put together a cross-border pipeline infrastructure.

However, the “policy component,” in addition to favorable political and a “welcoming” investment climate, includes domestic economic and administrative issues along with numerous influences on the part of various “interest groups” linked with alternative fuels and transmission technologies. In other words, Northeast Asia represents a convincing study case to exhibit difficulties in implementing a Natural Gas Initiative without multilateral concerted political effort and new vision of the future of this subregion.

# 北東アジア経済白書

## 2000年度

### 21世紀のフロンティア



(財)環日本海経済研究所編著  
毎日新聞社発行、B5、244頁  
本体価格2,000円(税別)

ERINAでは1996年に『北東アジア 21世紀のフロンティア 北東アジア経済白書』を発行しました。2000年を迎えるにあたりこの内容を更新し各国の現状を捉え直し、新世紀に向けた課題と展望を提示することを目的として、新たに『北東アジア経済白書』2000年版“21世紀のフロンティア”として発行しました。

本白書においては、各国の現状分析をベースに、この地域の開発におけるキープロジェクトとして図們江開発、シベリア・ランドブリッジの再構築、ロシア極東のエネルギー資源開発、朝鮮半島の平和と安定、経済開発と環境問題などについても解説しています。北東アジアの隣国、地域について、本書を通してより多くの方々のご理解をいただくことができれば幸いです。

是非、お手元においてご利用いただきますようお願い申し上げます。

なお、お近くの書店にない場合はERINAまでお問い合わせください。

## 目 次

序論	第3部 北東アジアの戦略プロジェクト
第1部 北東アジア経済圏の発展	A 図們江地域開発
A 経済指標で見る北東アジア	B 東ロシアのエネルギー資源開発
B 域内国際貿易の動向	C シベリア・ランドブリッジ(SLB)の再構築
C 北東アジアの交通インフラと輸送の実態	第4部 21世紀の課題
第2部 各国経済の動き	A 朝鮮半島の平和と安定
A 中国	B 経済開発と環境問題
B ロシア	結語
C モンゴル	付録1 経済統計
D 韓国	付録2 北東アジア政治経済年表
E 北朝鮮	

# UNDP国際シンポジウム報告 「北東アジアにおける人間開発と人間の安全保障」

ERINA調査研究部主任研究員 辻 久子

2000年12月8日、東京の国連大学において国際シンポジウム「北東アジアにおける人間開発と人間の安全保障」(Human Development and Human Security in Northeast Asia)が国連開発計画(UNDP)の主催で開催された。

本シンポジウムの目的は、UNDPが行ってきた活動の紹介をベースに、日本における北東アジアの諸問題への関心を喚起することであった。発表者は国連関係者を始め、日本、韓国、モンゴル各政府の代表、国内の地域専門家等多彩な顔ぶれだった。

以下、セッション内容の一部を紹介する。

第1セッションでは朝鮮民主主義人民共和国(以下北朝鮮) 韓国の対北協力、豆満江開発が取り上げられた。

まずUN/UNDP/WFP北朝鮮常駐代表のデビッド・モートン氏が「北朝鮮における食糧安全保障と環境保護：今後の展望」という題で発表を行った。モートン氏によると、北朝鮮は地理的制約のため耕作可能面積が国土の20%に限られている。その多くは西海岸沿いに位置しており、北東地域の消費地へ輸送が必要である。近年の経済的困難、エネルギー不足、天候不順などの影響を受けて1989年以降、米・トウモロコシの生産量は下落してきた。特に1997年はトウモロコシの生産が大きく落ち込んだ。また肥料の入手可能量は1989年の65万トンから1997/98年には10万トンまで落ち込んだが、2000年は韓国の援助でやや持ち直している。

UNDPは食糧不足分を単に援助するだけでなく、北朝鮮の農業生産力向上を目指し、Agriculture Recovery and Environmental Protection (AREP)というプログラムを推進して来た。同プログラムの目的は、①2000年までに食糧需要基礎量を満たす、②農村の復興、③二毛作の奨励、④肥料分配の効率化、⑤森林復興、⑥人材育成などとなっている。同プログラムに対する国際的支援を得るために、1998年と2000年の2回、ジュネーブで国際会議を開催した。このプログラムに対して各国から寄せられた資金は13,000万ドルに達し、韓国からは化学肥料の援助があった。UNDPではこのようなプログラムは北朝鮮と協力関係を進めていくために望ましいアプローチであると考えている。農業分野は、少なくとも他の産業分野(例えばエネルギー)に比べて協力の働きかけが受け入れられ易い。AREPの今後の展望と

しては、食糧を自国生産で賄おうとするのかそれとも外国に依存するべきかの方針についての検討、総合的経済復興、エネルギーと輸送問題などが鍵となるため、UNDPは北朝鮮政府とこれらの問題について話し合いに入っているところである。また、北朝鮮に対しUNDPとしては引き続き、①人道的援助、②AREPプログラムの推進、③人材育成という3方向から支援を進める計画である。

