

ISSN 1343-4225

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 62

China, Japan and Russia: Towards a New Energy Security Nexus

Daojiong Zha, Vladimir I. Ivanov, Shoichi Itoh

改革を進めるロシア鉄道の概要と極東における展開 辻久子、ドミトリー・セルガチョフ

Mongolia's Foreign Trade, 1985-2003 Enkhbayar Shagdar

キーパーソンインタビュー

「統一を見据え、平壤科学技術大学を設立します」延辺科学技術大学総長 金鎮慶氏に聞く

2005
MARCH
vol.62

China, Japan and Russia: Towards a New Energy Security Nexus

Daojiong Zha, Associate Professor & Director, Center for International Energy Security,
Renmin University of China

Vladimir I. Ivanov, Director, Research Division, ERINA

Shoichi Itoh, Researcher, Research Division, ERINA

1. Defining the Problem

Over the past decade, logistical and bureaucratic barriers between the economies of Northeast Asia have been lowered. New air routes have been opened and the time required for issuing visas reduced. Face-to-face interactions in business and other domains have improved and intellectual and cultural contacts have intensified. An overseas business trip now can be made in three to four days. In recent policy formulations, trade and investment facilitation have helped to take the sting out of the distressing experiences of the past. The examples are numerous, including the ASEAN+3 process, economic engagement between China and the ROK, Japan's deepening trade and investment involvement in China, and the new links between the Koreas. Russia, too, is expanding its ties with its eastern neighbors, including oil shipments and LNG contracts from the Sakhalin projects.

Despite the swift changes that have been seen, the long-term policy future for Northeast Asia is not predetermined and conflict cannot be ruled out. Among the concerns are (1) the growing power of China; (2) China's strained political and security policy dialogues with Japan; (3) the DPRK's nuclear program; and (4) a number of territorial disputes. Yet another source of tension that has recently surfaced is the relationship between China, Japan and Russia concerning new sources of oil supply and pipeline routes.

Energy has much to do with issues stemming from traditional definitions of national security. This paper, however, argues that today, energy mega-projects are presenting us with an opportunity to promote interdependence among Japan, China, Russia and beyond.¹ These three countries would share common benefits if they were to establish a cooperative energy security regime in the subregion.

In the array of possible measures and policies aimed at achieving greater energy security, trilateral cooperation deserves special attention. The subregion of Northeast Asia is part of the problem, due to the growing demand for oil on the part of China, which alone could require net imports

of 10 million barrels per day (Mbd) by 2030, approaching the level of US imports of oil and oil products in 2000. The subregion is also gradually becoming part of the solution, thanks to the progress of the Sakhalin projects and other plans that involve Russia. Building up additional supplies could help to balance the markets. The implementation of these and other mega-projects requires long-term commitments on the part of the countries involved in such projects and could potentially benefit in practical terms from policy support on the part of Japan and the US.

Moreover, Eastern Russia serves as an example of the geopolitical developments that have improved access to resources not only for the economies of Northeast Asia, including Japan, but also for the US. In the long run, Russia, along with the countries of the Middle East, will contribute to the stability of international energy markets, balancing demand with supply.²

Careful policy stewardship will be needed, however, to ensure that such a regime would not be constrained by hot issues and other hurdles, including territorial disputes for instance, which would precipitate paranoia on all sides in the case of a dispute.³ We should try instead to turn to the *prima facie* "Great Game" of energy trade in Northeast Asia, paying attention to the positive tendencies for mutual interdependence, which may facilitate further regional political and economic cooperation.

In this paper, the national circumstances of and strategic changes in China, Japan and Russia are illustrated. The paper attempts to offer an answer to a key question involved in thinking about energy trade in Northeast Asia: "Does the emerging interest on the part of China and Japan in Russian energy entail problems for regional stability, or create an opportunity for greater stability?"

In view of this question, we will first of all argue for an alternative conceptualization of the links between energy and security in the subregion. Secondly, we will provide a brief overview of the growing awareness within China and Japan of their dependence on offshore sources of energy, principally oil. Thirdly, we will suggest policy measures upon which attention could be refocused, helping

¹ The authors dare to use the word "beyond" for two reasons. Firstly, it is posited that trilateral cooperation could be more smoothly pursued by positively sanctioning the participation of the US in Northeast Asia. Secondly, it seems that cooperation in the energy field could be better promoted if it coincided with the prospects for environmental cooperation.

² In about ten years from now, Russia's oil exports to eastern markets could reach 2.5 Mbd, provided that policy responses from importers support these plans. Yet another point highly relevant to Northeast Asia is natural gas, which is an attractive fuel both in terms of uncertainties in the oil market and environmental constraints.

³ An exemplary type of regime is defined by Stephen Krasner as "principles, norms, rules, and decision-making procedures around which actors' expectations converge in a given issue-area." "Structural Causes and Regime Consequences: Regimes as an Intervening Variable", *International Organization*, 36 (3): 185-205.

decision-makers in each country ultimately to find more feasible ways to protect national energy security interests. Finally, we will review some basic steps taken by Russia in reaching out to energy markets in Northeast Asia.

2. A New Perspective

China's growing dependence on offshore sources of energy, particularly oil, is already a decade-old phenomenon. In 1993, China became a net oil importer. Due to the rapid growth of its economy, energy demand has been accelerating. In 2003, the volume of China's imports of crude oil and products exceeded 100 million tons (Mt), an increase of more than 30% on the previous year. In 2004, China's imports of crude oil alone surpassed 100 Mt. Some predict that China's import dependency for crude oil will increase from 30% in 2000 to as much as 62% in 2020.⁴

In November 2002, speaking at the Chinese Communist Party's Sixteenth Plenum, President Jiang Zemin outlined China's development goal of quadrupling GDP in 2020 based on 2000 levels. Accelerating economic development inevitably implies a higher demand for energy. The "Medium- and Long-Term Energy Development Program From 2004 to 2020", adopted by China's State Council at the end of June 2004, reaffirms the high importance of energy security and the need to diversify sources of energy supply and build a system of national oil stockpiles.⁵

2.1 China's energy vulnerability

China's imports are growing fast, making it the second largest importer globally and the largest importer in Asia. The average annual growth rate of primary energy demand during 2000-2030 will be 2.7%, surpassing the global average, which is estimated at 1.7%.⁶ The average annual growth rate of oil demand in China in the same period will be 3.0%, or almost twice as fast as the expansion in world oil demand. The rapidly growing number of motor vehicles, including privately owned cars, makes China the second-largest importer of oil after the US. Some are of the view that strong demand for oil on the part of China was among the reasons behind higher oil prices. From 2000, China accounted for two-fifths of total growth in world oil demand and in 2003 its oil consumption exceeded that of Japan. China also leads in oil product demand and imports in Asia. Demand for oil is expected to reach 12 million barrels per day (Mbd) in 2030, exceeding by 2.5 times the level of 2000. China would then account for 10% of the world's total estimated demand, compared with 6.5% in 2000. With regard to natural gas, the average annual growth rate in China over these three decades will be 5.5%, expanding more than twice as fast as the world average.

The 2003-2004, however, saw a number of developments that were powerful reminders of the country's economic vulnerability when it comes to oil

supplies from overseas sources. In January-February 2003, China's imports of crude oil rose by 78% on the same period of 2002. Payments for oil imports accounted for the first month-to-month trade deficit in six years. In the absence of strategic oil stockpiling capacity, the pending US invasion of Iraq led Chinese oil companies into panic buying oil on the world market. When crude oil prices fell after the invasion began, the external dimension of China's energy security attracted much discussion among economic policymakers and the public at large.

It was little surprise that energy security became a prominent issue for debate among the deputies of the National People's Congress and the Chinese People's Political Consultation Congress, both of which were convened in March 2003. Summaries of views aired in the two congresses focused on reducing the level of dependency on offshore sources of oil. Policy proposals included the establishment of a national strategic oil stockpiling system, further development of the coal industry, diversification through building up the country's nuclear power capacity, promotion of hydropower generation and clean energy, and the relaxation of government policies for the purpose of enlisting private capital to finance the development of oil fields, both on land and in China's territorial waters. Obviously, such proposals were informed by a desire to reduce China's dependence on external sources of energy.

Energy security has also become a topic for discussion in the public domain. This was in part due to relaxed government controls on the media reporting of international affairs, beginning with coverage of the war in Iraq. More importantly, the new national leadership champions the notion of 'governing for the people'. Energy became one of those issues upon which concerns about the wellbeing of the average Chinese and the energy security of the nation as a whole were focused. The intensity of media coverage about energy-related developments – both domestic and overseas – became unprecedented. As is true in many other societies, such discussions are conducive to society-based initiatives for energy conservation but at the same time can complicate effective implementation of well-intended national policies.

However, while energy independence is a desirable goal, to implement policies so inspired would imply massive capital injections. These would require a re-centralization of energy policy decision-making by way of re-establishing a ministerial level bureaucracy. In 1998, the government abolished the Ministry of Energy and put some of its functions under the control of the Ministry of Land and Natural Resources. The idea was to let the market play a larger role in meeting China's energy needs. The new leadership chose to maintain the status quo by setting up a small energy bureau under the restructured State Development and Reform Commission. A State Electricity

⁴ Liu Xinhua, TaiHan, "Zhongguo de shiyou 'anquan ji gi zhanlue xuanze", *Xiandai guoji guanxi no.12*, 2002.

⁵ *Renmin ribao*, 1 July 2004. The State Development and Reform Commission (SDRC) has estimated that, by 2020, gas consumption in China could reach 200 billion cubic meters (Bcm), two-thirds of which would be consumed by power plants and urban users. It has also been estimated that China's gas imports could reach 80 Bcm by 2020 via two main channels: LNG shipments to coastal areas and supplies via pipelines from Russia, Uzbekistan and Kazakhstan.

⁶ *World Energy Outlook 2002* (Paris: International Energy Agency, 2004).

Regulatory Commission was also created to oversee the nation's electricity development policies, but its record of success appears limited. In addition, the de facto fiscal federalism does not augur well for policy coordination countrywide.

2.2 "Competition" for an oil pipeline

Against this background, there were high hopes for the beginning of construction work on the Angarsk-Daqing oil pipeline. The entry of Japan from January 2003 as a party interested in the same sources of oil and a pipeline route to the Pacific coast was perceived as an untimely change of dynamics, at best. It would take a separate research project to provide a full account of the range of Chinese views about the pipeline project and issues originating from the ups and downs of its progression. A few recurrent themes in Chinese reactions to the protracted period of perceived indecision on the part of the Russian government deserve attention.

First of all, the problem was the failure to start construction of the pipeline, which, according to an agreement signed in the presence of the prime ministers in 2001, was designed to transport 20 Mt of crude oil annually beginning in 2005, rising to up to 30 Mt later on for at least 25 years. This was largely the result of the changing dynamics of government-business relationships within Russia. With hindsight, the China National Petroleum Corporation (CNPC) probably overlooked the complexities of domestic politics in the post-Yeltsin era by choosing as its partner the privately owned Yukos rather than one of the state-controlled trio of Gazprom, Rosneft and Transneft.

This seems to have been particularly true when the idea of a pipeline to Nakhodka emerged, promoted by Transneft. At that time, CNPC still pressed on with its plan, presenting the agreement with Yukos as a virtual certainty even when President Hu Jintao visited Russia in May 2003. In light of a number of contributing factors, including the fact that Gazprom had both experience and a share in CNPC's West-East gas pipeline project, it might have been more politically comfortable for Russia had CNPC opted to deal with Gazprom and Rosneft.

Secondly, in January 2003, Japan formally entered the equation, beginning with a visit by the Japanese prime minister to Moscow. In Beijing, this was perceived in the context of continuing difficulties in political ties with Tokyo and therefore further complicated understanding of the geo-strategic implications of the project. Some experts challenged the Russian government to live up to its prior commitments as a necessary manifestation of the rhetoric of 'strategic partnership' that has been so characteristic of bilateral relations in the post-Cold War era. Yet the weight of support on the part of Japan, which was willing to provide funding for the construction of the pipeline, was an undeniable advantage. Meanwhile, analysts felt that it would be both desirable and feasible to see between 20% and 30% of imported oil coming from Russian sources; however, now that the Pacific coast has become a viable

option, CNPC will have to work harder to convince both Russia and Japan that its participation in the project is in their interests as well.

2.3 An alternative conceptualization

On the other hand, there is no cause-and-effect relationship between political ties in Sino-Japanese relations and Japan's pursuit of a Russian pipeline. After all, like China, Japan wants to diversify the sources of its energy supply. Moreover, energy featured as a key commodity in Chinese exports to Japan until the mid-1980s. Since then, Japan has become a key supplier of oil products (aviation fuel, for example) to China. In other words, there continues to be mutual dependence in terms of energy needs. The challenge now facing both governments is to apply wisdom and utilize the competitive setting as an opportunity for trilateral cooperation. What is unfortunate, however, is the current atmosphere in Sino-Japanese diplomacy that has made it difficult – if not impossible – to place the competing interests in the context of developing bilateral ties.

Realistic logic in international relations demonstrates that the competition between China and Japan for Russian oil is a zero-sum game. Moreover, the security postures in the Northeast Asian region remain virtually unchanged since the Cold War era: bilateral alliances and agreements with the US are still important. In this context, China's success in diversifying its sources of oil supply means a strategic gain on several grounds. The Daqing pipeline would indeed serve as a boost to strategic ties with Russia, in addition to aiding the development of China's northeastern provinces, a rustbelt industrial region that has fallen behind the coastal areas. China's gain would then mean a loss for Japan, a country that is struggling to regain the kind of regional prominence that it enjoyed until the burst of the bubble economy. It is therefore not surprising that the Japanese support for a pipeline to the Pacific coast appears strategic, as it serves third destinations, including the US, the ROK and Taiwan. However, such logic fails to pay adequate attention to a number of important issues associated with the search for reduced dependence on oil from the Middle East.

Firstly, China's securing of oil supplies through a pipeline would be conducive to avoiding the same kind of panic buying of oil as was seen in early 2003. This works against the interests of all oil-importing countries, as it pushes up oil prices for all. It is still in the interests of all oil-importing countries, Japan included, for China to have a high degree of confidence in its ability to secure an uninterrupted supply of oil from overseas sources.⁷

Secondly, the economic damage that could be caused by shortages of energy supply to China could be more widespread than expected. There is scope for perceiving economic growth in China that is free from major oil supply interruptions to be in the interests of all China's economic partners.

⁷ Theoretically, China can also avoid panic buying through building strategic oil reserves. The country has just begun to take concrete steps towards constructing such a stockpiling system.

Thirdly, there has been a quiet change in China's handling of military security in the Northeast Asian subregion. It has shifted towards enlisting international collaboration in order to put an end to the DPRK's nuclear weapons program. Although the parties to the international framework for dealing with the DPRK may have differences as to the process and eventual goal of engaging the DPRK, China has demonstrated its willingness to cooperate in a multilateral setting.

Furthermore, the Sakhalin projects may become a significant development in terms of providing a greater range of alternatives for natural gas supply to both Japan and China.⁸ Therefore, an alternative conceptualization of the China-Japan competition for sources of energy requires de-emphasizing the geo-strategic visualization of the pipeline route. Instead, we should begin to ask ourselves:

- What do China, Japan, and Russia each stand to gain from the joint development of oil and gas in Siberia and the Far Eastern region?
- How can China and Japan contribute to fostering overall economic development in those Russian regions that could serve as long-term alternatives in meeting the energy security needs of both countries?

Energy diplomacy has become a central theme in China's pursuit of its overall foreign policy agenda. At the 2004 Conference of the Boao Forum for Asia, Chinese President Hu Jintao outlined China's views regarding international economic cooperation:

It is China's sincere wish to cultivate with its fellow Asian countries an overall and close partnership geared to Asian rejuvenation, a partnership that features equality and mutual trust politically, mutual benefit and win-win [approach] economically, exchange and emulation culturally, and dialogue and cooperation on the security front... China will work actively to promote the institutional building of all kinds of economic cooperation organizations with a view to consolidating resources, prioritizing the key areas and conducting performance-oriented cooperation.⁹

On June 22, 2004, addressing the opening ceremony of the Asia Cooperation Dialogue (ACD) Third Foreign Ministers' Meeting¹⁰ in Qingdao, Chinese Premier Wen Jiabao stated that, "We stand ready to conduct energy dialogue and to cooperate with other countries in Asia and the world at large on the basis of equality and mutual benefits." Twenty-two participating countries – both oil producers and consumers – approved the "Qingdao

Initiative" on energy cooperation, pledging to stockpile strategic energy reserves and develop a regional energy transportation network.

On the other hand, the Japanese government has identified Russia as an "important partner in view of supply source diversification" and referred to the Sakhalin oil and gas projects and the Pacific pipeline as a "reinforcement" of the diplomatic and economic relationship.¹¹ Again in 2004, the government of Japan came close to the central premise of this paper, stating that:

"Geographical proximity obviously matters significantly in supply-demand relations and trading of energy resources. It is also quite natural that a nation would try to cooperate with neighboring nations facing a similar energy situation. In my view, European integration in the form of the European Union is a case in point. I understand that the EU-Russian Energy Partnership and the EU-Mediterranean Energy Partnership are part of the process of energy cooperation between the EU and the surrounding regions."¹²

Moreover, in late 2002, the Ministry of Economy, Trade and Industry announced plans for significantly raising the share of natural gas in the primary energy supply towards 2020, in line with the average for OECD countries, which also indicated the possibility of constructing a gas pipeline between Sakhalin and Honshu.¹³ On April 12, 2004, METI presented a concept for an "Asian Energy Partnership" that should serve as a major pillar of Japan's international energy strategy up to 2030.

3. An Emerging Policy Agenda

Securing a sovereign state's access to energy resources is a very sensitive issue that could ignite patriotism to an unnecessary degree. However, given that the degree of economic interconnectedness among Japan, China and the ROK is deepening rapidly, we need to avoid the causes of distrust through dialogue. As energy-importing countries, Japan, China and the ROK already discuss energy security issues within the ASEAN+3 framework.

3.1 A multilateral approach?

The creation of a similar regime and institution could be relevant in the context of Northeast Asia. Dependence on the Middle East as a source of oil supply on the part of these three biggest importers of energy resources is at a very high level. Moreover, Japan, China and the ROK still do not yet rely on competitive oil pricing, similar to

⁸ See the Agency for Natural Resources and Energy, *Energy and Resources Today 4: Natural Gas* available at: <http://www.enecho.meti.go.jp/english/energy/lng/examination.html>

⁹ Speech by President Hu Jintao of China at the Opening Ceremony of the Boao Forum for Asia 2004 Annual Conference, Boao, 24 April 2004.

¹⁰ The ACD Foreign Ministers' Meeting is an informal, non-institutionalized forum for dialogue and consultation, established in 2002.

¹¹ *Global Energy Strategy Towards 2030* [Focused on the Relationships with Asian Consuming Countries], April 2004, Agency for Natural Resources and Energy, p. 15.

¹² Shoichi Nakagawa, Minister of Economy, Trade and Industry, "Achievements of the Osaka IEF and the International Energy Situation Since Then", 9th International Energy Forum, Amsterdam, May 22, 2004, p.3.

¹³ *Energy and Resources Today / Natural Gas*. 4-2. Examination of Policies Concerning Natural Gas, Agency for Natural Resources and Energy <http://www.enecho.meti.go.jp/english/energy/lng/examination.html>

the mechanisms employed by Europe and North America. A shift to competitive pricing requires the diversification of sources of supply. By encouraging energy exports from Russia, the energy-importing economies of Northeast Asia could reduce the so-called “Asian premium” imposed through current crude oil and LNG supply practices.

In April 2004, the Japanese Agency for Natural Resources and Energy published a report on its “Global Energy Strategy Towards 2030”. The Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) also presented a concept for an “Asian Energy Partnership” that should serve as a major pillar of Japan’s international energy strategy. This concept is aimed at developing cooperation by Asian countries in tackling common energy challenges, covering the following areas:

- Energy security, through a strengthened oil stockpile program in Asia, while also seeking a future cooperative emergency response scheme to supplement measures taken by the IEA.
- Market reforms – particularly for oil and natural gas – through nurturing spot and futures markets for oil and LNG; trade and investment liberalization through free trade agreements and the abolition of destination clauses in oil and LNG contracts.
- Formulating and regulating policies on the environment and energy efficiency in the domestic, regional and global context, including various policy dialogues, as well as efforts to implement these policies and persuade others to follow suit
- The enhancement of energy supply security through resource development, transportation (pipeline and sea lane shipments) and cooperation among relevant authorities.

The report prescribes that Japan should aim at a flexible and sustainable international energy system,¹⁴ establishing multilevel and multilateral frameworks and consolidating energy links with other Asian energy-importing countries.

3.2 Engaging Russia and the US

The so-called Korean nuclear crisis has remained the single biggest destabilizing factor in Northeast Asia. Russia has begun to draw up a plan for constructing a natural gas pipeline to Busan, but realization of this plan depends upon the settlement of the Korean crisis. Predictably, without the north-south division of the peninsula, it would have been possible to build up transportation networks, including pipelines. On the other hand, the Korean crisis has provided us with a prototype framework for policy coordination in the form of the six-party talks.

The assumption of a greater role on the part of Russia and the US could help to establish an energy

security regime in the area. In addition to their policy influence, both the US and Russia are important in terms of investment, technologies and resources. At their summit in Houston in October 2002, the two countries basically agreed to enhance cooperation in developing oil and natural gas resources in East Siberia and the Far East. This could be a step forward in advancing the New Energy Dialogue launched at their summit in May 2002. US oil majors, including ConocoPhillips, are extending their involvement in energy projects in Russia further west from Sakhalin. Furthermore, there are plans to import LNG from Russia. In addition, Moscow and Washington have also reached a basic agreement on cooperation in building strategic oil reserves.

Both the US and Japan are providing “investment support” for the Sakhalin oil and gas projects, contributing to future supply capacity and resource additions in both oil and natural gas, which have recently lagged considerably behind increases in demand.¹⁵ Advanced exploration methods have somewhat checked the decline in newly discovered reserves, albeit in areas with a challenging operating environment, such as the Sakhalin continental shelf. For Japan and the US, promoting energy cooperation with Russia and within the Northeast Asian subregion as a whole can be seen as a means of “policy bridging” concerning various gaps and uncertainties.

Moscow has been restructuring the oil and gas sector for the purpose of tightening governmental control over the development of energy resources as strategic goods. Export-oriented energy projects could serve as the biggest lever in developing Eastern Siberia and the Far East. Currently, oil and natural gas exports, together with products manufactured in related industries, account for more than half of the federal government’s revenue.¹⁶

3.3 Russia looks east

The Energy Strategy 2020¹⁷ approved in August 2003 envisages the expansion of the energy sector and the growth of energy exports. Russian energy planners proposed diversifying energy exports and accessing new oil and gas markets in the Asia-Pacific region, Northeast Asia in particular. The government proposes to diversify energy supplies to the “north, east and south”, in light of new projects aimed at oil and natural gas production in capital-intensive environments, including Eastern Siberia, the Far Eastern region, the Arctic and also the continental shelf of the northern and Caspian seas. The economies of Northeast Asia and the US are seen as supplementary markets. The Energy Strategy 2020 stated that oil exports to the Asia-Pacific region could reach about 100 Mt, including about 25 Mt produced by the Sakhalin offshore fields. According to this plan, Russia aims to increase the share of its oil exports to the Asia-Pacific from 3% to 30%.

¹⁴ In the report, the international energy system is defined as a chain of energy supply and consumption in international oil and gas markets.

¹⁵ Harry J. Longwell, Executive Vice President, ExxonMobil, Remarks at the Offshore Technology Conference, Houston, May 7, 2002.

¹⁶ In 2002, Russia produced 380 Mt of crude oil and exported 180 Mt. In 2003, oil production reached 421 Mt (11% of the world total), with exports totaling 228 Mt. For 2004, the forecast for production is 450 Mt, with 255 Mt to be exported.

¹⁷ Available on-line: <http://www.mte.gov.ru/docs/32/189.html>

Gazprom, Russia's leading producer of hydrocarbons, has also begun to pay attention to Northeast Asia and the Pacific region only recently. In this regard, the blueprint for natural gas transportation schemes in Eastern Russia announced in Tokyo in June 2003 referred to a Trans-Siberian gas pipeline and two LNG terminals located in the vicinity of Vladivostok and Vanino Port.¹⁸ It is also projected that gas exports to China and the Korean Peninsula via pipelines could reach 25-35 Bcm by 2020, but these volumes could be larger, given that advanced natural gas conversion and utilization technologies could help to alleviate the region's high dependence on oil. The decision has been taken to transform the representative office of Gazprom in Beijing into a regional office that will also cover Japan and the Korean Peninsula, in order to promote gas exports and Gazprom's participation in various projects, including gas-to-liquid (GTL) production.

In total, the share of Northeast Asia in Russia's gas exports could reach 15-20% by 2020. The integrated West-East trunk pipeline plan envisages building a high-capacity gas pipeline in parallel with the Pacific oil pipeline. Yet the Sakhalin 2 LNG project will export 9.6 Mt annually in the form of LNG by 2015 and these volumes could double, responding to the growth in demand.

In his 2004 Address to the Federal Assembly, President Vladimir Putin made special reference to energy projects and transport infrastructure in Eastern Russia, including oil and gas pipeline projects.¹⁹ According to Transneft, the project has been revised and the target capacity of the Pacific pipeline is now 80 Mt per annum, rather than the 50 Mt p.a. proposed initially. A branch pipeline could deliver another 30 Mt p.a. to China. On the other hand, from 2007, Russia is prepared to export about 15 Mt p.a. of crude oil to China by rail.

These plans are related to the energy security interests of the economies of Northeast Asia, including Japan, China and the ROK, as well as the US, all of which are seen as the principal export markets for oil, oil products, natural gas, coal, and, in some cases, electricity. However, the scale of ongoing and proposed ventures, the enormous costs involved and the energy security concerns of the energy-importing economies would require new partnership-type relationships and foreign investment.

The investment needed to support these intentions and plans is estimated to total tens of billions of dollars. However, cross-border energy undertakings are expected to serve several strategic purposes by (1) cementing improved political relationships; (2) promoting trade, investment, and technological and manufacturing links among regional neighbors; (3) providing additional incentives for economic advancement at the local and regional levels; and (4) supporting increased efficiency and lower environmental impacts in energy use.

3.4 Strategic joint oil stockpiling

By the second oil shock of the late 1970s / early 1980s, Japan had succeeded in maintaining oil reserves equivalent to 90 days of imports. By 2001, total reserves in the state and private sectors exceeded the equivalent of 150 days of imports. The ROK achieved the IEA's 90-day minimum requirement in 2001 and attained official membership of the IEA in 2003. As for China, the Tenth Five-Year Plan, endorsed by the Fourth Session of the Ninth National People's Congress in March 2001, also advocated the need to build a strategic oil stockpiling system.

The concept of Joint Oil Stockpiling (JOS) could be relevant to Northeast Asia. It would ameliorate the risks arising from conflicts of interests. The system could also help in reducing the maintenance costs of oil stockpiling. In September 2002, when the energy ministers of Japan, China and the ROK gathered in Osaka, they proclaimed an "Energy Cooperation Initiative" that includes the oil stockpiling. In June 2004, ASEAN decided to introduce JOS, and Japan and the ROK showed their readiness for technological cooperation, including an offer made by Japan to provide financial assistance for the feasibility study.²⁰ However, a similar multinational effort ought to be realized in Northeast Asia. Moreover, the existing concepts and frameworks of regional economic cooperation, such as "ASEAN+3" and some kind of "East Asian community", should be flexible when it comes to energy security and the roles to be played by both Russia and the US. On the other hand, Japan, China and the ROK could support Russia's increasingly serious intention to become integrated into the region.

It seems very important, however, that East Asian countries should convince Moscow not only of the need to develop energy infrastructure for the sake of the mutual benefits that it can deliver, but also in the context of Russia's responsibility as a regional power and an important energy supplier. As a supplier, Russia can also expect significant benefits from the emergence of a relatively large JOS system in this region, because the market for oil imports would expand accordingly, as long as guarantees regarding stability, adequate volumes and competitive pricing were provided.

3.5 Energy and the environment

In order for an energy security regime to take root in the region, it is not enough to build efficient energy supply routes and increase the volumes of energy trade. It is also essential to make efforts to achieve more effective utilization of energy. For example, according to one estimate, due to different levels of energy efficiency, the US needs about twice as much crude oil than Japan per unit of GDP, while China needs about five times as much.²¹ Japan is less vulnerable to crude oil prices, both because of its enhancement of energy efficiency by approximately 30% compared with the 1970s and the higher value of the yen than in past decades. It will, however, also be indirectly

¹⁸ Alexey B. Miller, "The Eurasian Direction of Russia's Gas Strategy", Keynote Address, 22nd World Gas Conference, Tokyo, June 4, 2003, p. 6. See also *Green Paper—Towards a European Strategy for the Security of Energy Supply* (Technical Document), European Commission, 2000, Figure 5. Gas of the Russian East.

¹⁹ Vladimir Putin, Address to the Federal Assembly of the Russian Federation, May 26, 2004

²⁰ *Nihon Keizai Shinbun*, 21 June 2004.

affected by economic slowdowns in the US and China.

The benefits generated by international technology transfers are not limited to energy conservation in a narrow sense, but could also support environmental protection. With the Kyoto Protocol coming into effect in February 2005, the basic schemes of CDM (Clean Development Mechanism) and JI (Joint Implementation) could support environmentally friendly projects. In addition, China has the biggest potential for new business in this field. China's energy development program to 2020 aims at environmental protection, efficient energy utilization and sustainable development. Much the same basic concepts were incorporated into the energy strategies of Japan (to 2030) and Russia (to 2020).

In order to meet simultaneously rising energy demand and promote environmental protection (e.g. the reduction of greenhouse gas emissions) in China and Russia, Beijing and Moscow may well find it to their advantage to cooperate with Japan. At the same time, Japan can find a vast market in China and Russia that ranges well beyond mere business matters: greenhouse gas emissions trading can be implemented by way of the CDM and JI schemes. The joint development of renewable energies also seems to be very promising in the long run.

3.6 Energy cooperation and conflict prevention

The ROK government has also made a proposal regarding the future of Northeast Asia.²² In 2003 alone, the Presidential Committee on a Northeast Asian Business Hub conducted 26 working meetings, conferences and workshops, developing as result of this effort a comprehensive plan for regional economic cooperation in a number of areas, including the energy sector. The Committee stated that the "super consumers" of Northeast Asia (the ROK, China and Japan) lie adjacent to a "potential super supplier" (Russia), giving rise to a framework for energy cooperation within the subregion. The Committee proposed the following steps in order to promote energy cooperation:

- The construction of a natural gas pipeline network
- Joint exploration and processing of petroleum
- Cooperation in supplying energy to the DPRK on a long-term basis
- The development of cleaner energy sources, such as Siberian hydroelectric power.

The Committee also proposed that, in pursuing energy cooperation, broader considerations other than immediate economic needs to be taken into account, including long-term energy security, environmental constraints and the impact of energy cooperation on overall relations among the

countries of Northeast Asia. The government is supportive of new initiatives by Korean energy companies, which are seeking contact with those involved in the Sakhalin projects in order to discuss the prospects for imports and investment. During the 2004 September Russia-ROK Summit in Moscow, the two sides agreed to cooperate in oil and natural gas resource development in Eastern Russia and work out an agreement on long-term natural gas cooperation, launching a strategic energy dialogue.

Basically, there are three major infrastructure projects supported and/or under discussion that involve the ROK, the DPRK and Russia:

- The reconnection of the railways connecting the two Korean states, linking the ROK to Europe via Russia and/or China
- A natural gas pipeline constructed from Sakhalin to the ROK via the DPRK
- Power grid interconnection, involving the electric power plants in the southern belt of Far Eastern Russia and the Koreans.

Provided that the political obstacles were removed, these mega-projects could serve as the long-term foundations for stability in Northeast Asia and change in the DPRK. The economics of the two energy projects appear sufficiently strong, attracting the interest of industrial entities.²³

4. Conclusions

In other regions, cooperative relationships in the field of energy are proliferating. In Europe, an energy dialogue is developing between the EU and Russia that could potentially lead to an energy partnership. There is also room for cooperative arrangements in Northeast Asia, but this depends on the policies of the neighboring countries. The ASEAN+3 energy dialogue brings together consumers, but not potential producers such as Russia. Expanding this framework should not be seen as a goal in itself. What is important is that cooperation, even in "soft formats", could both speed up large-scale energy projects and lead to concerted changes in policies. Indeed, some changes in policies are already taking place.

Compared with Europe, where the desire for unity has prevailed, in Northeast Asia the legacy of the Cold War is still deeply rooted. Against this background, competition over access to natural resources may apparently heighten the "walls" between sovereign states. At the same time, the turmoil in the Middle East and the spread of terrorist attacks has increased the degree of attention paid to energy supplies worldwide. In addition, demand for oil is increasing rapidly, especially in China.

²¹ *Yomiuri Shinbun*, 14 September 2004. The IEA's estimate suggests that, if the crude oil price rises by \$10 per barrel, global GDP growth will slow by 0.5%. Consequently, there would be falls of 0.3% and 0.8% in the GDP of the US and China, respectively.

²² See: *Toward a Peaceful and Prosperous Northeast Asia*, (Seoul: Presidential Committee on a Northeast Asian Business Hub, 2003), p. 24.

²³ See papers by Victor Minakov, "The 500kV Cross-Border Transmission Line Project Linking the Russian Far East with the DPRK (Chongjin)" and by John Fetter and Rimtaig Lee "Energy and Political Cooperation in Northeast Asia: The KoRus Gas Pipeline," in Vladimir I. Ivanov and Eleanor Goldsmith, eds., *The Niigata Energy Forum 2004*, published in *ERINA Booklet*, vol. 3, December 2004, p. 65-75.

The realist school of international relations argues that policies of states are ultimately zero-sum-based. This refutes the possibility of positive-sum outcomes, which, according to the liberal approach, could be encouraged by institution building, respect for international law, interdependence and regional cooperation. Indeed, realist explanations usually provide more clear-cut pictures for which it is easier to garner support from the general public. People tend to prefer a simple picture and the mass media is a key source of simple answers. In the contemporary world, unfortunately, this tendency becomes even stronger when impending issues touch upon limited sources of energy.

Our goal is to shed light on this problem in a way that opens up the unlimited opportunities for cooperation. In reality, it goes without saying that cooperation may not be easy: it is not China or Japan, but Russia that wants to bring its oil and natural gas to the markets of Northeast Asia in very large volumes using the most economical mode. Moreover, it was not that Japan and China were competing for a pipeline route; rather, diverse interests inside Russia were the true contenders. Indeed, there are interest groups, which would prefer to monetize the oil and natural gas reserves without much coordination with or benefits for local industries and local communities, and without considering overall development needs, including the discovery of new reserves. There are also groups that prioritize regional development, social advancement and national energy security, as well as access to multiple markets in Northeast Asia. Tokyo was only supporting (not proposing) the pipeline route that Transneft had already advocated and President Putin strongly favored. On the other hand, while Russia's readiness to integrate into Northeast Asian energy markets has intensified, China, Japan and the ROK all increasingly consider Russia to be an important energy supplier. The United States has also shown an interest in the development of oil and natural gas fields in Eastern Russia. The issue we are facing is how to avoid excluding any of the big consumers or the supplier from the energy market and to find a way in which all of these would benefit from the possible emergence of an energy security regime. There remains much room for such regional energy stability if we consider the following points

Firstly, aiming for the establishment of JOS in Northeast Asia would be a starting point for the possible establishment of a regional energy security regime. If the decision-makers of the region seriously intend to institutionalize a multilateral partnership for achieving greater energy security at affordable prices, they must ensure that each party shares the burden.

