

# 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言われている。

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も難しいことである。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]