最後に、北朝鮮の2000年の食糧需給状態であるが、総需要量478.5万トンに対し穀物生産量(ジャガイモを含む)は292万トンに留まり、輸入需要量は186.5万トンであった。このうち商業的輸入可能量が20万トン、韓国からの特惠輸入量が50万トン、さらに食糧援助公約分が60万トンあり、今後必要となる不足量は56.5万トンである。2000年は西部地域を中心に旱魃があったため生産量が減少したとのことであった。

続いて「豆満江開発プログラムと投資機会」と題して、UNDP豆満江開発事務局プログラム・リーダーのツォグサイハン・ゴンボ氏がプログラムの基本方針をごく簡単に説明したがここでは省略する。

次に韓国統一部交流一課課長の李燦鎬氏が「韓国の対北経済協力」と題して発表した。韓国では南北経済協力を進めKorean Economic Commonwealthの形成を目指している。数年前から政権分離の方針で北朝鮮訪問許可を出し、さらに輸入手続簡素化や投資上限撤廃などをおこなってきた。2000年の南北間取引は過去最高を記録する見込みである。また委託加工も増加しており、2000年は1億ドル突破が見込まれている。南北経済交流を進める上で困難な問題は、北朝鮮の法律などに関する情報の不足、不十分な経済統計、貿易・投資に関する協定がないこと、南北間輸送コスト(海路によるため)が高いことなどである。最後の輸送問題については南北鉄道の連結で大幅に改善されることが期待される。南北経済交流のシンボリック的役割を果たしている金剛山観光は、1999年11月から2000年10月までの間に既に35万人以上の参加者があった。今後現代グループによる開城工業団地の開発計画が進められる予定である。

第2セッションでは中国の問題が取り上げられた。

まず、UN/UNDP中国常駐代表のカーズティン・ライトナ



一氏が「中国における人間開発と人間の安全保障の主要課題」と題して発表した。ライトナー氏によると、中国の発展は大きな地理的格差を生み出してきた。最も発展著しい東南沿海部の一人当たり所得はスペインの水準に達したが、東北三省や内陸の大部分を含む中間地域では一人当たり平均所得は750ドル程度、さらにチベットなど低発展地域では660ドル程度である。

中国の人間安全保障の問題はマクロ的なもの、都市の問題、農村の問題、環境問題の4つに分けて考えられる。マクロ的問題としては、不安定な金融システム、財政問題、所得分配の不平等、エイズ患者の増加などが挙げられている。都市の問題としては、失業問題、農村からの人口流入、都市の貧困などが挙げられる。次に農村の問題としては、102百万人とされる貧困者、栄養失調、不十分医療などがある。最後に環境問題では、世界第2位の温室ガス排出、水不足、大気汚染による呼吸器系疾患、稀少生物生存の危機、森林破壊、産業廃棄物など多くの問題を抱えている。これらの問題解決のためにUNDPは次のような数多くの提案をしている：①人間開発の視点で西部地域を開発、②小都市を発展させ農村の過剰人口を受け入れ、③中小企業を発展させ雇用機会を創出、④エイズ蔓延の防止、⑤農村医療の改善、⑥農業生産効率の向上のための技術開発、⑦国の環境政策の目標、等。

次に外務省経済協力局の菊田豊氏が対中ODAの経緯と歴史について説明を行った。詳細は省略するが、対中ODAが新しい段階にきており、質的転換、従来の善隣友好関係からパートナーの関係へ変化が起こることのことだった。手法についても、多年度にわたってコミットするのではなく、単年度供与でプロジェクトごとに査定する方式に変更されている。要請される援助分野も制度整備、人材開発、環境・社会開発などソフト化が目立っており、地域的には内陸へ移りつつある。

第3セッションではモンゴル関係の発表があった。モンゴル首相社会政策アドバイザーのジャンバル・カタンバ

タル氏が「モンゴルにおける開発と人間の安全保障」と題して発表した。モンゴルの課題としてまず、政府サイドで財政赤字が増加していることが挙げられた。経済面では市場経済が未発達である。社会面では弱者救済ネットが弱くなった。環境面でもひ弱な面がある。モンゴル政府はUNDPの協力を得て改善プランを策定している。

モンゴルで最も興味深かったのはオブザーバーとして出席されたフレルバートル駐日大使のコメントであった。大使によると、「モンゴルは現在自分で自分を探している最中で、国内は矛盾だらけである。」「21世紀にどういう国になるかについてであるが、安定した発展、human securityが保護されていることを念頭に、自助努力+国際支援でやって行こうということではないか」と意見を述べた。そして日本のODAには助けられたと謝意を表し、21世紀は「3K」（感謝、関心、期待）で行きましょうと締めくくった。