Secondly, an energy security regime in the broader sense of the expression would require policy coordination in the field of energy conservation. Given the potential for new business in the environmental industry, we had better make the best of the current opportunity to promote environmental interdependence as a "substructure" of overall energy cooperation. Technological transfer as a means of raising energy efficiency could be the most important element of this substructure. In other words, in order to promote energy security throughout Northeast Asia, the experts should think not in terms of competition among countries, but of competition among fuels and

technologies, and of the price competitiveness of oil and natural gas supply routes.

The benefits can be multiple and significant, or narrow and limited, depending on the willingness of the parties to develop strong, long-term bonds in the energy sector. In order to adopt and implement such policies effectively, political leadership and longer-term outlooks are needed, as well as a tradition of working together. Among the economies of Northeast Asia, such a tradition has yet to be cultivated, but this subregion obviously has "sub-regional" opportunities to enhance energy security by promoting choice in long-term investment planning, the diversification of supply sources and competition between fuels.

Recent Developments

Leaving policy challenges aside in terms of theory, we ought carefully to watch practical developments that support the main assumptions we have made in this paper. This is to say that there is enough space in Northeast Asia, more specifically for China, Japan and Russia, for them to embark upon a long-term pragmatic trilateral partnership in the field of energy resource exploration, development and rational use. Two announcements made in Moscow in the closing days of 2004 clearly demonstrated that both Japan and China are strategically important counterparts in Russia's national energy strategy.

One such announcement came on December 31, 2004, when the Russian government officially launched the Eastern Siberia-Pacific oil pipeline project, issuing Directive No. 1737-p. The document approved the proposal made by Transneft to construct an integrated oil pipeline system with an annual capacity of 80 Mt, along the Taishet-Skovorodino-Perevoznaya Bay route. The directive incorporated the following instructions and measures that define the project logistics and implementation strategy:

- The Transneft Company was authorized to serve as chief contractor in the design and construction work for the project.
- The government proposed that, in collaboration with the Ministry of Industry and Energy and the Ministry of Economic Development and Trade, the Ministry of Natural Resources develop a program for the geological exploration and licensing of hydrocarbon resources in Eastern Siberia and the Far Eastern region.
- It requested that the Ministry of Industry and Energy and the Ministry of Natural Resources and Transneft jointly define the construction schedule and the construction phases of the pipeline by May 1, 2005, coordinating these with the opportunities for accessing hydrocarbon resources.
- The Ministry of Transport and Ministry of Defense were instructed to define the shipping routes and schedules in Perevoznaya Bay, near oil terminal facilities.
- With the participation of the Russian Railways Company (RZD), the Ministry of Transport was asked to design the railway logistics for (a) shipping construction materials and equipment for the ESP oil pipeline; and (b) crude oil shipments by rail, in coordination with the construction schedule and the

implementation phases of the pipeline.

- The regional authorities of the provinces to be traversed by the pipeline were advised to provide support for the project.
- The Federal Tariff Service was instructed to ensure that oil transportation tariffs would support the reconstruction and operation of the existing pipeline system to Taishet and facilitate financing of the construction of the new pipeline.
- By May 1, 2005, along with the Ministry of Economic Development and Trade and the Ministry of Finance, the Ministry of Industry and Energy is expected to propose measures that enhance the economic feasibility of pipeline construction (possibly indicating a parallel gas pipeline project).

At the same time, on December 30, 2004, in comments regarding the ongoing merger of the companies Gazprom and Rosneft, Viktor Khristenko, Minister of Industry and Energy, noted that Yuganskneftegaz – Russia’s largest and most successful oil-producing enterprise – will not be part of this merger. The assets of this former Yukos subsidiary will be transferred a new company wholly owned by the state. However, Khristenko said that up to 20% of the stock of this newly formed company could be offered to the China National Petroleum Corporation (CNPC) in exchange for assets controlled by CNPC, both in China and in third countries. The minister specified that this possibility was envisaged in earlier agreements signed with CNPC. He stressed that these plans are in line with the strategic agreements achieved by Russian and Chinese leaders in the sphere of energy cooperation.

中国・日本・ロシア：エネルギー安全保障の新しい関係構築に向けて（抄訳）

中国人民大学国際エネルギーセンター所長 查道炯

ERINA調査研究部部長 ウラジミール・イワノフ

ERINA 調査研究部研究員 伊藤庄一

1. 問題の所在

過去10年間、北東アジア諸国間の経済障壁が低くなりつつある。例えば、ASEAN+3の進展状況や中国と韓国間の経済関係の発展、日本の対中貿易・投資増大、南北朝鮮間の新しい関係の発展等が挙げられる。貿易や投資を促進する最近の政策は、痛ましい過去の経験を塗り替えてつつある。ロシアも、サハリン・プロジェクトに見られるように、北東アジア諸国との関係を拡大しつつある。

以上のような変化がある一方、北東アジアの将来に向けた長期的政策の帰趨は未知数であり、しかも諸々の衝突は排除できていない。とりわけ、1)中国の国力増大、2)日中間の政治・安全保障対話の緊張、3)北朝鮮の核開発問題、4)数々の領土問題などが典型例である。最近、原油供給源やパイプライン・ルートの確保を巡り、日中間には、新たな緊張関係が生じつつある。

エネルギー問題は、国家安全保障に係わる伝統的な問題と往々にして直結する。しかしながら、本稿では、今日話題となっている巨大エネルギー・プロジェクトが、むしろ日中間の相互依存及びそれ以上の機会を提供する可能性があることを論ずる。ここで言う日中間における相互依存以上の機会とは、第1に北東アジアにおけるこれら3国間関係の発展が米国の同地域に対する積極的参入によって更に円滑化し得ること、第2にエネルギー分野の地域協

力が環境分野における協力と同時進行することで一層促進され得ることを意味している。北東アジア地域内にエネルギー安全保障レジームを構築することにより、日本、中国及びロシアは共通の利益を享受し得るのではなからうか。

今日、北東アジア地域内では、中国の石油需要増大という問題が発生している。中国の原油純輸入量は、2030年までに1,000万バレル/日、つまり2000年時点での米国の原油・石油製品輸入量に匹敵する量に拡大することが予想される。他方、サハリン・プロジェクトを含め、ロシアとの様々なプロジェクトを推進することにより、この問題が解決し得る兆候を見せている。いずれにしても、これらを始めとする巨大プロジェクトの実現に際しては、当該諸国による長期間のコミットだけでなく、実質上、日本や米国の政策協調が大きな意味をもつ。

しかしながら、協調的なレジームの構築を目指そうとするならば、領土問題をはじめ当該各国内にパラノイア（被害妄想）を引き起こす火種となるような問題に関し、慎重な政策コントロールが必要とされる。本稿では、相互依存関係の肯定的側面に着眼することにより、同地域内で新たな政治・経済的な地域協力の可能性が生み出され得ることを論じる。

本稿では、日本、中国及びロシアの現況や各国の戦略的变化を描く。また、北東アジアにおけるエネルギー貿易を

考える上で、日中両国においてロシアのエネルギーに対する関心が高まりつつあることが、北東アジアの地域的安定への障害となるのか、それとも地域的安定を促す機会となり得るのか、といった点を問い質してみたい。

以下では、最初に北東アジア地域内におけるエネルギーと安全保障の関係を再検討する。第2に、日本と中国においてエネルギー資源（特に、原油）輸入依存に対する関心が高まりつつある現況を概観する。第3に、国家エネルギー安全保障上の利益を確保する上で、各国の政策決定者たちが究極的にどのような方策を実現可能なものとして再検討するべきか論じる。最後に、対北東アジア・エネルギー市場進出を目指すロシアの最新動向を参考情報として加えたい。

2. 新しい可能性の模索

中国が原油の純輸入国に転じて以来10年余が経つ。中国の石油（原油と石油製品）輸入量は、2003年に前年比30%以上増加し1億トンを超えたが、2004年には既に原油輸入量のみで1億トンを超えた。

2002年11月に開催された中国共産党第16回大会の席上、江沢民国家主席は、2020年までに同国のGDPを対2000年比4倍増にすることを図る旨表明した。経済発展の加速化は、エネルギー需要の増大を招く。2004年6月末に開かれた中国人民代表大会常務委員会議で承認された『2004年から2020年までの中・長期エネルギー発展プログラム』は、エネルギー安全保障の重要性を再確認し、エネルギー供給源の多様化及び国家石油備蓄制度構築の必要性を謳った。

2.1 中国エネルギー事情の脆弱性

中国の石油輸入量は急速に増大化しており、今日すでに、米国に次ぐ世界第2位、アジア第1位の輸入国である。一部の専門家は、原油価格高騰の理由が中国の需要増大に起因するものであると分析する。2000年以降、中国は世界の原油需要増の5分の2を占めており、2003年にその需要量は日本を抜いた。中国の原油需要は、2030年までに1,200万バレル/日に達し、対2000年比2.5倍に達すると予測されている。他方、天然ガスについては、同じ30年間に中国の需要量が年平均5.5%で増加すると試算されている。

2003～2004年、中国は海外からの原油輸入問題について、自国経済の脆弱性を知る局面を幾つも経験することになった。例えば2003年1～2月、中国の原油輸入量は前年同期比78%増となった。その結果、石油輸入代金支払のために過去6年間で初めて月当りの貿易赤字を計上した。戦略的石油備蓄制度の欠如の下、米国のイラク攻撃は世界市場で

原油を買い求める中国の石油会社をパニックに陥れた。中国の対外的なエネルギー安全保障に関する多くの論議が、経済政策決定者及び一般大衆の間でなされた。

2003年3月に召集された全国人民代表大会や中国人民政治協商会議でも、エネルギー安全保障問題は主要議題として取り上げられ、原油の輸入依存率を下げる必要性に焦点が当てられた。その際になされた政策提言には、国家戦略石油備蓄制度の構築、石炭産業の更なる発展、原子力発電能力の向上、水力発電やクリーン・エネルギーの促進、そして中国の陸海領土内における油田開発に向けて民間資本を導入することなどが含まれた。

エネルギー安全保障問題は、大衆レベルでもホットな話題となった。その理由の1つには、イラク戦争を始め、政府が国際情勢に関するメディア報道規制を緩和したことがある。しかしより重要なことは、新指導部（胡錦涛政権）が「人民のための統治」を謳っていることであり、エネルギー問題が国民の福祉及び国家全体のエネルギー安全保障問題として注目を浴びるようになったことである。現在、マスメディアが国内外のエネルギー関連問題を取り上げる度合いは、かつてない程高い。その様な議論は省エネに向けて社会を動かす役割がある反面、国策の効果的な履行を困難にし得る。

エネルギーの独立性確保は望ましい目標であるが、相当の努力を要する。その中には、省庁再編によるエネルギー政策決定の中央集権化が含まれよう。1998年、政府は中国のエネルギー需要を満たす上でより大きな役割を市場に担わず目的からエネルギー省を廃止し、以前は同省の管轄下にあった幾つかの機能を国土・資源省の管轄下に組み入れた。新指導部は、改組された国家発展改革委員会の中に小規模のエネルギー局を設置することで現状維持を図った。

2.2 パイプラインを巡る「競争」

以上を背景として、アンガルスク～大慶間の原油パイプライン建設計画への期待が高まった。2003年1月以降、日本がアンガルスクから太平洋に至る原油供給ルートに参画する意向を明らかにしたことは、中国では時ならぬ風向きの変化と受けとめられた。これら一連のプロセスを詳説する紙幅上の余裕はないが、中国側にとり問題点は次の通りであった。

第1に、2001年に中ロ両国首相出席のもとでCNPC（中国石油天然ガス総公司）とユコス社が調印した合意事項（2005年に2,000万トン、それ以降少なくとも25年間に亘り3,000万トンまで原油輸出量を増大）が実現しなかったことである。後知恵ではあるが、恐らく当時CNPCはポスト・

エリツイン時代のロシア国内政治の複雑性を見過ごした為、ガスプロム社やロスネフチ社、トランスネフチ社といった国営企業でなくユコス社をパートナーとして選んだのであろう。ナホトカへのパイプライン・ルートを通じたトランスネフチ社が推進したことや、ガスプロム社の経験や同社がCNPCの西気東輸プロジェクトの株式を所有していることなど、その他多くの要素を鑑みた場合、仮にCNPCがガスプロム社やロスネフチ社との交渉を選択していれば、ロシアにとっても政治的に受け容れやすかったのかもしれない。

第2に、小泉首相が2003年1月にモスクワを訪問し太平洋パイプライン計画への参入意向を示したが、中国は日本との政治的関係が困難な状況下に置かれるなか、上記パイプライン計画を地戦略的（geo-strategic）な視点から捉える姿勢を強めることになった。

尚、太平洋パイプライン計画が実現した場合、太平洋岸に出された原油の20～30%を中国に供給することが可能であるとの見方があるが、その為には、中国の同計画への参加が日中両国の利益に繋がる旨、CNPCが両国に強い働きかけを行う必要性が生じよう。

2.3 パイプライン・アクセスを巡る新たな視点

日本がロシアからの原油パイプラインに関心を示していることと、日中間の政治的関係の間に、因果関係があるわけではない。1980年代半ばまで、エネルギーは、中国の対日主要輸出品目であり、それ以降、日本は石油製品（航空燃料等）の主な対中輸出国となった。中国同様、日本もエネルギー供給源の多様化を目指している。エネルギー源の調達という点について、日中間には相互依存関係が続いてきた。現在、日本と中国双方の政府が挑まなければならないことは、両国間の外交関係が硬直化傾向を見せている状況下で、お互いに英知を出し合い、競争的な状況を、むしろ3国間協力関係に向けた好機と捉えることである。

国際関係論というリアリズムの観点からすれば、ロシアの原油を巡る日中間の競争は、ゼロサム・ゲームとなろう。さらに、北東アジア地域内における安全保障の構図は、事実上、冷戦時代と変わらない。米国との同盟関係・同意は、未だなお重要である。大慶へのパイプライン建設は、中口間の戦略的関係を強化することになる。他方、バブル経済崩壊後の日本が地域内経済プレゼンスを低下させつつあるなか、中国の利益は日本の損失を意味する。リアリストたちの観点からすれば、日本の太平洋パイプライン支持は、このパイプラインが米国、韓国、台湾も利するという意味で戦略的である。

しかしながら、北東アジア地域内諸国が中東への過度な原油輸入依存率を低下させるという観点からみれば、リアリストたちの見解は、日中が共同で考慮すべき幾つもの重要な問題を見落としている。

第1に、もし中国がパイプラインによる原油確保を実現すれば、2003年初めに起きたような原油購入を巡るパニックを回避出来ようが、他の国々の不利益となるような原油価格の高騰を招きかねない。それでも尚、中国が海外から間断なき原油確保に確信をもてることは、結局、日本を含めた全ての輸入国の利益となろう。

第2に、中国への原油供給不足が招来する経済的ダメージは予測されるよりも深刻になるかも知れない。中国の経済的成長の鈍化は、全ての対中経済パートナーたちの損失になり得るからである。

第3に、中国の北東アジア地域内における軍事的安全保障政策に関し、目立たない静かな変化が生じ始めている。北朝鮮の核兵器開発に終止符を打たせる為、中国は国際協調の枠組を重んじ始めている。

さらに、サハリンのエネルギープロジェクトについても、日本と中国に対する天然ガス供給ルートの選択肢の幅を広げよう。

つまり、日本と中国はエネルギー供給源を確保する上で、パイプライン・ルートへのアクセスを巡る地戦略的な発想に重きを置くのではなく、次の2点について双方が自問し始めるべきであろう。

日本、中国、ロシアは、ロシア東シベリア・極東地域からの原油・天然ガス共同開発を巡りどの様な形での協力が可能であるのか。

長期的なエネルギー安全保障上の選択肢を考える際、経済発展の遅れたロシア東シベリア・極東の開発に対し、日本と中国はどのような形で貢献できるのか。

2004年4月に開催されたボアオ・アジア国際フォーラムのオープニング・セレモニーの席上、胡錦涛国家主席は、エネルギー外交が中国外交の中心課題となった旨表明した。同年6月に青島で開かれた第3回アジア外相会議の席上、温家宝首相は、中国には、平等と相互利益を基盤とするエネルギー協議をアジア諸国及び世界全体と開始する用意がある旨明らかにした。

他方、日本政府は、2004年4月に資源エネルギー庁が発表した『2030年に向けた国際エネルギー戦略』の中に記された通り、ロシアをエネルギー供給源多様化上の重要なパートナーと見なしており、サハリンの原油/天然ガス・プロジェクトや太平洋パイプラインを外交・経済開

係を「強化」する上での手段であると考えている。同年5月にアムステルダムで開催された第9回国際エネルギー・フォーラムの席上、中川昭一経済産業相は、ヨーロッパにおけるEUの経験を鑑みる際、ロシア - EUエネルギー・パートナーシップ及びEU - 地中海エネルギー・パートナーシップがEUと周辺諸国間のエネルギー協力を促す要因となっている点に言及した。

3. 政策アジェンダ

主権国家がエネルギー供給源を確保することは非常に繊細な問題であり、時として不必要なまでに愛国主義 (patriotism) に火を付けてしまう。日本と中国、韓国の間では経済的相互依存が急速に深まりつつあるなか、これら3国は既にASEAN+3の枠組内でエネルギー安全保障問題について協議し始めている。

3.1 多国間アプローチ?

似たようなレジームないし制度 (institution) の構築は、北東アジア地域内でもなし得るであろう。日中韓3カ国の原油輸入に占める中東依存度は極めて高く、ヨーロッパや米国に対するのと比べ、競争力ある原油価格がこれら3カ国には適用されていない。この問題を克服するには、原油の供給源を多角化する必要がある、これら諸国がロシアを新たなエネルギー供給源と出来るならば、現行の原油・LNG供給システムから生じる所謂「アジア・プレミアム」問題の解消にも役立つ効果があるかも知れない。

上記『2030年に向けた国際エネルギー戦略』では、「アジア・エネルギー・パートナーシップ」が日本の国際エネルギー戦略上、1つの柱となることが明示された。この概念は、アジア諸国が直面する、主として次の4つの共通課題 (同文書ポイント2「アジア消費国に関わる主な課題と対応のあり方」の項目名より抜粋) に立脚するものである。

アジア石油備蓄制度の導入・強化。

アジア太平洋における石油・天然ガス市場の環境整備と機能強化。

省エネ・環境対策に向けたアジアでの取り組みの強化。

アジアにおける資源の安定供給基盤の整備。

3.2 ロシアと米国を関与させる必要性

今日の北東アジアにおいて、北朝鮮の核開発を巡るいわゆる朝鮮半島危機は、最大の不安定要因となっている。例えば、ロシアには朝鮮半島を縦断し釜山を目指す天然ガス・パイプライン建設構想が出来つつあるが、同構想1つ

とっても朝鮮半島危機をどう克服するかによって左右されるであろう。他方、朝鮮半島危機は、我々に6カ国協議という多国間政策協調に向けた枠組の典型例を提示したという側面を持つ。

ロシアと米国が北東アジア地域に、より一層積極的に引き入れられることによって、同地域内エネルギー安全保障レジームの形成が促される可能性がある。2002年10月の米口首脳会談の際、両国は、東シベリア及び極東の石油・天然ガス開発において協力関係を促進することで基本的に合意した。また、米口両国は、戦略的石油備蓄制度の構築に向けた協力関係についても、基本的合意に達している。

日本と米国は、サハリンの石油・天然ガス・プロジェクトに対する投資協力を行っている。北東アジアにおいて、日米協力のもとにロシアを引き入れることは、同地域内で生じ得る様々な政策ギャップや不確実性を埋め合わせる効用を持ち得よう。

3.3 東方を向き始めたロシア

2003年8月、ロシア連邦政府はエネルギー部門の成長及びエネルギー産品輸出量の増大を目指した『2020年までのロシア・エネルギー戦略』を発表した。その中では、アジア太平洋地域、とりわけ北東アジア諸国の石油・ガス市場も重要視されている。また、ロシア政府は国内エネルギー供給ルートの多様化を目指しているが、東シベリアや極東も例外でない。

ロシアにおける主導的エネルギー企業であるガスプロム社が北東アジアや太平洋地域に目を向けるようになったのは、ごく最近のことである。2003年6月に東京で開催された第22回世界ガス会議の席上、A. ミラー・ガスプロム社長が発表した、ロシア東部地域における天然ガス輸送の青写真の中には、シベリアを横断し太平洋に至る天然ガス・パイプラインや極東のウラジオストク及びワニノ港付近に2つのLNG基地を建設する構想が含まれた。天然ガス・パイプラインを太平洋パイプラインに平行する形で建設する構想もある。他方、すでにガスプロム社は、北京事務所を日本及び朝鮮半島も管轄する地域事務所とする決定を行った。

ブーチン大統領は、2004年5月に行った年次教書演説の中で、ロシア東部地域における原油・天然ガス・パイプライン計画やインフラ整備問題にも言及した。トランスネフチ社は、太平洋パイプラインによる原油輸送量を当初の年間5,000万トンではなく、8,000万トンにすることを目標としている。同社は、さらに中国に至る支線によって、年間3,000万トンを輸送することを目指している。尚、ロシア

は2007年から中国に対し、年間1,500万トンを鉄道輸送する予定である。

以上の諸計画は、日本、中国、韓国を含む北東アジア諸国及び米国の安全保障上の利益とも関係している。これらの国々は全て、原油、石油製品、天然ガス、石炭及び電力等の輸出対象国である。現行の諸プロジェクトに必要な巨額のコスト、エネルギー輸入国側のエネルギー安全保障に対する懸念解消といった問題を解決する為は、新しいパートナーシップ関係の構築や外国投資が必要とされる。

国境を越えたエネルギー事業は、幾つかの戦略的目的に適う。1)政治的関係の補強；2)貿易、投資、技術及び製造を巡る地域内リンケージの促進；3)地方及び地域レベルにおける経済インセンティブの強化；4)エネルギー効率性の向上、を期待することが出来よう。

3.4 戦略的共同石油備蓄

1970年代末～1980年代初頭の第2次オイルショックの頃までに、日本は石油輸入量90日分相当の石油備蓄を達成し、2001年までに国家備蓄と民間備蓄を合わせれば150日分を超えるようになった。韓国は、2001年に90日分という国際エネルギー機関（IEA）加盟の最低条件を満たし、2003年に同機関の加盟国となった。中国に関しても、2001年3月の第9回中国人民代表大会によって承認された第10次5カ年計画の中に、戦略的石油備蓄制度の構築の必要性が盛り込まれた。

北東アジア地域にとり、エネルギーを巡る利害衝突を緩和し得るという意味では、共同石油備蓄制度という考え方は一考に値しよう。2002年9月、大阪で開かれた日本及び中国、韓国のエネルギー相会議では、石油備蓄問題を含む、「エネルギー協カイニシャティブ」が提唱された。2004年6月にASEANが石油備蓄制度の導入を決めた際、日本と韓国はその為の技術協力を提供する用意があること、さらに日本は同計画のFSIに資金協力する意向を表明した。同様の多国間協力は、北東アジアでも可能であろう。既に提唱されている「ASEAN+3」や「東アジア共同体」という様な地域経済協力の概念や枠組は、エネルギー安全保障及びロシアや米国が果たし得る役割を鑑みた場合、融通性をもって捉えられるべきであろう。また、日中韓の3国は、北東アジアへの地域参入を次第に図ろうとするロシアをバックアップすることも出来よう。

同時に、これら東アジア諸国は、ロシアに対し、以上のような相互利益に適うためのインフラ整備のみならず、ロシアが地域国家及び重要なエネルギー供給国としての責任を果たすよう働きかけることが非常に重要である。仮に北

東アジアに共同石油備蓄制度が導入されることになった場合、ロシア産石油の安定供給及び競争価格が保障される限り、それに伴い同地域の石油市場は拡大化し、ロシアはそこに自国の利益を見出せよう。

3.5 エネルギーと環境

エネルギー安全保障レジームを地域に根付かせる為には、エネルギー供給ルートやエネルギー貿易量を増加させるだけでは、十分でない。つまり、北東アジア地域内において、エネルギー利用の効率性を向上させることが重要である。

例えば、エネルギー利用の効率性については、差異が大きく、今日、ある試算によれば、一定のGDPを達成しようとするれば、日本と比較した場合、米国は2倍、中国は5倍の原油を消費しなければならない。日本の原油価格に対する脆弱性が中国や米国よりも低い背景には、現在までにエネルギー効率性を1970年代と比べ約30%高めることに成功したことや、円の通貨価値が高まったことがある。しかしながら、中国や米国の経済が失速することになれば、日本も間接的な影響を受けることになる。

国際的な技術移転問題は、狭義な意味での省エネルギー対策に止まらず、環境保護にも繋がり得よう。2005年2月に京都議定書が発効するが、CDM（クリーン開発メカニズム）やJI（共同実施）の枠組は、環境分野を通じた国家間関係を発展させよう。さらに、中国は環境ビジネスにおける最大の市場を提供することが見込まれている。2020年に向けた中国のエネルギー発展プログラムは、環境保護、エネルギーの効率的利用及び持続可能な成長に主眼を置いている。同様の基本的考え方は、日本（2030年まで）・ロシア（2020年まで）のエネルギー戦略の中にも取り入れられている。

中国やロシアは、経済発展に伴うエネルギー需要増大対策と環境保護を同時に図る上で、日本と協力することに利益を見出せる。他方、日本にとり、中国やロシアとのCDMやJIプロジェクトは、新たなビジネス・チャンスである。長い目で見れば、再生利用可能エネルギーの共同開発も視野に入ってくる。

3.6 エネルギー協力と紛争予防

2003年、韓国では、北東アジアのビジネス・ハブに関する大統領諮問委員会が、エネルギー分野を含む地域経済協力についての各種会合を26回以上開催し、包括的計画をまとめ上げた。同委員会は、北東アジアのエネルギー大消費国（韓国、中国及び日本）が「潜在的な大供給国」である

ロシアと隣接していることが地域内エネルギー協力の枠組を形成しつつあることを指摘した上で、エネルギー協力の促進に向けた次のステップを提案した。

- ・天然ガス・パイプライン・ネットワークの建設。
- ・石油の共同探査・精製。
- ・北朝鮮に対し長期的なエネルギー供給をする上での協力。
- ・シベリアの水力発電のようなクリーン・エネルギー源の開発。

また同委員会は、エネルギー協力を推進する上で、短期的な経済的必要性に止まらず、長期的エネルギー安全保障や環境上の制約、エネルギー協力の北東アジア諸国間関係全般に対する影響も考慮する旨提案を行った。韓国政府は、国内企業のサハリン・プロジェクトへの参入を支持している。2004年9月、モスクワで開催された韓ロ・サミットでは、ロシア東部地域の原油・天然ガス開発で協力することや、戦略的エネルギー対話の始まりとなる長期的天然ガス協力に関する協定を策定する点で両国は合意した。

韓国、北朝鮮及びロシアの3国にかかわる可能性のあるインフラ整備プロジェクトは、基本的に3点挙げられよう。

- ・韓国・北朝鮮間の鉄道を再連結することにより、ロシア（and/or）中国を経由して韓国をヨーロッパと結びつけること。
- ・サハリン産天然ガスをパイプライン利用により北朝鮮経由で韓国に送ること。
- ・ロシア極東南部地帯にある発電所と韓国・北朝鮮間の電線網を構築すること。

4. 結論

北東アジア以外の諸地域では、エネルギー分野における協力関係が進展しつつある。EUとロシアの間で進められているエネルギー対話は、潜在的にエネルギー・パートナーシップに発展するであろう。北東アジアにおいて同様の可能性があるが、それは隣国間における政策協調の帰趨次第である。ASEAN+3の枠組でのエネルギー対話は、消費国を団結させているが、ロシアのような供給国は含まれていない。枠組を拡大すること自体が目的とされるべきではない。協力という発想が、大規模エネルギー・プロジェクトの推進を促し、協調的な政策変化を導き得るであろう。既にその様な変化は見えつつある。

統一への希求が広まったヨーロッパとは異なり、北東アジアには冷戦期の遺産が未だに根ざしている。こうした背景において、天然資源へのアクセスを巡る競争は、一見したところ、主権国家間の「壁」を高くしてしまうかも知

れない。中東での混乱やテロ攻撃といったことが、世界中でエネルギー供給への関心度を高めている。それに加えて、とりわけ中国のエネルギー需要が急増している。

国際関係論のリアリスト学派によれば、国家政策は究極的にゼロサム・ゲームに基づいており、リベラリスト学派が唱えるような制度（institution）構築、国際法の遵守、相互依存及び地域協力といったプラスサムの結果になる可能性は否定される。リアリスト学派の主張の方が明示的な発想を提供するという意味では、大衆受けし易いのかも知れない。大衆は単純化された見取図を好む傾向があり、マスメディアは簡潔な答えの情報源となる。今日の世界では、不幸にして、直面する事柄がエネルギー問題に係わる際に、このような傾向が強くなりがちである。

本稿の目的は、まさに一見利害衝突が目立ちがちなエネルギー問題であっても、発想を変えさえすれば協力への機会に転じ得ることに焦点を当てることであった。実際、言うまでもなく、協力は容易でないかもしれない。例えば、北東アジア市場に大量の石油・天然ガスを持ち込みたがっているのは、中国や日本と言うよりも、むしろロシアである。パイプラインのルートを巡って争っていたのは、日中両国ではなく、むしろロシア国内の様々な利害対立だ。確かに、地元産業や地元社会との調整やそれらの利益に対する配慮及び全体的な発展を図る際の必要性を考慮することなく、石油・天然ガスの利鞘をあさる利益集団もあろう。日本は、自分から太平洋パイプライン・ルートを提案し始めたのではなく、トランスネフチ社が主唱しプーチン大統領が納得したものを支持したのであった。

ロシアの北東アジア・エネルギー市場への参入意向は積極化しつつあり、日中韓の3国もロシアを重要なエネルギー供給地と見なしている。また、米国もロシア東部地域の石油・天然ガスに対する関心を高めつつある。我々にとり焦眉の課題は、どの当該国も排除されることなく、何らかの形で利益に授かる方途を、どのようにして見出すかという点にある。そしてその余地が、北東アジア地域内のエネルギー協力には残されているのだ。

第1に、北東アジアにおいて共同石油備蓄制度が域内エネルギー安全保障レジームの構築を目指す上での端緒となり得ることが挙げられよう。但し、仮に同地域内の政策決定者たちが、妥当なコストでエネルギー安全保障に向けたパートナーシップを真剣に構築しようとするならば、各国は相応の責任分担を負う必要があることを認識しなければならない。

第2に、エネルギー安全保障レジームは、広義の観点からすれば、省エネルギー分野での政策協調を意味している。

今日、環境産業における新しいビジネス・チャンスが拡大しつつあるなか、我々は環境上の相互依存を全体的なエネルギー協力の「下部構造」として活かすべきであろう。エネルギーの効率性向上を目指した技術移転は、この下部構造における重要な要素となり得よう。北東アジア全体規模でエネルギー安全保障を確立しようとするならば、専門家は国家間レベルの競争よりも、様々な種類のエネルギー源や技術間の競争及び原油・天然ガス供給ルート間の価格競争力の観点から考えるべきであろう。

以上の成果が、多面的で重大なものになるのか、それとも小さな限定的なものとなるのか予断を許さないが、それは当該諸国がエネルギー分野において長期的な協力関係を構築していく意思を持つか否かによって左右されよう。つまり、政策協調をスムーズ化していくには、当該諸国の政策決定者たちが長期的視野を持ちつつ、共同で取り組む姿勢を作り上げていくことが肝要である。エネルギー分野において、北東アジア地域内におけるその様な傾向はまだ弱く、今後開拓の余地がある。

参考情報

ロシア政府が2004年末に行った2つの決定は、今後、ロシアの国家エネルギー戦略にとって日本と中国が重要な相手となってくることを明確化したものであると言えよう。

2004年12月31日、ロシア政府は東シベリアから太平洋岸に至る原油パイプライン計画を正式承認する政府決定第1737-r号に署名した。同文書は、トランスネフチ社が提案したタイシエットを起点としてスコヴォロディノを経由し、ベレヴォズナヤ湾に至る年間輸送能力8,000万トンの原油パイプライン・ルートの建設を承認するものであるが、その要点は以下の通りである。

- ・同パイプラインのプロジェクト行程作成及び建設にあたり、トランスネフチ社が主要請負者としての役割を果たす。

- ・産業エネルギー省、経済発展貿易省及び天然資源省が、東シベリア及び極東の炭化水素資源の地質学的探査や開発ライセンス権の発行に関するプログラムを策定する。
- ・産業エネルギー省及び天然資源省は、トランスネフチ社と共同して2005年5月1日までに、パイプライン建設行程を策定する。
- ・運輸省及び国防省は、ベレヴォズナヤ湾の石油ターミナル施設近辺の輸送ルート・行程を吟味する。
- ・ロシア鉄道会社及び運輸省は、パイプライン建設に必要な建設資材の輸送方法、ならびにパイプライン建設の発展段階に応じた鉄道による原油輸送に関する調査をする。
- ・パイプラインが通過する各連邦構成主体は、本プロジェクトの実現を支援する。
- ・連邦税務局は、既存のパイプラインからタイシエットに向けて石油を輸送するパイプラインの再建に不可欠な資金や、新パイプラインの建設にあたり必要な資金調達を促すような石油輸送税を設定する。
- ・2005年5月1日までに、経済発展貿易省、財務省、及び産業エネルギー省は、パイプライン建設の経済的実現性を高める為の手段を提案する。

他方、2004年12月30日、フリステンコ産業エネルギー相は、ロシア最大且つ最も成功した石油生産企業であるユコス社の子会社ユガンスクネフチガスが、ガスプロム社とロスネフチ社合併後の企業の一部とならずとも、完全に国有化されることになる旨述べた。同時に、フリステンコ産業エネルギー相は、新会社が発行する株式の20%までは、CNPCが中国国内及び第3国に有する資産と引き替える可能性があることに触れ、それが既に中口間で達成されたエネルギー協力に関する戦略的合意に沿ったものである旨言及した。

改革を進めるロシア鉄道の概要と極東における展開

シベリア鉄道、バム鉄道と中国への連結

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

ERINA 調査研究部研究員 ドミトリー・セルガチョフ

はじめに

本稿は改革を進めるロシア鉄道、及びそのロシア極東における主要幹線鉄道の概要をまとめたものである。対象となっているのは、ロシア側がバム（BAM）鉄道とシベリア鉄道（いずれも極東港湾～タイシエツト間）、ザバイカル鉄道（カリムスカヤ～ザバイカリスク）、中国側がロシア国境から中国東北3省までである。

