

ISSN 1343-4225

ERINA REPORT

ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR NORTHEAST ASIA

ERINA REPORT 66

キーパーソンインタビュー

「日本企業のロシアへの投資を歓迎します」

在日ロシア連邦通商代表部主席 アレクサンドル・ラブレレンチエフ氏に聞く

“ We Welcome Investment in Russia by Japanese Companies ”

Interview with Alexander Lavrentiev, Trade Representative, The Trade Representation of The Russian Federation in Japan

Russia and Japan Beyond 2005 Vladimir I. Ivanov

2005年以降のロシアと日本 ウラジーミル・イワノフ

グローバル・マーケティングからみたシベリアの事業環境評価 富山栄子

Improvements Required to Enable the Trans-Manzhouli Railway to Meet the Demands of Land Bridge Transportation Qunren Li, Ruinian Que, Yao Ding

満洲里鉄道がランドブリッジ輸送の需要を満たすための改善措置 李群仁、闕瑞年、丁瑤

Opportunities for Pollution-Free Development: CDM Projects May Surge in Mongolia Enkhbayar Shagdar

2005
NOVEMBER
vol. 66

目 次

キーパーソンインタビュー（日／英） 「日本企業のロシアへの投資を歓迎します」 在日ロシア連邦通商代表部主席 アレクサンドル・ラブレンチエフ氏に聞く 1 “ We Welcome Investment in Russia by Japanese Companies ” Interview with Alexander Lavrentiev, Trade Representative, The Trade Representation of The Russian Federation in Japan Russia and Japan Beyond 2005（英／日） 2005年以降のロシアと日本 Vladimir I. Ivanov, Director, Research Division, ERINA ERINA調査研究部長 ウラジーミル・イワノフ 10 グローバル・マーケティングからみたシベリアの事業環境評価（日／英抄） An Evaluation of the Business Environment in Siberia From the Perspective of Global Marketing（Summary） 新潟大学・敬和学園大学他非常勤講師 富山栄子..... 24 Eiko Tomiyama, PhD. in Economics Visiting Lecturer, Niigata University & Keiwa College Improvements Required to Enable the Trans-Manzhouli Railway to Meet the Demands of Land Bridge Transportation（英／日） 満洲里鉄道がランドブリッジ輸送の需要を満たすための改善措置 Qunren Li, Research Professor & Director, Economic Section, China Academy of Railway Sciences Ruinian Que and Yao Ding, Assistant Research Fellow, China Academy of Railway Sciences 中国鉄道科学研究院運輸経済研究主任 李群仁 同研究助手 關瑞年、丁瑤 37 Opportunities for Pollution-Free Development: CDM Projects May Surge in Mongolia（英） Enkhbayar Shagdar, Researcher, Research Division, ERINA 48 会議・視察報告 第6回「新しい北東アジア」東京セミナー ロシアのアジア民族から見た日本とロシア極東の将来像：モンゴルの文化的・ 地域的多様性と日本との交流可能性 ERINA調査研究部研究員 伊藤庄一 54 北東アジアにおける複合輸送とロジスティクスシステムに関する検討会 ERINA特別研究員 三橋郁雄 60 新潟経済同友会ロシア極東ミッション ERINA総務課長 新井洋史 62 中国・ハルビン市における「新潟市投資環境説明会」 ERINA調査研究部研究主任 筑波昌之 64 北東アジア動向分析 67 Research Division: International Activities, Conferences and Workshops January - July 2005 72 Book Review 「北東アジアにおける国際労働移動と地域経済開発」..... 74 研究所だより 75

(キーパーソンインタビュー)

「日本企業のロシアへの投資を歓迎します」

在日ロシア連邦通商代表部主席 アレクサンドル・ラブレレンチエフ氏に聞く

- 2001年にも前代表のルザノフさんにお話を伺いました¹。そのときは、日本は貿易も少ないし、投資も少ないし、もう全然駄目だと言われたのですが、今は変わったのではないですか。日口間の貿易は増大していますし、投資についても具体的な話が出るようになりました。そういう意味では、いい時期になってきたのではないかと思います。(ラブレレンチエフ)いい時期になったかどうかは、やはりもう少し後で様子を見てからでないと、今は判断が難しいところです。と言いますのは、2～3年前の状況に比べますと両国間の貿易量はぐんと増えてきていますし、去年2004年の実績が史上初めて88億ドルに達しました。今年の上半期にしても、去年同期との比較でいうと、両国間の貿易高は20%増え、46億ドルを超えました。2005年全体として、我々の予測で100億ドルのレベルに近づくとお思います。ですから、量としては非常に好ましい傾向であり、増えているのは事実です。

その背景に何があるかという点、主な理由は2つあります。一番目は、国際市場におけるエネルギー資源である原油、石油製品、石炭の価格高騰、並びにその他のロシアの対日輸出品(金属、木材)の価格上昇です。2番目は、日本からの輸入も増えていることです。それは何を反映しているかという点、やはりロシアで日本からの家電だけではなく、産業用品の輸入も復活しているのではないかと考えているところです。その背景には更にロシアでは国内産業が復活し、今は新しい発展の段階に入ろうとしていることがあります。

- そのように増えているのはいいことですが、それでも日本全体の貿易に占める割合というのはまだまだ少ないと感じます。

(ラブレレンチエフ)確かに比重を見ると、ロシアから見れば日本の市場はまだ遠いし、数字的には大きくは見えないかもしれません。しかし例えば極東地方から見れば魚や木材などは日本の市場が一番近いし一番メリットがあります。

しかも、いくつかのロシアの輸出品が数十年にわたって



日本市場でかなり大きなシェアを占めております。特に非鉄金属の場合、ロシアは10～20年前からずっと日本の市場が大事ですし、今もアルミニウム地金、ニッケル、貴金属、特にパラジウムなどの主要な供給者として残っています。同じくロシア製の丸太及び蟹が日本の市場では大きなシェアを占めております。近い将来において、ロシアは大規模な液化天然ガスの供給を計画していますし、石油の輸出も拡大して行かろうと思います。ですから全体のパーセンテージよりは個々の商品を分析してみるともう少し正確な姿が出てくるのではないかと思います。