閉会の挨拶に登場した外務省総合外交政策局の吉田雅治氏が知的ネットワークの必要性和human securityを実行する必要性を強調した。外務省は小淵政権時代に8千万ドルの拠出を行ったが、このたび新たに1億ドルを積み増すとのことであった。

最後に主催者としてUNDP駐日代表の長谷川祐弘氏がグローバルイゼイションの進行下で起こっていることであるとの見方を述べた。人間と地球の持続可能な関係の維持、地域社会の形成、グローバルに通じる人の輪の形成、など日本の果たすべき役割は大きい。

今回のシンポジウムでメインテーマとなった「human security」というコンセプトは日本では未だ一般的でないため、英語を相応しい日本語に訳するのに戸惑いを感じた。事務局訳は「人間の安全保障」であったが私はこの表現に違和感を感じた。英語の「human security」には「安全に人間らしく暮らせるように」というようなニュアンスがあるのだが、日本語の「安全保障」が入ってくるとたちまち厳めしい響きになって軍事的イメージすら湧いてくる。どなたか相応しい日本語を考えていただけないものか。

# 北東アジア動向分析

## ロシア（極東）

### 極東でも鉱工業生産増の勢いが弱まる

ロシアでは2000年夏になり、鉱工業生産の伸びが緩やかになってきた。極東地域でも、2000年1月～9月の鉱工業生産はすべての州で対前年同期比プラスとなったものの、その伸び率を上半期（1月～6月）の数字と比較すると、生産拡大のスピードが落ちている地域が半数以上となった。比較的経済規模の大きいサハ共和国（7.6% 5.5%）、沿海地方（8.9% 4.2%）、ハバロフスク地方（12.8% 11.8%）でいずれも減速している。特に、沿海地方では主要産業である水産業の漁獲高が 24.0%と依然として低迷しているほか、電力生産が 6.9%と大きく減少している。電力は経済活動全般の動向を示すバロメーターとも言え、その大幅な低下は経済の停滞を暗示している。

一方、ハバロフスク地方の生産の伸び率も低下しているものの、いまのところ全国の伸び率を上回っている。ハバロフスク地方では、機械・金属加工が鉱工業生産の約1/3を占めており、この部門の生産が好調であることが推測される。同部門は軍需関連の輸出向け製品を除けば内需中心であり、今年に入ってからのロシア全体の国内投資や消費の伸びとも符合する。ただし、鉱工業製品の出荷は前年同期比で 29.8%となっており、在庫が積み上がる傾向にある。したがって、今後大規模な生産調整の局面を迎える可能性も指摘できる。

サハリン州では、小売売上高が大幅に伸びている。物価が比較的安定する中で、実質所得の伸びが消費に結びついているものと考えられる。また、外国投資も群を抜いて多い。9ヶ月間の小売売上高58億ルーブルという消費市場の規模と比較すると、1億ドルを超える外国投資（約30億ルーブル）は非常に大きいといえる。その大部分をサハリン大陸棚プロジェクト関連が占めている。その発注先は、実際には国外あるいは州外であることが多く、州内の需要喚

起に回る部分はわずかとはいえ、堅調な消費を支える大きな要素であることは間違いないであろう。

### 繰り返される沿海地方の電力・暖房危機

沿海地方では、この冬も電力・暖房危機が発生した。沿海地方の4つの主要な発電所（合計出力266万Kw）は、すべて都市暖房用の熱供給機能を併せ持つ火力発電所である。これらの発電所は送電線で相互に結ばれているほか、極東地方の主要部分をカバーする東部統合電力系統とも220Kvの送電線で接続されている。したがって、電力不足の際には電力の融通を受けることが可能である。現実に沿海地方は年間を通して見た場合、電力移入地域である。しかし、冬期は暖房用熱供給の必要があるため、単純に域外からの電力融通で代替するわけにはいかない。

一例をあげると、ある発電所は150万Kwの設備を持ちながら、2001年1月初頭時点では燃料不足から30万Kwでしか稼動していなかった。そこでとられた対応策の一つは、チタ州の水力発電出力を高めるかわりに同州内の火力発電の出力を絞ることで、チタ州産石炭を一定量捻出して、それを沿海地方にまわすという複雑なものであった。

電力危機の主因は、冬の需要期までに十分な燃料調達・備蓄が行われないことである。もともとロシアでは電力料金の徴収率が低く、電力会社の資金繰りが苦しい上、沿海地方は遠隔地の燃料への依存度が高く、燃料原価と輸送費の両方の価格上昇の影響を受けるといった悪条件がある。とはいえ、課題が明確になっていながら、危機が繰り返されるのは関係者の取組みが不適切なためである。政治的な思惑がらみで議論されることの多い問題であるが、経済活動の基本インフラである電力供給が政争の具となるようでは、投資環境整備の道は遠いといえよう。