シベリア鉄道については従来、国際コンテナ輸送に焦点が当てられてきた。ロシア側もシベリア横断鉄道調整評議会（CCTST）を組織するなど国際コンテナ輸送を積極的にアピールし、利用者の便宜を図ってきた。一方で、コンテナ以外の在来貨物の国際利用については情報も乏しく、宣伝活動も行われていない。しかし今後、シベリア鉄道・バム鉄道の国際利用はコンテナにとどまらず、木材、石油、石炭などの一般貨物の輸送へと拡大される可能性が大きい。既に中国への石油輸出では鉄道が利用され、輸出品の拡大が計画されている。ここでは公表されている情報を基に、全般的状況を紹介する。

ロシア鉄道

1. ロシア鉄道の概要

1) 改革の道程

ロシアの鉄道は1842年以来、帝政、旧ソ連、ロシア連邦を通じて、交通省の傘下に置かれ、国有・国営の鉄道省が統治してきた。しかし鉄道輸送の近代化の必要性を認識したロシア政府は全般的改革に着手した。

改革の目的として挙げられているのは¹、効率的制度の構築、インフラ建設及び車両の近代化のための効率的資金調達、輸送モード間及び鉄道輸送における競争原理の導入、国家全体の輸送サービスの高度化、国民経済における輸送コストの削減である。

改革の原則としては、規制機関としての国家と鉄道経営機関の分離、部門別組織の分離（貨物輸送と旅客輸送など）、現在の活動を自然独占、一時的独占、競争的活動に分類、インフラなどの独占的分野には国家のコント

ロールを維持、競争敵分野の企業を民営化、などが上げられている。

鉄道改革が本格化したのは、プーチン大統領就任約1年後の2001年5月18日連邦政府政令第384号「鉄道構造改革計画」が決定されてからである。計画では、改革を第1期（2001～2002年）、第2期（2003～2005年）、第3期（2006～2010年）の3段階で実施することを定めた。

第1期には未払い債務処理、鉄道改革法令案の作成、民間貨物輸送会社設立を含む競争力強化、鉄道運営と国家規制機能を分離して(株)ロシア鉄道を設立、鉄道の運行・修理に無関係な国有企業の分離・私有化、(株)ロシア鉄道に鉄道輸送関係の子会社企業を業種別に設立し、旅客輸送財政支援制度の立案などを実施する。これらの方針に基づき、2003年前半に包括的な連邦法、大統領例、連邦政府政令が公布・施行され、10月1日に(株)ロシア鉄道が設立された。

第2期には子会社分離による(株)ロシア鉄道の再編、間接補助金の段階的削減、貨物・旅客輸送の競争力引き上げ、自由な価格形成への移行、民間鉄道輸送会社による動力車・貨車の取得、鉄道投資の導入、(株)ロシア鉄道から貨物分野を分離し独立子会社を設立するための法的検討などが計画されている。第3期には、(株)ロシア鉄道そのものや関係子会社株式の公開及び上場により鉄道輸送への投資を計画している。

2003年9月23日、ロシア連邦交通省は法律整備を完了し、100%連邦政府出資の公開株式会社（joint-stock company）『ロシア鉄道』を設立した。連邦鉄道財産と運営機能を分離・譲渡し、同年10月1日から(株)ロシア鉄道が営業を開始した。これで、3段階に分けられるロシアの鉄道改革の第1段階が終わったことになる²。2004年末の時点で第2段階に入ったが、改革のペースは当初の計画より遅れている模様である。

ロシアの鉄道改革はヨーロッパ諸国の改革をモデルとした上下分離方式を目指している。しかし、ヨーロッパ諸国で上下分離方式による改革が必ずしも成功していないこともあって、第2段階以降の改革には柔軟性を持たせるもの

¹ ロシア鉄道発表資料による。

² ロシアの鉄道改革については、ロシア鉄道資料、バレリー・I・コパレフ、アレクサンドル・T・オシミーニン（2003）及び白鳥正明（2004）などによる。

とみられる。従って、今後第3段階までシナリオ通り進むかどうかを見極める必要がある。

2)組織構成

㈱ロシア鉄道の経営責任を負うのは次の機関である。

最高意思決定機関である取締役会 (Board of Directors) にはジュコフ議長以下、ファデーエフ社長を含む11名が就任している。取締役会のメンバーは主に交通省など中央政府、旧鉄道省の出身者で固められている。

その下にExecutive Boardがあり、ファデーエフ議長以下、副社長陣を含む約15名が名前を連ねている。

その下の実質的経営責任者である社長 (Corporation President) に前鉄道相のゲンナジー・ファデーエフ氏、第一副社長にジャピロフ氏とヤクニン氏。他に約13名の副社長があり、それぞれが責任部門の責任者となっている。主な部門は、運行 (Traffic) 旅客サービス (Passenger Service) 調達 (Supplies) エネルギー、安全管理 (Traffic Safety) マーケティング (Freight Marketing) 財務 (Finance) 経理 (Accounting) 法務 (Legal) 企業改革 (Corporate Reform) 戦略計画 (Strategic Planning) 投資 (Investments) 人事 (Personnel) などである。

これとは別に株主総会が存在するが、株式の100%が政府に保有されている現状では機能していないものと思われる。

㈱ロシア鉄道の資本金は1兆5,452億ルーブル (約500億ドル) であり、株式の100%が連邦政府に帰属する。その総資産は120億ルーブルと推定される。

㈱ロシア鉄道は、987の事業所 (enterprises) と185の子会社 (subsidiaries) 8の海外事務所を有する。総従業員数は約120万人で、これはロシアの経済活動人口の2%

に相当する。

また、ロシアの全鉄道輸送の78.8%を㈱ロシア鉄道が占めている。

2003年の総収入は6,175億ルーブルで、ロシアの5大企業の一つである。同年の利益は約25億ルーブルであった。

ロシア鉄道省時代には、地域鉄道17公社は100%政府出資の国有企業であったが、㈱ロシア鉄道の設立で地域鉄道支社になった。

これらの支社のうち、タイシエツト以東のシベリア鉄道とバム鉄道を管轄しているのは、極東鉄道、ザバイカル鉄道、東シベリア鉄道である。表1から分かるように、これらの3支社が扱う貨物量はロシア全体の中で決して多いわけではない。

なお、ロシア鉄道では貨物列車を必ずしも定期的に行っているわけではない。貨物の発生に応じてスケジュールが組み、各鉄道支局管内で編成された貨物列車が運行にかかわる関係支局がそれぞれリレーして運行管理を実行する。旅客、国際コンテナ専用列車は時刻表に基づいて定時運行されている。

3)テクニカルデータ

ロシア鉄道が公表している鉄道輸送のテクニカルデータを紹介する (表2、3)。電化延長 (全体の49%、日本では58%) 自動信号・CTC区間 (72%) 貨物列車の平均速度などからロシア鉄道はかなり高規格の設備を有しているといえる。なお、1997年のデータと比較すると、貨車の平均速度に変化は無いが、1貨物列車あたりの平均牽引トン数や1日あたりの貨車用機関車のトン・キロは増加している。

表1 17の地域鉄道支社と営業距離・輸送量 (2003年)

管理局	所在地	営業距離 (km)	貨物輸送量 (千トン)	貨物輸送量 (百万トン・キロ)
東シベリア	イルクーツク	3,848	64,306	102,407
ゴーリキー	ニジニ・ノヴゴロド	5,339	38,969	124,890
極東	ハバロフスク	5,986	42,976	101,133
ザバイカル	チタ	3,336	20,341	139,047
西シベリア	ノヴォシビルスク	5,602	227,101	209,734
カリニングラード	カリニングラード	618	2,043	2,701
クラスノヤルスク	クラスノヤルスク	3,158	61,630	63,999
クイブシェフ	サマラ	4,752	69,213	116,324
モスクワ	モスクワ	8,979	91,376	102,228
オクチャープリ	サンクトペテルブルグ	10,351	97,016	110,680
沿ヴォルガ	サラトフ	4,191	40,163	52,219
サハリン	ユジノサハリンスク	805	2,151	643
スヴェルドロフスク	エカテリンブルグ	7,124	110,763	140,827
セヴェル (北方)	ヤロスラヴリ	5,952	67,926	120,430
北カフカス	ロストフ・ナ・ドヌー	6,358	56,217	57,277
南東	ヴォロネジ	4,189	89,894	84,137
南ウラル	チェリャビンスク	4,807	78,685	140,827

出典: Russian Research & Design Institute for Informatization, Automation and Communications (VNIAS), Joint Stock Company RUSSIAN RAILWAYS 2003 Results

表2 ロシア鉄道の貨物輸送指標 (2003年)

1 貨物列車あたりの平均牽引トン数 (gross weight)	3,608トン
貨物列車の平均速度	39.0km/h
貨物列車の平均速度 (ヤード間)	46.8km/h
1 貨車当たりの平均積載トン数 (static load)	58トン
貨物の回帰日数	8.35日
1 日当たりの貨車の輸送トン・キロ (net tones-km)	9,351トン・キロ
1 日当たりの貨車用機関車のトン・キロ (gross tones-km)	156.6万トン・キロ
1 日当たりの貨物用機関車キロ	538.1km
貨車の空車率	39.9%

出典: Russian Research & Design Institute for Informatization, Automation and Communications (VNIIAS), Joint Stock Company Russian Railways 2003 Results

表3 ロシア鉄道ネットワークのデータ (2004年1月1日)

路線延長 (Operating route)	86,400km
電化延長	42,600km
自動ブロック・CTC区間	61,900km
貨物輸送用機関車 (1日平均)	
電気 (ユニット)	5,890両
ディーゼル・電気 (ユニット)	6,202両
稼働車両数	
貨車 / 1日当たり	497,600両
客車	20,800両

出典: 同上

4) 輸送実績

2003年のロシア鉄道取扱貨物は11億6,080万トンで、前年比7.1%増、対計画値1.2%増であった。(株)ロシア鉄道の目指すところは単に収益性の高い貨物(石油、鉄鉱石、セメントなど)の輸送を増やすというのではなく、国家経済に資することである³。そのため、収益性の低い石炭輸送が全体の22.4%を占めている。この他の主要貨物は、石油・石油製品(17.7%)、建材(14.5%)、鉄鉱石・マンガン鉱(8.0%)などである。また、増加率が高いのは石油・石油製品(対前年比115.4%)である。(表4)

表4 ロシア鉄道の貨物輸送実績

(千トン)

	2003年	シェア (%)	対前年比 (%)
石炭	260,086	22.4	107.4
コークス	11,966	1.0	107.1
石油・石油製品	205,693	17.7	115.4
鉄鉱石・マンガン鉱	93,273	8.0	109.9
非鉄金属	22,549	1.9	106.3
鉄鋼	67,552	5.8	106.7
鉄スクラップ	20,047	1.7	121.4
化学・鉱物肥料	38,345	3.3	103.7
セメント	29,288	2.5	110.0
木材	54,002	4.7	104.4
穀物・同粉製品	25,357	2.2	96.5
化学品	30,479	2.6	107.3
建材	168,265	14.5	100.8
その他	133,868	11.5	NA
合計	1,160,770		107.1

出典: ロシア鉄道HP

また、輸送量(トン・キロベース)でみると、貨物量は上昇傾向にある。品目別では石炭(22.4%)の割合が高

³ ロシア鉄道HP

⁴ 同上

⁵ 同上

く、鉱物建設資材(21.4%)が続く。石油の比率は1990年の11.5%から年々上昇し、2002年には16.5%に達した。(表3)

表5 鉄道貨物量の構造

(%)

	1990	1995	2000	2001	2002
合計 (10億トン・km)	NA	1,213.7	1,373.2	1,433.6	1,510.2
石炭	18.1	23.9	23.2	23.9	22.4
コークス	0.6	0.8	1.0	1.0	1.0
石油	11.5	14.6	14.8	15.0	16.5
鉄鉱	6.6	10.2	10.8	10.5	10.0
鉄鋼	5.1	5.2	6.0	6.1	5.9
屑鉄	1.6	1.2	1.8	1.6	1.5
化学・鉱物肥料	3.6	3.1	3.4	3.3	3.4
鉱物建設資材	28.8	23.5	22.0	21.4	21.4
木材	6.2	4.7	4.6	4.6	4.8
穀物・同粉製品	3.8	2.7	2.0	2.1	2.5
その他	14.1	10.1	10.4	10.5	10.6

出典: 『ロシア輸送年鑑』、ロシア国家統計委員会

将来、最も期待されているのはコンテナ貨物である。2003年のコンテナ貨物輸送量は1,470万トンであった。過去4年間にコンテナ貨物は80%増加した。2004年はさらに19%の増加が見込まれる。さらに、2006年には2,500万トン、2010年には少なくとも3,200万トンになるとロシア鉄道は考えている。今後、高速コンテナ列車を運行する予定である⁴。

特記すべきことは、貨車市場への私企業の参入が増えてきていることである。20万以上の民間貨車が使用されており、全貨物の20%が利用対象となっている。

同時に、民間運送業者の取扱が増え、特に収益率の高い貨物輸送において顕著で、石油製品の40%、鉱物肥料の25%、自動車の22%を占めている⁵。

2. バム鉄道: タイシエツト~ワニノ

1) インフラ概況と建設の歴史

バム鉄道の全長(タイシエツト~ソフガバニ)は4,300kmで、そのうち約1,000kmは永久凍土地帯にあり、さらに11の大河を渡り、7つの山脈を越えている。全区間を通じて8本のトンネル、142の橋梁(100m以上)、241の駅がある。

バム鉄道の殆どの区間は単線であるが、タイシエツト~レナ間(704km)は複線化されている。また、タイシエツト~レナ~タクシモ間(1,429km)が電化されている。それ以外はディーゼル牽引となっている。軌間は全区間広軌(1,524mm)である⁶。なお、2008年に全線複線化し、自動信号を導入する計画がある。

平均運行速度は停車時間を含めて、貨物列車が37km/時、

旅客列車が40km/時である⁷。

バム鉄道は輸送力が不足し、かつ国境に近いという戦略的欠点を抱えるシベリア鉄道を補完するため、1937年に建設が始まった。建設は西端のタイシェットから東に向けて始まったが、第二次世界大戦で中断、10年後の1947年に約400km東にあるブラーツクまで完成し、ブラーツクダムの建設用資材運搬に威力を発揮した。さらに1954年にはタイシェットの720km東にあるウスチークト市のレナ・ポストーチナヤ駅まで完成し、ウスチークト市の重化学工場建設のための資材輸送に貢献した。

一方、第二次大戦終戦直後の1945年に、東端のコムソモリスク・ナ・アムール市とソヴィエツカヤ・ガヴァニ間約500kmの建設が完成した。

中枢部分約3,100kmの建設は1974年に始まった。この区間は永久凍土、針葉樹林、酷寒の冬と厳しい条件の下での工事であったが、工事開始から10年後の1984年9月には全線開通し、1989年には営業運転を開始した。しかし、尚多くの区間で問題があった。特に、ブリヤート共和国北部に位置するセベロ・ムイスキー山脈周辺で暫定供用の迂回路線がボトルネックになっていたが、2003年12月になって、掘削工事に25年を要した全長15,343mのセベロ・ムイスキー・トンネルが漸く開通し、計画どおりの完成をみた。

当初の建設目的は、広大な地域の天然資源へのアクセスと沿線の開発、太平洋沿岸からの通過貨物の輸送距離の短縮、シベリア横断鉄道が不能になった場合の代替機能であった。

しかし、営業を開始したバム鉄道は運ぶべき貨物が集まらず、巨額の赤字を出し続けた。「バム鉄道は使い道の無い旧ソ連停滞時代の記念碑にほかならない」と一部では酷評されるほどである。現状では、一日に運行される列車は全線を通じて20本を上回ることが無く、鉄道の平均稼働率は25%に満たないとも言われている。そのために、バム鉄道は毎年のように赤字を計上していると言われる⁸。

バム鉄道はイルクーツク州、チタ州、アムール州、ブリヤート共和国、サハ共和国、及びハバロフスク地方を通る。管轄する鉄道支局は、極東鉄道、ザバイカル鉄道、東シベリア鉄道である。

2)輸送能力と実績

バム鉄道の年間輸送能力は、複線化・電化が進んでいる西部区間で1,800万トン、単線の東部区間で900万トンと言われている。しかし現実の輸送量は能力を大きく下回っており、西部区間で約800万トン、東部区間で約550万トンに過ぎない⁹。一方、シベリア鉄道とバム鉄道を繋ぐ線（バモフスカヤ～ティンダ）では約1,000万トンの貨物量がある。

このため、ロシア鉄道がバム鉄道で負担する年間赤字額は20億ルーブルに達すると言われている。

表6 バム鉄道の輸送量

西部区間 (ハニ～タクシモ)		東部区間 (フェブラリスク～ ベストウジェボ)		バム鉄道とシベリア鉄道 の連結線 (バモフスカヤ～ ティンダ)	
東行	西行	東行	西行	南行	北行
700万トン	110万トン	450万トン	90万トン	890万トン	70万トン

出典：ロシア鉄道HP

貨物の大部分は石炭である。ネリユングリから940万トン、チェグドムインから230万トンが、主に輸出向け、一部は極東の火力発電所向けに出荷されている。

尚、ロシア鉄道の総合発展計画によれば、バム鉄道の輸送量は、2010年までに2003年度実績に比べて46%ほど伸び、年間5,990億トン/kmに達するとされている¹⁰。

この青写真に描かれている貨物も鉱物資源とみられる。バム鉄道沿線には70以上の地下資源鉱床が発見されている。例えば、ブリヤート共和国にはロシアの亜鉛埋蔵量の32%、鉛の24%、タンゲステンの27%、モリブデン鉱石の37%が集中している¹¹。

さらに有力なのは、東シベリアの石油を太平洋まで鉄道やパイプラインで輸送するトランスネフチ社の構想である。これはタイシェット～ナホトカ間に4,500kmのパイプラインを建設するというものだが、第1段階では、タイシェットから約1,000kmのパイプラインを敷設して、そこからバム鉄道でナホトカまで輸送することが提案されている。その場合の石油輸送量は1,000万トン/年とされている。第2段階ではパイプラインをさらに1,100km延長し、合計2,100kmのパイプラインを活用し、残りの区間をバム鉄道で運ぶ。第3段階では全部パイプラインで輸送する。

⁶ ロシア鉄道HP

⁷ 2004年9月、極東鉄道管理局におけるヒアリングに基づく。

⁸ ダーリニポストーク通信、第12巻27号（通巻561号）、2004年7月12日

⁹ バム鉄道の輸送能力と輸送実績については諸説ある。2004年10月にモスクワのロシア鉄道で聞いたときには、輸送能力は秘密とされ、能力の5%しか利用されていないという答えが返ってきた。

¹⁰ ダーリニポストーク通信、2004年7月12日

¹¹ ロシア鉄道HP

この石油パイプライン敷設計画に(株)ロシア鉄道はバム鉄道を発展させる大いなるチャンスと野期待を寄せている。ファデーエフ社長は、「理想としては、パイプライン敷設には5 - 6年かけるべきだろう」と言っている。そうなれば、「向こう8年間、バム鉄道の稼働率はこの石油輸送の関連でその能力の限度一杯まで高められることになる。その間にチネヤ鉱床の開発が進み、何百万トンの鉱石を運ぶ需要が生じる」と青写真を描いている¹²。

3)改善計画と対策

バム鉄道活性化のために、(株)ロシア鉄道は、3つの支線の整備、中継輸送の開拓、東シベリア - 太平洋岸石油輸送パイプライン計画(前述)との関連、に力を入れるとしている¹³。

貨物輸送の需要発生地までの支線建設では、ベルカキット~トンモット~ヤクーツク線、ウラク~エリガ(エリギンスコエ炭田)線、チャラ~チネヤ鉱床線の3支線が重点計画に入っている。

ベルカキット~トンモット~ヤクーツク線は、ティンダからベルカキットを経てサハ共和国の首都へ至る路線で、完成すればサハ共和国の経済発展を促進し、沿線の天然資源の開発にも弾みがつくと期待されている。この路線は、北極圏の僻地に物資を輸送するのにも有用である。この支線の建設は既に始まっており、(株)ロシア鉄道も40億ルーブルを拠出する計画である。

ウラク~エリガ線(320km)はエリギンスコエ炭田の開発プロジェクトと一体化されるもので、(株)ロシア鉄道は既に110億ルーブル以上の資金を投入した。このプロジェクトの実現にはさらに投資家が必要である。もし、エリギンスコエ炭田が開発されれば、バム鉄道の貨物量は膨大なものとなると期待されている。

2003年秋、チャラ~チネヤ鉱床間(66km)の支線が開通した。チネヤ鉱床は鉄、チタン、バナジウムなど多種の金属鉱石を算出し、近年中の開発開始が有力視されている。さらに、チネヤ鉱床の近くには、世界最大の埋蔵量を誇るウドカン銅鉱床があり、将来この支線が役立つかもしれない。

従来、コンテナの中継輸送は専らシベリア鉄道を利用して行われてきた。しかし、バム鉄道を經由した場合、シベリア鉄道だけを利用した場合より数百キロ短く欧州と太平洋沿岸が結ばれることを考えると、バム鉄道の有効利用も

考えられる。

(株)ロシア鉄道は、バム鉄道及びその沿線地域と隣接鉄道の発展に300億ルーブル以上投資する計画である。具体的には、ザバイカリスク鉄道のシベリア鉄道カリムスカヤ~ザバイカリスク区間、ザバイカリスク~中国・満洲里国境貿易地帯の発展に投資される。さらに、バム鉄道の単線・非電化区間の複線化・電化計画と、機関車台数を増やし修理基地を設立することも考えられている¹⁴。

3.シベリア鉄道

シベリア鉄道は、シベリア開発と極東の軍事強化を目的に、1891年に工事が着工された。ウラル山脈当分のチェリャピンスクとウラジオストクの両端から工事が進められ、1916年にアムール川鉄橋が完成し、全線が開通した。その建設経過を(表5)にまとめた。

表7 シベリア鉄道の建設経緯

鉄道名	区間	建設期間
西シベリア鉄道	チェリャピンスク~ノヴォシビルスク(オビ川西岸)	1892 - 1895
中央シベリア鉄道	ノヴォシビルスク(オビ川東岸)~イルクーツク	1893 - 1898
バイカル湖南岸線	バイカル湖南岸(260km)	1901 - 1904
ザバイカル鉄道	ムイツヴァヤ(バイカル湖)~スレチェンスク(シルカ川)	1895 - 1900
アムール鉄道	スレチェンスク~ハバロフスク	1908 - 1916
ウスリー鉄道	ウラジオストク~ハバロフスク	1891 - 1897

出典：秋山芳弘「シベリア鉄道の旅」、ERINA REPORT Vol.31, December 1999

さらに一部(アムール川鉄橋部分)を除いて、1939年に複線化を完了した。

1)インフラと運行

シベリア鉄道は通常モスクワ~ウラジオストク間(9,289km)を指す。タイシエットはそのほぼ中間に位置し、ウラジオストクまでの距離は4,774kmである。主な経由地を(表6)にまとめた。

シベリア鉄道の軌間は全区間で広軌(1,520mm)となっている。前述のように、アムール川鉄橋を除き、複線化は完了している。従来、アムール川橋梁区間は単線橋梁であることと老朽化のため、輸送上のボトルネックになっていた。このため、新しい鉄道・道路併用橋(下段が鉄道、冗談が道路)が建設され、鉄道部分は1998年11月から、道路

¹² ダーリニポストーク通信、2004年7月12日

¹³ 同上

¹⁴ 同上

部分は1999年11月から供用を開始した。将来橋梁を拡張し、鉄道部分を複線化する計画がある。

2002年12月、全線電化を完了した。最後まで残っていたのは、沿海地方のスピヤギノ～グベロボ間（175km）であった。モスクワ近郊及びウラル地方は直流3,000V、それ以东は交流50Hz、2.5万Vとなっている。

表8 シベリア鉄道の主な経由地

駅名	モスクワからの キロ程 (km)	記事
モスクワ	0	
ヤロスラヴリ	282	ヴォルガ川
バイ	449	
キーロフ	956	
ベルミ	1,434	ヴォルガ川の支流カマ川
エカテリンブルグ	1,814	ウラル山脈
チュメニ	2,138	
オムスク	2,711	
ノヴォシビルスク	3,336	オビ川
クラスノヤルスク	4,098	エニセイ川
タイシエツト	4,515	バム鉄道の始点
イルクーツク	5,185	バイカル湖畔
ウラン・ウデ	5,641	ウランバートルへの分岐点
チタ	6,198	近くのカリムスカヤからザバイカル スクへ分岐
モゴチャ	6,906	
シマノフスク	7,723	
ビロビジャン	8,351	
ハバロフスク	8,523	アムール川鉄橋
ウスリースク	9,177	
ウラジオストク	9,289	

シベリア鉄道の輸送力は、地上設備との関係から、西シベリアから東シベリア、極東に行くに従って低下してゆく。タイシエツト以东の場合は次のように推測される¹⁵。

タイシエツト～ウラン・ウデ間：線路容量は80本/日程度である。

ウラン・ウデ～カリムスカヤ間：線路容量名70本/日程度である。この区間は、標高1,500m以上の山岳地帯を走るため、起伏やカーブが多い。厳寒期には凍上現象が起こりやすく、線路保守が困難で、冬季の輸送力低下の原因となっている。

カリムスカヤ～ハバロフスク間：この区間がシベリア鉄道の中で、輸送力が最も小さい。その理由として、興安嶺を越えるため地形が厳しく、急勾配・急カーブが多いからである。線路容量は、50～60本/日程度であるが、冬季には天候の関係でさらに低下するとみられる。

ハバロフスク～ウラジオストク間：高規格の線路設備を有している線路容量は80本以上/日とみられる。

ウラジオストクの北33kmのウゴリナヤから分岐して、ナホトカ港とポストーチヌイ港に至る支線も電化・複線化されている。ウゴリナヤ～ポストーチヌイ間は177kmである。

シベリア鉄道の管理は(株)ロシア鉄道の12の地域支社が行っている。タイシエツト以东については、極東鉄道（ハバロフスク）、ザバイカル鉄道（チタ）、東シベリア鉄道（イルクーツク）の3つの地域支社が担当している。

2) 輸送実績

まず、シベリア鉄道の輸送能力と輸送実績に関する統計は公表されていない。ロシア鉄道のHPによると、輸送能力はコンテナ20万TEUを含んで年間1億トンとされている¹⁶。また、ロシア鉄道担当者のお話で、能力の半分程度しか利用されていないという情報がある。

そこで参考になるデータとして考えられるのが、極東鉄道のデータ（表9）コンテナ輸送のデータ、である。

極東鉄道支社は軌道延長約6,500kmと350駅を管理し、沿海地方、ハバロフスク地方、アムール州、ユダヤ人自治州、サハ共和国で営業している。主な路線はシベリア鉄道、バム鉄道、その支線で構成されている。従って、極東鉄道＝シベリア鉄道ではないにしても、バム鉄道の輸送量が極めて少ないことを考えると、極東鉄道が取り扱う貨物のかなりの部分はシベリア鉄道に関するものとみなすことができよう。特に経年変化を見る上では有用である。

極東鉄道の2002年の貨物輸送量は3,961万トン（対前年比9.4%増）及び924億トン・キロ（対前年比10%増）であった。1998～2002年の営業変化を見ると、この5年間で、貨物輸送量は39.5%、輸送総量は78.7%上昇した。平均輸送距離も512km伸び、労働生産性も上昇した。同時期のロシア経済の好転を繁栄したものと思われる。しかし、旅客輸送量は伸びていない。これは長距離旅客で航空輸送が伸びていることと関係していると推測される。

一般にロシアの鉄道は旅客輸送の赤字を貨物輸送の黒字で相殺している。

表9 極東鉄道の主要営業指数（1998～2002）

指 標	1998	1999	2000	2001	2002
貨物輸送量（千トン）	28,393	34,499	36,896	36,218	39,610
輸送総量（百万トン・キロ）	51,702	72,992	84,754	83,956	92,402
平均輸送距離（km）	1,821	2,116	2,297	2,318	2,333
旅客輸送量（百万人キロ）	3,958	3,487	4,082	3,869	3,967
労働生産性（千トン・キロ/人）	1,067	1,407	1,551	1,610	1,784

出典：『ダリネヴォストーチヌイ・カピタル』誌、2003年8月号、「極東鉄道」

国際コンテナ輸送に関しては、ポストーチヌイ港の荷役を行うVICIS (Vostochny International Container Service)のデータがある。それによると、東アジア諸国(韓

¹⁵ 環日本海経済研究所、『シベリア・ランドブリッジ活性化調査事業報告書』16頁

¹⁶ www.eng.rzd.ru/static/index.html/he_id=307&cur_id=60

国、中国、日本）発着で同港を通過するコンテナ貨物は年々急速に増加しており、2003年には実入りが177,167TEU、空コンテナを含めると204,650TEU（対前年比53%増）に達した。2004年も増加傾向は続いており、対前年比約30%増であった。貨物はフィンランドへ輸送されるトランジット貨物と、ロシア国内向け輸出入貨物が半々の割合である。フィンランド向けトランジット貨物は韓国・中国からのロシア向け輸出品（家電製品など）で、フィンランドの保税倉庫に納められた後、ロシアへ引き渡される¹⁷。

好調に推移するTSR利用コンテナ輸送を歓迎するロシア鉄道は近年、30万TEUを目標値に掲げている。

4. ロシア鉄道の輸送タリフポリシー

ロシアでは2001年以来、鉄道省の運賃を含む独占企業の価格は、経済発展・商業省と連邦エネルギー委員会が原価に対応して決定していた。しかし、この方法は鉄道運賃には不適切で、2001年には赤字が発生したため、鉄道運賃の算定を改定する作業が開始された。

作業の結果、2003年7月に「ロシア鉄道の貨物輸送運賃と施設利用料金表10-01（貨物運賃表10-01）が決定され、同年8月28日から実施された。新しい貨物運賃表10-01では、貨物の種類、使用車両、輸送距離、輸送貨物量、輸送方法、発送元・荷受先、直通輸送・非直通輸送などの区分で詳細に運賃算定方法を定めた。

ロシア鉄道の料金表は複雑な構造になっているため、日本のフォワーダーには自分で計算する前にロシア側に問い合わせるといふところが多い。ERINAでは料金表10-01を入手しており、その方針を探ってみた。タリフポリシーは次のようにまとめられよう。

貨物の種類により異なる料金表が設定されている。料金表は、石油、石炭、木材などに分けられている。

石油輸送の場合、基本料金は輸送重量と距離に比例するが、距離や量によって係数が掛けられるため、1トン・1キロ当たりの単位料金は、輸送距離が長いほど、また一度の輸送量が多いほど割安になるよう設定されている。特に列車を一本チャーターし、目的地が1箇所の場合はかなり割安になる。

石油輸送の場合、ロシア鉄道の車両を利用する場合の基本料金は利用者が車両を用意する場合よりも3～5割高く設定されている。そのため、ロシア鉄道の車両利用料を含めた料金は、利用者が車両を用意する場合

よりも7～8割高くなり、利用者が自前の車両を用意することや、レンタル車両を利用するインセンティブとなっている。

石油輸送の場合、ロシア国内と港湾を結ぶ場合の料金と陸上国境を結ぶ場合とは、異なる料金表が適用される。陸上国境への輸送料金は港湾への輸送料金の約2倍である。これには鉄道積み替え料金や国境通過料金は含まれない。したがって、東シベリアから中国へ石油が陸路鉄道で輸送される場合、単位・距離あたり料金は極東港湾へ輸送する場合の約倍となる。

5. 課題

シベリア鉄道・バム鉄道を含むロシア鉄道には幾つかの課題がある。

まず、ロシア鉄道は改革の最中にあり、今後の改革の見通しに曖昧さが残る。利用者の中には、第2段階で運賃の自由化が行われた場合に値上げが進められるのではないかと危惧する向きもある。また、改革に伴う人員整理ができるかどうか心配する向きもある。既に2002年に64,200人の人員整理を実施、2005年までに191,400人の整理が計画されている¹⁸。

また、バム鉄道を含むロシア辺境鉄道の経営状態、車両不足と老朽化対策、地域鉄道支社と各種機能別支社の財務内容と損益状況、過酷な気象条件と軌道保全、高速化への車両重量化やカーブや勾配の改修などが課題となる。

基本的な課題として、情報公開が急がれる。シベリア鉄道やバム鉄道など路線別輸送実績の統計などはどこを見回しても入手できない。後述する中国と情報量の差が大きいことを実感せざるを得ない。

口中間鉄道

1. ザバイカル鉄道：カリムスカヤ～ザバイカリスク

シベリア鉄道本線のカリムスカヤから分岐してザバイカリスクに至る364kmの路線は単線・非電化である。

尚、ロシア国内の鉄道は広軌（1,520mm）であるが、中国では標準軌（1,435mm）を採用しているため、国境で積替えが行われる。貨物の積替えは受け入れ側で行うのが原則であり、ロシアからの貨物は満洲里、中国からの貨物はザバイカリスクで積替える。設備上の積替え能力は年間500万トンとされている¹⁹。

¹⁷ 辻、2003及び2004参照のこと。

¹⁸ コパロフ、オシミーニン、2003

2. 中国側路線区間の概要：満洲里～大慶～ハルビン～大連

中口国境の満洲里からハルビンを経由して大連までの鉄道は、中国国家鉄道整備計画の“八縦八横”通道（8 Vertical & 8 Horizontals Railway Corridors）に含まれており、国家が重要視していることが分かる。

満洲里～ハルビン（濱洲線）の各地点間の距離は、満洲里～大慶間が776km、大慶～ハルビン間が159km、計935kmである。このうち、満洲里～ハイラル間（186km）が単線、ハイラル～ハルビン間が複線である。なお、満洲里～ハイラル間を複線化する計画がある。また、全線非電化である。

ハルビン～大連間鉄道（哈大線）は944kmで、途中に長春と瀋陽という2つの大都市を経由する。哈大線は全区間複線で、電化されている。哈大線は輸送負担が高く、線路容量が問題となっている。特に、北京からの京瀋線が合流する瀋陽と四平の間が最も混雑する。

3. 輸送量

ロシア側の情報によると、2003年のロシアから中国への鉄道輸送量は143.93万トンで、前年比8.5%増であった。ルート別にみると、ザバイカリスク（満洲里）が67万トン、グロデコボ（綏芬河）が21万トン、モンゴルルート（二連浩特）が53万トンであった²⁰。

ロシア側の情報によると、2003年に180万トンの石油がザバイカリスク経由で中国へ鉄道輸出された。これは前年比74%増である。

将来の中国向け石油輸送量については、2005年に1,000万トン以上、2006年に1,500万トン以上が鉄道で輸出される予定である。将来は年間3,000万トン（日量60万bbl）の東シベリアの石油を中国に輸送することが可能とされている²¹。