- 構造的には変わってなくて、やはり日本の輸入のほうが輸出よりも多いですね。ロシアにとっては輸出が多くて、まだ日本からの輸入というのは少ない。

(ラブレレンチエフ)90年代についていうと、それはそうだったけれども、21世紀に入ってから、事情が随分変わってきました。私が以上に述べた通り、最近の5～6年に於いてロシア経済は安定的な成長を見せています。その結果、国内消費が上昇し、日本などから、機械設備、特に自動車や、家電製品や、先端技術、新素材などの輸入がいつそう

¹ ERINA REPORT vol. 42 (2001年10月号) 参照。

拡大されることが可能になってきております。2003年から、ロシアへの日本の輸出が急テンポで発展しつつありますし、ロシアの対日輸出のテンポより2～3倍ぐらい上回っております。近い将来にはその傾向が続くだろうと考えております。

もう一つの重要な問題にふれたいと思います。例えば東南アジアの製品が大量にロシアに流れ込んでいる。ただしそれは実際のところは日本の技術を使って、日本の技術監督の下で、日本から輸入した資材で作っています。果たしてそれが第三国の貿易品目として扱われてもいいのか、もう少し違う目で見るとはいいのでしょうか。

それから、日本の大手企業はヨーロッパへの進出が活発です。商社もヨーロッパに行きます。だからヨーロッパで日本の技術資材のもとで生産されたものもロシアに入ってくるのです。イギリスで生産された日産の車はイギリスの商品であり、統計上はそうなのですが、日本の技術です。そういった意味では我々は第三国を経由したもの、あるいは第三国で日本が作ったものは毎年少なくとも20億ドルぐらいロシアに入ってきていると見ています。そう考えると輸出入のバランスはほぼ取れていると言えます。

- ただ、家電に関してはロシアでは韓国製のものが非常によく売れているようで、日本でも「脅威だ」というのはよく聞きますが。

(ラブレチエフ) 韓国だけでなく、今後中国の製品の品質や信用が上がっていけばそれももっとロシア市場にも出回るでしょう。でもそれは仕方がないですね。

- コストの問題ですね。

(ラブレチエフ) 世界市場で見ても、コストのプレイクダウンというのはあります。例えばコストの内訳を見みると、労働の部分、原料や立地条件の部分があって、情報と科学技術の部分のウェイトが大きくなっているといえます。自由マーケットの下では、原料と労働力は安いところで生産するようになっていますが、仕方がないことです。日本企業が中国に進出し、中国で作られた日本の企業の製品が場合によってはロシアに行くのが自然だということです。

- 日口の貿易を増やすことができる分野はどのあたりにあるとお考えですか。

(ラブレチエフ) 主に2つに分けて見ていけないと思います。一つは、日本は資源を持っていないので、まずはエネルギー資源を必要とします。これから新し

い技術が発展して、石油の代わりに違うエネルギー源を利用できるという話がありますが、少なくとも今後10～15年は石油が圧倒的なシェアを持つでしょう。どこの国もそういったエネルギーバランスだと思います。したがってまずは安定した石油供給、次に安定したガスの供給が課題になります。それは2007年か2008年、サハリンからガスや石油の供給が本格的に始まるわけです。東シベリアのパイプラインの建設も石油輸出のポイントとなるでしょう。

それからもう一つ貿易額を増やすのは、日本企業からの対ロシア投資だろうと思います。日本と中国との間、あるいは日本と東南アジアとの間がなぜあれだけ大きな貿易額になったかという、そこには日々貿易があるわけです。日本企業がそこに生産拠点を作って、いろんな意味で逆輸入をやっていますから、モノづくりの技術だけは日本から中国へ行って、製品そのものはまた日本に戻ってきます。それが一つの大事なファクターだと思います。トヨタがロシアで組み立てて生産することは非常に重要な決断だと思います。もちろんそのロシアで作る車は日本には持っていきません。その逆輸入・逆輸出の期待は今のところ全然ありません。ただしトヨタには旗振り役を十分にやっていただければいいと思います。モスクワで、あるいはロシアで現地法人を設立した数は今年だけでも30%増えています。これはもっともっと増えていくでしょう。

- それは私たちも聞いているところです。今、トヨタが進出するとすると、子会社もやはり一緒に行くことになると思います。

(ラブレチエフ) それは確かにあります。精神的にも非常に大事なことです。大手企業が何もしていない間はみんな怖い怖いと言っていますが、大手企業が1社でも出ると、実際は仕事ができるのではないかと見方を変えます。したがってトヨタだけでなく、日産やホンダ及び自動車部品メーカーも行くでしょうし、コマツも以前から成功しているわけですから、工場を拡大することも考えられるでしょう。またIT分野でも、今まであまり目を向けてこなかったような日本のIT関連企業がすでにロシアに関心を深めています。

- 私たちが驚いたのは、車だけではなくそれに関連した金融、物流・運送、広告業とか、いろんな業界がモスクワに事務所を作ろうといった動きがあるということです。ですから、私は先ほどおっしゃった30%以上になるのではないかと考えています。

(ラブレチエフ) もっともっとあるでしょう。それ

に、去年までは、つまり2005年1月1日時点においては、そういう会社の数は100以下だったのですが、2005年9月1日の時点では130社になるという数字が出ています。年末にはもっとあるだろうという予測をしています。

- 今、投資の話が出ましたが、トヨタ自動車という日本を代表するような会社がロシアへ進出します。それ以外にどんな業種が進出の可能性があるとお考えですか。先ほど出た産業機械とか、家電とかが考えられるでしょうか。おそらく誘致活動もやっつけらっしゃると思うのですが。

(ラブレレンチエフ)ロシアとしては、どんな業種でも入れればありがたいという状況ですが、原料の加工度を高める産業に対して、何らかの形で外国の資本が入れば好ましいのです。特にそれはガス・石油精製や、化学・石油化学産業や、極東地域の港湾施設の近代化を含めた交通インフラ整備や、木材、海産物の高度加工や、観光などの、他の部門に関わる事業です。観光分野ではまだまだ量が少ないです。その一つの原因というのはまだまだホテルが不足しており、料金も高く、サービスもあまりよくないかもしれないことにもあります。ただし、最高のレベルを狙っていかないとその産業も発展していかないので、逆に日本人が喜んで入ってくるような状況を作らなければなりません。