（ERINA調査研究部研究員 新井洋史）

	鉱工業生産 [2000年1-9月] (対前年同期比、%)	小売売上高 [2000年1-9月] (対前年同期比、%)	消費者物価 [2000年9月] (1999年12月比、%)	実質貨幣収入 [2000年7月] (前年同月比、%)	外国投資 [2000年上半期] (百万ドル)	参考:地域総生産 [1997年] (対全国比、%)
サハ共和国	5.5	1.1	10.4	13.4	43.3	1.29
沿海地方	4.2	1.8	11.8	11.2	24.1	1.32
ハバロフスク地方	11.8	1.7	12.8	5.3	12.0	1.36
アムール州	9.0	2.0	10.1	11.6	3.4	0.68
カムチャッカ州	5.3	0.3	19.7	3.1	3.3	0.35
マガダン州	2.1	1.0	11.1	3.4	4.3	0.28
サハリン州	6.1	16.7	8.9	17.0	107.0	0.58
ユダヤ自治州	19.2	3.3	11.0	18.9	0.1	0.06
チュコト自治管区	13.5	22.4	18.7	16.6		0.10
極東					197.3	6.01
ロシア連邦	9.7	8.3	14.1	11.5	4,778.0	100.00

出所:ロシア国家統計委員会ウェブサイト(<http://www.gks.ru>)、同「ロシアの経済・社会情勢2000年1-7月」、「同1-8月」、同「ロシアの地方1999」

## 中国（東北三省）

### 2000年1-10月期の東北三省経済

#### ～好調な鉱工業生産と輸出の拡大～

中国の2000年の国内総生産（GDP）は初めて1兆ドルを超えた。経済成長率は8年ぶりに前年（7.1%）を上回る8.0%となった。これにより、第9次五ヵ年計画期（1996-2000年）の年平均GDP成長率は8.3%となり、目標であった8.0%を上回る結果となった。

東北三省について、公表されている2000年10月までの主要経済指標を基にその動向を概観しよう。昨年1-10月期の鉱工業生産の伸び率は、遼寧省13.7%、吉林省14.0%、黒龍江省11.9%で、全国平均の11.6%を上回った。これは、前年を1.5～5.0ポイント上回る水準である。固定資産投資では、黒龍江省の伸び率が全国平均を下回ったものの、他の二省は全国以上の伸び率を記した。特に、遼寧省の伸びは35.1%と高かった。一方、消費の動向を示す社会消費品小売額の伸びは、全国平均レベルまたはそれ以下に留まった。

輸出入額は三省共に好調であった。遼寧省では輸出39.4%増、輸入54.9%増を記した。特に、加工貿易の伸びが著しく、輸出45.5%増、輸入64.4%増となっている。相手国別では対日輸出の伸びが37.4%と高く、輸出額全体の4割を占めた。品目別にみると、主要商品である機械・電子製品が輸出入共に伸び、それぞれ48.4%増、46.5%増を記した。

吉林省の輸出は32.9%増、輸入は14.3%増であった。特に、国境貿易（対ロシア・北朝鮮）における輸出が55.8%増に拡大した。また、国有企業の輸出が38.1%増と好調であったことも注目される。同省の主な輸出商品である穀物は、9月までに前年同期の1.8倍の2.1億ドル（うちウモロコシが1.9億ドル）が韓国をはじめとするアジア各国に輸出された。

黒龍江省の輸出は68.9%増、輸入は32.5%増であった。特に伸びが著しいのは対ロシア国境貿易で、前年同期比

80.9%増（うち輸出は250%増、輸入は38.4%増）を記録した。輸出商品では機械・電子製品の伸び率が20.1%を記した。相手国別輸出では、ロシア向けが204%増、韓国向け84.5%増、日本向け30.9%増と拡大した。

東北三省の経済は、好調な鉱工業生産・固定資産投資と輸出の拡大に支えられて推移してきた。年間を通じた経済成長率は、黒龍江省が8.2%（速報値）と報じられた他はまだ公表されていないが、10月までの動向から、前年を上回る成長率が期待できる。

### 東北三省の第10次五ヵ年計画（「10・5」計画）

#### ～構造調整とさらなる対外開放～

昨年発表された遼寧省及び黒龍江省の「10・5」計画制定に関する提案をみてみよう。両省共に、第1次産業の向上、第2次産業のレベルアップ、第3次産業の発展の加速を構造調整の方針とし、年間GDP成長率9%を目標に掲げている。朱鎔基首相が3年間でやり遂げるとした国有企業改革は、多数の国有企業が存在する東北地域において、赤字額の減少、会社制への変換など、一定の成果が上がったものと評価されている。さらなる改革は望まれるものの、この成果が特に工業面での構造調整と発展にプラスの要因として働くことが期待される。