また、中国黒龍江省側の情報では、2003年にグロデコボ - 綏芬河国境を通過した中口貿易貨物は5,700万トンであった。2004年には貨物量は石油輸入が加わるため、700万トンに増える予定である。同国境の設備は、現在でも50万トンの石油をロシアから輸入する準備はできているが2006年には100万トンを入力する予定である²²。

中国側の統計によると、2002年に満洲里経由で貿易された貨物は882万トン、うち輸入された貨物量は840万トンで、

内訳は木材が438万トン、石油が104万トンであった。一方、輸出貨物は42万トンに留まった。満洲里に続くのが綏芬河（460万トン）である。2002年時点で綏芬河経由の石油輸入は無い。尚、モンゴルとの国境である二連浩特を経由する貿易貨物が373万トンあり、そのうち石油輸入が96万トンある。モンゴルは産油国ではないことから、ロシアからの輸入と思われる。（表9）

表10 中国国境における貿易貨物（2002年）
（万トン）

	輸 入				輸 出		
	合計	満洲里	綏芬河	二連浩特	合計	満洲里	二連浩特
合計	2,209	840	453	357	243	42	16
石油	279	104	-	96	4	-	2
木材	980	438	346	185	-	-	-
鉄鋼	362	21	10	1	18	6	-
金属鉱石	126	1	1	52	-	-	-
肥料	150	47	67	17	-	-	-

出典：中国国家統計局

注：中国の国境駅には阿拉山口、丹東、図們なども有るが、ここではロシアと関係が深いもので貨物量の多い駅だけを記した。

2003年の哈大線の貨物輸送量は、トンベース3,263万トンで対前年比1%増、トン・キロベースでは68,007百万トン・キロで、対前年比12%増であった。

2003年の濱洲線の貨物輸送量は、トンベース3,464万トンで対前年比10%増、トン・キロベースでは23,073百万トン・キロで、対前年比9%増であった。

尚、統計にある貨物量は国内貨物と国際貨物をあわせたものである。また、各線路別の品目構成データは無い。

表11 中国主要鉄道の貨物輸送量（2002 - 2003）

	貨物輸送量（万トン）		貨物輸送量（百万トン・キロ）	
	2002	2003	2002	2003
哈大線	3,233	3,263	60,717	68,007
濱洲線	3,137	3,464	21,181	23,073

出典：中国国家統計局

2003年の中国鉄道全体の貨物回転量（トン・キロ）を品目別にみると、石炭40.0%、鉄鋼10.1%、穀物8.4%、石油6.3%、化学肥料・農薬3.3%、木材3.3%の順となっている²³。石炭輸送の占める割合が依然として高い。

4. 中国鉄道のタリフ・ポリシー

中国鉄道の貨物料金は3つの部分から成り立っている。2種類の貨物輸送価額率表とコンテナ価額率表である。

¹⁹ ERINA BOOKLET、『北東アジア輸送回廊ビジョン』

²⁰ ロシア鉄道HP、2004年3月29日

²¹ 2004年11月、北京を訪れたファデーエフ・ロシア鉄道社長の発言。

²² ハルビン鉄道管理局主任のWang C Zhang C zhu氏の発言（2004年7月1日、ロシア鉄道のHP）

²³ 『中国統計年鑑』

まず、一つ目の‘整車’貨物運送価額率表では、まとまった量の貨物が対象となる。貨物はその種類により1～12号に分類されていて、号別に料金基準が定められている。例えば、石炭は7号、石油は10号、金属鉱石は5号、鋼材は8号に分類されている。トンあたりの料金が貨物の号(品目)別、輸送距離別に定められている。例えば、100km以下の場合、7号に属する石炭は7.8元/トン、10号に属する石油は9.9元/トン、5号に属する金属鉱石は6.7元/トンとなっている。基本的に、固定費用+距離に比例する料金という構造になっているため、輸送距離が伸びるとともに距離当たり料金は逓減する。石油の場合、100km以下では9.9元/トンであるが、200kmでは12.7元/トン、400kmでは、17.6元/トン、1,000kmでは33.7元/トンとなる。

二つ目の‘零担’貨物運送価額率表は少量の貨物が対象となる。品目によって21号から25号まで分類されている。例えば、石炭や金属鉱石は21号、石油は24号、鋼材は22号に属す。これらの号別に料金が定められている。100km以下の場合、24号に属す石油は0.14元/10kg、21号に属す石炭は0.08元/10kgとなっている。輸送距離が伸びるとともに距離当たり料金は逓減する。石油の場合、100km以下では0.14元/10kgだが、200kmでは0.19元/10kg、400kmでは0.29元/10kg、1,000kmでは0.62元/10kgとなる。

コンテナ貨物輸送価額率表は、1トン、5～6トン、10トン、20フィート、40フィートに分けられている。国際標準の20フィートコンテナの場合、100km以下では196.3元/個、200kmでは257.4元/個、400kmでは362.3元/個、1,000kmでは708.9元/個と、距離が伸びるに従って距離あたり料金は逓減する。40フィートコンテナの料金は20フィートコンテナの倍となっている。すなわち、100km以下では392.5元/個、1,000kmでは1417.7元/個となる。

5. 課題と今後の増強計画

中国の鉄道の問題と指摘されているのは、急速な経済成長に見合う輸送能力の不足である。特に鉄道輸送の40%(トン・キロベース)を占める石炭輸送が輸送能力を圧迫している。東北部においても、哈大線は電化が終了したものの、

地域鉄道では近代化の遅れが指摘されている。濱洲線の場合も非電化であり、単線区間が残っている。

もう一つの課題は国境通過における障害である。中国とロシアでは鉄道の軌間が異なり積替えが必要となるため、大量の貨物を通すためには近代的積替え施設が必要となる。さらに、国境通過における通関手続きの簡素化も必要となろう。

参考文献

- ・バレリー・I・コバレフ、アレクサンドル・T・オシミーニン「ロシアにおける鉄道改革」、ERINA REPORT Vol.51、April 2003
- ・白鳥正明「ロシアの鉄道改革」、ロシア・ユーラシア経済調査資料、2004年1月号
- ・白鳥正明「ロシア極東鉄道 - 現状と展望」、環日本海貿易ジャーナルNo.56、2003年11月
- ・辻久子「好調なロシア経済が牽引するシベリア横断鉄道の国際利用」、ERINA REPORT Vol.58、July 2004
- ・辻久子「拡大するシベリア横断鉄道の国際利用 - 日本は蚊帳の外」、ERINA REPORT Vol.52、June 2003
- ・秋山芳弘「シベリア鉄道の旅」ERINA REPORT Vol.31、December 1999
- ・環日本海経済研究所『シベリア・ランドブリッジ活性化調査事業報告書』(新潟県、日本輸出入銀行委託調査)、1999年3月
- ・環日本海経済研究所、ERINA BOOKLET、『北東アジア輸送回廊ビジョン』、2002年6月
- ・ダーリニポストーク通信、各号
- ・JSC "Russian Railways" HP: www.eng.rzd.ru
- ・Russian Research & Design Institute for Informatization, Automation and Communications (VNIIAS), *Joint Stock Company RUSSIAN RAILWAYS 2003 Results*
- ・JSCo Russian Railways Public Relations Department, Presentation Material
- ・中国国家统计局『中国統計年鑑』
- ・中国鉄道部『中国鐵路旅客列車時刻表』

An Overview of Russian Railways: Current Reforms and Expansion in the Far Eastern Region (Summary)

Hisako Tsuji, Senior Economist, Research Division, ERINA

Dmitry L. Sergachev, Researcher, Research Division, ERINA

This paper provides an overview of Russian Railways, which is in the process of carrying out reforms, and of major trunk railway lines in Russia's Far Eastern region. On the Russian side, it focuses on the Baikal-Amur (BAM) Railway and the Trans-Siberian Railway (in both cases, examining the sections between Taishet and ports in the Far Eastern Region), as well as the Zabaikalskaya Railway (Karymskaya–Zabaikalsk), while on the Chinese side it looks at the railways from the Russian border to China's three northeastern provinces.

Historically, the focus with regard to the Trans-Siberian Railway has been on international container transport. In contrast, information about international use of conventional cargo other than container freight is scant. However, there is a strong possibility that in the future, international use of the Trans-Siberian and BAM railways will not merely involve containers, but will expand to include the transport of general cargo, such as timber, oil and coal. The railways are already used for the export of oil to China and an expansion in the volume exported is planned.

Russian Railways

1. Overview of Russian Railways

From 1842, through the imperial period and the Soviet era and into the federal Russia of the modern age, Russia's railways were administered by the state-owned and state-operated Ministry of Railways. However, the Russian government, which is aware of the need to modernize rail transport, has embarked upon sweeping reforms.

The aims of these reforms are stated to be as follows:

1. The creation of an effective regulation system in the industry.
2. The creation of effective financing mechanisms for infrastructure development and the modernization of the rolling stock.
3. The development of competition between various types of transport and within the railway segment.
4. Higher service quality and the stable provision of transport services throughout the country.
5. The reduction of the burden of transport costs on the economy.

The basic principles governing the reforms are stated to be as follows:

1. The separation of state regulation and financial management in railway transport.
2. The formation of an organizational structure divided up according to the main kinds of activity (freight operations, passenger operations, etc.)
3. The division of the existing sphere of activities into three sectors: natural monopoly, temporary

monopoly (potentially competitive) and competitive activities.

4. The retention of state control over the monopoly sector (infrastructure).
5. The privatization of the competitive sector enterprises.

Under the plan, it was stipulated that the reforms were to take place in three phases: phase 1 (2001–2002), phase 2 (2003–2005) and phase 3 (2006–2010).

On 23rd September 2003, the Ministry of Transport of the Russian Federation completed its work on relevant laws and the joint-stock company JSC "Russian Railways" was established, with 100% of investment being provided by the federal government. The assets of the federal railways and the management functions were separated and transferred, and JSC "Russian Railways" began operating on 1st October of that year. With this, the first phase of the three-phase reform of Russia's railways ended. As of the end of 2004, the second phase was underway, but the pace of reform was lagging behind the initial plan.

Russian Railways has a capital fund of 1.5452 trillion rubles (about \$50 billion), with 100% of shares belonging to the federal government. Its total assets are estimated at 12 billion rubles.

Russian Railways consists of 987 enterprises and 185 subsidiaries, and has eight offices overseas. It has a total of about 1.2 million employees, equivalent to 2% of the economically active population. It accounts for 78.8% of all rail transport in Russia.

Its total earnings in 2003 were 617.5 billion rubles, making it one of Russia's five largest companies. Profits in that year were about 2.5 billion rubles.

During the era of the Russian Ministry of Railways, the 17 regional railway corporations were 100% government-invested state-owned companies, but with the establishment of Russian Railways, they became regional railway branch offices.

The volume of freight handled on Russia's railways in 2003 was 1.1608 billion tons, an increase of 7.1% on the previous year and a rise of 1.2% on the figures in the plan. What Russian Railways is aiming to do is not merely to achieve an increase in the transport of highly profitable cargo (oil, iron ore, cement, etc.), but rather to contribute to the national economy. Consequently, the transport of the less-profitable coal accounts for 22.4% of all cargo transported. The other major cargoes include oil and oil products (17.7%), construction materials (14.5%), and iron and manganese ore (8.0%). The biggest increase was seen in the transport of oil and oil products (up 15.4% on the previous year).

The greatest hope for the future is container freight.

The volume of container freight transported in 2003 was 14.7 million tons. Container cargo has risen by 80% over the past four years. This year, a further increase of 19% is anticipated. Furthermore, Russian Railways believes that container volumes will rise to 25 million tons in 2006 and at least 32 million in 2010. There are plans to operate high-speed container trains at some stage.

It should be noted that the entry of private companies into the freight wagon market is increasing. More than 200,000 private freight wagons are currently used, with the freight carried in them accounting for 20% of all cargo.

At the same time, handling by private forwarding agents is on the rise and is particularly noticeable in the transport of highly profitable cargo, accounting for 40% of all oil products, 25% of minerals and fertilizer, and 22% of cars.

2. The BAM Railway

The total length of the BAM Railway (Taishet–Sovgavan) is 4,300 km, around 1,000 km of which runs through an area of permafrost; in addition, the railway crosses eleven major rivers and seven mountain ranges. Over its entire length, there are eight tunnels, 142 bridges (at least 100 m long) and 241 stations.

For most of its length, the BAM Railway is single-track, but the section between Taishet and Lena (704 km) is double-track. Moreover, the Taishet–Lena–Taksim section (1,429 km) is electrified. In all other sections, the train is pulled by a diesel engine. The track uses broad gauge rails (1,524 mm) for its entire length. In addition, there is a plan to make the whole line double-track and introduce automatic blocks by 2008.

The annual transport capacity of the BAM Railway is 180 million tons along its western section, where progress has been made in introducing double-track, electrified lines, while on the single-track eastern section it is said to be 9 million tons. However, the true volume transported is considerably less than this capacity, totaling no more than about 8 million tons on the western section and about 5.5 million tons on the eastern section. In contrast, around 10 million tons of cargo are transported on the line linking the Trans-Siberian Railway and the BAM Railway (Bamovskaya–Tynda).

In order to revitalize the BAM Railway, Russian Railways is devoting its energies to the following: i) the development of three branch lines; ii) the cultivation of transit transport; and iii) business relating to the Eastern Siberia–Pacific coast oil pipeline plan.

3. The Trans-Siberian Railway

The name Trans-Siberian Railway usually refers to the line between Moscow and Vladivostok (9,289 km). Taishet is located about halfway between the two, 4,774 km from Vladivostok.

Apart from the bridge over the Amur River, the entire line is double-track. The electrification of the whole line was completed in December 2002.

Statistics relating to the transport capacity and actual performance of the Trans-Siberian Railway are not published. According to the homepage of Russian Railways, the annual transport capacity is 100 million tons,

including 200,000 TEU of containers. Moreover, according to sources at Russian Railways, only about half of the total capacity is being used.

With regard to international container transport, there is data published by VICS (Vostochny International Container Service), which is in charge of cargo handling at Vostochny Port. According to this, container freight passing through Vostochny and originating in or destined for East Asia (the ROK, China, Japan) is expanding rapidly year after year; 177,167 TEU was handled in 2003, but this figure rises to 204,650 TEU (up 53% on the previous year) if empty containers are included. Apparently, this upward trend continued in 2004.

Russian Railways, which welcomes the strong performance of container transport using the Trans-Siberian Railway, has had a target of 300,000 TEU in its sights in recent years.

4. The Transport Tariff Policy of Russian Railways

The structure of the tariff of Russian Railways is complicated. ERINA has obtained tariff 10-01 and has examined it in detail. The tariff policy can be summarized as follows:

- i) Different tariffs are set according to the type of cargo, with specific tariffs for such commodities as oil, coal and timber.
- ii) The basic charge is proportional to the weight of the cargo and the distance it is transported; as a coefficient applies depending on the distance and quantity, the unit cost per ton per kilometer is set so that it is cheaper the further the cargo is to be transported and the greater the amount of cargo to be transported at one time. In particular, it is comparatively fairly cheap to charter a train if there is only one destination for the cargo.
- iii) The basic charge is set in such a way that it is 30-50% more expensive to use the wagons owned by Russian Railways than to use wagons that the users themselves provide. Consequently, the transport charge, including the charge for using the wagons owned by Russian Railways, is 70-80% more expensive than if the users provide the wagons themselves; this is an incentive for users to arrange their own wagons in advance and use rented wagons.
- iv) Different tariffs apply in the case of rail lines linking areas within Russia with its ports and lines linking those areas with overland borders. Transport charges on lines to overland borders are about double the amount charged for transport to ports. Rail transshipment charges and border-crossing charges are not included in these prices. Consequently, in the case of the overland rail transport of oil from Eastern Siberia to China, the per unit and per kilometer charges are about twice as high as that for transport to ports in the Far Eastern region.

5. Issues

There are a number of issues relating to Russia's railways, including the Trans-Siberian Railway and the BAM Railway.

First of all, Russian Railways is in the middle of

conducting reforms, so there is lingering uncertainty with regard to the prospects for future reforms. There is concern among users that price increases might occur if the liberalization of freight charges takes place in the second phase. In addition, there is anxiety about whether the company can make the employee cutbacks that will inevitably arise from reforms.

Moreover, there are such issues as the financial situation in Russia's outlying railways, including the BAM Railway; measures to deal with insufficient rolling stock and the decrepit state of existing stock; the financial state and profit and loss situation at the regional railway branches and the branches dealing with specific functions; the severe weather conditions and track maintenance; the increasing weight of rolling stock aimed at increased speed; and improvements to curves and steep gradients.

The basic issue is that there is a pressing need for the disclosure of information. No matter where one looks, it is impossible to obtain statistics for the transport performance of specific lines, including the Trans-Siberian Railway and the BAM Railway. One cannot help but feel that there is a significant disparity compared with the amount of information available for China, as will be described later.

Railways Between Russia and China

1. The Zabaikalskaya Railway: Karymskaya–Zabaikalsk

This 364 km line to Zabaikalsk, which diverges from the main Trans-Siberian line at Karymskaya, is single-track and not electrified.

Moreover, Russia's domestic railways use broad gauge (1,520 mm), but China uses standard gauge (1,435 mm), so transshipment has to take place at the border. In principle, cargo transshipment takes place on the territory of the country receiving the cargo, so cargo from Russia is transshipped at Manzhouli, while that from China is transshipped at Zabaikalsk. The capacity of the existing transshipment facilities is said to be 5 million tons annually.

2. Overview of Lines on the Chinese Side: Manzhouli–Daqing–Harbin–Dalian

The distances at each point on the Harbin–Manzhouli Railway are 776 km between Manzhouli and Daqing, and 159 km between Daqing and Harbin, making a total of 935 km. Of this, the Manzhouli–Hailar section (186 km) is single-track, while the Hailar–Harbin section is double-track. In addition, there is a plan to make the Manzhouli–Hailar section double-track. None of the track is electrified.

The Harbin–Dalian Railway is 944 km long and passes through two large cities, Changchun and Shenyang. The Harbin–Dalian Railway is double-track and electrified along its entire length. There is a great deal of traffic along this line, so congestion is a problem. The section between Shenyang and Siping, where it converges with the Beijing–Shenyang Railway from Beijing, is particularly crowded.

3. Quantity Transported

According to information from the Russian side, the volume of rail exports from Russia to China in 2003 was

1.4393 million tons, an increase of 8.5% on the previous year. Looking at the situation by route, 670,000 tons was transported via Zabaikalsk (Manzhouli), 210,000 tons was transported via Grodekovo (Suifenhe), and 530,000 tons was transported via Mongolia (Erenhot).

According to information from the Russian side, 1.8 million tons of oil was exported to China by rail via Zabaikalsk in 2003. This was an increase of 74% on the previous year.

The volume of oil to be exported by rail to China in the future is due to be more than 10 million tons in 2005, rising to 15 million tons in 2006. In the future, it is thought that it will be possible to export 30 million tons of Eastern Siberian oil to China annually.

According to Chinese statistics, the volume of trade cargo transported via Manzhouli in 2002 was 8.82 million tons, of which import cargo accounted for 8.4 million tons; 4.38 million tons of this was accounted for by timber, while oil accounted for a further 1.04 million tons. In contrast, export cargo was just 420,000 tons. The second-busiest route is Suifenhe (4.95 million tons). As of 2002, no oil was imported via Suifenhe. In addition, trade cargo via Erenhot, on the border with Mongolia, was 3.83 million tons, of which oil imports accounted for 960,000 tons. Mongolia is not an oil-producing country, so it is thought that these were imports from Russia.

4. The Tariff Policy of China Railways

Cargo tariffs on China Railways consist of the cargo transport price chart and the container price chart.

The basic structure of the cargo transport price chart is a fixed charge + a charge proportionate to distance, so the per kilometer charge decreases as the distance the cargo is transported increases.

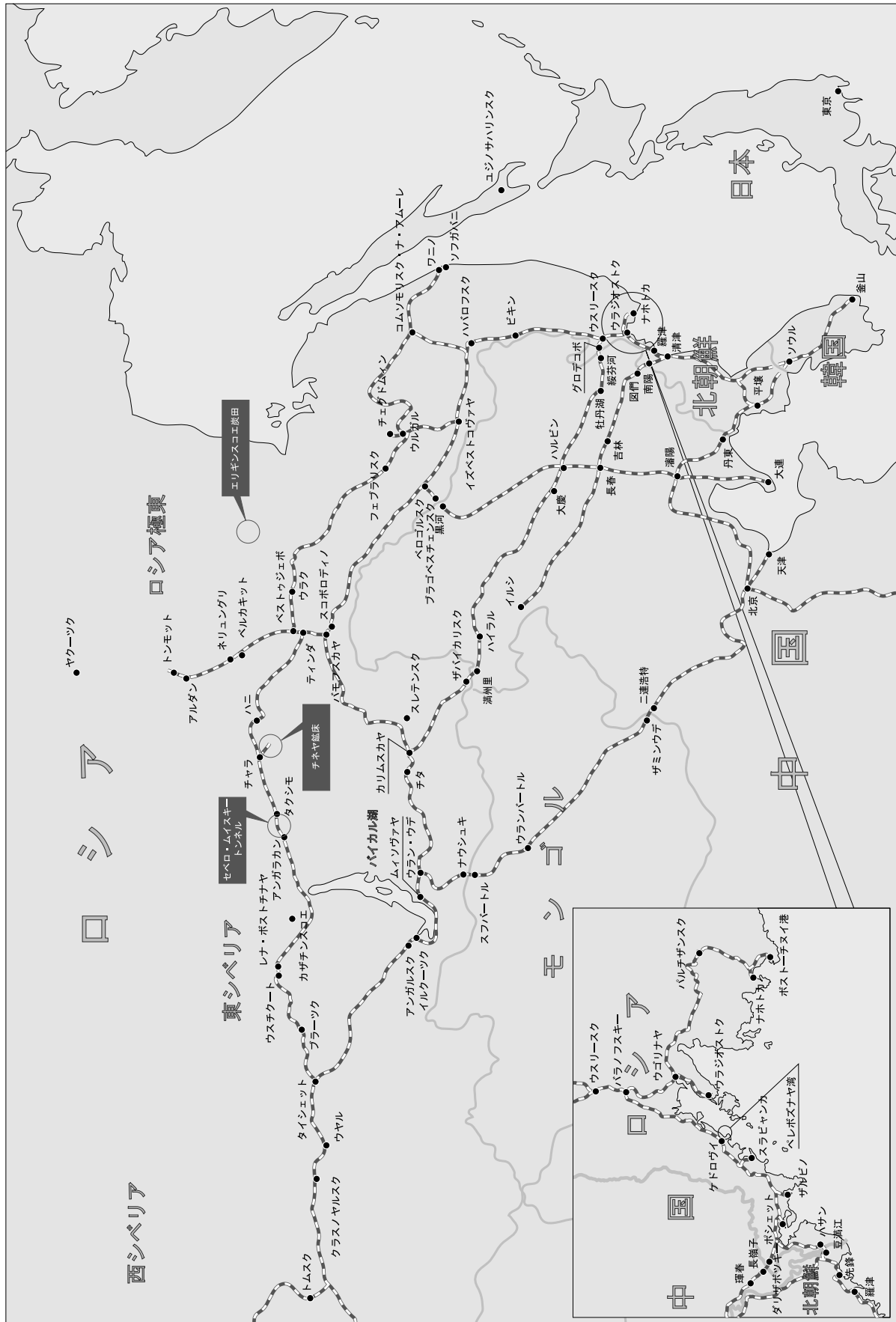
The container price chart is split into charges for 1 ton, 5–6 tons, 10 tons, 20 feet and 40 feet. The per kilometer charge decreases as the distance the cargo is transported increases.

5. Issues and Plans for Future Enhancements

One problem that has been highlighted with regard to China's railways is the lack of transport capacity to meet the country's rapid economic growth. In particular, the transport of oil, which accounts for 40% of all rail transport (on a ton/kilometer basis), is placing pressure on transport capacity. In Northeastern China too, although the electrification of the Harbin–Dalian Railway has been completed, the modernization of regional railways has been delayed. The Harbin–Manzhouli Railway is not electrified and still has some single-track lines.

Obstacles to border crossing are another issue. The railway gauges in China and Russia are different, giving rise to the need for transshipment, so modern transshipment facilities are needed in order to enable large volumes of cargo to use the cross-border routes. Furthermore, streamlined customs and border-crossing procedures are required.

東北アジアの主要鉄道



Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA), 2005

Mongolia's Foreign Trade, 1985–2003

Enkhbayar Shagdar

Visiting Researcher, Research Division, ERINA

1. Introduction

Foreign trade plays a crucial role in the Mongolian economy, with the value of foreign trade turnover exceeding the country's GDP by almost 20%. Mongolia embarked upon an irreversible path towards a market economy in 1990, after 70 years of power being concentrated in the hands of one political party. Mongolia's foreign trade turnover was stabilized and reached its peak level during the late 1980s, but it deteriorated sharply during the initial period of economic transition. Although it began to recover after 1995, the pace is still slow and full recovery has yet to be achieved.

At the beginning of the economic reforms of the early 1990s, trade reforms and liberalization aimed at integration with international trade were part of Mongolia's initial economic transformation policy, which was formulated in light of the country's immediate priority of establishing the basis for a market economy. Therefore, along with eliminating the state monopoly, the government has abolished all quantitative restrictions on exports and imports since the early 1990s, along with the state order system for exports and imports. At the same time, all forms of economic entity were permitted, including sole proprietorships, with individuals being allowed to engage freely in independent foreign trade activities in accordance with the Law of Mongolia on Economic Entities, which was passed in May 1991. Furthermore, all former state-owned trading firms were privatized in the early 1990s; nowadays, virtually all foreign trade activities in Mongolia are handled by private companies and individuals.

As a result, Mongolia's trade has diversified in terms of both the destinations of its exports and the sources of its imports. Another step towards its goal of becoming integrated into international trade was Mongolia's accession to the World Trade Organization (WTO) on 29 January 1997.

Mongolia has bilateral trade and economic cooperation agreements with more than 30 countries, such as Russia, China, the USA, the EU, Canada, Indonesia, Malaysia and the ROK. In addition, Mongolia is included in the GSP (Generalized System of Preferences) schemes of the USA, Canada, the EU and Japan, under which duty-free entry is provided for certain goods and products originated from a developing country, with the aim of assisting its economic development, based on an agreement reached at UNCTAD.

A further step taken by the Mongolian government, with the aim of enhancing international trade and attracting foreign direct investment into the country was the enacting of the Mongolian Law on Free Zones in June 2002. Currently, three locations in the north, south and western border areas – Altanbulag, Zamyn-Uud¹ and Tsagaan Nuur, respectively – have been designated as free trade zones

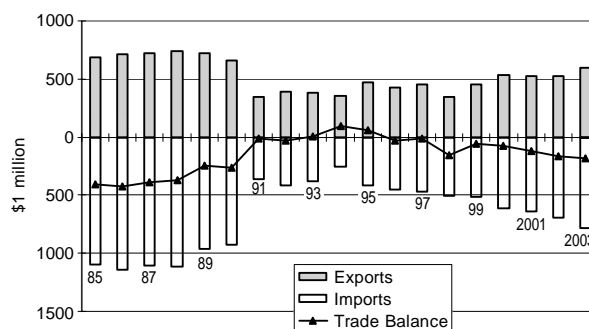
(FTZ); preparations for their becoming fully operational are currently underway.

This paper investigates developments in Mongolia's foreign trade in terms of its overall trends, structure, trading partners and main export and import commodities. It should be noted that the term 'foreign trade' as used in this paper refers to merchandise trade only. Therefore, trade in services was not included in the analysis due to (i) lack of data and (ii) the fact that Mongolia's foreign trade in services is not believed to play a significant role in the country's overall foreign trade activities as yet. The period examined is 1985–2003, covering both the pre- and post-transition periods.

2. Overall Trends

Mongolia's foreign trade turnover was stable and reached a peak during the late 1980s, but it deteriorated sharply during the initial period of the economic transition. Although it began to recover steadily after 1995, it still had not recovered fully by 2003, after more than a decade of economic transition. At the same time, the country's foreign trade has been suffering from chronic mounting deficits since the pre-transitional period; the balance of trade remained negative throughout the period 1985–2003, apart from 1993–1995 (Figure 2.1). Therefore, Mongolia has always had to rely on financial inflows from abroad to finance its imports.

Figure 2.1 Dynamics of Mongolia's Foreign Trade, 1985–2003



Source: NSO, 2004a, b

Mongolia's trade prior to 1990 was characterized by a state monopoly on trade, a centrally planned pricing system and limited export markets among members of the former Council for Mutual Economic Assistance (CMEA) and other socialist countries. Foreign trade turnover stood at \$1.8 billion in 1985, accounting for 59.5% of the country's GDP. Exports and imports totaled \$0.7 billion and \$1.1 billion respectively, giving a deficit of \$0.4 billion,

¹ The designated location in Zamyn-Uud has FEZ (Free Economic Zone) status.

Table 2.1 Mongolia: Selected Indicators

Indicators	1985	1990	1995	2000	2003
GDP, at current prices, MNT1 billion	9.37	10.47	550.3	1,018.9	1,362.5
GDP, at current prices, at market exchange rate (annual average), \$1 million	2,525.6	2,013.5	1,231.4	945.4	1,188.4
GDP annual growth rate, %	5.7	(2.5)	6.3	1.1	5.5
Exchange rate, annual average, MNT per \$1	3.71	5.20	446.9	1,077.7	1,146.5
Annual inflation, %	N/a	N/a	53.1	8.1	4.7
Foreign Trade, \$1 million					
Total turnover	1,784.6	1,584.7	888.6	1,150.3	1,416.9
Exports	689.1	660.7	473.3	535.8	615.9
Imports	1,095.5	924.0	415.3	614.5	801.0
Trade balance	(406.4)	(263.3)	58.0	(78.7)	(185.1)
Ratio to GDP, %					
Total turnover	59.5	78.7	72.2	121.7	119.2
Exports	27.3	32.8	38.4	56.7	51.8
Imports	43.4	45.9	33.7	65.0	67.4
Trade balance	(16.1)	(13.1)	4.7	(8.3)	(15.6)

Note: Negative values are shown in parentheses.

Source: Estimated from NSO, 2004b

Table 2.2 Developments in Mongolia's Foreign Trade and Output, 1990-2003 (Annual percentage change in selected periods)

Indicators	Selected periods			Pre-WTO	WTO	Latest
	1990-1994	1995-1999	2000-2003	1990-1996	1997-2003	2003
GDP (real)	(4.4)	3.9	2.9	(1.9)	3.2	5.5
Exports (nominal)	(10.5)	7.2	8.3	(4.3)	6.7	17.5
Imports (nominal)	(18.1)	16.5	12.0	(3.0)	3.2	16.0

Note: Negative values are shown in parentheses.

equivalent to 16.1% of the country's GDP (Table 2.1).

However, during the initial period of transition, Mongolia's foreign trade deteriorated sharply, with declines being experienced in both exports and imports. In 1991, exports and imports dropped by 47.3% and 60.9% respectively, compared with 1990 levels. This was mostly associated with the loss of its traditional trading partners due to collapse of the CMEA, along with the discontinuation of the flow of finance from the former Soviet Union (FSU). This situation led to the contraction of the entire economy. Both exports and imports declined by 10.5% and 18.1% per annum respectively for the period 1990-1994, when GDP experienced an annual contraction of 4.4% (Table 2.2).

From 1995, Mongolia's foreign trade began to improve slightly, along with a recovery in output. The country's GDP grew by 6.3% in 1995 and 5.5% in 2003. However, GDP growth declined to 1.1% in 2000 due to the impact of natural disaster in the form of dzud—severe winters followed by droughts that caused large-scale livestock losses.

Expansions in both exports and imports in later periods were associated with positive changes in output. For example, during 1995-1999 exports and imports respectively experienced average annual increases of 7.2% and 16.5%, while output grew by 3.9% in annual terms. This pattern continued in 2000-2003 (Table 2.2).

Another positive development in output and foreign

trade performances has been observed since Mongolia joined the WTO in 1997. While the annual percentage changes in GDP and foreign trade were negative during the period of 1990-1996; they became positive after 1997. Data indicates that nominal exports and imports declined by 4.3% and 3.0% in annual terms during 1990-1996, while real GDP contracted by 1.9%. However, after Mongolia's accession to the WTO, real GDP grew by 3.2% during 1997-2003, whereas exports and imports expanded by 6.7% and 3.2% respectively. Therefore, it can be claimed that Mongolia's entry to the WTO contributed positively to the country's economic development (Table 2.2). Nevertheless, a full recovery in the country's foreign trade activities has yet to be achieved and overall trade turnover in nominal terms was still 20% lower in 2003 than it had been in 1985 (Table 2.1).

As was mentioned earlier, there was a chronic deficit in Mongolia's foreign trade. The foreign trade deficit accounted for 16.1% of GDP in 1985 and remained equal to 15.6% in 2003 (Table 2.1). In 1994, foreign trade recorded a surplus of \$4.7 million, which was associated with a larger decline in imports than in exports. However, imports increase faster than exports, so foreign trade deficits tend to rise further along with trade expansion (Figure 2.1).

3. Major Trading Partners

Prior to 1990, Mongolia's foreign trade was primarily with CMEA members and other socialist countries, in

which the FSU occupied the dominant share. During that time, only seven state-run foreign trade corporations were allowed to engage in foreign trade transactions under the state order system. Each of these corporations specialized in a particular form of foreign trade transaction and type of products. However, the country lost its traditional trading partners with the collapse of the CMEA, at much the same time as the flow of finance from the FSU was discontinued due to its internal difficulties and subsequent collapse in 1990.

Mongolian trade with the FSU accounted for 83.1% and 77.9% of total turnover in 1985 and 1990 respectively, with 77% and 78.3% of exports and 86.9% and 77.5% of imports in these years involving the FSU (Table 3.1). However, as was mentioned earlier, Mongolia's trade has diversified in terms of the destinations of its exports and the sources of its imports since the early 1990s, when the country introduced trade reforms and liberalization policies in the course of its economic transition from a centrally planned economy into a market-oriented one.

Accordingly, new foreign trading partners emerged, such as China, the USA, the ROK, Japan and Australia. Currently, Mongolia trades with more than 80 countries throughout the world. Certainly, Mongolia's two neighbors – Russia and China – are the largest presences in its foreign trade activities. In 2003, Mongolia's trade turnover

with China accounted for 34% of total trade, whereas trade with Russia accounted for 22%. China accounted for 46.6% of total exports and 24.5% of total imports. With regard to trade with Russia, the figures were 6.7% and 33.1% respectively. Russia remained the major source of imports to Mongolia, despite having lost its leading share in total trade turnover. At the same time, the USA became the second-largest market for Mongolian exports, accounting for 23.2% of the country's total exports in 2003. Exports to the USA mainly consist of textile goods (Table 3.1).

Despite increasing imports from China, Mongolia's trade with China continued to experience surpluses over the entire period, owing to exports of mineral products and livestock-originated raw materials, the country's major export commodities. In 2003, exports of copper concentrate to China accounted for 99% of exports of this commodity (NSO, 2003). However, this trade surplus has decreased in recent years, due to increasing imports from and decreasing exports to China.