それから、ロシアが誇れる産業の一つに原子力発電に関するものがあります。資材から技術まですべてです。その分野で日本やその他の国に対して、十分にマーケットがあるでしょう。さらに、宇宙分野もあります。宇宙というのは、衛星打ち上げサービスから、その宇宙技術のために使われる資材を含め、非常に幅広く、やむを得ず「宇宙」とひとくくりにして言わざるを得ませんが、その関連の企業がまだ可能性があります。

それから私がまだ可能性があると思うのは、おそらく両国のビジネス界の目が向いていない分野だと思うのですが、ロシアが蓄積してきたソフト面の知識と能力です。それをお互いにどういうふうに通じるビジネスに育てていくかというのは大事な課題だと思います。

コンピュータのソフト分野でもロシア人も十分入ってやっつけられると思います。ロシア人もプログラミングの分野で働いています。今年採択された経済特区についての法律がありますが、その経済特区の中で考えたら面白い展開になるでしょう。

- 経済特区についてですが、もう始まっているのですか。(ラブレレンチエフ)法律としてはもう出ています。2005年8月には、ロシア政府は経済特区を管轄する経済特区庁

を設立しました。それは今年の年末まで、経済特区の活動を来年から開始させるために、一連の法律文書を作成することになっています。

- 極東にもあるのですか。

(ラブレレンチエフ)極東にも出て行くと思います。どこで何をやるかというのはその後のプロセスで、それをしたいと思う自治体が申請するわけですから、政府はそれを検討して、よし、認めようということになるのです。

- ナホトカ経済特区というのがあってなかなか動きませんが、うまく実現するといいですね。ただ、投資という意味ではネガティブなものもあります。過去の失敗例があるため、日本ではまだまだ投資環境に不安を持っている向きもあると思うのですが。

(ラブレレンチエフ)それはケースバイケースです。これがフリーマーケットですので、利害はぶつかりあうこともあるのです。政府の立場から、何が大事かという、こういうケースがある場合、裁きといますか、和解といますか、まずは紛争にならないような状況において、何とか処理していかなければいけません。それからもし仮に紛争になってもしようがないような状況が発生したら、しかるべきプロセスで裁判をするということです。

- 紛争処理のために、例えば日ロ投資促進機構のような組織の設置が検討されてきましたが、それは動いていますか。

(ラブレレンチエフ)動き始めているところです。ロシア側の組織として、日ロ貿易投資促進機構が今年4月12日に活動を開始したばかりですから、まだ本来の姿ではなく、立ち上がりの時期です。ただしどちらかというと紛争処理というよりは、厳密に言えば裁判や仲裁のような権利はありませんので、相手選びをしたり、定款をはじめとしたお互いの合意文書を作ったり、そこから発生しうることについてアドバイスをしたりという活動をしています。

- 投資環境についてももう一つ質問したいのは、極東の状況です。モスクワやサンクトペテルブルグには日本の大企業は行きますが、極東は遅れているというイメージがありますが。

(ラブレレンチエフ)遅れているというのはどういう意味ですか。実際に投資が行っていないということでしょうか。あるいは、法律が十分に守られていないということでしょうか。

- その両方です。特に極東では過去、失敗した例が多いと思います。

(ラブレレンチエフ) それもまた個々のケースを見ないとコメントできませんが、サハリンの大陸棚に対して非常に大きい金額の投資が行っているのです、決して失敗とは言えないと思います。

- 極東でよく言われるのは、小さい規模の投資で失敗例が多いことですね。ホテルの問題がありました。

(ラブレレンチエフ) これは認めざるを得ない事実だと思っています。

逆に誰も目を向けていない事実もあります。ロシアの企業が日本で失敗したケースです。つまりこれは日本の企業もみんながきれいめみんなが素晴らしいというような状況ではありませんから、相手選を間違った企業は支払いができなくなって、我々が中に入って処理することもあります。どちらかという投資ですから、ちゃんと法律を勉強して、自分なりに解釈せずに、ちゃんとビジネスプランを考えてやらなければいけません。

- それが日本企業へのアドバイスですね。

(ラブレレンチエフ) はい。ロシア企業に対してもそうです。

- ところで、ロシアはWTOに加盟するのではないかと言われていますが。

(ラブレレンチエフ) 進んでいます。特に日本との間ではほとんどその交渉が終わっていて、あとは議定書にサインするだけで、それはおそらく今度プーチン大統領が訪日するときにやると思います。ただし一部の国との間では、いろんな要求が対ロシアに出されたりしているという状況ですから、これはいつ終わるかという計画を立てることは難しいし、また、立てるべきではないのです。誰かと競争して走るわけではありませんから、加盟できるまでは粘り強く交渉することです。したがってうまくいけば2005年中にも加盟して、12月に香港で開催される会議でロシアをメンバーに入れることも考えられるし、逆にそのために無理をして譲歩してはいけませんので、間に合わなければ来年で

もいいと思います。だいたい80%くらいは交渉が終わっていますから、非常に近い将来加盟することになると思います。

- この11月にはプーチン大統領もいらっしゃいます。また代表も何年か日本にいらっしゃると思いますが、その期間内の抱負や期待をお聞かせください。

(ラブレレンチエフ) やはりロシアのイメージを正確に伝えることです。ビジネスというのは、現実立つものから、現実そのものを日本の経済界の皆様には伝えなければいけません。その現実、おそらく皆さんが思っているよりもずっといいものですから、それを説明しながら具体的なサクセスストーリーを作らなければいけません。トヨタ以外で、トヨタは必ず成功するから、間違いありません。このようなサクセス・ストーリーが多ければ多い程いいです。