また、「10・5」計画の中では、都市と農村の構造を調整し、都市化を推進すること、対外開放をさらに促進することなども両省共通の目標となっている。都市化については、都市の機能をより強化していく他、農村における小都市建設を推進する方針である。対外開放面では、遼寧省では日本・韓国との経済協力をさらに進めることが記され、黒龍江省においてはロシアとの経済貿易協力を重点とすることが挙げられている。WTO加盟を機に、北東アジア諸国をはじめ、世界各国との協力が一層進むことが期待されている。

（ERINA調査研究部研究員 川村和美）

		1990年				2000年上半期				2000年1-10月期			
		全国	遼寧	吉林	黒龍江	全国	遼寧	吉林	黒龍江	全国	遼寧	吉林	黒龍江
GDP成長率	%	7.1	8.2	8.1	7.5	8.2	-	-	8.5	-	-	-	-
鉱工業生産伸び率	%	8.9	8.7	12.5	7.5	11.2	13.3	13.4	11.5	11.6	13.7	14.0	11.9
固定資産投資伸び率	%	6.3	4.0	17.7	0.6	12.1	37.3	29.3	16.5	12.6	35.1	19.9	7.1
社会消費品小売額伸び率	%	6.8	12.5	11.6	11.3	10.1	10.2	10.0	7.7	9.9	9.8	10.6	7.0
輸出入収支	億ドル	291	27	2	3	124	11	1	1	231	21	1	1
輸出伸び率	%	6.1	1.8	36.3	5.4	38.3	44.3	45.5	61.9	32.2	39.4	32.9	68.9
輸入伸び率	%	18.2	18.0	32.5	11.7	36.2	46.6	54.6	24.2	38.6	54.9	14.3	32.5

（注）前年同期比

はデータ未入手

（出所）GDP成長率：1999年値は『中国統計年鑑2000』、2000年上半期値は人民日報記事  
 鉱工業生産伸び率、固定資産投資伸び率、社会消費品小売伸び率：中国国家统计局資料  
 輸出入収支、輸出・輸入伸び率：対外貿易経済合作部資料

## モンゴル

### 1-11月期の経済動向

鉱工業部門の下半期は回復している。同生産額は、前年同期比で上半期が 0.6%であったが、1-11月期には2.5%増となっている。これは、これまで工業部門の不振を鉱業部門の好調が補う形で推移してきたものが、10、11月に工業部門の生産が下げ止まりの傾向を見せたためである。特に、織物工業の生産額の伸び率がここ2ヶ月で24ポイント増加しており際立っている。部門別に見ると、工業部門の生産額は前年比で 4.1%、鉱業部門は8.1%増となっている。

主要な農作物類の収穫量は、9月の時点より若干よくなっているが、1-10月を通してみると、野菜を除いてどれも前年を下回っている。穀物が 16.3%、ジャガイモが 10.6%、干し草が 3.6%、野菜が10%増となっている。前年と比較した収穫量の変化はどれも作付け面積と対応しているが、単位作付け面積当たりの収穫量はどれも増加している。

上半期に高かった物価上昇率は第3四半期に下がり、その後大きな上昇はなく、11月末には5.9%となっている。10、11月の2ヶ月間で価格の動きが目立った品目は、水道料金の22.6%増、石炭の37.5%増、薪の45.8%増などである。1-11月を通してみると、最も上昇率が高かったのは、熱・電気関係の21.3%、続いて肉・肉製品の11.2%、アルコール・タバコの10.6%となっている。逆に、価格が最も下がったのはジャガイモと野菜で 9.6%であった。

貿易の拡大は続いているが、10、11月にいたって輸出の勢いが若干落ち着く一方で、輸入の増加が目立っている。

1-11月期は前年同期比で輸出が35.8%増、輸入が38.3%増、貿易収支は3,560万米ドル悪化している。

財政収支は、1-11月期の前年同期比で歳入が31%増、歳出が15.8%増となり、222億トグリク改善されている。

### 雪害の心配

2001年の年初は、昨年以上に深刻な雪害に見舞われ、モンゴルの基幹産業である牧畜業がさらに打撃を受けそうである。2000年の夏の干ばつから牧草の育ちが悪く、さらに昨年以上に厳しい寒さの到来により、家畜にとって悪い条件が重なっているためである。ウランバートルの11月の平均気温は-17.5度で、昨年と同月より8.7度低い。この寒さの傾向はモンゴル全土で見られる。

### モンゴル政府の新しい発展戦略

7月の総選挙で政権が代わり、新たにモンゴル政府の行動プログラムが発表された。2004年までに6%の経済成長率を達成するための主要な政策として、①マクロ経済の安定化、②金融部門の復興、③民営化の継続とその効率性の改善、④鉱工業生産の復興と輸出の推進、⑤インフラの開発の強化が挙げられている。モンゴルの基幹産業が、さらに天候や鉱業品の国際価格などの外部環境の変動リスクに耐え得るような経済社会システムが構築されることを期待したい。

(ERINA調査研究部研究員 浜田充)