Mongolian exports to China in 2003 mainly comprised mining and raw and semi-processed materials of animal origin, while imports mostly consisted of food products of vegetable origin and other consumer and industrial goods. Mineral products accounted for 67% of total exports to China, whereas exports of raw and processed hides and skin occupied 18% of the total. Textiles and

Table 3.1 Mongolia's Major Trading Partners (selected years)

	Exports to, \$1 million					Imports from, \$1 million				
	1985	1990	1995	2000	2003	1985	1990	1995	2000	2003
Total	689.1	660.7	473.3	535.8	615.9	1,095.5	924.0	415.3	614.5	801.0
China	2.7 (0.4%)	11.3 (1.7%)	77.8 (16.4%)	274.3 (51.2%)	287.0 (46.6%)	4.9 (0.4%)	22.3 (2.4%)	44.5 (10.7%)	125.8 (20.5%)	196.3 (24.5%)
Former Soviet Union*	530.7 (77.0%)	517.5 (78.3%)	-	-	-	951.6 (86.9%)	716.2 (77.5%)	-	-	-
Russia	-	-	68.9 (14.6%)	45.1 (8.4%)	41.2 (6.7%)	-	-	208.0 (50.1%)	206.2 (33.6%)	265.4 (33.1%)
USA	0.1 (0.01%)	0.9 (0.1%)	25.8 (5.5%)	130.2 (24.3%)	142.9 (23.2%)	-	-	14.5 (3.5%)	28.4 (4.6%)	23.5 (2.9%)
ROK	-	-	26.1 (5.5%)	12.2 (2.3%)	7.5 (1.2%)	-	0.9 (0.1%)	21.5 (5.2%)	55.6 (9.0%)	67.7 (8.5%)
Japan	7.6 (1.1%)	7.6 (1.2%)	46.7 (9.9%)	8.1 (1.5%)	8.5 (1.4%)	1.8 (0.2%)	9.8 (1.1%)	45.3 (10.9%)	73.3 (11.9%)	63.4 (7.9%)
Australia	-	-	-	12.5 (2.3%)	34.5 (5.6%)	-	-	-	1.3 (0.2%)	19.6 (5.6%)
Singapore	-	-	1.8 (0.4%)	0.1 (0.01%)	35 (5.7%)	-	0.7 (0.1%)	7.4 (1.8%)	10.6 (1.7%)	10.4 (1.3%)
Germany	24.3 (3.5%)	13.7 (2.1%)	7.6 (1.6%)	2.0 (0.4%)	4.6 (0.7%)	29.7 (2.7%)	37.4 (4.0%)	18.5 (4.5%)	29.7 (4.8%)	38.0 (4.7%)
UK	2.8 (0.4%)	3.0 (0.5%)	18.7 (4.0%)	17.5 (3.3%)	26.1 (4.2%)	0.7 (0.1%)	2.5 (0.3%)	2.7 (0.7%)	6.0 (1.0%)	3.9 (0.5%)
Others	120.9 (17.5%)	106.7 (16.1%)	199.9 (42.2%)	33.8 (6.3%)	28.6 (4.6%)	106.8 (9.7%)	134.2 (14.5%)	52.9 (12.7%)	77.6 (12.6%)	112.8 (14.1%)

Notes:

1. *Data for FSU includes Russia and other former republics, i.e. the members of the Commonwealth of Independent States (CIS), such as Ukraine, Kazakhstan and Georgia;

2.-indicates that there are no records;

3. Numbers in parentheses are total shares;

Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues, Ulaanbaatar: NSO.

textile articles occupied the largest share of imports from China, accounting for 31%. The other main items imported from China were food products of vegetable origin, machinery and electrical products and their spare parts, and construction materials.

Mongolian trade with Russia has experienced continued deficits, accounting for \$224.2 million in 2003. This large trade deficit was associated with the fact that Mongolia imports from Russia almost all of its petroleum and petroleum products, which account for a large share of its total imports. For example, Mongolia imported 93% of the petroleum and 97% of the diesel fuel consumed in 2003 from Russia. Due to increasing oil prices and domestic demand for petroleum and petroleum products, the trade deficit with Russia increased further (Table 3.1)

Trade turnover with the ROK increased from \$47.6 million in 1995 to \$75.2 million in 2003, making the country Mongolia's fourth-largest trading partner. Mineral and textile products formed the bulk of Mongolian exports to ROK, while imports consist of consumer goods, food products and industrial goods. In terms of the trade balance, Mongolia had a trade surplus of \$4.6 million in 1995, but the balance became negative in 2003, totaling \$48.2 million.

Mongolia's trade with Japan had been increasing since 1985, rising to \$72 million in 2003, with exports and imports accounting for \$8.5 million and \$63.4 million respectively. Mongolian exports to Japan mainly consist of semi-processed and finished cashmere goods, accounting for 87% of total exports to Japan. Cars and other vehicles, and electrical and industrial machinery, equipment and their spare parts were the main items imported from Japan. In 2003, 51.4% of total imports from Japan were cars and other vehicles and their spare parts. However, imports from Japan had been increasing much faster than Mongolian exports to Japan, even though it grants Mongolia preferential tariff treatment under its GSP scheme, which reduces or waives customs duties on imports from certain countries.

4. The Structure of Exports

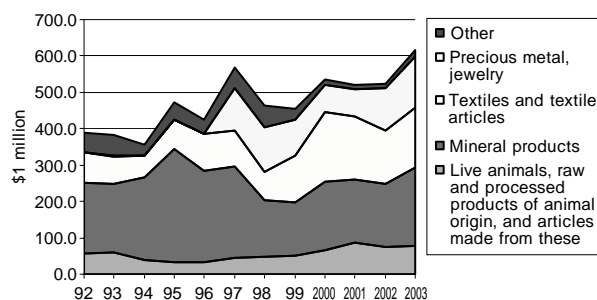
Mongolian exports consist of raw and semi-processed materials from the mining and livestock sectors, and manufactured goods from the textile industry. The dynamics of the export structure during 1992-2003 by groups of commodities is illustrated in Figure 4.1.

As can be seen from this figure, Mongolia's exports consist of four major product groups: (i) mineral products; (ii) textiles and textile articles; (iii) precious metal and jewelry; and (iv) live animals and raw and processed products of animal origin, and articles made from these. Although the overall composition of exports did not change over the period 1992-2003, precious metals (mainly non-monetary gold) and jewelry have emerged as a new export item since 1996 and have become one of the major product groups in the country's exports.

The scale of gold mining has increased significantly since the mid-1990s as a result of the Mongolian governmental program entitled "Gold", which aims to promote gold production in the country. As a result, gold production increased to 13.7 tons in 2001 from 0.6 tons in

1992, rising further to 11.1 tons in 2003; Mongolia began to export non-monetary gold in 1996.

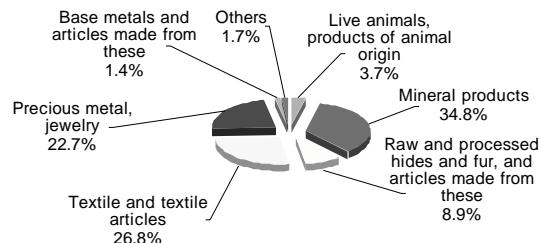
Figure 4.1 Mongolian Export Structure by Groups of Commodities, 1992-2003



Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues, Ulaanbaatar: NSO.

Mineral products (mainly copper, molybdenum and fluorspar concentrates), textiles and textile products, and precious metal were the dominant product groups among Mongolian exports in 2003; the combined share of these products accounted for 84.3% of total exports. Another major product group was products of animal origin, raw and processed hide and fur and articles made from these. The combined share of these product groups accounted for 12.6% of total exports in 2003 (Figure 4.2).

Figure 4.2 Mongolian Exports by Groups of Commodities in 2003



Source: NSO, 2004b.

Mongolia's main export commodities in terms of their physical units for selected years are shown in Table 4.1.

Copper, molybdenum and fluorspar concentrates, coal, qualified steel and non-monetary gold were the major items in the mineral and metal product exports group. Exports of copper and fluorspar concentrates had been increasing since 1985 and reached 568,900 tons and 257,400 tons respectively in 2003. Mongolia was the world's eighth-largest exporter of copper concentrates in 2003, accounting for 2.2% of the total (ITC, 2005). At the same time, exports of molybdenum concentrate were stable, ranging between 3,000-4,000 tons. However, coal exports fluctuated significantly, dropping to 600 tons in 2000 from 490,200 tons in 1990, but rising again in 2003 to 435,400 tons. This was associated with foreign demand for it rather than domestic production. Qualified steel and non-monetary gold has become one of Mongolia's main export commodities since the 1990s, with 3,900 tons of qualified steel and 12.2 tons of non-monetary gold being exported in 2003.

Table 4.1 Mongolia's Main Export Commodities (selected years)

	Commodities	Unit	1985	1990	1995	2000	2003
Mineral and metal products	Copper concentrate	Thousand tons	342.7	347.5	446.2	496.0	568.9
	Molybdenum concentrate	Thousand tons	3.0	4.0	3.4	3.0	4.0
	Fluorspar concentrate	Thousand tons	120.2	97.2	129.0	197.1	257.4
	Coal	Thousand tons	225.0	490.2	1.0	0.6	435.4
	Qualified steel	Thousand tons	–	9.3	19.3	7.8	3.9
	Non-monetary gold	Tons	–	–	–	7.8	12.2
Raw and semi-processed livestock products	De-haired cashmere	Thousand tons	–	–	0.5	0.8	0.6
	Sheep wool	Thousand pieces	–	–	14.9	5.2	8.4
	Hides and skin	Million pieces	0.9	0.4	2.7	4.1	0.5
	Meat	Thousand tons	36.8	24.3	2.2	16.7	15.1
	Intestines	Million rolls	2.9	2.2	1.3	0.9	222.8*
Manufactured goods	Leather garments	Thousand pieces	321.5	87.0	0.8	–	–
	Knitted goods	Million pieces	0.25	0.3	0.6	3.4	14.8
	Sewn goods	Million pieces	–	–	1.4	6.9	7.3

Note: *tons;

Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues, Ulaanbaatar: NSO.

Table 4.2 Mongolian Exports of Copper Concentrate; 1989-2003

Years	Volume, thousand tons	Value, \$1 million	Average price, US\$/t
1989	350.6	195.8	558.5
1990	347.5	193.8	557.7
1991	243.2	161.3	663.4
1992	346.0	160.1	462.6
1993	394.5	155.1	393.3
1994	448.6	196.7	438.4
1995	446.2	268.6	602.0
1996	473.6	205.2	433.2
1997	479.7	199.1	415.1
1998	485.7	124.8	256.9
1999	492.7	119.2	242.0
2000	496.0	160.3	323.1
2001	540.9	147.9	273.4
2002	548.6	140.2	255.6
2003	568.9	163.7	287.7

Source: Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues, Ulaanbaatar: NSO.

Exports of copper concentrate in terms of its volume, value and average price are illustrated in Table 4.2. It can be seen that, despite the steady increase in the volume shipped, export earnings have fluctuated, depending on its price on the international market. Because copper concentrate exports account for a significant share of the country's total

export earnings, Mongolia's exports are highly vulnerable to such price movements.

Raw and semi-processed livestock products are another major Mongolian export group and the major items are: de-haired cashmere, sheep wool, hides and skin, meat and intestine. In 2003, Mongolia exported 0.6 tons of de-haired cashmere, 8,400 tons of sheep wool, 15,100 tons of meat and 222.8 tons of intestines. Exports of unprocessed hides increased substantially in the late 1990s, reaching 4.1 million pieces in 2000. This was associated with reduced demand in the domestic market due to the collapse of the domestic hide processing industry. However, exports decreased again to 0.5 million in 2003 due to the imposition of export duties on unprocessed hides. The introduction of export duties on unprocessed hides was intended to promote the revitalization of production in the domestic leather industry, but the industry still has yet to resume full-scale production and hides continue to be exported in their semi-processed forms (i.e. pickled pelt and wet-blue).

Mongolian exports of manufactured goods were limited to certain light industry products. Exports of leather garments fell to just 800 pieces in 1995 from 321,500 in 1985 and this category disappeared from the list of export commodities completely from 2000. In contrast, exports of knitted goods have been increasing over the period, with 14.8 million pieces being exported in 2003, almost 60 times greater than the figure in 1985. In addition, Mongolia began to export sewn goods in 1995, with 14.8 million pieces of these being exported in 2003.

Mongolia has enjoyed favorable quota treatment

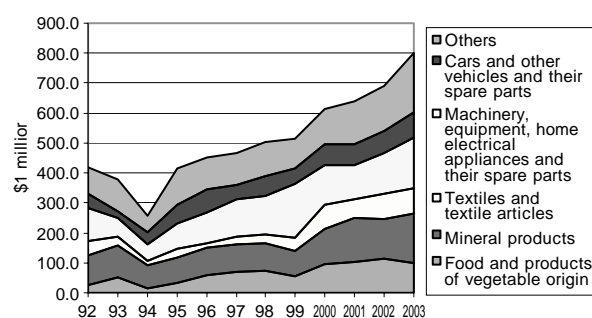
in exporting textiles and textile products to the US and European markets. It has attracted foreign investors, mainly from Asian countries, and a number of textile sewing factories have been established in Mongolia since the early 1990s, with their entire output being exported. However all the materials for production had to be imported, as Mongolia does not produce any of the necessary materials and components. Therefore, domestic production was based on CMT (cutting, making and transportation) contracts.

Nevertheless, Mongolia is facing a huge challenge with regard to maintaining this situation, as it was due to lose its advantage in textile product trading due to the termination of the WTO Agreement on Textiles and Clothing at the end of December 2004. All textiles and clothing products will be fully integrated into WTO rules and bilateral quotas removed, with importing countries no longer being able to discriminate between exporters.

5. The Structure of Imports

Mongolian imports consist of a wide range of consumer and industrial products. The dynamics of Mongolia's import structure by groups of commodities in 1992-2003 are illustrated in Figure 5.1. The import commodities can be classified into the following main product groups: (i) machinery, equipment, electrical appliances and their spare parts; (ii) mineral products; (iii) food and products of vegetable origin; (iv) cars and other vehicles and their spare parts; and (v) textiles and textile articles. As can be seen from this figure, the country imports a wide range of consumer and industrial products and there were no significant changes in this structure, despite fluctuations in the overall values (Figure 5.1).

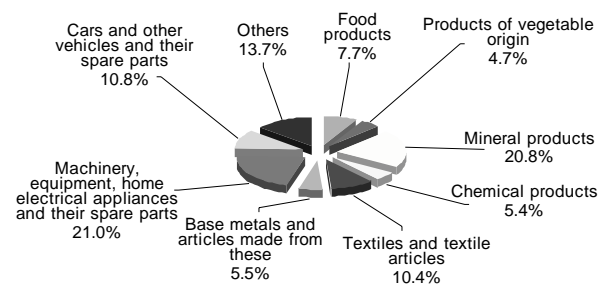
Figure 5.1 Mongolian Import Structure by Groups of Commodities, 1992-2003



Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues, Ulaanbaatar: NSO.

Imports of machinery, equipment and electrical appliances and mineral products (mainly petroleum and fuel) accounted for the largest share of imports, with the combined share of these commodity groups accounting for 41.8% of total in 2003. At the same time, imports of cars and other vehicles and their spare parts and textiles and textile articles accounted for 10.8% and 10.4% respectively (Figure 5.2).

Figure 5.2 Mongolian Imports by Groups of Commodities in 2003



Source: NSO, 2004b.

The main import commodities in selected years are shown in Table 5.1. Food products of vegetable origin (such as wheat, flour, vegetable oil, butter, granulated sugar, rice and potatoes), home electrical appliances, data processing equipments and their spare parts were the country's major imports.

Although Mongolia produces wheat, flour and potato domestically, the country needs to import these items when domestic supplies get too short to meet demand due to unfavorable weather conditions. On the other hand, the availability of items that are cheaper, but not necessarily of better quality than domestically produced ones stimulates their import. Moreover, the ever-worsening situation with regard to the purchasing power of the majority of the population increases demand for cheaper imported goods. For example, imports of potatoes increased to 40,200 tons in 2003 from 2,900 tons in 1995, even though weather conditions were favorable in both years. Meanwhile, imports of butter decreased to 55.1 tons in 2003 from 680 tons in 1990 due to the revitalization of domestic production of this item.

As Mongolia does not produce window glass, its import volume depends entirely on domestic demand from the construction industry. Production in the Mongolian construction industry experienced U-shaped development during 1985-2003 (i.e. it dropped in the first half of the 1990s, began to recover after the second half of the 1990s, and had almost returned to its 1985 level by 2003), so imports of window glass followed a similar pattern.

Another interesting fact can be gathered from the data on imports of vehicles, petroleum and diesel fuels. Even though Mongolia did not produce any of these products in the selected years, apart from in 2003², imports of these items fell in 2003 compared with their volumes in 1985, despite increased imports of automobiles, trucks and other means of transport. Therefore, it can be deduced that the overall fuel efficiency of vehicles in Mongolia has been increasing over the period, shifting to lower fuel consumption cars. This tendency was undoubtedly associated with market regulations, such as increasing fuel prices on the one hand and increased numbers of private cars on the other.

² In 2003 Mongolia produced 5,215 tons of gasoline and 3,014.7 tons of diesel fuel, which equalled 2% and 1.4% respectively of the quantities of these imported.

Table 5.1 Mongolia's Main Import Commodities (Selected years)

Items		Unit	1985	1990	1995	2000	2003
1. Food and consumer goods	Wheat	Thousand tons	17.1	–	–	92.2	61.5
	Flour	Thousand tons	–	27.7	30.1	99.2	75.2
	Vegetable oil	Thousand tons	2.1	2.1	1.8	1.1	0.1
	Butter	Tons	–	680	451.9	55.0	55.1
	Granulated sugar	Thousand tons	34.1	34.7	12.3	22.1	19
	Rice	Thousand tons	13	19.1	8.3	13.6	14.8
	Potatoes	Thousand tons	–	–	2.9	13.2	40.2
	Green tea	Thousand tons	5.2	6.9	0.9	1.7	1.9
	Tobacco	Million pieces	na	964.0	492.4	581.9	474.2
	Detergent	Thousand tons	na	1022	773.9	1.3	2.3
	Home electrical appliances (refrigerators, washing machines and TV sets)	Thousand pieces	32.4	25.8	13.8	40.4	77.0
	Data processing equipment & its spare parts	Thousand pieces	N/a	N/a	11.2	25.7	64.6
2. Industrial goods and vehicles	Window glass	Thousand square meters	657.0	477.4	78.7	289.2	710.1
	Nitrogen fertilizer	Thousand tons	13.8	19.9	8.7	10.4	12.4
	Cement	Thousand tons	107.4	38.5	0.9	12.7	85.9
	Public transport	Thousand pieces	0.2	0.25	0.3	1.8	1.6
	Cars	Thousand pieces	0.6	0.3	6.2	11.5	10.3
	Trucks	Thousand pieces	1.7	0.9	0.2	3.1	2.9
3. Fuel and energy	Petroleum	Thousand tons	315.2	341.2	189.2	233.7	259.1
	Diesel fuel	Thousand tons	312.2	364.3	113.2	161.7	214.8
	Mazut	Thousand tons	67.8	63.4	33.1	14.6	12.4
	Lubricants	Thousand tons	22.8	20.9	0.6	1.5	2.7
	Electricity	Million kWh	–	–	379.8	181.5	173.1

Notes: N/a: data not available; – no records;

Source: Mongolian Statistical Yearbook, various issues, Ulaanbaatar: NSO.

6. Conclusion

Based on the above analysis of Mongolia's foreign trade during the period 1985-2003 from the perspectives of overall trends, trading partners, structure and main export and import commodities, the following observations can be made.

1. Mongolia's foreign trade attained its peak level in the late 1980s, but deteriorated sharply during the initial years of the country's economic transition from a centrally planned command economy to a market-oriented one in the early 1990s. It then began to revitalize after 1995, although the pace was slow and full recovery had not been achieved as of 2003;
2. Mongolia experienced chronic and continuous foreign trade deficits throughout the entire period, apart from 1993-1995;
3. Mongolia's accession to the WTO in 1997 had a positive impact on the country's overall performance in terms of output and foreign trade;
4. Prior to 1990, Mongolia's foreign trade activities primarily involved former socialist countries, where trade with the FSU had dominated. However, after the extensive liberalization of trade in the initial years of its economic transition, Mongolia's foreign trade diversified in terms of the destinations of its exports and the sources of its imports;
5. The overall structure of Mongolia's foreign trade did not change much over the period 1985-2003. Exports

were dominated by mineral products and those of livestock origin, whereas imports comprised a wide range of consumer products and industrial goods. Apart from sewn goods, no major new commodity has been included in the list of exported goods.

6. Due to the collapse of the domestic leather industry, export commodities of livestock origin shifted from finished goods to raw and low value-added semi-processed materials.

Although the Mongolian government has persistently been promoting an export-led growth policy for more than a decade of transition, the dominance of raw and low value-added products in its exports makes the country unable to escape from the prolonged foreign trade deficit that is undermining the potential of foreign trade to be the country's growth engine. Therefore, Mongolia needs to improve its export performance by diversifying its markets and seeking opportunities for exports of higher value-added products. Therefore, effective policies and actions on the part of both the government and businesses need to be intensified.

References

- ITC (2005). International Trade Statistics: Copper Concentrate Exports 1999-2003, Available online: <http://www.intracen.org/tradstat/sitc3-3d/ep283.htm>

(January 14, 2005)
 Ministry of Industry and Trade (2004). Trade Statistics Database (personnel communications)
 NSO (2003). Monthly Bulletin of Statistics: December 2003, Ulaanbaatar: National Statistical Office of Mongolia
 NSO (2004a). “Mongolia in a Market System” Statistical Yearbook, Ulaanbaatar: National Statistical Office of Mongolia
 NSO (2004b). Mongolian Statistical Yearbook 2003, Ulaanbaatar: National Statistical Office of Mongolia
 State Great Khural (1991). Law of Mongolia on Economic Entities. Law Database of the Parliament of Mongolia
 State Great Khural (2002a). Law of Mongolia on Free

Zones. Law Database of the Parliament of Mongolia
 State Great Khural (2002b). Law of Mongolia on the Legal Status of “Altanbulag” Free Trade Zone. Law Database of the Parliament of Mongolia
 State Great Khural (2003). Law of Mongolia on the Legal Status of “Zamyn-Uud” Free Economic Zone
 State Great Khural (2004). Law of Mongolia on the Legal Status of “Tsagaan Nuur” Free Trade Zone
 WTO (2004a). World Trade Report 2004
 WTO (2004b). The WTO Agreement on Textiles and Clothing (ATC) 1995-2004. Available online: [http://www.wto.int/english/tratop_e/texti_e/textintro_e.htm#\(ATC\)](http://www.wto.int/english/tratop_e/texti_e/textintro_e.htm#(ATC)).

1985～2003年のモンゴル外国貿易（抄訳）

ERINA調査研究部客員研究員 エンクバヤル・シャグダル

外国貿易はモンゴルの経済において重要な役割を担い、貿易額は国家GDPの約20%以上を占める。モンゴルは70年間にわたる一党独裁後、1990年に市場経済に向かって後戻りできない道を踏み出した。1980年代後半、外国貿易高は安定し、ピーク時を迎えたが、経済移行初期において急激に落ち込んだ。1995年からは上向きになるも、速度は遅く完全な回復をみていない。

1985年から2003年におけるモンゴルの外国貿易発展を、全体的傾向、貿易相手国、主要輸出入品目から分析した。主要な特徴は、以下のようにまとめられる。

1. 外国貿易額は1980年代後半にピークを迎えたが、1990年代初めの中央計画指令経済から市場経済への経済移行初期に急激に低下した。
2. この間、1993～1995年を除き、外国貿易は長期的な赤字が続いた。
3. 1997年のWTO加盟は、国内生産高と貿易全体にプラスの影響を与えた。
4. 1990年以前、モンゴルの外国貿易相手国は、主に旧社

会主義国で、大部分は旧ソ連であった。しかし、経済移行初期の大規模な貿易自由化以降、外国貿易の輸出先、輸入元は多様化した。

5. 1985～2003年の間、外国貿易の品目は全般的にほとんど変わっていない。輸出は鉱物や家畜由来の製品が主で、輸入は幅広く消費財や工業製品であった。輸出品目には、衣料品以外に新しい製品は加わっていない。
6. 国内の革製品産業の崩壊により、家畜由来の輸出品は、完成品から原料及び低付加価値の半加工品に変わった。

モンゴル政府は、移行期の10年以上にわたり一貫して輸出主導型成長を促進しているが、原料及び低付加価値製品が輸出の大半を占めるため、長引く外国貿易赤字から抜け出せず、輸出がけん引役となる可能性は低い。従って、モンゴルは輸出形態を改善し、市場の多様化と付加価値の高い製品の輸出の可能性を探る必要がある。その結果、政府・企業双方に対する効果的な政策を強化させる必要がある。

(キーパーソンインタビュー)

「統一を見据え、平壤科学技術大学を設立します」

延辺科学技術大学総長 金鎮慶氏に聞く

今回は、北朝鮮・平壤で中国やアメリカも支援して開学準備が始まった「平壤科学技術大学」の設立発起人代表で、延辺科学技術大学の総長でもある金鎮慶氏にお話を伺った。金総長は朝・韓・中・米を自由に行き来する極めてユニークな人物でもある。

- まず、4カ国の市民権を持つに至った経緯をお聞かせください。

(金) 私は米国のパスポートを所持しています。加えて、北朝鮮の市民権を持ち、頻りに往来しています。また、中国革命後7人目という中国の永住市民権を持っています。中国の法律では、中国の市民権を持たない限り中国国内の大学の学長にはなれないのですが、幸いにも中国は心の広い国であり、私に市民権を認めてくれました。これが日本であったなら、どうぞお引取りくださいと言われたでしょうね。北朝鮮では、私は平壤科学技術大学の総長に指名され、自由に行き来できるように居住権を与えられました。さらに私はソウル特別市の名誉市民でもあります。従って、私は4つの国にビザなしで入ることができるのです。

そんな人は世界中で1人だけでしょうね。

(金) そうです。国際法では普通ありえない、極めてユニークなことです。私は神を信じていますが、聖書によれば、聖パウロがローマの市民権を与えられ、ローマに入って福音を説いたのが2000年前のことで、そのことがキリスト教国家をつくり、ヨーロッパ全体を変えました。神が保証して聖パウロがローマの市民権を得られたように、神は私に4カ国の市民権を与え、そのことによって私は極東の平和達成のために働くことができるのです。政治的にも統計的にも非常に稀なことです。

韓国人でも中国人でもなく、北東アジア人というわけですね。

(金) 私はコスモポリタンです。アジア人でもなく、地球市民なのです。

延辺といえば中国では辺境地域です。今でこそ北東アジ



アの重要な地域ですが、延辺科学技術大学の創設を提案された1980年代後半では、まだそういう認識がなかったと思います。何が延辺に大学をつくらうと決心させたのでしょうか。

(金) 中国政府が私に大学設立の許可を出したとき、彼らは私が北京や上海などの大きな都市で大学をつくるのだろうと考えていたと思います。私が延辺に行ったので大変驚いていました。その頃、延辺には航空路がなく、列車で40時間かけてたどり着くところでした。実際のところ、私は中国における韓/朝鮮民族の生活に強い興味を抱いていましたし、延辺は朝鮮族自治州に指定されています。また、私は中国語を話せず、しかしこの地域には韓国語/朝鮮語を話す200万人以上の人々が暮らしています。第2の理由は北朝鮮への足がかりを得たかったことです。北朝鮮の人々を助け、彼らに様々なものをもたらすためです。私が北朝鮮に入ることは不可能でした。そこで、北朝鮮との国境近くに大学をつくったのです。ですから、私たちの大学は中国のためだけでなく、北朝鮮のためでもあるのです。

以来、北朝鮮に対して様々な努力をされようとしてきた理由は何だったのでしょうか。

(金) 15歳の時、朝鮮戦争が勃発し、私は共産主義者、北朝鮮や中国と戦うため、韓国軍に志願しました。愛国心に燃え、祖国を守ろうと思っていました。当時、私たちは共産主義者と日本人を憎んでいました。私たちは憎むことばかりを教えられていたのです。戦場で、私は韓国軍史上いちばん若い兵士でした。多くの人々が殺し、殺されるのを目撃しました。私の部隊には800名の若い学生がいましたが、戦争を生き残ったのはわずか17名でした。その時、アメリカの従軍牧師が私たちの間で布教をし、聖ヨハネ福音書の韓国語訳を与えてくれました。戦闘の合間、私は福音書を読むことに没頭しました。こうして私はクリスチャンになりました。神は存在し、私の命は永遠であると悟りました。そして、友を愛し、憎んだり殺したりしてはならないと気づいたのです。キリスト教の中で、私は生まれ変わりました。私は、神が私の命を分かちつらば、その命を北朝鮮と中国に愛と平和をもたらすことに捧げるよう誓ったのです。この15歳の時の約束を私は守ってきました。一夜にして起こったことではありません。普通の人間の感覚では奇跡のように見えるのでしょうか、人は「あなたはミラクルメーカーだ」といいますが、決して奇跡ではありません。ただ、私は神との約束を守ろうと人生を送っているだけなのです。20年間、私はフロリダでビジネスに成功し、多くの金を得ました。そのことで中国社会科学院が市場開放システムと韓国の経済発展について講義をするために私を招いてくれました。これが、私が中国を訪れるきっかけとなりました。中国を訪れたとき、私が自分自身の大学を設立できるとは思ってもいませんでした。しかし中国を訪れて、残酷な共産主義システムを変えるには若者を教育するしかないことに気づいたのです。

すると最初はビジネスマンとして中国を訪れ、次第に教育方面に移られたわけですが、その辺をもう少し詳しくお聞かせください。

(金) 光を見たのです。共産主義国家が私に扉を開く様が見えたのです。そこで私は仕事やプール付きの邸宅などすべてを売り払いました。幸い、妻は私のやることに同意してくれました。売ったお金で延辺に大学をつくることができました。教育、すなわち若者に投資するということは、もっとも素晴らしいビジネスです。

- 次に、いま開設準備を進めていらっしゃる平壤科学技術大学の目的や役割についてお聞かせください。

(金) 平壤科学技術大学の目的は、分断された民族の将来と繁栄にあります。迫りくる統一と統一以後に備えて、設

立するものです。いま北朝鮮は人的インフラが構築されていないため、国際協力を通じた経済発展も不可能な状態です。中国が改革開放に成功した要因は、海外に多くの留学生を送り出し、国際化の時代に合った人材養成を行ったからです。平壤科学技術大学から輩出される人材は、これから進出してくる海外企業のパートナーとなって働くこととなります。国際的に孤立した北朝鮮には若者たちを留学させることができないジレンマがあり、この状況が平壤科学技術大学というカードを出現させました。アメリカの上下両院や政府も道徳的支援を与え、最近ではNGO団体を通して大学建設プロジェクトを支援するため4万ドルを北朝鮮に送金することを許可しています。いまは延辺から科学技術大学の職員や建設技術者が派遣されて工事に当たっており、2006年4月に開校の運びとなる予定です。

- 日本が北朝鮮に貢献できることは何でしょう。

(金) 北朝鮮に拉致された日本女性に関する事件がありました。北朝鮮には科学的なセンスがなく、金正日の考え方も科学的ではありません。遺骨を持ち帰ると言われたとき、彼らはただ古い骨を掘り出しました。理性的でも道理的でもない完全に閉ざされた国なのです。私は日本国民に、北朝鮮の人たちをあまり怒らないようお願いしたい。彼等の境遇に同情してほしい、それが私のクリスチャンとしての願いです。彼らを哀れみたまえ。この出来事が国際的な問題や科学的な問題となっても彼らは何も分からないのですから。彼らは正しいことも過ちも分かりません。私は彼らに同情し、彼らへの愛を示したい。たとえ私を捕え、打つことがあっても、彼らを憎みはしません。汝の隣人を自らのように愛せ、と聖書は言っています。北朝鮮は精神的にも肉体的にも病人だと考えるべきです。合理的な行動は期待できません。最近北朝鮮は、日本が経済制裁で何らかの措置をすればそれを戦争の宣言とみなすと声明し、日本を脅そうとしています。日本は北朝鮮の兄のような存在で、北朝鮮にないものをすべて持っています。私たちは不幸な人たちを助けなければなりません。しかしこれは私の哲学であり、日本人に押し付けるつもりはありません。しかしながら、人間愛と理解がなければ、解決はありません。政治的に、解決策はありません。汝の敵を自らのように愛せよ、です。

しかし、日本では拉致は感情的な問題になっています。残念ながら、世論は北朝鮮に好意的ではありません。何かいい方法があるでしょうか。

(金) 唯一の方法は許すことです。許すことなしに何もで

きません。今日の新聞で、北朝鮮は経済制裁を戦争宣言とみなすと言っています。事はエスカレートしています。北朝鮮はこの過ちを謝罪することはないでしょう。日本政府と日本国民は謝罪と拉致被害者の返還を求めています、北朝鮮は日本の要求に応えることはできません。日本国民にとって遺憾なことだとは思いますが、どうか北朝鮮の人々を許してください。彼らを許し、過去を忘れることしか道はありません。過去を蒸し返せば、アジアが植民地化され多くの人々が殺された、第2次世界大戦で日本が行ったことが問われます。過去を掘り起こせば、私たちに平和はないのです。南京大虐殺に対し、中国国民はいまだに怒りを覚えています。12月14日付中国日報は、この大虐殺記念日の記事で、中国は忘れないと言っています。私は「忘れよ、許せ」です。私たちはEUを模範にすべきです。ドイツは多くの過ちを犯し、ユダヤ人やその他多くのヨーロッパの人々に残虐な行為を行いました。しかしヨーロッパはキリスト教文化が浸透し、許すこと、悔やむことを理解しています。東洋の国々にはこれがありません。私たちはいまだ互いに憎みあっています。だから私は日本の皆さんに「彼らを許し、忘れなさい」と言いたいのです。共に未来を見ようではありませんか。

平壤科学技術大学で日本人が教鞭を取ることもあります。

(金) 平壤科学技術大学で日本人と一緒に働くことを心から望んでいますし、ERINAは平壤に研究支部を開設することもできますので、ぜひ協力いただけるようお招きしたいと思っています。日本の組織が平壤で公式に事務所や研究センターを設置すれば、おそらく初めてのことになるでしょう。北朝鮮政府は大学関係の人事や経営についてすべて私を取り扱うことを保証しています。私には完全な自治権があり、ぜひともERINAに平壤に来ていただきたいと願っています。

北朝鮮に対する中国の役割は大きいと思いますが、中国の対北朝鮮協力は今後どのように変わっていくのでしょうか。

(金) 中国にとって北朝鮮は友人であり、大きな頭痛の種類です。しかし中国は北朝鮮問題を放棄しません。中国が見捨てないことを北朝鮮は知っています。何が起ころうとも、中国と北朝鮮は友人です。核問題によって中国が北朝鮮と距離を置くなると信じないことです。

2つの韓国/朝鮮は、結局は統一されるとお考えですか。

(金) そう思いますが、政治的意味で言うものではありません。

ん。統一は突然、劇的に起こります。ある日、目覚めると、国が統一されているのです。

いまASEAN+3を通じて東アジア共同体が進行していますが、ERINAは北東アジア経済圏におけるロシアの参加が重要だと考えています。これについて、どうお考えですか。

(金) ロシアは一種の飾りであり、大きな影響力はありません。しかし、ロシアの極東やシベリアは東アジアに属しています。この地域には豊かな自然資源があり、将来は、ロシアはASEANとともにこの地域の平和に貢献することになるでしょう。日本はいまだロシアと領土問題を抱え、戦争で占有された島々の返還を拒否されています。ロシアは無視すれば怒るので、我々はロシアを包み込む必要があります。お金がかかることはありません。我々は隣人として抱き合うべきなのです。私は、6カ国協議はいいことですが特に効果的だとは思っていません。それぞれが異なる夢を持ち、別々の考え方をしているので、私は楽観的にはなれません。

図們江地域開発について、新しい動向はありますか。

(金) 図們江プロジェクトにはUNDPからも熱心に誘われていますが、朝鮮半島の統一なしに進展の希望はありません。北朝鮮が図們江プロジェクトに何の関心も持っていないからです。ロシアも興味なく、中国政府はプロジェクトへの資金を投資するエネルギーがありません。羅津は十分な水深をもった良港です。朝鮮半島が統一されれば、羅津は香港のように重要な港となるでしょう。私は羅津地区に少なからず投資し、いくつかのビルと455人の子供たちのための施設を所有しています。しかし北朝鮮は自由貿易地帯の指定を変更して「自由」の文字を取り除き、韓国人がこの地域に入ることを許していません。この地に入り、ビジネスできるのは中国人だけです。したがって、半島の統一なしに、図們江プロジェクトの希望はありません。もし半島が統一されれば、羅津・先鋒は繁栄し、図們江プロジェクトは極東・ゴールドトライアングル最大のプロジェクトとなるでしょう。中国は豊富な自然資源とマンパワーを持っており、韓国と日本には技術があり、日本には投資余力があります。これらが結集されれば、素晴らしいものが創り出されるでしょう。しかし、半島の再統一と図們江プロジェクトの再構築がなければ、このようなことは起こりえないのです。

お忙しい中、大変ありがとうございました。

2004年12月16日、ERINAにて（英語インタビュー）
 聞き手：ERINA広報・企画室長 中村俊彦
 記録：ERINA調査研究部 エレナ・ゴールドスミス

プロフィール

1958年	韓国崇実大学校卒業
1962年	英国クリフトン大学修士課程卒業
1974年	米国BEREAN大学博士課程卒業
1992年から	延辺科学技術大学総長
2001年から	平壤科学技術大学設立発起人代表

We Will Establish the Pyongyang University of Science & Technology, in Anticipation of Unification

Interview with Dr. Chin Kyung Kim, President of the Yanbian University of Science & Technology

We recently spoke to Dr. Chin Kyung Kim, President of the Yanbian University of Science & Technology and Founding Representative of the Pyongyang University of Science & Technology, preparations for the opening of which have begun in Pyongyang, supported by both China and the US. Dr. Kim is a unique person who is able to come and go freely between the DPRK, the ROK, China and the US.