と同時にロシアの企業も日本で現地法人を作り始めました。なぜ現地法人を日本で作るかということ、日本の市場のニーズをもっとよくつかんで、それなりに自分のビジネスを成長させなければいけない時期が来たということだと思います。したがってそういう数はロシアで進出している日本の企業に並ぶくらいにならなければいけないと思いますから、私が日本に勤めている間に日本に現地法人を作るロシアの企業数が今の20社から100社くらいまでになればありがたいと思っています。

- プーチン大統領の訪日のテーマは何でしょうか。

(ラブレレンチエフ) 1つのテーマとなると難しいですね。今はその準備の段階ですが、およそ10の合意文書が出来上がると思います。ただしその中にはいろいろあります。エネルギー部門での協力、ツーリズム、原子力分野、IT分野、ばらばらですから、まとめて1つのテーマにはできません。いずれにしても、プーチン大統領の訪日は両国間にとって意義深い出来事になるのは疑いありません。

- そうですね。今日はどうもありがとうございました。

(2005年8月30日、在日ロシア通商代表部にて)

聞き手：ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

記録：ERINA経済交流部研究員 堀川桃子

プロフィール

アレクサンドル・ラブレレンチエフ (Alexander B. Lavrentiev)

1955年 モスクワ生まれ

1977年 ソ連外務省付属モスクワ国際関係大学国際経済関係学部卒業

1977年 ソ連貿易省のエキスパート

1979年 在日ソ連通商代表部のシニア・エコノミスト

1980年 ソ連貿易省のエキスパート

1981年 在日ソ連通商代表部のシニア・エコノミスト、経済部長

1986年 ソ連貿易省、ソ連対外経済関係省のエキスパート

1991年 在日ロシア通商代表部の経済部長

1995年 民間部門に就職 (ロシア・リアルター連盟総裁の顧問、
「イスクラ産業」モスクワ事務所の顧問、MMC「Norilsk Nickel」市場調査部長)

2005年2月 在日ロシア通商代表に任命

2005年4月 在日ロシア通商代表に就任、東京着

外国語 日本語、英語

家族 妻、息子

趣味 チェス、読書、クラシック音楽

We Welcome Investment in Russia by Japanese Companies

Interview with Alexander Lavrentiev, Trade Representative,
The Trade Representation of The Russian Federation in Japan

ERINA: In 2001, we interviewed Robert Ruzanov when he was the Russian Trade Representative. At that time, he said that there was little trade with Japan and little investment in Russia by Japan, and that the situation was completely hopeless, but don't you think that everything has changed now? Trade between Japan and Russia is growing and specific discussions concerning investment are now taking place. In this sense, I think that we have reached a good period in Russo-Japanese trade and investment; what do you think?

Lavrentiev: It is difficult to judge whether it truly is a good period right now, without waiting a little longer to see how things turn out. Nevertheless, compared with the situation two or three years ago, trade between the two countries is increasing markedly and reached \$8.8 billion in 2004 for the first time ever. In the first half of this year as well, compared with the same period of the previous year, the value of trade between the two countries increased by 20%, exceeding \$4.6 billion. Our forecasts lead us to believe that the figure will be close to \$10 billion for 2005 as a whole. So in terms of quantity, this is a very favorable trend and it is a fact that trade is on the increase.

There are two main factors behind this. The first is the skyrocketing price of such energy resources as crude oil, oil products and coal on international markets, as well

as the rise in the price of other Russian exports to Japan (metals, timber). The second is the fact that imports from Japan are growing. We believe that this reflects not only imports of Japanese electrical appliances, but also the fact that there has been a revival in imports to Russia of industrial supplies. This can be accounted for by the fact that domestic industry in Russia is becoming revitalized and is about to enter a new stage of development.

ERINA: It is great that trade is growing in this way, but I still feel that the share of total Japanese trade accounted for by Russia is rather small.

Lavrentiev: It is true that the Japanese market is still a distant prospect for Russia in terms of share and it probably does not look big in mathematical terms. However, the Japanese market is the closest and has the greatest advantages for products such as fish and timber, from the perspective of the Far Eastern region, for instance.

In addition, a number of Russian export commodities have accounted for quite a large share of the Japanese market for decades. In particular, in the case of non-ferrous metals, the Japanese market has been important for Russia for the last ten or twenty years, and even now it remains a leading supplier of aluminum ingots, nickel and precious metals, particularly palladium. Similarly, Russian logs

and crab account for considerable shares of the Japanese market. In the near future, Russia is planning to begin supplying liquefied gas on a large scale and I think that oil exports will also expand. Accordingly, I think that, rather than looking at the situation in terms of the overall percentage, we can gain a slightly more accurate picture if we analyze the situation in terms of individual products.

ERINA: Structurally, things have not changed and imports to Japan are higher, aren't they? From Russia's perspective, it has high exports but there are few imports from Japan.

Lavrentiev: If we are talking about the 1990s, then yes, that was the case, but since entering the 21st century, the situation has changed a great deal. As I said just now, over the last five or six years, the Russian economy has been demonstrating stable growth. As a result, domestic consumption has risen and an expansion in imports of goods from Japan is becoming possible, including machinery and equipment, and especially cars, household electrical appliances, state-of-the-art technology and new materials. Since 2003, Japanese exports to Russia have been growing at a rapid pace, increasing at a rate two or three times higher than the expansion in Russian exports to Japan. It is likely that this trend will continue for the foreseeable future.

I would like to touch upon another important issue. Large quantities of goods from Southeast Asia, for instance, are flowing into Russia. However, these are actually manufactured with technology from Japan, under the supervision of Japanese engineers, using materials imported from Japan. So I wonder whether we should really count these as trade items from a third country, or whether we should not view them slightly differently.

Moreover, major Japanese companies are actively expanding into Europe. Trading companies are also establishing bases in Europe. Consequently, items manufactured in Europe using Japanese technology and materials are also entering Russia. As far as the statistics are concerned, Nissan cars manufactured in the UK are counted as goods from the UK, but they use Japanese technology. In this sense, we consider that somewhere in the region of at least \$2 billion of Japanese goods annually enter Russia via third countries or are manufactured in third countries by Japan and then transported to Russia. So if we look at the situation in this way, we can say that exports and imports almost balance out.

ERINA: However, with regard to household electrical appliances, it seems that those manufactured in the ROK are selling very well in Russia and even in Japan we often hear that they are a threat.