	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	00年1-11月
鉱工業生産額(前年同期比:%)	12.0	2.5	4.4	3.2	1.3	2.5
消費者物価上昇率(対前年比:%)	53.1	44.6	20.5	6.0	10.0	5.9
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	1,266.4	1,241.4	1,204.0	1,273.6	1,346.3	1,286.0
失業者(千人)	45.1	55.4	63.7	49.8	40.1	38.5
対ドル為替レート(トグリク、期末)	473.6	693.5	813.2	902.0	1,072.4	1,097.0
貿易収支(百万USDドル)	58.0	26.6	16.8	158.1	154.5	109
輸出(百万USDドル)	473.3	424.3	451.5	345.2	358.3	407.0
輸入(百万USDドル)	415.3	450.9	468.3	503.3	512.8	515.7
国家財政収支(十億トグリク)	4.7	48.3	65.1	97.5	85.0	46.1

(注)失業者数は期末値。消費者物価上昇率は各年12月、2000年は9月の値。貨物輸送、財政収支は年初からの累積値。

(出所)モンゴル国家統計局、「モンゴル統計年鑑1999」、「モンゴル統計月報2000.11」

## 韓国

### はっきりしてきた景気後退

不安要因を指摘されながらも高成長を続けてきた韓国経済は、ここに来てははっきりと景気後退の様相を示し始めた。7-9月期GDP指標を見ると、全体では季節調整値で前期比3.3%の成長を維持したが、これは外需に依存した結果であり、内需項目は最終消費支出、固定資本形成とともに、前期比マイナスとなっている。また、製造業生産指数も9月以降、伸び率が急速に鈍化してきて、11月には6.4%と10月の11.4%から大きく下がった。一方、回復を支えてきた外需も、主要輸出品である半導体価格低下などにより貿易収支の黒字幅は縮小しつつある。また最近の円安傾向も韓国の輸出にとってはマイナス要因となってきている。

株価指数はITベンチャーブームの終焉などの要因もあり、2000年初以来下降を続け、年末には通貨危機以降のピークの半分程度である500前後まで低下した。

こうした中で、失業率は10月に季節調整値で3.9%となっており、前月に比べて若干改善している。しかし今後予定される財閥等の企業改革の動向によっては、雇用状況も悪化に転ずる可能性は高いと見られる

### 進まない構造改革

一方で経済不安の背景となっている構造問題に対する取り組みは、遅々として進まない状況である。

金融部門では、12月には一度公的資金の投入を受けていたハンビット銀行等の6行が、経営破綻にいたった。これらの銀行は今後、持株会社を設立し一旦国営化される見通

しであるが、再民営化は難航が予想される。また、過去の公的資金の投入について監督当局の責任を問う意見も出されている。一方、比較的財務状況が健全である国民銀行、住宅銀行の2行間に合併構想が出ているが、両行の労働組合はこの合併がリストラをもたらずとして、12月にストライキに突入した。さらに、金融監督院では信用金庫の破綻をめぐって汚職事件が摘発されており、監督当局自体に対する信認も揺らぎかねない状況となっている。

公共部門の改革では、97年の通貨危機後に打ち出された韓国通信、韓国電力公社など国営企業の民営化計画が、労働組合の反対によって行き詰まった状態となっている。

産業政策においては、政府は現代グループの分割の過程で放出される現代電子の株式の取得を、業績の好調な三星電子に要請している。これは挫折した金大中政権初期の「ビッグディール」政策を彷彿とさせる企業経営への行政の介入であり、三星電子の反発を招いている。

### 今後の展望

12月に発表された政府系シンクタンク、韓国開発研究院(KDI)の2001年の予測成長率は5.1%となっており、10月発表時の5.4%から下方修正されている。同予測ではさらに、今後十分な構造改革政策が取られない場合、今年の成長率が4%台以下に底割れるおそれを指摘している。上記のような韓国経済の課題が今後も放置されるならば、この最悪のシナリオが現実化する可能性もあるといえよう。

(ERINA調査研究部研究主任 中島朋義)

	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	99年10-12月	00年1-3月	4-6月	7-9月	2000年9月	10月	11月
国内総生産(%)	8.9	6.8	5.0	6.7	10.7	2.8	1.7	1.2	3.3	-	-	-
最終消費支出(%)	8.2	7.2	3.2	9.8	8.5	2.6	2.0	1.1	1.1	-	-	-
固定資本形成(%)	11.9	7.3	2.2	21.2	4.1	2.5	19.0	2.5	4.9	-	-	-
製造業生産指数(%)	12.0	8.3	4.5	6.6	25.0	32.7	23.8	18.6	20.2	15.0	11.4	6.4
失業率(%)	2.0	2.0	2.6	6.8	6.3	4.9	4.4	3.9	3.9	4.0	3.9	-
貿易収支(百万USD\$)	4,444	14,965	3,179	41,627	28,371	6,776	2,456	4,748	5,464	2,382	1,410	1,100
輸出(百万USD\$)	125,058	129,715	136,164	132,313	143,686	42,602	39,323	43,418	44,421	15,158	15,424	15,123
輸入(百万USD\$)	135,119	150,339	144,616	93,282	119,752	35,667	38,826	39,792	40,382	13,282	14,098	14,191
為替レート(円/USD\$)	771	805	951	1,399	1,190	1,174	1,126	1,116	1,115	1,117	1,127	1,151
生産者物価指数(%)	4.7	3.2	3.9	12.2	2.1	0.4	2.1	1.9	2.6	2.5	1.8	1.3
消費者物価指数(%)	4.5	4.9	4.5	7.5	0.8	1.3	1.5	1.4	3.2	3.9	2.8	2.6
株価指数(1980.1.4=100)	935	833	655	406	807	921	911	765	712	623	548	544