ERINA: First of all, can you tell us how you came to hold citizenship in four countries?

Kim: I have a US passport. In addition, I hold citizenship in the DPRK, as I visit the country frequently. I also have permanent citizenship in China – I was the seventh person to be granted this since the Chinese Revolution. Under Chinese law, I was unable to become president of a Chinese university unless I had Chinese citizenship. Fortunately, China is a broad-minded country and the authorities were willing to grant me citizenship; had it been Japan, I would probably have been told to go away. In the DPRK, I have been appointed President of the Pyongyang University of Science & Technology and they gave me residency in order to enable me to come and go freely. Furthermore, I am an honorary citizen of the metropolitan city of Seoul. Consequently, I am able to enter all four countries without a visa.

ERINA: You are probably the only person in the world in this fortunate position.

Kim: Oh yes. International law generally prohibits it. It is a unique situation. I believe in God. According to the Bible, St. Paul was granted Roman citizenship, so he went to Rome 2000 years ago and evangelized there, causing it to become a Christian country and changing the whole of Europe. Just as God ensured that St. Paul was able to take Roman citizenship, He gave me citizenship of four countries, so that I can work to achieve peace in the Far East. Politically and statistically, it is very hard.

ERINA: So you are not Korean or Chinese, but Northeast Asian?

Kim: I am cosmopolitan. I am not even Asian – I am a global citizen.

ERINA: Yanbian is one of China's further-flung regions. Although it is now a key region in Northeast Asia, this was not the case when you proposed the establishment of the Yanbian University of Science & Technology back in the late 1980s. So what made you decide to establish your university there?

Kim: When the Chinese government gave me permission to establish my university, they thought that I would build it in Beijing or Shanghai, or some other big city. They were surprised that I went to the remote area of Yanbian. At the time, there were no air links to that region, so I had to take a 40-hour train ride to get there. In truth, I had at heart the interests of the Koreans living in China – Yanbian is designated the Korean Autonomous Prefecture. Also, I cannot speak Chinese, but in that area, over 2 million of the population can speak Korean. The second reason was that I wanted to gain a footing in the DPRK, in order to help the North Korean people and bring good things to them. It was impossible for me to enter the DPRK, but I built my university right at the border with that country. Because of that, our university functions not only in China, but also in the DPRK

ERINA: So you wanted to make various efforts with regard to the DPRK, even from that time. Why was that?

Kim: When I was 15, the Korean War broke out and I volunteered to join the Korean Army, in order to fight against the Communists – the North Koreans and Chinese. I was full of patriotism and wanted to preserve my homeland. At that time, we thought that we hated both the Communists and the Japanese. Everything we were taught centered on hate. But on the battlefield, I was the youngest soldier in Korean army history. I have seen so many people killing and being killed. In my section, there were 800 young

students, but only 17 of us survived the war. At that time, the American chaplains liked to evangelize among us, so they gave us Korean translations of the Gospel according to St. John. Sometimes there was a break in the fighting and I would spend whole days reading the Gospel. This was how I became a Christian. I realized that God exists and that my life is eternal. I also came to be aware that I should love my fellow man, rather than hating or killing. In Christian terms, I was born again. I made a pact with God that, if he would spare my life, I would devote the rest of it to bringing peace and love to the DPRK and China. I have kept that promise that I made when I was 15 years old. It has not happened overnight. In human terms, it seems miraculous and people have said to me, "You must be a miracle-maker". However, it is not a miracle. It is merely that I have spent a lifetime trying to keep my promise to God. For 20 years, I was a successful businessman in Florida and I made a lot of money, so the Chinese Academy of Social Sciences invited me to give a lecture about the open market system and how the ROK had developed economically. That was the catalyst for me to visit China. When I went there, I had no inkling that I would end up establishing a university of my own. When I went there, I discovered that the only way to change the brutal Communist system in that country was by educating young people.

ERINA: So you went to China first as a businessman and then gradually switched to education. Could you tell us about that in more detail?

Kim: I saw the light. I dreamed of going to a Communist country and such a country opened its doors to me. So I sold my business, my mansion with a swimming pool, everything. Fortunately, my wife agreed with what I was doing. This gave me the money to set up my university in Yanbian. Education – investing money in young people – is the best business in the world.

ERINA: Please tell us about the role and aims of the Pyongyang University of Science & Technology, for whose opening you are currently making preparations.

Kim: The aims of the Pyongyang University of Science and Technology are focused on the future and prosperity of this divided people. We have established it in preparation for the impending unification of the two Koreas and the future of the Korean people thereafter. At present, the DPRK is not building any human resource-related infrastructure, so economic development through international cooperation is not possible. The factors behind China's success in implementing reforms and liberalization are its dispatch of many young people to study overseas and its cultivation of human resources in line with the age of internationalization. The human resources produced by the Pyongyang University of Science and Technology will work as partners of the overseas companies that will expand into the DPRK in the future. The internationally isolated DPRK faces a dilemma in that its young people cannot study abroad and it is this situation that has given rise to the emergence of the Pyongyang University of Science and Technology. We have the moral support of the US government and both

the Senate and the House of Representatives, and the US has recently granted permission for \$40,000 to be sent to the DPRK via an NGO in order to support the university construction project. We have sent construction engineers and University of Science and Technology staff from Yanbian to assist in the construction work and we intend to open the university in April 2006.

ERINA: What contribution can Japan make to helping the DPRK?

Kim: Well, last week there was an incident relating to the remains of a Japanese woman kidnapped by the DPRK. In the DPRK, they do not have any scientific sense – Kim Jong-Il's subjects do not think scientifically. So when they were told to bring bones, they just dug up any old bones. It is a completely closed country that is not rational or reasonable. I would like to ask the Japanese people not to be too angry with the North Koreans. Sympathize with the regime: that is my inclination as a Christian. Take pity on them, because they do not have any common sense when it comes to international affairs or scientific matters. They cannot tell right from wrong. I try to sympathize with them and demonstrate love to them; I would not hate them, even if they put me in prison and beat me. As the Bible says, we should love our neighbors as ourselves. We should think about the DPRK as being like someone who is mentally and physically sick. We cannot expect reasonable actions from that country. It has recently declared that it will consider any imposition of economic sanctions by Japan as a declaration of war. The DPRK is trying to blackmail Japan. Japan is like the DPRK's big brother, who has everything when the DPRK has nothing. We should help those less fortunate than ourselves. However, this is just my philosophy and I do not want to impose it on the Japanese people. Nevertheless, without humanity and understanding, there is no solution. Politically, there is no solution. So, as I say, love your enemy as yourself.

ERINA: Having said that, the kidnappings are still a very emotive issue in Japan, unfortunately, so public opinion here is not at all favorable to the DPRK. Can you suggest any solutions to this problem?

Kim: The only route is forgiveness. Without that, nothing can be done. In today's newspaper, the DPRK is saying that economic sanctions would be treated as a declaration of war. So we are seeing an escalation. I do not think that the DPRK will apologize for its mistake. The Japanese government and people would like an apology and the return of the remaining kidnapped citizens to Japan. However, the DPRK is unable to do what Japan wants. I'd like to say to the Japanese people that I'm very sorry, but please forgive the North Koreans. There is no way other than forgiving and forgetting the past. If we are going to dig up the past, then people will start asking about what the Japanese did during the Second World War, when all of Asia was colonized and hundreds of thousands of people were killed. If we dig up the past, we will never have peace. There was also the Nanjing Massacre, about which the Chinese people are still angry. In the China Daily on

14th December, there was an article about the anniversary of the massacre, saying that China should never forget about it. I say, "Forget! Forgive!" We should take the EU as our example. Germany made many mistakes and did a lot of cruel things to the Jews and the other people of Europe. However, Europe is steeped in the Christian culture and they understand about forgiveness and repentance. Oriental countries do not have the Christian philosophy of forgiveness and repentance. In our hearts, we still hate each other. So I would like to say to the Japanese people "Forgive them and forget. Let us look together at the future."

ERINA: Do you think that it will be possible for Japanese lecturers to teach at the Pyongyang University of Science & Technology?

Kim: I really hope that some Japanese will work with us on the Pyongyang University of Science and Technology project, so I would like to invite ERINA to cooperate with us in this, possibly establishing a branch research center in Pyongyang. It would be the first time that a Japanese organization had officially set up an office or research center in Pyongyang. The DPRK government has issued a document empowering me to deal with all personnel and administrative issues relating to the university. I have complete autonomy, so I earnestly invite you to come to Pyongyang.

ERINA: I believe that China can play a very important role with regard to the DPRK. What do you think about the prospects for China's future cooperation with the DPRK?

Kim: For China, the DPRK is a friend, but one who causes it a lot of headaches. Even so, China will never give up on the DPRK. The DPRK government knows that China will never abandon them. Whatever happens, China and the DPRK are friends. Do not believe that China will distance itself from the DPRK because of the nuclear issue.

ERINA: Do you think that the two Koreas will eventually be united?

Kim: Yes, but not by political means. It will happen suddenly and dramatically. One day, we will wake up and the country will be united.

ERINA: Currently, an East Asian community is being pursued through the ASEAN+3 framework, but at ERINA we believe that the participation of Russia in the Northeast Asia economic subregion is important. What do you think about this?

Kim: Russia is a kind of decoration; it does not have very much influence. However, Far Eastern Russia and Siberia belong to East Asia. These regions have abundant natural resources, so in the future, Russia should work with ASEAN and contribute to peace in the region. Japan still has a territorial dispute with Russia, over the latter's refusal to return the islands that it occupied during the war. If we neglect Russia, it will become angry, so we must embrace it. It does not cost anything, so we should gather

all our neighbors in an embrace. I think that the six-party process is a good thing, but I do not believe that it will be particularly fruitful. All the parties have different dreams, which take only their own, individual interests into account, so I am not very optimistic.

ERINA: Do you have any up-to-date information about the development of the Tumen River area?

Kim: I am heavily involved in the Tumen River project with the UNDP, but I do not see any hope for progress without the unification of the Korean Peninsula. This is because the DPRK is not at all interested in the Tumen River project. Russia is not interested in it, and the Chinese government says that it does not have the energy to invest money in the project. Rajin is a superb port, which has adequate depth. If the Korean Peninsula were unified, Rajin should become as important a port as Hong Kong. I have invested quite a bit of money in the Rajin area, where I own several buildings and a children's home with 455 children. However, now the North Koreans have changed the designation of the free trade zone, removing the word "free", and South Koreans are not allowed into the area. Only Chinese people can enter and do business there. So without Korean unification, there is no hope for the Tumen River project. If the peninsula were unified, the Rajin-Sonbong area would flourish and the Tumen River project would become one of the largest projects in the Far East/Golden Triangle region. China has abundant natural resources and manpower, the ROK and Japan have technology and Japan also has investment capacity, so if we become involved in the region, we can create something wonderful. But I do not believe that this can happen without Korean reunification and the revision of the Tumen River project.

ERINA: Thank you very much for your time.

Interview conducted on 16th December 2004 at ERINA
Interviewer: Toshihiko Nakamura, Manager, PR & Planning Office
Minutes of interview recorded and edited by Eleanor Goldsmith, Research Assistant, Research Division, ERINA

Profile	
1958	Graduated from Soongsil University, ROK
1962	Awarded masters degree from Clifton Theological College, UK
1974	Awarded doctorate from Berean University, US
1992~	President of the Yanbian University of Science & Technology
2001~	Founding Representative of the Pyongyang University of Science & Technology

会議・視察報告 ■■■ Conference Reports・Inspection Visits

第3回「新しい北東アジア」東京セミナー - 中国の東北振興政策と北東アジアにおける経済協力

ERINA広報・企画室長 中村俊彦

多国間・多地域間の視点から日本と「新しい北東アジア」を探る東京セミナーシリーズ（ERINA主催、笹川平和財団助成）の第3回が2004年12月15日、東京都渋谷区の国連大学で開催された。講師に趙子祥・遼寧社会科学院院長、討論者に藪内正樹・ジェットロ企画部北東アジア担当主幹、興梠一郎・神田外語大学中国学科助教授を招き、東北振興政策の内容、課題、展望などについて、政治的、経済的、社会的側面から議論が展開された。

（趙）西部大開発に続き、2003年10月、中国政府は東北の旧産業基地を振興する戦略を打ち出し、東北三省もそれぞれ自らの振興計画を立てた。その戦略的位置づけは第1に、中国として全面的に安定した社会を実現すると同時に、地域経済の協調ある発展を促す。第2に、2020年にGDPを4倍に増やす中国の目標の実現に、東北が新たな成長地域として力となること。第3に、旧工業地域の発展が企業や地方政府の改革を促進し、さらに周辺の東北アジア諸国との経済貿易関係にも影響を及ぼすことである。

旧工業基地としての東北三省の主な任務は6つある。第1に、重点業界の改革の調整を行うこと。すなわち国有企業の改造、機械工業の振興、そして船舶、汽車、自動車、石油化学、冶金などの産業の基地建設に全力的に力を注ぐ。第2に、東北地域の現代農業を改造する。すなわち食糧生産力を上げ、輸出入の加工基地を建設する。第3に、資源型都市の形を転換すること、すなわち環境汚染を防止することも含め、資源型産業の転換と発展を実現させる。第4に、第三次産業を発展させ、中小企業および非国有性経済の発展を促す。第5に、地方政府の機能を転換し、健全な市場メカニズムを構築し、より多くの海外企業が東北地域において投資できる環境を築き上げる。第6に、その他の主な政策として、現在、中央と地方政府が一連の政策を打ち出している農業税の免除、社会保険体系の構築、企業の社会的な機能の分離等があり、税収面、銀行融資、プロジェクト審査や投資サポート面において柔軟な政策をとる。

東北地域を振興することによる東北アジア経済、政治関係への影響としては、第1に東北アジア地域の経済一体化

のプロセスを推進すること、第2にこの地域の平和と安定に貢献すること、第3に地域の文明、文化を発展させ、交流を促すことである。

遼寧省を例に、旧工業基地振興が遼寧省と東北アジア諸国との経済、貿易協力を促進する役割を見てみたい。その主な現われとしては6つの面にある。第1が工業分野である。遼寧省の旧工業基地の調整、改造が直面する問題の一つは構造の高度化であり、3つの内容を含んでいる。1つ目が産業構造の高度化、つまり競争力ある近代的な基幹産業を造ること。2つ目が企業の資産構造の高度化、つまり活力ある市場競争の主体を育成すること。3つ目が企業の分布構造の高度化、つまり重点的な産業を明確にし、その基幹産業の技術改造を促進し、一群の国際的競争力のある基幹企業を作り上げる、つまり大企業と大きな企業集団を作り上げることである。また、国外からの技術導入、国外との科学技術協力を進める必要もあり、特に中国の国情に合った中レベルのハイテクの技術を入れる必要がある。

第2がエネルギー分野の協力である。2010年には旧工業基地振興の目標を実現する計画であり、GDPはその時点で1兆1,800億元に上る見込みであるが、その中でエネルギー問題が一つの難題となっている。遼寧省はエネルギー建設を重大な任務の一つに挙げ、地下資源の探査も強力に推し進めている。省内のエネルギー資源に加え、国外からエネルギーを導入し、外国の省エネ、新エネルギー開発を導入する必要もある。

第3が環境協力。地理的な条件により、遼寧省の環境改善は直接、日本、韓国など東北アジア諸国の生態環境に影響するばかりでなく、経済・貿易面にも現れる。日本、韓国、ロシアの環境産業にとって、遼寧省の環境保全に関する投資、貿易を展開するチャンスにもなる。

第4は資源型都市の転換面における協力。エネルギーを採掘するなどの資源型都市は、どのようにその産業を転換させ、周辺産業をどうするか、という大きな任務に直面している。この地域の失業人員は資質に優れ、労働コストが安く、土地も安価である。一部の企業移転が進む日本や韓国に遼寧省は最適地であり、相互に利益をもたらすことになろう。

第5は農業における協力。農産品加工の振興は旧工業基地振興戦略の中で非常に重要な政策であり、遼寧省は振興策の三大産業として農業を挙げている。日本、韓国企業が遼寧省に移転してモデル地域をつくり、農産物の生産・加

工・輸出基地を作ることを歓迎する。

第6に観光における協力がある。2004年6月にハルビン、長春、瀋陽、大連の4都市が観光連合体を作った。東北アジア各国も新しい観光資源を開拓してきている。中国国民に対するビザの緩和に伴い、旅行も一層振興されるだろう。

(数内)近年、中国の経済発展がアジア経済を牽引している。中国への輸出が拡大してきているのは、海外からの直接投資が増えた結果として貿易が拡大したものである。しかし日本企業の投資の流れを見ると、中国だけに注目するのは一面的過ぎるであろう。中国への投資額がASEAN5カ国よりも多くなったのは昨年のもので、それまでASEANに蓄積した資産を大切に活用し、新たに中国も活用していく、ということだ。昨年来、日本国内への投資も増え、日本、ASEAN、中国の3つの拠点を大切に維持していくことがリスクの分散、マーケットへの対応にもなる。このように日本企業の投資先が移ってきた結果、東アジアでは統合が進んできた。

素材、部品、中間品、最終製品という工程ごとに見ると、東アジアの中でそれぞれの工程が細分化され、分散している。工程間の分業が物流サービスで結ばれている、これが東アジアの姿であり、一体化であると言われている。

東アジアの経済統合の一つの課題は、東アジアでの需要を拡大していかなければならないことであろう。東アジアとアメリカの貿易摩擦、東アジアとEUとの貿易摩擦など、貿易のアンバランスがマイナスの要因になることは間違いない。政府が進めるFTAの実現と東アジアの中の需要を増やしていくことが実現すれば、東アジアはEU、NAFTAに並ぶ第3の成長センターになる。3つのセンターが出来れば、世界の安定に貢献できよう。東アジアの一体化をさらに進め、十分な内需によって自立した成長センターになっていくことが課題だ。

内需を増やすことは所得を増やすということで、これが中国政府、東北三省が取り組んでいる一つの課題であり、東アジアの課題でもある。経済が大きい順は日本、中国、韓国であり、東アジアの一体化を進めるにはこの3国がリーダーシップをとっていくことが必要だ。平和と安定に、政治も経済も社会もすべて向かっていく必要がある。東北地方は重化学工業、国有企業といった特徴によって中国の中でも経済発展が遅い。逆に言うと東北地方は上海や華南には無い一面を持っている。今後、東北地方の特徴を生かした経済発展が必要で、人材、資源、機械工業、国有企業、重化学工業という基盤の強さに注目すべきである。

地理的な特徴として、ロシア極東地域と接するなど、資

源の沢山ある隣国があるのが有利な点だ。日本としては東北地方の改革が進み、条件が整うのを待っている場合ではない。高齢化社会が進み労働人口が減ってくると、日本の経済を維持するには労働生産性を上げる必要がある。従来は技術協力、技術移転に消極的だったのかもしれないが、自らが利用する技術を高くしていかなければならないという課題を突きつけられている今、従来活用していた技術を中国、アジア、ASEANの企業に任せないと日本の経済が維持されない。そのためには技術、R&Dでも連携を図り、日本と韓国、中国と一緒に新しい技術を開発する必要がある。

こうしたことが円滑に行われるためには、知的財産権保護というルールを定着させなければならない。知的財産権保護は中国政府が全力で取り組み、中央や省レベル、主要都市レベルでは自らの問題として浸透している。これを企業や市民にまで徹底してくれば、より安心して一緒に技術開発ができ、技術提供がよりスムーズに行われると思う。

(興相)東北振興政策が打ち出された背景、内容、東北のメリット、問題点について話してみたい。

まず背景としては、中国国内の地域格差がポイントだ。西部大開発が打ち出された結果、東北が取り残されてしまった。その結果、地域格差が非常に強くなってきた。2つ目は新旧2つの東北現象であり、それは工業と農業の問題である。旧東北現象としては、市場経済化に取り残された国有企業の経営悪化、豊富にあった資源の枯渇問題、社会的には代替産業が立ち上がらずに高い失業率、労働争議も起きている。新東北現象としては、WTOに加盟して農業が打撃を受け、例えば大豆の輸入によって農家の収入が減少し、この結果失業率を高め、農村と都市の格差を高め、社会不安を引き起こしてしまった。そこで何より、胡錦濤新政権が目玉政策を打ち出す必要があった。80年代は珠江デルタ、90年代は長江デルタ、そして胡錦濤主席が西北地方の仕事が長かったせいか、残された場所は東北となった。政治的なニュアンスもあったかと思う。

政策内容では、西部大開発とは異なると中国政府は強調している。西部大開発とは違い、自力更生が基本で、それにはプロジェクトを少なくし、今ある原油、資源を使って生産効率を上げるよう厳しい要求を中央政府は出した。しかし昨年、政府は615億元を投資し、100のプロジェクトを発表した。遼寧省だけでも52プロジェクト、全体の7割を占める。

東北のメリットは、まず中国の重要な緊急任務であるとして中央政府が指示していることで、同時に海外での活発

な宣伝、誘致活動を中央政府レベルで行っている。人材が西部に比べ優れ、インフラも含めて整備されている。原油、木材、自動車、造船の生産量が全国の2～5割を占め、農業も全国の耕作地の2割、森林も4割を占め、資源は元々あったものが有効に活用できていなかった。農業では大豆やトウモロコシがあり、人材は瀋陽、長春、大連、ハルビンなどに研究所や大学がある。地理的には北東アジアの中心部にあり、周辺に日本、韓国、ロシア、モンゴル、北朝鮮がある。天津や北京にも近い。道路や鉄道の設備も整っていて、鉄道は中国全土の2倍の密度である。ロシアとも鉄道で連結され、シベリア鉄道を使ってEUへ輸送するといった大胆な計画もある。

問題点として、中国では主要メディア、研究論文の辛口の厳しい見方が流れている。第1に、東北はプロジェクトの落とし穴という悪循環にはまり、何度プロジェクトを起こしても元に戻ってしまい、有効に活用されないといった批判が議論されている。コーポレートガバナンス、企業統治の問題がそこに存在するのではないか。これには行政機関の介入とか企業の抱える問題が現れ、計画経済の分量が多い分だけ典型的に出てしまっている。

第2点が、官界の腐敗である。政治の経済への直接介入、プロジェクトを一族に横流しにするといったことが中国国内で激しく批判され、今後、東北の一番の問題になるのではないかと。

次に、外資を今後誘致できるかという問題がある。中央政府が東北に振り向けられる資金がどれだけあるかを考えると、中国は財政赤字がGDPの3%警戒ラインを超え、今後いかに国債の発行を減らしていくかという方針を取っており、その分、外資が重要になってくる。外資がさしあたり気になるのは企業の債務で、東北は銀行の不良債権も多く、余剰人員の問題もある。国有企業の改革・改造に、海外の企業が関わる場合はこのへんが気になる所だ。

失業率は全国平均よりかなり高く、中国政府が出している数字と中国社会科学院の数字が異なっているが、中国人口労働問題報告(中国社会科学院人口労働経済研究所出版)によると遼寧省は17.57%、吉林省は13.75%、黒龍江省は15.43%と、いずれも10%を越えている。一般には、中国全国平均失業率は7%と言われている。それよりもはるかに高い失業率を今後どう処理していくか、不足気味の社会保障費をどう手当てしていくか、財政的に中央政府が賄えるか、といった問題がある。

次に、政府が中心となって市場に介入するというスタイルという点で東北の批判をするときに中国で言われているのは「待つ・頼る・欲しがる」ということだ。つまりマイ

ンドが市場化していないということである。

最後に、各省間の重複建設の無駄を協力して無くし、資源配分をいかに有効にしていけるかが、中国国内で今後の注目点として挙がっている。

(趙)興相先生がおっしゃった点は私が研究している社会問題であり、中国東北に存在している事実である。

プロジェクトの落とし穴の問題は、今日ではそれほど厳しいものではなくなっている。80年代から90年代、特に90年代は大量のプロジェクトを導入した。各地域で地域経済を上げるため、全体を考えず、構造的なバランスを考えずにプロジェクトを乱発した。主として、政治家が業績を上げる目的でプロジェクトを立ち上げた。しかしここ数年は収まってきており、落とし穴というのは以前の問題となっている。

重複建設の問題は今でも存在する。例えば上海、遼寧、長春、広州で行われている自動車工業がある。しかし多くの新聞が批判しているのは、一部の地域で重要でないプロジェクトの重複がみられることだ。例えばたばこ、酒などの食品産業では、重要な技術を必要とする大きなプロジェクトは多くない。しかし問題は以前ほどひどくはない、ということをし上げたい。

腐敗の問題は、近代的な社会が立ち上がってくる過程で経済的矛盾が現れたものであり、こうした例をもって官界が腐敗しているとは思っていない。瀋陽の「慕・馬」事件は全国的にも大きな影響があったが、瀋陽はこの二人を解雇し、それ以後瀋陽の経済は急速に発展している。この二人がいた頃の瀋陽と今を比較すれば、非常に大きな変化がある。国有企業が集中し転換が遅いといった問題も、東北現象の重要な問題ではない。

興相先生に賛成できる点は外資の問題である。確かに東北三省には大量に外資が入ってきているが、外資利用率の面では確かに中国側の管理レベルが低く、規制の概念、人文的な環境などが原因となって外資の利用が有効にできていないという問題が存在している。大連と瀋陽の外資利用率の合計が全省の外資利用率の6割以上を占め、中小都市の環境が大都市とは比較にならないという問題が生じている。

もう一点、国有大中企業の変換が始まって以来、確かに一部の失業人員をどうやって解決するかが大きな問題になっている。しかし、中央政府は遼寧省を2つのテストモデルにしている。ひとつは国有企業の改革モデルである。3年間でほぼこの問題は解決し、70%は国有企業の転換を行ったが、売却時の分担問題など一部、小型の国有企業

の転換に課題を残している。また、遼寧省は社会保障システム構築のモデルとなっている。国は120億元を投資し、失業した職員の問題に70億元投資している。失業率の高低については、社会科学院では総合的な失業率として数字を高く見積っており、政府の統計は登録された失業率のみとなっている。実際の失業した工員はほとんどが臨時で、政府の社会保険局に行って登録はしない。我々の失業率は登録されない半失業状態の人たちを加えることによって、政府の公表した数字よりも高くなっている。

銀行の不良債権も問題だ。現在は債権を株に変え、遼寧省の多くの大型企業が株式制を導入している。しかし、中央政府と銀行が一部の債務を肩代わりしたり放棄したりしているのも事実である。

現在、「待つ・頼る・欲しがる」といった問題は減っている。いくら待っても中央は与えてくれない。温家宝首相は中央のマクロ調整は東北の振興に影響を与えないと明確に示し、政策的に遼寧省へ多くの投資を中央政府が行っているが、国有企業の改革、地方政府の改革を自らの力でやることを求めた。

韓・中・日共同シンポジウム at 仁川

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

韓・中・日共同シンポジウム

2004年11月10日、韓国仁川広域市の松島ビーチホテルにおいて、仁川発展研究院の主催により、「中国東北3省と韓国・北朝鮮」と題した国際シンポジウムが開催された。シンポジウムは北朝鮮及び中国東北3省の最近の変化についての展望と経済協力における課題を主テーマとし、韓国・中国・日本の専門家が出席して意見を交わした。会場では韓国語・中国語・日本語の同時通訳が用意され、約150名が参加した。

テーマ設定の背景には、最近中国東北3省で再建の取り組みが始まっており、また、北朝鮮も徐々に改革が進んでいることがある。韓国では、これらの韓国の隣国で起こっている変化の相互関係や今後の北東アジアに及ぶ影響への関心が高い。シンポジウムでは主催者が指定した内容に沿った3つの発表が行われ、その後、討論セッションが持たれた。

まず、吉林大学朝鮮・韓国研究所の徐文吉所長が「中国東北振興戦略とそれに伴う韓国・北朝鮮の協力に関する展望」と題して発表し、中国東北地域の特徴や東北振興戦略誕生の歴史的背景、近隣諸国との関係に関する展望などに

ついて述べた。徐氏によると東北はソ連に近かったため重化学工業の重点地域として発展したが、資源依存型産業(大慶など)には後続産業が無く、また市場経済の経験が乏しいために市場経済マインドが脆弱である。対外的には対北朝鮮交流は緊密に行われているが、国境地域などでは密輸の問題がある。中国東北と韓国との経済交流も盛んだが、韓国の対中国投資は南部へ移る傾向にあるため東北地域の位置づけは低下傾向にある。今後の可能性として、市場経済へ向かっている北朝鮮が世界市場へ出ようとするなら、まず中国で実験するのが良いとの考えを述べた。結論として、第一に、東北振興戦略の提示により中国、韓国、北朝鮮の3国がより一層協力していくための環境づくりが出来つつある。第二に、FTAという形で互いに有益な協力体制構築へ向け前進しようとしていると述べた。

続いて私が、「日本から見た中国東北3省と朝鮮半島との交流展望」と題して日本の視点について発表した。日本から見ると中国東北3省と北朝鮮とは同列で論じられないほどの違いがあることを経済交流の実績を示しながら述べた。日本にとって、東北3省は、既に活発な経済交流が進んでいる中国沿海部の背後にある大きな可能性を有する地域として認識され、民間企業や市民レベルでの交流も盛んになっている。一方、北朝鮮とは国交も無く、経済交流・人的交流ともに極めて限定的である。さらに拉致問題、核開発疑惑などの問題で、日本の国内世論は北朝鮮に対して厳しくなっている実情を述べた。今後の展開についても中国東北3省との交流については楽観視できるが、北朝鮮とは政治的問題が解決しない限り経済交流も望めないことを強調した。

次に、韓国・慶南大学北韓大学院の梁文秀教授が「中国東北3省の開発と南北経済協力の在り方」と題して発表した。まず、南北経済協力を推進すべきとの立場から、交易は拡大してきたが韓国企業の対北朝鮮投資は発展していないとし、開城工業団地計画が順調に進めば大きな発展が望めると期待を示した。次に南北に加えて北東アジア諸国の協力が必要であるとして、エネルギーや鉄道における協力の可能性が考えられるが、どれも困難であるとの展望を示した。また、東北3省の開発が南北経済協力に及ぼす影響について多面的評価を行った。肯定的な側面としては、韓国資本が東北3省の発展に寄与でき、3国の経済協力活性化につながる可能性がある。否定的な面では、北朝鮮と中国間の経済協力が深まるにつれて韓国が排除され、さらに北朝鮮、中国、ロシアの3カ国協力が拡大する可能性もあることを心配する。北朝鮮の中国への依存が強まる事に関しては、韓国側に強い警戒心があることがこの後の討論で

も分かった。

討論セッションでもいくつかの興味深い発言があった。

秦鴻祥・北京大学教授は中国の東北振興戦略に関して、現代的重化学工業基地を建設し、計画経済から市場経済への転換を実現する意図があり、中央政府はプロジェクトを選んで多額の資金支援を行う用意があるとコメントした。さらに東北振興は北東アジア地域協力の道を開くものであると期待を述べた。

呉承烈・韓国外国語大学教授は、中国の東北振興策と北朝鮮の改革はそれぞれの国内的問題の解決策として行われているもので、相互関連は無いと指摘した。これには私を含め同意する意見が聞かれた。主催者は近隣の中国で起こっていることを北朝鮮と結びつけて考えたかったようだが、関連性が薄いことが分かったのではないかと。