Lavrentiev: It is not only goods from the ROK; if the quality and reliability of Chinese goods improves in the future, these are also likely to be distributed on the Russian market. But there is nothing that can be done about this.

ERINA: The problem is cost, isn't it?

Lavrentiev: Looking at the global market too, there is the cost breakdown. For example, if we look at the

cost breakdown, there is the labor element, and the raw materials and geographical location elements, and we can say that the weighting of the information and science and technology elements is growing. Under the free market, goods are produced in places where raw materials and labor are cheap, but there is nothing that can be done about this. It is natural that Japanese companies expand into China and that, in some cases, the products manufactured in China by Japanese companies flow into Russia.

ERINA: In which fields do you think it is possible to increase trade between Japan and Russia?

Lavrentiev: I think that we have to look at this issue in terms of two areas. Firstly, Japan has no resources, so it needs energy resources. There is talk about developing new technologies in the future and being able to use other energy sources in place of oil, but for at least the next ten to fifteen years, oil is likely to account for an overwhelming share. I think that all countries have this kind of energy balance. Consequently, the stable supply of oil, in the first instance, and then gas, will become an issue. This is because the full-scale supply of gas and oil from Sakhalin will begin in 2007 or 2008. The construction of the Eastern Siberia pipeline is also likely to be a key point in oil exports.

The other area in which the value of trade can be increased is that of investment in Russia by Japanese companies, I think. The reason why the value of trade between Japan and China, and between Japan and Southeast Asia is so high is because of the existence of "Japan-Japan trade". Japanese companies establish production bases in those countries and carry out reverse imports, in a number of senses, so it is only the manufacturing technology that flows from Japan to China; the product itself returns to Japan. I think that this is one important factor. I believe that Toyota's decision to assemble and produce cars in Russia was a very important one. At this point in time, there is absolutely no expectation that there will be reverse imports or reverse exports of those cars. In this regard, I think that it would be preferable if Toyota played an adequate role as a leader. The number of overseas subsidiaries established in Moscow and the rest of Russia has increased by 30% this year alone. I would expect this to increase much further.

ERINA: We have also heard that. I think that when Toyota expands into Russia, its subsidiaries will also accompany it.

Lavrentiev: That is definitely the case. I think that this is extremely important in psychological terms as well. While major companies are not making any moves, everyone says that they are anxious and that it is too much of a risk, but if even one leading company takes the plunge, they change their view and begin to think that they could actually work over there. Consequently, not only Toyota, but also Nissan and Honda are likely to expand there, as well as the automotive component manufacturers; Komatsu has also been experiencing success there for a few years, so it is conceivable that it may expand its plant. Moreover, in the field of IT, Japanese IT companies, which had not previously looked towards Russia, are now developing a deeper interest in the country.

ERINA: What has surprised us is that there are moves in many sectors towards establishing an office in Moscow; this is not just taking place in the automotive sector, but also in the fields of finance, transport and distribution, and advertising relating to this sector. Accordingly, you mentioned the figure 30%, but I think that it may actually be higher than this.

Lavrentiev: Oh yes, it probably is higher. In addition, by last year – that is to say, by 1st January 2005 – the number of such companies was less than 100, but figures have emerged suggesting that this number will be 130 companies as of 1st September 2005. We predict that this figure will be higher still by the end of the year.

ERINA: We have just talked about investment and how a leading Japanese company, Toyota Motor Corporation, is going to expand into Russia. In what other fields of business do you think there is potential for expansion into Russia? Do you think that it is likely to happen in the fields that you just mentioned – industrial machinery and household electrical appliances? I am sure that you must be conducting activities aimed at attracting Japanese companies to Russia.

Lavrentiev: The fact is that Russia would appreciate moves by companies in any field, but it would be preferable if foreign capital could flow, in some form, into industries that increase the degree of processing of raw materials. To be more specific, this would include such areas as oil and gas refining, the chemical and petrochemical industries, and the upgrading of transport infrastructure, including the modernization of port facilities in the Far Eastern region, as well as projects relating to such other fields as the high-level processing of timber and marine produce, and tourism. The quantity of investment in the field of tourism is still small. One reason for this is that there is still a lack of hotels; in addition, the hotels that do exist are expensive and the level of service provided in them is perhaps not what it should be. In this regard, if we do not aim for the highest level, that industry will not develop, so we must actually create a situation in which Japanese people will be happy to come to Russia.

In addition, there are the fields relating to nuclear power generation, one of the industries of which Russia can be proud. This covers everything from materials to technology. There is likely to be an adequate market in this field for companies from Japan and other countries. Furthermore, there is the field of space; this is an extremely broad field in which one has to lump everything from satellite launch services to the materials used in the space technology for this under the name “space”. At any rate, there is still potential for companies active in this field.

Moreover, another field in which I think there is still potential, towards which the gaze of the business communities in both countries has yet to be diverted, it seems, is the soft knowledge and abilities that Russia has accumulated. I believe that the question of how both countries can develop business in this area is a crucial issue.

I think that Russians are more than capable of doing well in the field of computer software. Russians also work in the field of programming. A law concerning special

economic zones was adopted this year and there could be interesting developments if businesses in this field were established in such zones.

ERINA: We do not have any in-depth knowledge about the special economic zones; have they already started operating?

Lavrentiev: They have already emerged as a law. In August 2005, the Russian government established the Special Economic Zones Agency, which has jurisdiction over such zones. This agency is due to formulate a series of legal instruments by the end of this year, in order to enable special economic zones to begin their activities from next year.

ERINA: Are there any in the Far Eastern region?

Lavrentiev: I think they will also emerge in the Far Eastern region. The issue of what they will do and where will be part of the subsequent process; first of all, local authorities that wish to establish a special economic zone will submit an application and the government will consider it and decide whether to grant permission.

ERINA: There is a special economic zone in Nakhodka, but no progress has been made with that; it would be good if they could make it work. However, there are also negative elements with regard to investment. As there are examples of past failures, I think there is still anxiety within Japan about Russia’s investment environment.