(注)失業率は水準、製造業生産指数、生産者物価指数、消費者物価指数は対前年同期比伸び率、その他のパーセンテージ表示系列は前期比伸び率

国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、製造業生産指数、失業率は季節調整値

貿易収支はMF方式、輸出入は通関ベース

(出所)韓国銀行、韓国統計庁

## 朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

今年の政治・外交・経済政策の方向：

### 新年共同社説の内容分析

北朝鮮は2001年1月1日に党報・軍報・青年報の3紙共同社説を公表し<sup>1</sup>、今年の政策方向を明らかにした。「『苦難の行軍』で勝利した氣勢で新世紀の進撃路を開いていこう」と題した共同社説に現れた政治・外交・経済面の政策方向を分析してみる。

#### (1) 全般的目標

1995年以降6年間続いた総体的「苦難」を2000年中に乗り越え、2001年は「偉大な党の領導に従って21世紀の強盛大国建設の活路を開いていくべき新たな進撃の年、大きな転換の年」として規定した。2002年が金日成誕生90周年、金正日総書記の還暦にあたる重要な年になるため、今年はそのを迎える「整備」に重点を置いたとみられる。

#### (2) 政治・外交：軍事優先の基本路線を堅持、対外関係改善

社会主義強盛大国建設の基本戦略として軍事優先（「軍を主力として社会主義を推進する」）を堅持することは今年も変わらなかった<sup>2</sup>。また、社会主義政治の実現方法として、今年には「自主」、「団結」、「愛国・愛民族」という三つのキーワードが取り上げられた。このうち「団結」と「愛国・愛民族」は金正日総書記の思想と路線を貫徹するため要求される精神として共同社説に新しく登場した。

「自主」は外交の面で帝国主義から自主権を守り、自主性に基づいた国際関係発展を推進する精神として相変わらず主張されている。しかし、今年には「自主権を尊重する国々であれば、いかなる国とも対外関係を改善していく」という立場を表した。これは昨年実現したイタリア、オーストラリアとイギリスなどの国交正常化の拡大を反映したことである。以前の外交政策である「反帝・自主勢力との連帯」より開放的かつ積極的な外交政策を採ったと言える。

米国については2000年の新年共同社説以降直接の言及はない。去年は10月に北朝鮮の趙明禄特使が訪米し歴史的な米朝共同宣言が発表されたが、プッシュ新政権の対北朝鮮政策が強硬政策に回帰する可能性も出ており、北朝鮮としてはまだ評価する段階ではないと見ているかもしれない。

また、日本については1998年以降直接の言及はない。去年は日朝間に3回にわたる国交正常化交渉が行われたが、

まだ相互の立場の格差を確認しただけで決着の先行きが不透明である。

一方、韓国に対しては一切の非難がなく、去年の「6・15共同宣言」を履行することで南北の和合と団結をするよう呼び掛けている。

#### (3) 経済：電力・石炭・金属・運輸部門の重視、既存経済基盤の整備、技術改良

1995年から新年共同社説において食糧問題への言及が経済部門のトップを占めてきた。しかし、去年と今年の共同社説においては重工業部門、特にエネルギー部門への言及が農業より先になっている。その背景には食糧不足問題の緊急性が国際援助などにより緩和されたが、エネルギー不足問題は依然として厳しい状態であることがある。しかし、国連・食糧農業機構（FAO）などによると、去年の穀物生産が干ばつなどで減り今年も約186万トンが不足し援助が必要な状態である<sup>3</sup>。

今年の経済政策の中心課題としては現存の経済基盤を整備し、現代的技術で改良することが新しく挙げられた。去年まで経済問題への言及は「自力更生」を強調することであったが、今回はその表現を使わず、「すべての工場を現代的技術で更新し、最新科学技術に基づいた新たな生産基地を建設すべきである」と強調している。これは、韓国との経済協力で現代的技術を導入し、開城市に南北合弁で工業団地を建設し韓国企業を誘致するという計画が推進されているなかで、注目すべき経済政策であると考えられる。北朝鮮は韓国からの経済協力を民族内部の利用可能な財源・技術として受け入れ、経済基盤を速く整備する政策を推進するとみられる。ただ、北朝鮮は韓国に依存する形ではなく、「主体性」を持ちながら韓国からエネルギー・技術・投資を受け入れることになるだろう。