複数の発言の中で北朝鮮は新義州経済特区をあきらめたという事実が分かった。現在のところ開城工業団地に全力投球の方針のようだ。

北朝鮮の問題を考える上で見逃せないのは米国の方針である。梁文秀氏によると、北朝鮮への電力支援には米国が反対の姿勢を崩さない。北朝鮮を孤立させている原因は米国にあるとの声も聞かれた。呉承烈氏は米国が北朝鮮に厳しい態度を取るために北朝鮮は中国に頼らざるを得ず、米国の同盟国である韓国としては消極的にならざるを得ないと指摘する。韓国としては兄弟である北朝鮮の面倒を見たいのだが、中国が実質的に親代わりをしている状況でどうしたらいいのか考え込んでいる状況であろう。討論の最後では南北統一の問題が提起されたが、韓国はこれに関しても迷いがあるようだ。

仁川二つの顔

翌日は仁川市視察ツアーが用意された。仁川は二つの顔を持つ人口260万の広域都市である。一つ目の顔は100年前の歴史的町並みが残る旧市街にあり、二つ目は仁川国際空



写真1 自由公園より仁川港を望む

港や松島新都市に代表される広域未来都市にある。

仁川界隈は120年ほど前までは濱浦と呼ばれる小さな漁村だったという。しかし、朝鮮時代末期、欧米列強によって強制開港され、欧米からの人と文化の流入で賑やかな街に姿を変えた。現在も旧市街一帯には100年前の欧米、中国、日本などの外国文化が残されている。欧米文化を伝えているものとしては沓洞聖堂などのキリスト教寺院や、韓国初の西欧式公園として造成された「自由公園」があり、春は桜並木、秋は黄葉が美しく、市民の憩いの場となっている（写真1）。公園の高台には仁川上陸作戦を成功に導いたマッカーサー将軍の銅像が仁川港を見下ろす姿で立ち、韓米修交100周年記念塔もある。中国文化を伝えているのはチャイナタウンだ（写真2）。横浜や神戸などのチャイナタウンと同じように、赤い牌楼をくぐると通りに中華料理店が軒を連ね、中華学校もある。日本との関係を伝えているものとしては、仁川に欧米の金融業を伝えたとされる旧第一銀行仁川支店の建物があり、現在は月尾観光広報館として利用されている（写真3）。他にも旧十八銀行、旧五十八銀行、旧仁川郵便局などの和製洋館を見ることが出来る。



写真2 チャイナタウン



写真3 旧第一銀行仁川支店

仁川の新しい顔として市が開発に力を入れているのが、2003年8月、韓国初の経済自由区域に指定された仁川経済自由区域（IFEZ: Incheon Free Economic Zone）だ。IFEZは仁川国際空港や港湾施設を生かした東北アジアビジネスの核心都市として発展させる青写真を描いており、国際ビジネス及び最先端産業のメッカ「松島情報化新都市」、仁川国際空港に隣接した「永宗・龍游・舞衣地区」、国際金融とエンターテインメントの発祥地「青蘿地区」の3地区から成る。

中でも「松島情報化新都市」は、松島海岸地区1,280万坪を埋め立てて、2兆1,300億ウォンを投じて20万都市を建設しようというもので、構想のスケールに驚かされる。新都市には外資を呼び込み、国際ビジネスセンター、テクノパーク、先端パイオ団地、知識情報産業団地、住宅団地などを建設する計画で、既に埋め立てを完了した区画では建設が急ピッチで進められている（写真4、5）。大規模な埋め立ての結果、かつて海辺にあった松島ビーチホテルは内陸のホテルになってしまった。



写真4 松島地区の埋立地に建設される新都市



写真5 松島地区の埋立予定地

経済特区という開発手法は1990年代に中国で成功を収めたが、先進国に仲間入りした韓国で導入することに疑問が無いわけではない。韓国の高賃金で対岸の中国に対抗しう

るのか。ここ数年、高賃金の韓国に見切りをつけた韓国企業は中国に生産拠点を移しつつある。また、日本企業が韓国での生産に関心を示すとも思われぬ。仁川のターゲットは欧米企業にあるようだが、国際空港に隣接する魅力を武器に、はたしてどのような外資が投資するのか。仁川における壮大な計画の進展から当分目が離せない。

モンゴルの経済特区 アルタンブラグとザミンウド

ERINA調査研究部研究員 三村光弘

2004年7月26～29日、モンゴル国の経済特区である、アルタンブラグ自由貿易地帯とザミンウド自由経済地帯を訪れた。アルタンブラグ自由貿易地帯は、ロシアと国境を接するセレンゲ県アルタンブラグ村にある。

ウランバートルからアルタンブラグまでは直線距離で335キロ。約5時間の道のりになる。7月26日の早朝、四輪駆動車でウランバートルを出発し、ロシア国境に向かう国道を北上した。ウランバートルからロシア国境までの国道は片側1車線で完全に舗装されていた。通行量はさほど多くなく、車は平均時速80～100キロで進み、途中ダルハン市で休憩をとったあと、昼すぎに、アルタンブラグに到着した。

アルタンブラグには、モンゴル産業貿易省のアルタンブラグ自由貿易地帯担当者とともに訪問した。以下、特に記さない限り、アルタンブラグに関する記述はインタビューに基づくものである。

アルタンブラグ村の人口は現在約4,000人で、自由貿易地帯の発展とともに、2015～20年に45,000人に増やす計画が作られている。アルタンブラグに自由貿易地帯が設けられた理由は、もともと税関があるという地理的位置、旧ソ連の崩壊によって衰退したこの地域の工業セクターの振興



写真1 アルタンブラグ村の役場（地帯管理事務所）

などである。ヨーロッパへの窓の役割を果たすべく、家畜の加工や電気製品の組み立て工場建設などが考慮されているという。アルタンブラグ自由貿易地帯のプロジェクトは2002年4月から開始されており、2004年7月現在、自由貿易地帯の予定地を柵で囲う工事がまもなくスタートすることだった。

アルタンブラグ自由貿易地帯の周辺には、セレンゲ（人口約2万人）、ダルハン（人口約9万人）の都市がある。この地域は、社会主義時代にはモンゴル有数の小麦の生産地であり、セレンゲには国家級の国営企業である製粉所があった。旧ソ連の崩壊後は小麦作は大々的には行われなくなり、製粉所は操業を停止している。自由貿易地帯が建設されれば、この地方の経済に良い影響を及ぼし、この地域にモンゴルの他の地域から人口が移動してくることも期待されている。これにより、モンゴルで問題になっている失業問題をある程度解決できるのではないかと、という期待もあるようだった。

自由貿易地帯は柵によって他の地域と分離され、税関の検査場から直接自由貿易地帯に入る道路を建設し、保税地域とする計画である。すでに、税関の検査場から自由貿易地帯に至る道路の建設予定地は確定し、杭によって場所が示されていた。



写真2 アルタンブラグ税関検査場（写真右側がロシア）

柵の建設は決まっていたものの、自由貿易地帯の予定地はまだ開発が行われておらず、一面の草原であった。インフラ建設ははじめはモンゴル政府が行う予定であったが、資金不足のためにインフラ建設を請け負ってくれる企業を探しているとのことであった。

地元の反応を知るために、アルタンブラグから25キロ離れたセレンゲ県の県庁所在地、スフバートル市を訪れた。ここにはウランバートルからシベリア鉄道につながる鉄道の駅がある。県庁で、政策企画・調整処長から、地元の自由貿易地帯に対する考えを聞いた。



写真3 アルタンブラグ自由貿易地帯の建設予定地

Q：どういう希望・期待をこの地区に対して持っているか？

A：セレンゲ県でも自由貿易地帯構想を応援している。自分たちの希望としては、この地帯がより大きくなって貿易センターになってほしい。希望は山ほどある。

Q：主な希望は？

A：鉄道はもう開発されているので、空港ができればいいと思う。また、（セレンゲから）アルタンブラグまでの鉄道ができればいいと思う。地形的には希望がある。

Q：計画では人口45,000人の大きな街になるそうだが、雇用面での期待があるか？

A：現状ではこの地区の人口はアルタンブラグが4,000人、スフバートルが23,000人、シャーマルの人口が3,000人で合計約30,000人だ。45,000人の仕事場ができるのはすばらしい。他の地域からも人口が移動してくるだろう。人材の予備は十分にある。セレンゲ県の人口はスフバートル付近に集中しているし、インフラも整備されているので、人口移動は容易だ。昔はセレンゲ県は工業地帯だったので、アルタンブラグに人材を供給する上での問題はあまりない。

また、このあと面会したセレンゲ県副知事のバヤル・マグナイ氏は、「アルタンブラグ自由貿易地帯のプロジェクト開始から3～4年たっているが予算が不足し、なかなかプロジェクトが進まなかったが、やっと堀を作ることにこぎつけた。モンゴル政府からの投資は少なく、今のところ外国からの投資を待つ状況である。自由地帯ができれば、セレンゲ県の発展や雇用の創出に役立ち、モンゴル経済に良い影響を与えることを期待している。」と、厳しい現状ながら、地元の期待は大きいことを強調した。

すでにERINAホームページ上でお伝えしたとおりアルタンブラグ自由貿易地帯の法的環境は、整備されている¹。しかし、資金難から開発が進んでいない。地理的には有利な位置にあるが、外資が魅力を持つ投資対象がないために、

計画通りに投資が集まらないのが現状のようである。地元でも現状は十分に理解しつつ、計画が地元経済に与える影響は大きいと見て、期待しているようである。

スフバートル市からウランバートルまでは車で約4時間強。18時前に出発した。途中、同じようにダルハン市で休憩をとり、ウランバートルには22時半には到着した。

ザミンウド自由経済地帯のあるザミンウドは、ウランバートルから約600キロ南方のモンゴルと中国の国境に位置する。今回は、そのあとの移動も考えて、ウランバートルから鉄道で移動した。



写真4 ウランバートル発ザミンウド行き列車（機関車は旧ソ連製）

ウランバートルを16時30分に発車した列車は、ザミンウドに翌日の7時前に到着した。国境の街らしく、駅前のバスターミナルには、中国の二連浩特経由で北京に向かう寝台バス（中国国籍）と二連浩特に向かう国境越えのバスが待機していた。



写真5 ザミンウドから中国の二連浩特（エレンホト）に向かうバス

ザミンウドでは、ザミンウド自由経済地帯の状況を村長のチョロンバートル氏から伺った。以下、特に記さない限り、インタビューによって得た内容である。

ザミンウドの常住人口は7,500人で、中国との国境を毎日約3,000人が行き来している。車での出入国は約1,000人で残りの2,000人は列車で国境を越える。アルタンブラグとザミンウドの違いは、前者が道路でしか隣国であるロシアと連結されていないのに対して、後者は道路と鉄道両方の国境であること。

ザミンウド自由経済地帯のプロジェクトは2003年6月から始まった。2004年に入って、政府は地帯の開発をする業者を国際入札で選ぶことにした。5月には入札結果が出た。落札した企業は、アメリカとカナダの合弁会社だと聞いているが、まだ正式なアナウンスはない。ザミンウド自由経済地帯は観光業と製造業、カジノを主とする地帯となる予定だが、カジノが主になるだろう。中国国境沿いの地帯はすべて特区となる。



写真6 蒙中国境の碑。碑の左側が自由経済地帯予定地



写真7 蒙中国境は観光地。中国側からは多くの観光客が訪れる

インタビューを終え、自由経済地帯の建設予定地を見せてもらった。建設予定地とはいっても、モンゴルと中国の国境地帯に広がるゴビ砂漠の南端である。一面の荒涼たる原野の向こうに、中国の二連浩特の街が見える。モンゴルと中国の国境貿易の商業活動の多くは二連浩特で行われる

¹ 「モンゴルの自由地帯について」(<http://www.erina.or.jp/Jp/Research/Jyoho/JyohoPDF/Ej0401.pdf>)

らしく、自由経済地帯を作ることで、その一部をモンゴル側に取り戻したいという願いがあるようだった。北朝鮮の新義州から見た丹東やベトナムのモンカイから見た東興の街もそうだが、周辺国の国境から見た中国の街は、国境貿易の隆盛もあって大変きらびやかに見える。その活気を少しでも自分の側に持ってきてほしいという気持は、中国の周辺の諸国の人々に共通する願いであるように感じた。自由経済地帯予定地の見学の後、モンゴルと中国の国境を見学に行った。国境は観光地になっていた。中国側からは多数の観光客が来ており、誤って国境線を越えないよう、警備員が数名配置されていた。傍らを傍目に見ても過積載であるとわかるトラックが中国からモンゴル方面へと走っていった。たくさん運べば儲かるとのことで、20トントラックに60トン以上のせることもあるとの説明だった。

自由経済地帯と国境の見学の後、村長さんと別れて鉄道の積み替え施設を見学した。



写真8 日本が援助した積み替え施設

この積み替え施設は、日本が援助して1995年に完成した。1,520mm軌間のモンゴル鉄道と1,435mm 軌間の中国鉄道の間のバラ荷とコンテナの積み替えを行っている。この施設が完成するまでは、積み替えはすべて中国側で行っており、少なくない費用がかかっていたので、日本が施設を援助してくれたおかげで、資金の流出が防げるようになって感謝している、とのことだった。

ザミンウド自由貿易地帯は、カジノを主とした開発を行うということ、国境の向こう側が中国の街で、国境貿易によりかなり街が大きくなっていることなどから、アルタンブラグ自由貿易地帯よりも発展可能性が大きいと地元の人々も考えているようであった。しかし、開発はこれからだ。また、カジノだけでは地元へ経済への波及効果は限られるであろう。当面は北朝鮮が新義州や羅先で行っているように、中国人相手の観光業で資金を蓄積しながら、将来的に商業や製造業などを発展させるのが現実的ではないか



写真9 バラ荷の積み替え場。左が広軌、右が標準軌



写真10 コンテナの積み替え作業の様子

と感じた。

北東アジア国際観光促進フォーラム

ERINA調査研究部研究員 川村和美

2004年12月4日、東京において、ERINA、北東アジア観光研究会、NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワークの主催、国際文化アカデミーの協賛により、北東アジア国際観光促進フォーラムが開催された。これは、北東アジア国際観光の促進に向け、北東アジアの国際観光の現状を把握すること、各国が共同で当地域の将来の観光促進に向けた戦略策定を目指して意見交換を行うこと、それらを通じて各国の観光関係者間の相互理解を深め、人的ネットワークを構築することを目的として行われた。当日は、各国地域を代表する報告者9名（うち1名は論文参加）北東アジア観光研究会メンバーを中心とするこの地域の観光に興味を持つ関係者・専門家17名に加え、会場となったJTBトラベルカレッジの中国・韓国人留学生約10名が参加した。

このフォーラムの基となったのは、2004年8月に中国・大連市で開催された第1回北東アジア観光国際フォーラム

におけるERINA三橋特別研究員の報告である。それは、北東アジアの人々が協同で北東アジア観光開発のマスタープランを策定しようという提案であり、そのためにまず各国・地域の代表がそれぞれの地域の国際観光の現状を把握し、観光客の増大を図るための課題を明確にすることから始めようというものである。

こうした考えに基づいて、中国の黒龍江省、吉林省、遼寧省、ロシア、モンゴル、朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）、韓国、日本の代表者を選出し、それぞれに担当地域の代表的観光地あるいは国際観光有望地の選定と概要紹介、その観光地及び担当地域について現状認識・問題点を明確にし、国際観光を増加させる方法を報告してもらった。

遼寧省

遼寧省東北財経大学副教授の王艶平氏は、同省の主要な観光都市として瀋陽、大連、丹東、錦州、鞍山を挙げた。

瀋陽は遼寧省の省都で、東北で最も大きい工業都市であり、日本との関係も深い。大連は遼寧省トップの経済発展都市で、金石灘国際観光リゾートや旅順の観光に人気がある。また、大連を訪れる外国人旅行者の8割を日本人及び韓国人が占めることも特徴的である。丹東は北朝鮮との国境都市で、国家レベルの鴨緑江風景区を有している。錦州は明時代、清時代、秦時代の遺跡が観光スポットとなっている。

こうした主要な観光都市を中心に、遼寧省を訪れる観光客を増大させるためには、日本をはじめとする各国からの観光資本の誘致、観光開発のノウハウの導入、観光地ガイドの教育・レベル向上が課題として挙げられた。また、特に日本と共同で取り組むべき課題として満州時代の遺跡の共同整備と共同管理を挙げた。

黒龍江省

黒龍江省旅游経済学会秘書長の王子斌氏は、黒龍江省の主要な観光地として、鏡泊湖風景区、五営森林公園、亜布力スキー場、五大連池、太陽島、札龍自然保護区を挙げた。

鏡泊湖風景区では、山々と森林、湖といった大自然の美しさを楽しめる。五営森林公園は国家レベルの自然保護区・森林公園である。亜布力スキー場は冬季アジア大会を実施した経験を有し、競技スキー場、レジャー用スキー場、ジャンプ台などがある。五大連池は国家レベルの名勝地、地質公園で、世界三大冷泉の一つに数えられる。五大連池のミネラルウォーターは薬用価値も高く、人気がある。太陽島は灌木林・河川湿地を主とする名勝地で、新潟友誼園

があり、冰雪芸術館が建てられている。札龍自然保護区は丹頂鶴をはじめとする野生鳥類を観察できる。

現在、黒龍江省を訪れる観光客の9割が北東アジアの人々である。その目的は、ロシア人は買い物、韓国人は親戚訪問、日本人は企業視察などが多い。そこで、レジャー施設の充実、歴史的観光地の整備など、目的の多角化を図ることで、市場の拡大を目指すことを今後の課題として挙げた。また、インターネットなどを利用し、各国への観光資源のPRを行うことも重要であると述べた。さらに、観光客の増大のためには、国内の中央・地方政府間、観光管理部門間、企業間の連携を促進し、かつ二国間観光、多国間観光など北東アジア地域が連携して取り組む観光開発をすべきであると述べた。

内モンゴル自治区

内モンゴル自治区については、中国国際旅行社代表取締役社長の胡如祥氏が報告した。内モンゴルの主要な観光資源（観光ルート）として、西側を巡るフフホト～四子王旗～包頭コース、東側のハイラル～フルンバイル草原～満洲里コース、中央のシリンホト～シリングラ草原～赤峰コースが挙げられた。

フフホト～四子王旗～包頭コースでは、中国古代四大美人の一人である王昭君の墓や仏教・ラマ教・イスラム教などの寺や塔などが楽しめる他、草原でゲル訪問や乗馬体験などもできる。ハイラル～フルンバイル草原～満洲里コースでは、どこまでも続く緑の草原や湖などの大自然を満喫し、またロシアとの国境都市満洲里で国境を体感し、自由貿易市場を楽しむことができる。シリンホト～シリングラ草原～赤峰コースでは、大草原や森林公園のほか、元上都遺跡、遼上京城遺跡、遼中京城遺跡などの遺跡めぐりも楽しめる。

内モンゴル自治区の観光における問題点としては、冬季の自然状況が厳しく観光シーズンは夏のみとなっていること、日本からの直行便がなく、北京からの便も少ないなど交通の便が悪いこと、内モンゴルといえば草原や遊牧民のイメージがあるだけで、実態は殆ど知られていないことであるとまとめた。

吉林省

吉林省については、吉林大学副教授王曉峰氏がまとめた（欠席・論文参加）。王氏は吉林省の主要な観光地として、長春、吉林、長白山、集安、向海を挙げた。

吉林省の省都長春は同省の政治・経済・科学技術・文化の中心をなしている。観光スポットとしては、浄月潭国家

森林公園や偽満皇宮、長春映画城などがあり、また長春第一汽車を中心とする自動車産業観光（「中国長春国際自動車博覧会」を毎年秋に開催）も定着し始めた。吉林は中国四大自然景観の一つに数えられる吉林樹氷や松花湖スキー場、ジャンプ台などが楽しめる。長白山は中国東北での最高峰で北朝鮮との国境をなしている。ここは生態システムが完璧に保存された原始林地帯で、朝鮮民族にとっての聖地でもある。集安は世界遺産委員会に登録された高句麗遺跡をはじめとする古墳や遺跡が数多く残っている。向海は国家レベルの自然保護区があり、野生動植物が多数生息している。特に丹頂鶴の郷としても有名である。

これらの観光地を中心とする吉林省へ観光客を惹きつけるためには、国際航空路線の増大、北東アジアを中心とする各国へのPRの充実、地域間の旅行社の連携による2国間、多国間に跨る観光商品の開発の他、サービス・ホスピタリティーの向上が必要であると述べた。

ロシア

ロシアについては在日ロシア連邦大使館参事官のセルゲイ・ワシリエフ氏が報告した。

まず、ロシア極東における観光客の受け入れと観光渡航先を見ると、極東を訪れる観光客の80%、極東からの観光渡航先の94%を中国が占め、対北東アジア地域の観光が大部分をなしていること、そしてその数は近年増大していることを紹介した。

ロシア政府の観光に対する取り組みとしては、ロシア政府には10年間に亘って単独の観光機関がなかったが、2004年11月にプーチン大統領がロシア連邦観光エージェンシーの設立命令に署名したことを紹介し、これによって観光ビジネスもさらに活発化するものと考えられると述べた。

今後、ロシア極東への観光客を増大させるためには、近代的なホテルの設置、航空料金の引き下げ、入国手続き（ビザの取得を含む）の簡素化、サービスの質の向上、観光のPRが必要である。また、国境を接する中国、モンゴル、北朝鮮と協力することで、この地域の独自性のある観光商品が生まれるとまとめた。

モンゴル

モンゴルの状況は、在日モンゴル大使館参事官のバッチャルガル氏が報告した。

モンゴルは国家観光発展基本計画を策定し、2003年はVisit Mongolia、2004年はDiscover Mongoliaをテーマに積極的なPR活動を繰り返している。

今後の課題としては、冬季観光の充実、パードウォッチ

ングセンターの建設や動植物データベースの構築など自然を楽しむ観光の充実、ゴミの処理及びリサイクルシステムの確立、温泉と介護・治療を目的とする観光資源の開発などが挙げられる。

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

北朝鮮については、株式会社中外旅行社社長の韓正治氏が報告した。

韓氏は北朝鮮の主要な観光地として、平壤、妙香山、開城、金剛山・元山、羅先（羅津・先鋒）を挙げた。

平壤では近代的都市軍の見学が観光の目玉となっており、また世界遺産に登録されている高句麗古墳群がある。妙香山は朝鮮五大名勝の一つに数えられる神秘的で美しい山であり、リゾート型観光地の拠点のひとつである。開城は高麗の首都として栄え、商業都市として発展した古都である。「古都型観光地」として伝統的な建築様式を活かした民族旅館や古色豊かな町並みが見所である。金剛山は妙香山と並ぶ朝鮮五大名勝の一つで、世界の景勝としても知られている。また南北交流の目玉として「観光特区」に指定され、本格的「リゾート型観光地」として開発が進められている。元山は金剛山観光の発着地点であるとともに松林・白い砂浜などの名勝でもあり、また保養地としての施設も整っている。羅先は中国・ロシアと国境を接する地域で、羅津港を利用した中継輸送の拠点化とともに観光地区としての開発も行われている。風光明媚な海岸線や点在する島々を活用した夏季の観光をメインとしており、中国東北地域からの観光客を積極的に受け入れている。

今後の観光客増大のためには、観光資源の積極的開発、開放、インフラ整備、多国間の協調、投資の受け入れ、交通アクセスの拡充・改善、広報・宣伝活動の強化、多様な観光交流の積極的推進が必要である。

韓国

韓国については、大邱大学校観光学部教授の李應珍氏が報告した。李氏は韓国の主要な観光地として、大邱、安東、慶州、釜山、済州島を挙げた。

大邱は優れた仏教文化遺産と自然環境を誇り、市内では韓国で有名な漢方市場なども楽しめる。安東は韓国儒教を中心とする文化観光地であり、国内旅行者が多い。特に儒教文化遺産や安東国際仮面祭りが有名である。慶州は仏教文化を中心とした歴史文化観光資源が多く、世界文化遺産にも指定されている。釜山は海水浴場や海洋レジャーとショッピングや新鮮な魚介類を味わう市内観光が楽しめる。済州島では豊かな自然とそこに生息する動植物を楽しむ

み、またリゾート地域としてゴルフや乗馬、ウィンドサーフィン、フィッシングなどの体験ができる。

韓国を訪れる観光客の増大のためには、日本人・中国人を中心とするアジア観光客の誘致が必要であり、そのため中国人観光客に対するビザ取得手続きの簡素化や団体観光客に対するビザ野免除措置が行われるべきである。これに加えて、自然環境と調和する国際観光地の整備・開発、多数の外国人の参加が予想されるコンベンション産業の育成、韓国の固有文化を活かした代表的観光商品の開発、観光案内システムの整備、北東アジア各国との航空路の拡大、観光産業を担う国際水準の人材育成を課題として挙げた。

日本

日本については、社団法人日本旅行業協会（JATA）業務部業務第2グループマネージャーの青木志郎氏が報告した。青木氏は日本の魅力的観光地として、熊野古道、神戸、釧路、長崎、新潟を挙げた。

熊野古道の紀伊山地の霊場と参詣道は世界遺産にも登録されている。神戸は人が集い、交流し、魅力溢れる観光交流都市を目指し、「神戸観光アクションプラン」を策定している。釧路は、日本で最初のラムサール条約締結湿原である釧路湿原があり、それは日本で最後の国立公園「釧路湿原国立公園」となっている。長崎は600あまりの島々と入り組んだ海岸線に囲まれる自然豊かな地域である。古くから海外に門戸を開いた街で、その歴史的文化遺産は県内に多く点在している。新潟は対北東アジアの窓口として地理的にも近く、航空路を有し、歴史的つながりもあるなど、北東アジアにアピールできる観光要素を備えている。

日本への観光客を増大させることを目指し、Visit Japan Campaign（VJC）事業が開始されている。ここでは海外

メディア等を使った広報・宣伝、海外の旅行業者に対する日本向け旅行商品開発のための情報提供支援を行うこと、ITを活用した情報発信として、日本の威力、観光関連情報を多言語で総合的に提供するポータルサイトを構築すること、海外の主要20カ国・地域において、在外公館をはじめとする官民合同のVJC現地推進会を立ち上げることで、日本の自然、文化、伝統、視察などが織りなす魅力を「日本ブランド」として海外に発信していくこととしている。また、ビザ規制の緩和も施行されつつある。

それぞれの報告の後、質疑応答が行われ、観光開発に向けた活発な意見交換がなされた。各報告によりそれぞれの地域の観光資源と国際観光の現状と課題を大まかに把握することができた。各地の代表として挙げられた観光地のうち、知らなかったものもいくつかあり、他にもまだまだ魅力的な観光地があるに違いないという期待感が持てた。

北東アジアの観光に関するマスタープランの策定については、具体的な議論には至らなかったが、策定の意義・重要性については共通の認識を持つことができた。まずは北東アジアに目を向け域内の観光交流を促進しようという考え方、二国間・多国間観光の開発に取り組もうという提案が示され、こうした関係者間のネットワークを強化し、北東アジア地域全体としての観光マスタープランの策定に取り組んで行こうということについては参加者の意見が一致した。そして、そのマスタープラン策定の際には、トラベルエージェント、研究者・専門家、各地方政府関係者などさまざまな立場の人々が意見を出し合っていくことが有効であろうとされた。今回のフォーラムは、今後も引き続き関係者間の意見交換の場を持ちながら、マスタープランの策定を進めていくことを確認して、閉会した。

北東アジア動向分析

中国（東北三省）

2004年1 - 11月期の東北経済概況～調整政策下における成長～

中国経済は中央政府のマクロ経済抑制策により固定資産投資の減速など、徐々にではあるがソフトランディングの効果が現れつつあった。しかし一方では、消費者物価指数（CPI）が6月から4カ月連続で5%を超えインフレ圧力が高まったなどの要因により、10月末には中国人民銀行が銀行預金と貸出の基準利率引き上げに踏み切ることとなった。2005年は過剰投資の更なる抑制など引締め政策を継続していくことと思われる。

1 - 11月期の東北三省経済は東北振興策の進展によって、内外からの投資が集中することとなり、全国平均と比べても顕著な成長が数値に表れている。

GDP成長率については、遼寧省12.1%、吉林省12.6%、黒龍江省11.0%でいずれも全国平均の9.5%を大きく上回った。

また工業総生産伸び率も黒龍江省の15.5%を除いて遼寧省21.7%、吉林省19.8%と全国平均である16.8%を超えて成長している。11月現在の遼寧省における工業総生産額は全国第8位となっており、7位の河南省とは19.3億元の僅差である。黒龍江省については第10位であるが、累計伸び率においてハルビン、チチハルなど大都市が20%を超えており、特にエネルギー消費の増大を反映して石炭工業都市である鶴崗、七台河の伸びが著しい。

固定資産投資伸び率では全国平均値が28.9%だったのに対して、遼寧省が44.2%の大幅な増加を記録したが、吉林省、黒龍江省はそれぞれ21.7%、23.3%で全国平均値である28.9%を下回る結果となった。

社会消費品小売額伸び率は統計時期に若干の隔たりがあるものの、三省とも概ね全国平均の13.2%と大差ない数値と言える。各省とも農村住民の収入増加の影響により農村部での消費に伸びがあった。また、消費スタイルの変化によりスーパー、専門店など大小規模の多様な小売店舗の増加も消費意欲の増大に拍車をかけた。外食産業も同様に発展しており、このような傾向は中国において「超市熱、餐

飲熱」と呼ばれている。

遼寧省に関しては、住宅・自動車の購入においてローン需要が高まっている。黒龍江省では12.6%と全国平均をわずかに下回ったものの、飲食業の売上げが従来に増して伸びているほか、携帯電話、デジタルカメラ、穀物などにおいて前年同期比で倍増近い伸びを示している。

輸出入貿易については、2004年上半期において68.2億ドルの入超であった全国の輸出入収支が、11月末現在までの累計では一転して208.4億ドルの黒字となっている。東北三省で見ると、遼寧省が23.3億ドル、黒龍江省が4.8億ドルとそれぞれ同様に黒字幅を伸ばしている一方、吉林省だけが31.8億ドルのマイナス収支となった。遼寧省では貿易相手国により輸出入の伸びに大きな差があり、また、輸出の主力製品は、機械電子、服装、鋼材、輸入では機械電子、原油、大豆などとなっている。

吉林省では日本が第一の輸出相手国であり、アジア、欧米、オセアニア向け貿易が伸びを示している。

黒龍江省に関しては近隣のロシア、日本、韓国及び米国との貿易が増大し、これらの国との貿易総額は省全体の75%を占める状況である。輸出奨励政策などの効果もあり、主には機械設備、電器及び電子製品、輸送機械などの輸出が大幅に伸びる結果となった。

人口「13億」が直面する課題

年明け間もない2005年1月6日はデータ予測に基づき中国の人口が13億に達した日と位置付けられた。北京では13億人目とされた新生児が国から祝福され、各地では記念キャンペーン活動が行われた。中国では政府による計画出生政策が13億達成と世界人口の60億達成を4年間遅らせたと評価されている。

だが、中国にとって増大した人口は依然社会の発展を圧迫しており、また人工的な少子化政策による反動として、急速な高齢化の進展、男女比率のアンバランスなど将来の中国経済にとっての不安定要因が潜在的に進行している状況にある。

（ERINA調査研究部研究主任 筑波昌之）

		2002年				2003年				2004年1 - 6月				2004年1 - 11月			
		中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江	中国	遼寧	吉林	黒龍江
GDP成長率	%	8.0	10.2	9.5	10.3	9.1	11.5	10.2	10.3	9.7	13.3	14.9	10.6	9.5	12.1	12.6	11.0
工業総生産伸び率 (付加価値額)	%	10.2	15.3	18.6	11.0	17.0	11.6	17.9	13.6	17.7	21.7	24.8	14.3	16.8	21.7	19.8	15.5
固定資産投資伸び率	%	16.1	13.0	18.4	11.5	26.7	29.7	19.5	12.0	31.0	31.7	12.4	20.2	28.9	44.2	21.7	23.3
社会消費品小売額 伸び率	%	8.8	11.0	10.9	10.1	9.1	12.3	10.1	10.1	12.8	14.4	15.8	11.8	13.2	13.8	13.3	12.6
輸出入収支	億ドル	304.0	30.0	1.5	3.7	256.0	27.0	18.5	4.1	68.2	2.3	17.2	0.2	208.4	23.3	31.8	4.8
輸出伸び率	%	22.3	12.4	21.0	23.3	34.6	18.3	22.2	44.6	35.7	17.8	13.1	58.4	35.7	29.1	16.7	36.7
輸入伸び率	%	21.2	6.6	11.1	33.2	39.9	27.3	107.3	4.0	42.6	31.0	40.8	21.8	37.3	31.6	29.7	27.3

（注）前年同期比。

工業総生産額（付加価値額）は国有企業及び年間販売収入500万元以上の非国有企業の合計のみ。

2004年1 - 11月期のGDP成長率は1 - 9月期のもの。

2004年1 - 11月期の遼寧省社会消費品小売額伸び率は1 - 9月期のもの

2004年1 - 11月期の黒龍江省社会消費品小売額伸び率は1 - 10月期のもの

（出所）中国国家统计局、各省統計局、商務部、各種新聞報道より作成。

ロシア（極東）

2004年1～9月ハバロフスク地方及び沿海地方の経済状況

ハバロフスク地方及び沿海地方の2004年1～9月の経済社会指数に関し、各々前年同期比で比較した場合、全体的に沿海地方の発展のテンポが速かったと言えよう。

鉱工業生産高については、沿海地方が2.8%増であったのに対し、ハバロフスク地方は-13.6%となった。ハバロフスク地方では、鉱工業の25%を占める機械製造・金属加工工業の生産高が約3割減少したことが大きい。

実質可処分所得は、ハバロフスク地方が5.1%増であった一方、沿海地方では16%増を記録した。これに伴い、小売売上高に関しても、沿海地方の方が高い成長率（13%）を見せた（ハバロフスク地方は7.3%増）。

固定資本投資に関しても、沿海地方の方が活発的であり9%増であったのに対し、ハバロフスク地方では2%のみの成長率に止まった。

輸出額増加率については、ほぼ同じ程度であった。しかし、輸入については、ハバロフスク地方で前年同期レベルに止まった一方、沿海地方では86.2%増加したため、沿海地方の総貿易高は、ハバロフスク地方を大きく上回った（各々48.5%と11.5%）。

雇用に関しては、両地方ともに就業者数が若干増え、失業者数が減少傾向にあるが、登録された失業者数そのものは増加した（沿海地方が10万7千人、ハバロフスク地方が12万6千人）。その理由として、2003年1月に採択されたロシア連邦国民雇用法による登録方法の変更や未だに自発的失業者も相当程度含まれている等の諸説がある。

他方、ロシア極東地域では、旧ソ連崩壊以降の人口流出現象に歯止めがかかっておらず、ロシア全土の4割弱を占める同地域の人口は、2004年時点で700万人を下回った。ロシア極東全体としても、ロシア全土同様、総じて経済発展が続いているなか、人口不足問題が益々深刻化しているのも事実である。

太平洋パイプライン計画の現状

2004年12月31日、フラトコフ・ロシア首相は、太平洋パイプライン計画の推進を承認する政府決定第1737号-rに署名した。元より、東シベリアから太平洋岸に向かうルートを幹線とこのルート途上に中国に向かう支線を繋ぐ案につ