Lavrentiev: It depends on the circumstances. It is a free market, so it is inevitable that there will be a conflict of interests on occasion. From the government’s perspective, what is important in this kind of situation is justice, or compromise; at any rate, the government must handle the situation in such a way as to ensure that a dispute does not arise. Even if a dispute does become inevitable, the appropriate processes must be followed in conducting a court case.

ERINA: The establishment of an organization such as the Japan-Russia Trade and Investment Promotion Organization to settle disputes has been considered; is progress being made with regard to this matter?

Lavrentiev: It has begun to get underway. The Japan-Russia Trade and Investment Promotion Organization only began its activities as a Russian organization on 12th April this year, so it is only in the early stages of its development and it has not yet taken on its proper form. However, strictly speaking, it does not have the kind of powers enjoyed by courts or arbitrators, so rather than actually settling disputes, it selects partners and draws up agreement documents for both parties, such as contracts, as well as providing advice about issues that could arise from these.

ERINA: We would like to ask you one more question about the investment environment, concerning the situation in the Far Eastern region. Major Japanese companies are active in Moscow and Saint Petersburg, but the Far Eastern region has the image of lagging behind these cities.

Lavrentiev: In what sense do you mean that it is lagging behind? Do you mean that actual investment is not taking place? Or that there is not adequate compliance with the law?

ERINA: Both. In the past, there were many examples of failure in the Far Eastern region in particular.

Lavrentiev: I cannot really comment without looking at the particular cases concerned, but vast sums of money are being invested in the Sakhalin continental shelf, so that certainly cannot be described as a failure.

ERINA: We are often told in the Far Eastern region that there are many examples of failure in small-scale investment. There were problems with hotels, for example.

Lavrentiev: That is an undeniable fact, I think. However, at the same time, there are also facts to which nobody has been paying attention. These are the examples of Russian companies that have failed in Japan. In other words, it is not the case that Japanese companies are all entirely reputable and wonderful, so companies that have made a mistake in selecting their business partners become unable to make payments and we sometimes have to step in and sort things out. As it is investment, companies have to study the law thoroughly, without placing their own interpretation on it, and devise a proper business plan.

ERINA: That's advice to Japanese companies, isn't it?

Lavrentiev: Yes. And also to Russian companies.

ERINA: Incidentally, there is talk that Russia will join the WTO.

Lavrentiev: Progress is being made. In particular, almost all the relevant negotiations with Japan have been completed, so all we have to do is sign the protocol on these, and I think that President Putin will probably do that on his next visit to Japan. However, some countries have made various demands on Russia, so it is difficult to draw up a plan for when talks with them will end and indeed, we should not make any such plans. We are not running a race against anyone, so we just have to persist with negotiations until we can accede to the organization. Consequently, if all goes well, it is conceivable that Russia could be admitted as a member in 2005, at the meeting to be held in Hong Kong in December. At the same time, we must not make

concessions that will hurt us, so I think that next year will be fine if we do not complete negotiations in time for the Hong Kong meeting. About 80% of negotiations have been completed, so I think that we will join the WTO in the very near future.

ERINA: In November this year, President Putin is going to come to Japan; please tell us about any ambitions or hopes that you have for this period?

Lavrentiev: More than anything else, what is important is to convey an accurate impression of Russia. Business is based on reality, so we must tell the Japanese business community the truth of the situation. That truth is much better than everyone probably thinks, so while explaining this, we must create specific success stories. Other than Toyota, I mean. Toyota will definitely succeed, of that there can be no doubt. The more success stories like this one, the better.

At the same time, Russian companies have also begun to establish overseas subsidiaries in Japan. I think that the reason why they establish such subsidiaries in Japan is because we have entered an age in which companies must gain a better idea of Japanese market needs and develop their own business in line with those needs. Consequently, I believe that the number of such companies must become comparable with the number of Japanese companies expanding into Russia, and I would be thankful if the number of Russian companies establishing overseas subsidiaries in Japan could increase from the current 20 companies to 100 over the course of my posting in Japan.

ERINA: What will be the theme of President Putin's visit to Japan?

Lavrentiev: I think it is difficult to pin it down to a single theme. We are now at the stage of making preparations for the visit and I think that around 10 agreements will be signed. However, these cover a diverse range of areas, from cooperation in the energy sector and matters relating to nuclear power, to tourism and the field of IT, so it is not possible to sum them up as a single concept. At any rate, President Putin's visit will undoubtedly be of great significance for both countries.

ERINA: I see. Thank you very much for making time to see us today.

Interview conducted on 30th August 2005 at Russian Trade Office in Tokyo

Interviewer: Hisako Tsuji, Senior Economist, Research Division, ERINA, and the Editor of ERINA REPORT
Minutes of interview recorded and edited by Momoko Horikawa, Researcher, Research Division, ERINA, and translated into English by Eleanor Goldsmith, Research Assistant, Research Division, ERINA

Curriculum Vitae

Name: Alexander Lavrentiev
 Date of birth: 7th April 1955
 Place of birth: Moscow (Russia)

Academic Background

1977 Graduated from the Faculty of International Economic Relations, Moscow University of International Relations (affiliated to the Soviet Ministry of Foreign Affairs)

Career Background

1977 – 1979 Expert at the Soviet Ministry of Trade
 1979 – 1980 Senior Economist at the Soviet Trade Representation in Japan
 1980 – 1981 Expert at the Soviet Ministry of Trade
 1981 – 1986 Senior Economist and Economic Division Director at the Soviet Trade Representation in Japan
 1986 – 1991 Expert at the Soviet Ministry of Trade and Soviet Ministry of External Economic Relations
 1991 – 1995 Economic Division Director at the Soviet Trade Representation in Japan
 1995 - 2005 Work in the private sector (Advisor to the President of the Russian Guild of Realtors; Advisor to the Moscow Office of Iskra Industry; Market Survey Division Director at MMC Norilsk Nickel)
 February 2005 Appointed Russian Trade Representative in Japan
 April 2005 Took up position as Russian Trade Representative in Japan and arrived in Tokyo

Linguistic Ability: Japanese, English
 Family: Wife, son
 Interests: Chess, reading, classical music