従って、経済協力により北朝鮮の変化を求める韓国と、経済協力により社会主義計画経済を整備しようとする北朝鮮との間には、協力のプロセスで葛藤が生ずる可能性が十分あると考えられる。さらに、韓国の経済が再び沈滞する可能性が出ているなかで、国内では政府の北朝鮮支援に対する懸念の声が強くなっており、北朝鮮が韓国から順調な経済協力と支援を得られるかが今後の課題であろう。

（ERINA調査研究部客員研究員 李燦雨）

<sup>1</sup> 北朝鮮は故金日成主席の死去の翌年である1995年から新年共同社説という形で新年辞を発表している。

<sup>2</sup> 「軍事優先」路線は1995-2000年の6年間続いた『苦難の行軍』の時期に金正日総書記の政治路線として成立されたと言われている。（「われわれは永遠に忘れられない」労働新聞2000.10.3）

<sup>3</sup> FAO/WFP, DPRK Braces for Seventh year of Food Shortages, Nov.16, 2000

# 研究所だより

## ワークショップの開催

運輸・物流常設分科会ワーキングセッション

平成12年12月19日(火)、ホテルディアモント新潟(新潟市)において、北東アジア経済会議の運輸・物流常設分科会「ワーキングセッション」を開催。

## セミナーの開催

平成12年度第6回賛助会セミナー

平成12年12月14日(木)、ホテルディアモント新潟(新潟市)において、「知日派ロシア人が見た北東アジア」をテーマに開催。

講師：Russian Daily紙コラムニスト、口日21世紀委員会委員  
フセヴァロード・オフチニコフ氏

地域セミナー

平成13年1月17日(水)、シティ弘前ホテル(青森県)において、「環日本海経済交流講演会」として開催。

講師：(社)日本港湾協会理事長 栢原英郎氏  
ERINA所長 吉田 進

主催：七里長浜港利用促進協議会、ERINA

## 北東アジア経済会議の開催

平成13年2月8日(木)～9日(金)、ホテル新潟(新潟市)において、「北東アジア経済会議2001イン新潟」を開催。詳細は次号にて掲載予定。

## <職員の異動>

平成12年12月転出

調査研究部 客員研究員 趙 儒焜(吉林大学へ)

## 編集後記

地域開発は、その地域の持つ特徴をどのような形で捉え、どのような方向に具体化していくかということであり、それにより地域の活性化を進めていくことが目標になります。

限られた地域において企業立地を促進し、経済の活性化を図ることにより、域内の経済の発展を域外に波及させるとする「経済特区」、「経済開発区」は、地域開発のひとつの手法として北東アジア地域においても採り入れられました。

本号「ロシアにおける経済特区の歩み」で、ナホトカ経

済特区行政委員会、ヴィホレーワ氏は、この10年のロシアの経済特区政策を概観し敢えて失敗と位置付けて、改めて経済特区政策の必要性を論じておられます。

また、経済発展の基本単位としての企業活動について、外国企業から見た北朝鮮のビジネス、日中のソフトウェア開発産業についてといった観点で紹介しています。

地域開発の最も基礎的な社会資本は鉄道、道路などの交通路です。2000年10月に行われたUNDPの図們江開発プログラム地域輸送部会の報告を中心に、北東アジア地域の交通路の結節点としての図們江地域の現状と課題、開発に関わる組織の問題点についても改めて明らかにしています。

いよいよ21世紀が明けました。新しい世紀には物事が全てうまく行くという漠然とした思いを抱いている方もおられるかもしれませんが、しかし私たちは、世紀が変わることは全てが革命的に変わることではないことを知っています。課題を一つずつ解決していく粘り強い取組みを今後も進めていきたいと考えています。

(S)

発行人 金森 久雄  
編集委員 辻 久子 ウラジミール・ワノ 中村 俊彦  
高橋 真知子 佐藤 信二  
発行 財団法人 環日本海経済研究所©  
The Economic Research Institute for  
Northeast Asia (ERINA)  
〒951-8068 新潟市 上大川前通6-1178-1  
日本生命榎谷小路ビル6階  
Nihonseimei Masayakoji Bldg. 6F  
6-1178-1 Kamiokawamae-dori, Niigata City  
951-8068, JAPAN  
tel 025-222-3141 (代表)  
025-222-3636 (調査研究部)  
025-222-3150 (経済交流部)  
fax 025-222-9505  
E-mail webmaster@erina.or.jp  
ホームページ(URL)  
http://www.erina.or.jp

発行日 2001年2月15日

(お願い)

ERINA REPORTの送付先が変更になりましたら、上記までご連絡下さい。

禁無断転載