いては、2003年8月に発表された『2020年までのロシア・エネルギー戦略』に明記されていた。今次決定は、太平洋ルートをより具体的にプロジェクト化することを承認したものである。

2003年1月、小泉首相が訪口した際、日口両国首脳は、『日口行動計画』に署名し、ロシア極東・シベリア地域のエネルギー資源の開発や輸送パイプライン整備を推進する上で相互利益となるプロジェクトを見出した上で協力し合うことを謳った。それに先立ち、中国はロシアとの間で、イルクーツク州のアンガルスクから中口国境区域のチタ州ザバイカリスクと内蒙古自治区満州里の間を經由して黒龍江省大慶に至るパイプライン建設につき基本的合意に達していた。

今回の政府決定は、ロシア側は太平洋パイプラインの起点をアンガルスクより更に以西のタイシエツトとし、バイカル湖以北を回り（即ち、ザバイカリスクと満州里を通過しない）、中露国境の以北100km未満の地点に位置するアムール州スコヴォロディノを經由して太平洋岸の沿海地方ペレヴォズナヤに原油を出す計画を前提としている。同決定では、東シベリアから太平洋岸に至るパイプラインで年間約8,000万トンの原油を輸送することを想定している。但し、そのうちどの位の量が何年後辺りを目処に太平洋岸に達するのかといった問題を巡り未知数も少なくない。例えば、1)スコヴォロディノから大慶に向かう支線ルートの可能性が完全に消えたわけではなく、2)外国投資受入の具体的な方式が定まっておらず、3)資金調達の見方も明確化していない。同決定によれば、本年5月1日までに、産業エネルギー省、経済発展貿易省及び財務省は、共同して同パイプライン建設の経済性を高める手段に関する提言書をまとめることになった。

尚、小泉首相訪口以降、一般的に東シベリアからのパイプライン・ルートを巡る「国際競争」を「zero-sumゲーム」と捉える傾向が少なくないが、関係当該諸国間の「win-winゲーム」と転ずる契機ともなり得るとの見方については、ERINA Report 62号[本号]所収の『日本・中国・ロシア - エネルギー安全保障の新しい関係構築に向けて』を参照されたい。

（ERINA調査研究部研究員 ドミトリー・セルガチョフ、
同 伊藤庄一）

2004年1～9月の主要経済社会発展指数

（前年同期比、%）

	鉱工業生産高	農業生産高	小売売上高	固定資本投資	貿易総額	輸出	輸入	実質可処分所得
ハバロフスク地方	13.6	1.0	7.3	2.0	11.5	13.3	0.0	5.1
沿海地方	2.8	1.8	13.0	9.0	48.2	12.0	86.2	16.0

出所：各地方政府ホームページ（<http://www.adm.khv.ru/>）及び<http://www.primorsky.ru>）

モンゴル

経済の概況

2004年1 - 11月期のモンゴル経済は、主要経済指標で見ると対照的な動きを示している。鉱工業生産額及び国家財政収支は良好な動きを示しているが、インフレ率、貿易収支、為替レート、登録失業者数などの指標は悪化している。鉱工業生産額は期間を通じ安定的に伸び、前年11月末比4.7%増となっている。部門別では鉱業・採石業は12.7%増、電力・熱供給・水道は6.2%増。一方で、製造業は6.6%減となっている。

政府収支は1 - 11月期、16億トグリグの黒字となっている。

消費者物価上昇率は11月に前年同月比11.2%の上昇となっている。消費者物価の全項目が上昇しており、中でも食料品が15.8%、交通通信が22.5%それぞれ上昇している。これらの価格上昇は主に国際及び国内市場における燃料価格の高騰に起因している。例として、ウランバートルにおけるガソリンの価格は11月に前年同月比31.9%上昇している。

為替レートは11月に1ドル=1,214トグリグとなり、前年同月比で3.7%下落している。

1 - 11月期の貿易総額は16.5億ドルで、前年同期比32.3%増加となった。このうち輸出は同38.8%、輸入は同27.8%の増加である。しかし貿易収支は赤字が継続しており、総額で2.2億ドルの赤字となっている。モンゴルの主要輸出品である銅精鉱は1 - 11月期、輸出数量では前年同期とほぼ変わらないにもかかわらず、国際市場における銅価格の上昇により、輸出額では前年同期比76.9%の増加を記録している。銅精鉱はモンゴルの輸出総額の36.2%を占めている。

1 - 11月期において、モンゴルの輸出相手国は59カ国であった。このうち中国は輸出全体の58.2%を占め第一位であり、米国が18.1%、英国が13.7%でこれに次いでいる。モンゴルの主要輸出品である銅精鉱の99.9%は中国に輸出されている。また同じく主要輸出品である非貨幣用金は、主にシンガポール、日本、カナダ、米国向けとなっている。

1 - 11月期において、モンゴルの輸入相手国は83カ国であった。このうち隣接するロシア、中国からの輸入は、それぞれ32.6%、25.6%であり、二国で50%を超えている。ロシアからの輸入は燃料が中心で、ガソリン及び軽油の輸入の50.6%を占めている。中国からの輸入は食料品が中心で、米の輸入の67.6%を占めている。

1 - 11月の間、登録失業者数は安定して推移しており、11月時点で36,800人となっている。この数は前年同期比では5.2%の増大である。しかし国家統計局(NSO)によれば、実際の失業者数は登録失業者の5倍に上ると推計されている。一方で労働市場の動きは非常に緩慢である。11月の鉱工業部門の雇用者数は前年同月比1.4%減となっている。特に鉱業・採石業では生産額が前年同月比12.7%増であるにもかかわらず、雇用者数は14.6%減となっている。これは同部門における生産性の上昇を示すものではあるが、同時に失業した労働者に対する、他部門の新たな雇用機会は十分ではない。

新政権の2004 - 2008年行動計画における経済政策

2004年6月の第4回国会選挙の結果成立した新連立政権の、2004-2008年行動計画が11月に国会で議決された。この計画では今後数年の経済成長の主要なゴールを「知識と情報を基礎に新たな市場へのアクセスを支援することにより、また都市部と農村部の発展格差を是正し地域開発を促進することにより、民間部門主導の安定した高経済成長を維持すること」としている。より具体的には政府の政策目標は以下のように示されている。

- ・ 経済成長率を年6%以上に維持
- ・ インフレ率を一桁に抑える
- ・ 財政収支の赤字をGDPの3%以内に抑える
- ・ 法人収入に対する税率の一本化
- ・ 主要経済部門における民営化の継続
- ・ 自由経済(貿易)地域政策の継続及び拡大
- ・ 中小企業を支援する産業技術パークの設置
- ・ 輸出志向型産業及び知識集約型産業の育成
- ・ ロシア、中国、米国、その他の諸国とのFTAの締結

(ERINA調査研究部客員研究員 エンクバヤル・シャグダル)

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年1Q	2Q	3Q	10月	11月
GDP成長率(対前年比:%)	3.2	1.1	1.1	4.0	5.5	-	-	-	-	-
鉱工業生産額(前年同期比:%)	1.3	2.4	11.8	3.8	2.0	2.6	5.8	2.7	0.5	4.7
消費者物価上昇率(対前年末比:%)	10.0	8.1	11.2	1.6	4.7	8.9	5.3	12.6	11.7	11.2
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	3,492	4,283	5,288	6,461	7,253	2,048	2,178	2,178	810	793
登録失業者(千人)	39.8	38.6	40.3	30.9	33.3	36.4	37.5	37.6	37.3	36.8
対ドル為替レート(トグリグ、期末)	1,072	1,097	1,102	1,125	1,168	1,177	1,174	1,202	1,207	1,214
貿易収支(百万USドル)	154.5	78.7	116.2	166.8	185.1	53.5	119.2	20.6	1.1	21.2
輸出(百万USドル)	454.2	535.8	521.5	524.0	615.9	131.4	175.8	252.1	90.2	66.7
輸入(百万USドル)	512.8	614.5	637.7	690.8	801.0	184.9	295.0	272.7	91.3	87.9
国家財政収支(十億トグリグ)	98.2	69.7	45.5	70.0	80.7	4.6	10.2	8.8	10.9	13.1
成畜死亡数(100万頭)	0.8	3.5	4.7	2.9	1.3	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0

(注)登録失業者数は期末値。消費者物価上昇率は各年12月末、2004年は期末値。貨物輸送、財政収支、成畜死亡数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2003」、「モンゴル統計月報」各月号ほか

韓国

マクロ経済動向と展望

11月に公表された2004年第3四半期の韓国のGDPは前期に続き、季節調整値で前期比0.6%（年率2.4%）の増加に止まった。項目別に見ると、消費は前期比 0.2%と二期ぶりにマイナスを記録した。また投資も同 1.8%で、特に機械設備投資は 4.8%と大きく下がっている。こうした内需の大きな落ち込みを、好調な輸出が辛うじて下支えする形となっている。産業生産指数も季節調整値で、第3四半期に前期比マイナスとなった後、10月にも前月比マイナスを記録しており、全般に景気の後退は明らかとなりつつある。

こうした中、12月に政府系シンクタンクである韓国開発研究院（KDI）は2005年の経済予測を発表した¹。これによると来年の経済成長率は4.0%で、政府の公式見通しである5%台には及ばないとしている。

予測の内容を項目別に見ると、2004年には数量ベースで20.2%もの増加が予測される輸出は、世界経済の回復テンポのスローダウン、ウォン高などの要因から、伸び率を8.6%まで低下させるとしている。これにより、外需のGDPへの寄与は大幅に縮小される。

一方、内需項目では、消費は家計の過剰債務問題が峠を越し、緩やかな回復をたどり始めるとし、2.7%の成長を予測している。しかしこれは引き続きGDP全体を下回る水準である。投資では建設投資は2.8%の伸びで、引き続き低水準に止まるが、設備投資は企業収益の改善を受けて拡大し8.3%の伸びを達成し、経済の下支えとなるとしている。

なお、政府が5%成長の実現に向けて進めている「経済回復に向けた総合投資計画」の効果については、建設投資の伸びを2004年の2.3%から上述の水準に引き上げる程度で、景気全体への影響は限定的と見ている。また、計画の

公共投資が不効率なプロジェクトに向けられるなら、経済全体の効率性を損なう危険性があるとしている。

一方で今後の対応策としては、まず経済政策の整合性と政策当局への信頼を高める必要があるとしている。さらに具体的には、労働市場の柔軟性の確保、サービスや農産物の輸入自由化、国際競争力のあるR&D政策、教育政策の導入などを通じ、構造改革を促進する政策を堅持することを提唱している。

このように、今回のKDI予測の内容は現政権の経済政策にかなりはっきりと批判的であり、政府系シンクタンクとしては異例といえる。

注目を浴びる韓国企業

上記のように経済全体が必ずしも好調ではない中、輸出マーケットを中心とする大企業は収益を伸ばしている。

三星グループは、2004年のグループ主要各社の利益見通しを19兆ウォンと発表している。これはトヨタ自動車の連結利益にほぼ相当する金額である。このうち6割程度を半導体、液晶パネルなどで業績好調の三星電子が占めると見られる。同社はこの高収益をもとに、2005年にメモリー部門だけで1兆ウォン規模の設備投資を行うと発表している。

一方、現代自動車グループ（起亜自動車を含む）の2004年の販売台数は318万台と推定され、ホンダを抜き世界第8位となった。同社の製品は近年、北米市場で品質面でも高く評価されるようになってきている。2005年も米国現地生産の開始、中国工場の拡大など、世界的な事業の拡大を予定している。

しかしこのような一部企業の好業績は、雇用を通じて国内経済全体に波及するには至っていない。むしろ企業間、個人間の経済格差は拡大する方向に進んでおり、韓国経済の課題といえる。

（ERINA調査研究部研究主任 中島朋義）

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	03年10-12月	04年1-3月	4-6月	7-9月	2004年9月	10月	11月
国内総生産（%）	9.5	8.5	3.8	7.0	3.1	2.7	0.7	0.6	0.6	-	-	-
最終消費支出（%）	9.7	7.1	4.9	7.6	0.5	0.2	0.2	0.4	0.2	-	-	-
固定資本形成（%）	8.3	12.2	0.2	6.6	3.6	3.2	0.6	2.5	1.8	-	-	-
産業生産指数（%）	25.0	16.8	0.7	8.0	5.1	5.4	3.8	1.2	0.2	2.6	0.9	2.2
失業率（%）	6.3	4.1	3.8	3.1	3.4	3.5	3.3	3.5	3.6	3.5	3.5	3.5
貿易収支（百万USドル）	28,463	16,954	13,488	14,777	22,161	8,345	8,606	10,412	9,688	3,693	2,916	-
輸出（百万USドル）	143,686	172,268	150,439	162,471	193,817	56,901	59,291	63,910	61,635	20,836	22,756	23,310
輸入（百万USドル）	119,752	160,481	141,098	152,126	178,827	49,922	52,775	55,257	54,673	18,179	20,353	20,541
為替レート（ウォン/USドル）	1,190	1,131	1,291	1,251	1,192	1,181	1,172	1,162	1,155	1,148	1,144	1,091
生産者物価（%）	2.1	2.0	0.5	0.3	2.2	2.6	4.2	6.2	7.3	7.5	7.5	7.5
消費者物価（%）	0.8	2.3	4.1	2.7	3.6	3.5	3.2	3.4	4.3	3.9	3.8	3.8
株価指数（1980.1.4：100）	807	734	573	757	680	782	863	826	784	836	849	863

（注）国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数は前期比伸び率、生産者物価、消費者物価は前年同期比伸び率
 国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、産業生産指数、失業率は季節調整値
 国内総生産、最終消費支出、固定資本形成、生産者物価、消費者物価は2000年基準
 貿易収支はIMF方式、輸出入は通関ベース

（出所）韓国銀行、国家統計庁他

¹ 前号で紹介したように、KDIは例年行っている10月の経済予測を、首都移転計画に対する違憲判決など、政策的な不確定要因が大きいこと理由で中止している。そのため今回の予測は約半年振りのものとなる。

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

新年の共同社説と2005年の北朝鮮経済

2005年1月1日、朝鮮労働党機関紙『労働新聞』、朝鮮人民軍機関紙『朝鮮人民軍』、金日成社会主義青年同盟機関紙『青年前衛』は恒例の共同社説を掲載した。この共同社説は、北朝鮮のその年の基本路線を提示する重要なものである。今年の題名は「全党、全軍、全民が一心団結して先軍の威力を高く轟かそう」である。

この共同社説では、「反戦平和のための闘争を果敢に繰り広げなければならない」「この地で戦争が起これば、その惨禍を被るのは北と南の我が民族であり、我が疆土である」として、戦争を回避する必要性を強調している。外交政策においては「自主、平和、親善の対外政策的理念を一貫して具現していく」としている。この原則は1992年の憲法改正以来、憲法規定の中で北朝鮮の外交政策としてあげられているので、目新しいものではない。昨年共同社説では対米関係について「自らの思想と制度を全面否定し、威嚇する米国の強硬政策にはいつでも超強硬で対応」としていたが、今年は「米国は我が共和国を軍事的に圧殺しようとする試みを捨てねばならず、対朝鮮敵対視政策を変えなければならない」と若干トーンダウンし、米国との関係改善が北朝鮮の一貫した政策目標であることを強調する内容となっている。

各種報道では、軍事面と対米関係が強調されて報道されていたが、経済関係の言及にも注目すべき点が多い。以下、今年の共同社説の経済面でのポイントを紹介する。

経済建設の持続的成長とさらなる飛躍への期待

共同社説では「チュチェ 94（2005）年は我が革命と強盛大国建設偉業遂行において偉大な転変がなされるやりのある年」であると規定し「今年、我々は勝利者の大きな矜持と自負心を抱き、党創建60年と祖国光復60年を盛大に記念する」としている。昨年の経済建設に対する評価において、電力工業と鉄道運送などでの生産増加や営農方法の改善において成果があったことから、今年はその土台の上で、さらなる飛躍を期待する内容となっている。また、国防工業に関する記述はそれほどなく、国を挙げて、党創建と解放60周年を祝う内容となっている。

党の指導力の強化をねらう「一心団結」の強調

今年の共同社説の題名にもある「一心団結」については、「一心団結は、朝鮮革命の根本であり、核兵器よりも威力のある必勝の宝剣である」としている。具体的には「革命の首脳部に決死擁衛」することであり、全軍、全人民が指導者に能動的に服従することを求めている。経済改革の進

行により、物質的な刺激が思想的、政治的な刺激に先行する場面が増えてきていることや米国の「北朝鮮人権法」の成立など、外部からの思想的影響が増えそうなことから、改めて思想の引き締めを求めているといえる。

朝鮮労働党創建60周年と解放60周年を祝う年

今年は朝鮮労働党創建60周年と解放（光復）60周年の2つの大きな節目となる年である。そのため、共同社説では「経済建設と人民生活向上において決定的な転換をもたらさなければならない」としている。その実現方法としては「1950年代の千里馬大高潮の時期のように、前例のない生産的昂揚を成し遂げることにより、今年の意義深い名節を盛大に祝い、全国が興盛を極めるようにすることが党の意図であり決心である」と説明している。1950年代は朝鮮戦争後の復興期で、ソ連、東欧や中国から巨額の援助がもたらされたが、現在の北朝鮮にこのような経済援助を与える国は存在しない。

農業の重視と実践の重視

共同社説では例年になく農業の重視を強調している。農業政策としては「実践において正当性が確証された種子革命方針、二毛作方針、ジャガイモ農業方針と大豆農業方針をしっかりと行うことに対する方針をはじめとする党の農業革命方針を継続して徹底的に貫徹しなければならない」と朝鮮労働党の新しい農業政策の成功を強調している。政策の正当性を実事求是に求めるようになったことは、北朝鮮において、社会主義原則を守りながらも最大限の実利を追求する考えが相当浸透してきたことを表すといえるだろう。

重点部門の内容と実利主義は継続

共同社説では、「電力、石炭、金属工業と鉄道運送部門」を重点部門としている。この内容に変化はない。また、経済改革との関連においては「社会主義原則を徹底して守りながら、最大限の実利を得ることができるよう経済組織事業を緻密に組み立てなければならない」として実利主義は肯定的に捉えられている。

以上、今年の共同社説では、昨年よりも核開発をめぐる国際的緊張は高まっているにもかかわらず、楽観的な記述が多く見られる。北朝鮮経済が持続的な発展を遂げるためには、対外経済関係を改善するために国際関係を改善しなければならない。その意味で、今年の共同社説は、北朝鮮が国際関係を改善する動きを見せることを前提としていると考えることができる。

（ERINA調査研究部研究員 三村光弘）

Research Division: International Activities, Conferences and Workshops November–December 2004

On November 9, a reporter and photographer from the Priamurskiye Vedomosti newspaper (based in Khabarovsk) visited ERINA.

On November 10, the mayors of Khabarovsk and Birobidzhan visited ERINA.

On November 10, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida participated in the 31st Meeting of the Japan-China Northeast Development Association's Northeast Asia Economic Committee, which was held in Tokyo.

On November 10, Senior Economist Hisako Tsuji participated in and made a key note presentation at the Trilateral ROK–Japan–China Seminar, which was organized by the Incheon Development Institute based in Incheon, the ROK.

On November 11, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida delivered a speech at Mitsui O.S.K. Lines in Tokyo.

On November 11-12, Researcher Dmitry Sergachev accompanied a group of Russian visitors to the Niigata Business Messe 2004, which was held in Niigata City.

On November 15, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida participated in the 5th Policy Conference of the Council on East Asian Community: Financial Cooperation and Cooperation in Trade and Investment in East Asia, which was held in Tokyo.

On November 16, Professor Peter Baklanov, Director of the Russian Academy of Sciences Pacific Institute of Geography, visited ERINA and delivered a lecture on the investment climate in Primorsky Territory, Russia.

On November 17, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in Japan-Russia Round-Table Meeting, which was held in Tokyo.

On November 18, Professor Pavel Minakir, Director of the Economic Research Institute, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences visited ERINA and delivered a lecture on the investment climate in Khabarovsk Territory, Russia.

On November 19, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida participated in the 11th Meeting of the 2004 Tokyo Foundation Policy Forum, which was held in Tokyo.

On November 22-29, ERINA dispatched lecturers to lead the JICE training course on commercializing new technologies, which was held in Khabarovsk Territory, Russian Federation.

On November 24, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida participated in the 34th Meeting of Directors of the Japan-China Northeast Development Association, which was held in Tokyo.

On November 25, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida and Visiting Researcher Shingo Narumi participated in a meeting on promoting use of Shichiri-Nagahama Port, which was held in Hirosaki, Aomori Prefecture.

On November 26, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida attended a reception in Tokyo to commemorate the 80th anniversary of the founding of the Republic of Mongolia.

On November 29–December 2, Researcher Shoichi Ito and others accompanied a delegation from Roshydromet (The Federal Service of Russia for Hydrometeorology and Monitoring of the Environment), which was visiting Tokyo.

On December 4, Senior Fellow Ikuo Mitsuhashi and others held the Tokyo Forum on Promoting International Tourism in Northeast Asia, which was organized in collaboration with the Northeast Asia Tourism Association.

On December 9, Dr. Boris Saneev, Deputy Director, Energy Systems Institute (Irkutsk, Russia) visited ERINA and delivered a lecture on the energy system of the Russian Far East and the Pacific pipeline project.

On December 10, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida delivered a lecture at Keiwa College in Niigata.

On December 14-24, Senior Fellow Ikuo Mitsuhashi conducted a survey regarding international ferry services and the Eurasian transport corridor in France, Finland and Russia.

On December 15, The 3rd Tokyo Seminar on the New Northeast Asia was held at United Nations University in Tokyo.

On December 16-17, Senior Economist Hisako Tsuji participated in and made a key note presentation at the International Donghae Port Symposium organized by the Korean Association of Shipping and Logistics, which was held in Donghae, the ROK.

BOOK REVIEW

「韓国人は、こう考えている」

著者：小針進（こはり・すすむ）

出版：新潮社【新潮新書】

「韓国と日本国」

著者：権五琦（クオン・オギ）、若宮啓文（わかみや・よしのぶ）

出版：朝日新聞社



2002年のサッカーW杯の日韓共催を機に、草の根レベルの日韓交流に火がついた。さらに、去年は韓国ドラマ「冬のソナタ」が日本で大人気となり、相互訪問者数も急上昇し、日本人の対韓イメージも向上した。では韓国人は日本人あるいは近隣諸国の人々をどう見ているのかということを考える上で参考となる2冊を紹介する。

小針氏の『韓国人は、こう考えている』は表題通り、韓国人が日本人、中国、米国、北朝鮮に対してどう考えているかについて、アンケート調査の結果や発言・新聞記事を引用しながら解説している。さらに北朝鮮が韓国をどう見ており、韓国人が南北統一をどう考えているかに関する考察を行っている。最終章で、韓国社会の特徴として、「世代対立」や、「異議申し立て社会」について解説している。

私が興味深いと感じた点の一つは、なぜ韓国人は中国に対して好意的なのだろうかという疑問に対する分析である。考えられる理由の一つに「韓国人が伝統的に持っている小中華意識や中国コンプレックス」を挙げている。しかし、最近「高句麗史論争」で両国が対立した事例を挙げて、今後、韓国が対中外交の難しさに直面する可能性があると指摘する。

対北朝鮮問題では、「金正日政権は許せない。ただ韓国を夫、日本を妻にたとえると、最近の日本における北朝鮮バッシングは、妻が夫の出来の悪い弟を過剰にあげつらっているようで韓国人として複雑な気持ちになる」というある韓国人の言葉を引用し、韓国マスコミの扱い方次第では、日本人の対朝鮮民族全体への侮蔑と受け止められ、韓国人の日本観に否定的な影響が出るであろうと案じる。最後に統一問題に関する韓国人の姿勢について、規範的な姿勢で「我が民族」を時には示しつつも、「完全統一」をホンネで望まず、北を崩壊も、暴走もさせたくないと思っていると分析している。

『韓国と日本国』は、東亜日報の戦後初の東京特派員を経験し、同社の社長を歴任後、金泳三政権で副総理・統一

相を勤めた権五琦氏と、朝日新聞論説主幹の若宮啓文氏が、韓国、日本、北朝鮮をテーマに対談した記録である。対談の内容は、北朝鮮問題、日韓政治史、サッカーW杯日韓共催、韓国歴代政権論、米国の影響、など多岐に渡り、ジャーナリストならではのエピソードを交えて面白い読み物となっている。

含蓄に富んだ対談の内容を要約することは不可能であるが、権氏の発言からは一貫して複眼的視点が読み取れる。権氏は北朝鮮を敵であると同時に兄弟として考える。母国である韓国に対しても、愛するがゆえに、厳しい批判が驚くほど率直に語られている。韓国人が何でも威張るのは自信の無いことの証と考え反省を促す。自国の政権に対しても辛口である。また、今の韓国の反米風潮について、本気でアメリカに反抗するというものではなく、ムードだと見ている。そして、韓国では冷静な分析も無く「アメリカの言いなりばかりでけしからん」という報道が多すぎると苦言を呈している。むしろ権氏には日本人に対する率直な進言を語ってもらいたい。

21世紀の東アジアについては、国単位ではなく、共有する「文明」を前面に掲げるべきだと権氏は考えている。最近の高句麗史論争を例に挙げ、中国は「文明」よりも「覇権」を目指すのではないかとの危惧を示している。また日中韓3国に共通する文化の一つである「漢字」に注目し、多国籍間で育てていくことを提案している。

あとがきで若宮氏は、本書が対談方式を取ったいきさつについて、豊富な経験、知識、知性をお持ちの権氏がなぜか著作を残していないからだとしている。しかし、本書は対談形式にしたからこそ面白い読み物となった。若宮氏の経験・知識も対談を盛り上げる上で重要な役割を果たしている。結果として、読者が話の中に入っていきけるような、単独の著作には無い体験ができる。

（ERINA調査研究部主任研究員 辻久子）

客員研究員の雑記帖

私たちの生活と海運

私は、船会社の出身でERINAに出向しています。船会社には長年勤めていますが、時々悲しくなることがあります。それは、日本の人たちが海運業、特に外航海運業から大きな恩恵を受けているにも係わらず、海運に無関心なことです。

資源が乏しく、海に囲まれた日本は、昔から色々な資源を外国から輸入し、それを加工して外国に輸出してきました。今は資源だけではありません。毎日摂取する食品や身に付ける衣料は、原料のほとんどが外国から輸入されたものです。

海運業界の人たちが良く例にあげる話に「天ぷらうどん」の話があります。天ぷらうどんを食べるとき、ちょっと考えてください。この中で国産品は何だろうか？ 先ず、うどんの原料となり、天ぷらの衣となる小麦粉は国内消費量の約90%が輸入品で、主としてアメリカから運ばれます。次に、てんぷらの中身のえびも大部分が輸入品で、インドやインドネシアから運ばれます。醤油の原料である大豆も国内消費の95%が輸入品で、これも主としてアメリカから運ばれます。このようによく見ると、天ぷらうどん一杯の中で純粋な国産品は、水だけです。

食べ物だけではありません。例えば衣類では綿も羊毛も100%輸入品です。又、住宅や家具に使われる木材も80%が輸入品です。わが国の2003年の輸入依存度は、小麦が87%、大豆が95%、綿花と羊毛は100%、木材は80%でした。つまり我々の衣食住は、輸入品なしにはやっていけません。

更に、日常生活に欠かすことが出来ない電気は、その80%が石油、石炭、天然ガスなどの輸入された資源で作られています。

さて、外国から物資を輸入するというと一般の方は、先ず飛行機を連想されると思います。外国へ行く場合、飛行機が最も身近な手段ですが、大変高価な輸送手段です。貨物の場合、コンピュータチップのように小さくてコスト負担力のあるものや、急いで運ばなければならないものにとっては適切な輸送手段ですが、石油、石炭、鉄鉱石といった原材料は急ぐ必要がなく、コスト負担力が無いので適切とはいえません。

一方、回りを海に囲まれている日本では、トラックや鉄道では外国に行けません。

船は安く大量に物資を運べますが、速度が遅いという欠点があります。しかし、原材料を運ぶ場合、これは欠点になりません。と言うのは、原材料は工場に一定の分量を一定のタイミングで運ばれば良いのです。例えて言うと、海の上をベルトコンベヤーで繋ぐように、一定の分量が一定のタイミングでどんどん運ばれる方が都合合いです。また、工場に必要な一定の分量とは何万トンという大きな量ですので、一度にこの量を運べるのは船しかありません。そのため、外国との輸送には船が使われます。冒頭でご紹

介した小麦や大豆などは船で日本に運ばれています。

つまり、船が止まってしまったら、日本の人たちは今享受している豊かな生活を送れなくなってしまうのです。

さて、船が皆さんの暮らしに重要なことはお分かり頂けたと思いますが、それでは日本の船会社は必要なのでしょうか？ 船で物を運ぶことは重要ですが、船自体はどこの国の船でも良いのではないのでしょうか？

今、日本の船会社は、多くの所有船の船籍（船の戸籍）をパナマ等の外国にしています。つまり日本の船会社も、形の上ではほとんどの所有船が外国籍の船となっています。これは、日本のような先進国は給与水準が高いため船員の給料も高くなるので、優秀な技術を持っている日本人船員がいる日本の船会社でも、途上国の船会社との競争に負けてしまいます。そこで、船を外国籍として外国人船員の乗り組みを可能とし、途上国に対抗出来るようにしました。従って、日本の船会社と言っても、所有船は船籍も船員も外国籍と言うケースが多く、外国の船会社と何ら変わりありません。

それでも、多くの日本の顧客は日本の船会社を選びます。なぜでしょうか。それはハードとソフトの両面で安全に徹しているからです。船会社は、顧客の大切な貨物を預かって遠距離を運ぶのですから、安全に確実に運ぶ義務があり、安全は最も大切なものです。

ハード面での安全は、より安全性の高い船を作り、古い船をどんどん代替していく点にあります。例えば、タンカーは大量の石油を積むことが出来ませんが、座礁事故を起こすと石油が海に流れ出し、海洋汚染を引き起こします。世界各国は国際条約を締結し、船会社に対して海洋汚染を起こし難い船体構造を持ったタンカーに代替するよう求めています。日本の船会社は、このような構造のタンカーをいち早く採用し、船隊の一新を図っています。タンカーを新しく作るには数十億円から百億円といった多額の費用が必要となりますが、企業体力が強い日本の船会社だからこそ出来ることです。外国の船会社には企業体力の弱い会社もあり、このように急速には対応できません。

ソフト面は、外国人船員に対する教育です。船の事故の8割はヒューマンエラーが原因と言われているので、日本の船会社はフィリピンを始め各地に自社の船員学校を作り、自ら船員のトレーニングを行ない、事故防止に努めています。トレーニングには、操船シミュレータや機関シミュレータと言った最新のマルチメディア技術を駆使した機器を使用しており、緊迫した状況を作り出して疑似体験させ、安全に対処する方法を学ばせています。

このように多額の投資をすることで、安全に確実に物資を運ぶことができるのです。

皆さんも次に天ぷらうどんを食べるときは、小麦粉や大豆を作った外国のお百姓さん、そしてそれらの貨物を皆さんのもとに運んだ船会社のことを思い出してください。

(ERINA客員研究員 成実信吾)

研究所だより

職員の異動

転入

平成17年1月17日付け

調査研究部 客員研究員 趙玉紅（遼寧社会科学院から）

セミナーの開催

新しい北東アジア東京セミナー第3回

平成16年12月15日 東京・国連大学

テーマ：中国の東北振興政策と北東アジアにおける経済協力

講演者：中国・遼寧社会科学院院長 趙子祥氏

討論者：JETRO企画部北東アジア担当主幹 藪内正樹氏
神田外国語大学中国語学科助教授 興梠一郎氏

平成16年度第6回賛助会セミナー

平成16年12月16日 万代島ビル6階会議室

テーマ：「延辺科学技術大学の紹介」

講師：延辺科学技術大学総長 金鎮慶氏

新しい北東アジア東京セミナー第4回

平成17年1月18日 東京アメリカン・センター

テーマ：北東アジアの中の日本 アメリカの視点から

講演者：米国連邦議会下院議員 カート・ウェルドン氏

討論者：立教大学法学部教授 李鍾元氏

編集後記

2004年12月某日、新潟発ソウル行き航空便は満席。仁川空港に到着すると、日本各地から到着した日本人観光客が入国審査窓口で長蛇の列を作る。韓国人用窓口の列は短いに対し、外国人用の列は延々と伸び、入国に長時間待たされる。この時期、韓流ブームに乗った観光客で日本各地発のソウル便は満席となり、ビジネス客がチケット入手に苦労するほどだという。中でも「冬ソナ」のロケ地の雪景色を目指す女性達は寒くなるほどに勢いづく。今年の1月から江原道の襄陽空港と関西空港を結ぶ「冬ソナ・チャーター便」が運航されているというから驚きだ。襄陽空港は東草の近くの過疎地に作られたが低稼働率に泣いているとか。

従来、欧米志向が強かった中年女性が「冬ソナ」に惹かれたのを契機として韓国に関心を深め、親しみを感じるようになってきたことは両国関係にとって好ましい。内閣府

やマスコミ各社が行った調査でも韓国に対する親近感は年々高まっている。一方、韓国人の対日意識も徐々に高まっているようだ。1995年に始まった日本人観光客のビザ無し韓国訪問、2002年の日韓共催サッカーW杯、そして最近の韓流ブームと草の根交流の積み重ねが相互理解を高めてきたと考えられる。

韓国観光公社によると2004年に訪韓した日本人は前年比36%増の約244万3千人、訪日した韓国人は約10%増の156万9千人に達した。さらに今年は日韓国交正常化40周年にあたり、日韓友情年として観光キャンペーンが目白押しだ。さらに3月から始まる愛知万博期間中は韓国人観光客にノービザが適用される。昨年12月の首脳会談で「2005年の往来は5百万人を旨す」と表明されたが決して不可能な目標ではない。

なお、愛知万博開催中は中国人観光客に対する規制も緩和される見通しだ。日中間の経済交流は順調に拡大し、2004年は中国が日本にとって最大の貿易相手国となった。しかし残念なことに政治的にはギクシャクした関係が続いている。確かに政治的関係の改善は首脳レベルで行われなければならないが、韓国の例が示すように、草の根レベルの相互理解（ソフトパワー）は両国間のファンダメンタルを形成するといっても過言ではない。

万博開催を機に北東アジア観光に弾みがつき、相互理解が深まることを期待したい。 (H)

発行人 吉田進
編集長 辻久子
編集委員 ウラジーミル・イワノフ 中村俊彦
ドミトリー・セルガチョフ
発行 財団法人 環日本海経済研究所
The Economic Research Institute for
Northeast Asia (ERINA)
〒950-0078新潟市万代島5番1号
万代島ビル12階
Bandaijima Bldg. 12F
5-1 Bandaijima, Niigata-City
950-0078, JAPAN
tel 025-290-5545 (代表)
fax 025-249-7550
E-mail webmaster@erina.or.jp
ホームページhttp://www.erina.or.jp

発行日 2005年2月14日

(お願い)

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

禁無断転載