Russia and Japan Beyond 2005

Vladimir I. Ivanov

Director, Research Division, ERINA

In 2005, Japan and Russia celebrate the 150th anniversary of the establishment of diplomatic relations. In addition, the centenary of the signing of the Peace Treaty in Portsmouth, as well as the 60th anniversary of the end of World War II, require that we assess past events in bilateral relations, as well as considering the paths that the two neighbors may choose in the future. This essay attempts to briefly review the existing currents in bilateral economic ties and envisage some potential building blocks for the economic partnership between the two countries in the longer term.¹

An Encouraging Geo-political Context

At the Japan-Russia Summit held in Bangkok in October 2003, the leaders agreed to establish a policy-oriented expert-level framework to exchange views on a broad range of bilateral issues as part of their efforts to improve the environment for the conclusion of a peace treaty. Indeed, Japan and Russia are the only major powers that have yet to achieve complete normalization, due to the lack of a treaty with agreed borders. Nonetheless, one must also recognize that the bilateral interface is now qualitatively different, being more positively focused than ever before.

Certainly, this interface is not perfect: there is significant room for improvement. Further advancement requires leadership and a working institutional framework. However, like it or not, the role of politicians and their supportive bureaucracies is becoming less dominant. In contrast, the world is changing and global competitive pressure requires that both countries respond to groundbreaking economic trends and geo-political shifts. It seems that pressing economic needs and changing interests, as well as emerging non-military concerns will define the transformation of the bilateral agenda for decades to come. Factors unimaginable just two decades ago create a demand for innovative approaches, including those relating to steering policy dialogues, investment decisions and rapidly increasing grass-roots interactions.

The reality is that the role of the US in Japan-Russia relations has changed dramatically. Since 1991, Russia's political leadership no longer defines its security priorities in the context of confrontation with Washington or its allies. In general, Moscow seems to be free from openly antagonistic relationships with other countries and does not threaten any other state. The military forces on both sides of the Cold War divide were downsized and the risk of large-scale war practically vanished. The new relationships with NATO are guided by the idea of partnership. Military-to-military exchanges with Japan were also developing quite

rapidly, contributing to policy dialogue.

From 2001, personal bonds with the leaders of the US, Germany, Italy, France and the UK became stronger and more meaningful than at any point during the last century. New geo-political interests are now supportive of closer economic ties. Links with the West appear so much different today, now that Moscow is a fully-fledged G8 partner. In fact, other members of this group are more inclined to compete with Japan in promoting their own trade and economic interests.

However, there are numerous specific areas in which strengthened cooperation could unmistakably serve the interests of both sides. One such area is the DPRK. Japan and Russia agree that the DPRK must be prevented from developing nuclear weapons. However, both countries need to envisage how and under what specific conditions they could support the reform process, providing economic and technical assistance in rebuilding infrastructure and normalizing the energy supply in the north of the Peninsula. Provided that the nuclear issue is resolved through diplomatic means and an agreement on a nuclear-free Korean Peninsula is reached, trans-Korea infrastructure projects could become physically possible, including a power grid, railroad and a pipeline for transporting natural gas.

Yet another close link is assistance in the program for the dismantling of old nuclear submarines. Under phase two of the bilateral "Star of Hope" project, five Russian nuclear submarines are to be dismantled: four of them in the town of Bolshoi Kamen, near Vladivostok, and the other in the town of Vilyuchinsk in Kamchatka. The first 18-month stage involved the dismantling of the Viktor-3 class submarine. The full plan envisages dismantling about 40 nuclear submarines by 2010.

In the field of international organizations, Japan assisted Russia in joining the Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) forum. Tokyo supports Moscow's bid for accession to the World Trade Organization. In the context of the reform of the United Nations, Russia has reiterated its support for Japan's becoming a permanent member of the UN Security Council, giving broad consent on the draft framework resolution of the G4 countries.

Investment Climate

Obviously, economic limitations, particularly those on the Russian side, were mostly to blame for sluggish progress in business contacts over the last decade. However, Russia has attained macroeconomic stability and made significant progress in repaying its foreign debt. In 1999-2004, annual GDP growth was above or close to 7%, while

¹ This paper was presented at the international conference *portsmouth and its Legacies*, commemorating the Centennial of the Russo-Japanese Peace Treaty of 1905. The conference took place on September 8-10, 2005, at Dartmouth College in Hanover, New Hampshire.

industrial production in 2004 expanded by 6%. Capital expenditures increased by 11% and investments from all sources were estimated at approximately \$100 billion.

For a number of years, Japanese business leaders basically agreed that the investment climate in Russia was not sufficiently favorable. However, by 2005, accumulated foreign investment exceeded \$82 billion, including \$40 billion attracted in 2004. The share of foreign direct investment (FDI) was 23.3%, while portfolio investment occupied 0.8% of the total volume. About 80% of the entire influx, including 78% of FDI, originated from Cyprus, Netherlands, Germany, the UK, the US and France. Most foreign funds were focused on the industrial sector (the oil industry in particular), retail trade and catering, and commercial operations. Russia's economic image was gradually changing, influencing its credit rating. In 2003-2005, the leading credit agencies, including Moody's, Fitch, and Standard and Poor's awarded Russia with an investment level credit rating. According to the international consultancy A. T. Kearney, Russia now occupies the 11th position in the list of economies most appealing to foreign investors, equaling China in this respect.

From 2004, Russia underwent fundamental changes in the system of state management. This reform is aimed at reducing the excessive involvement of the state in economic affairs, dismantling barriers to entrepreneurship, protecting property rights (including copyrights and intellectual property), harmonizing technical standards and providing a regulatory framework.

The tax pressure has been reduced considerably, contributing to the investment capacity of enterprises. From 2004, the tax rate for operations with stocks and securities was lowered from 0.8% to 0.2% of the nominal emission volume. Value-added tax was reduced to 18%. A law signed in July 2004 reduced social tax rates and expanded the list of activities covered by the simplified tax regulations. Amendments adopted in 2005 aim at the promotion of competition in the context of anti-monopolistic regulations.

In September 2004, the government adopted a plan aimed at promoting the development of financial infrastructure, thereby reducing the risks involved in entering the financial markets. In July of that year, the government adopted a strategy of developing the banking sector, aimed, amongst other things, at eliminating discrimination against foreign investors. In addition, the maximum foreign share in insurance companies has been raised to 25% and some regulations were abolished for firms in which the share of foreign ownership was less than 49%. In addition, a law was adopted that liberalized the

currency market. New legislation will soon be introduced to establish transparent rules for companies operating in natural resource-based industries. The government is also set to introduce international accounting standards for listed companies and has initiated new legislation on preventing money laundering and improving the transparency of banking institutions.

Economic Links

It is quite likely that bilateral trade may exceed \$10 billion in 2005-2006, demonstrating an exceptional dynamism (Table 1).

Although the volume of bilateral trade is not large by Japanese standards, it has doubled over the last seven years. For Russia, Japan is an important trading partner, but until recently it was not on the list of the top ten export destinations, nor the top ten sources of imports. Official statistics, however, are incomplete because they register only direct imports. Exports to Russia via third countries would add another \$3-4 billion, making Japan Russia's fifth-largest trading partner.

The composition of Russia's exports to Japan remains focused on grass-roots sectors, including precious and non-ferrous metals (37%), fish and marine products (27%), timber (11%) and fuels (20%), including coal, oil and oil products. In 2004, Russia occupied the 25th position in the list of Japan's export destinations, behind Vietnam. In terms of Japanese imports, Russia was in 21st place, positioned between Kuwait and Switzerland. In absolute terms, bilateral trade constitutes only about 10% of Japan's trade with the ROK and 5% of that with China.

According to Russian official sources, cumulative Japanese investment to 2005 reached almost \$700 million, including \$140 million of direct investment. Again, the Sakhalin projects and investments made via third countries accounted for \$2-3 billion, making Japan the fifth-largest investor. In 2003 alone, investment in the Sakhalin projects reached \$1.0 billion, which brought the cumulative volume close to \$2 billion, including \$800 million of accumulated FDI.

Currently, there are more than 80 representative of fices registered only in Moscow. According to a survey by the Japan Bank for International Cooperation (JBIC), Russia has been elevated to the top ten geographic destinations for business expansion. This is remarkable progress compared with the situation in 2001, when it was not found even among the top thirty attractive countries for Japanese companies. However, given the traditional caution in dealing with Russia, the complexities of the

Table 1. Russia-Japan Bilateral Trade, 1998-2005

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (1 st half)
Exports	2.9	3.7	4.6	3.9	3.3	4.2	5.7	2.3
Imports	1.0	0.5	0.6	0.7	0.9	1.7	3.1	1.5
Total	3.9	4.2	5.2	4.6	4.2	5.9	8.8	3.8

Source: Ministry of Economic Development and Trade, Russia

Table 2. Loans by the Japan Bank for International Cooperation, 2002-2004

Agreement date	Partners	Recipients	Repayment (years)	Amount (\$1 million)	Project
March 6, 2002	Commercial banks	Vneshtorgbank	5	60	Imports of machinery and equipment
June 12, 2003	Bank of Tokyo-Mitsubishi	Moscow International Bank	5	20	Imports of machinery and equipment
September 2003	—	NEC-Neva JV		9	Equipment manufacturing and marketing
November 2003	—	Gloverbel Group (Asahi Glass)	—	108	Manufacturing plant construction
March 2004	—	Business Car JV(Toyota)		6	Marketing
March 30, 2004	—	Rostelecom		2.66	Equipment procurement from NEC

Source: Ministry of Economic Development and Trade, Russia

decision-making process and the lack of capacity (and, very often, incentives), it could take years before these changing attitudes are translated into concrete business projects. In this context, the role of JBIC in supporting business links could be crucial (Table 2).

At the same time, other institutional frameworks that prop up bilateral ties need to be developed further. In this context, the efforts of the US government to support the private sector's operations in Russia deserve attention, including the *BISNIS* framework and the *Commercial Service* representation offices established in Russia, as well as the offices opened under the *Regional Initiative* program - all funded by the Department of Commerce. Moreover, the *Commercial Energy Summit*, a public-private framework, was established by the leaders. This organization has elevated US-Russia bilateral dialogue at the ministerial level and the level of the leading energy companies. Similar institutions that support private-sector operations in Russia have been established by the European Union (EU).

Vis-à-vis these two mega-partners, Russo-Japanese cooperation cannot yet rely on the proactive role of their respective governments. Indeed, the current disposition is quite far from ideal, considering that in both countries the state and the private sector act mostly independently. In summary, in both countries, there is no government-funded entity that could support private-sector operations. In addition, there is little coordination among the existing government-level bilateral frameworks. In other words, both national and bilateral "lobbies" that should promote bilateral economic links are weak, or yet to be organized.

Sub-national Relations

It is well known that countries do not trade: businesses and companies do. However, in Japan-Russia relations, activities at the sub-national level could play an important supporting role, facilitating the flow of information and the formation of interest groups. Despite a trend towards greater centralization in Russia, regions possess considerable freedom in their external contacts. In highly disciplined Japan, on the other hand, regional decentralization is now perceived as an important tool in

reviving the economy. For example, Taizo Nishimuro, Vice-Chairman of Nippon Keidanren and Chairman of Toshiba Corporation, has raised the issue of a resolute shift from a system of centralized control to regional autonomy, local initiatives and decision-making, in order to sustain balanced nationwide development.

Some regions are now moving in this direction. A law on establishing Special Zones for Structural Reform has been enacted. Currently, more than a hundred such zones have been approved, granting exemptions from regulations in such fields as education, urban renewal, distribution, agriculture, medical care, and industry-academic cooperation. Over time, this could enhance the competitiveness of regions and municipalities, providing the means for the selective testing of new policies that enhance competitiveness and promote region-to-region links.

For Russia, these developments could be of significant value. The Far Eastern region represents a strategic border area, but it is economically and demographically at risk. The challenge is the weakened economic and transportation links between this part of the country and other regions in Russia, as well as a harsh climate and difficult economic conditions. It seems that a response strategy could be found in the field of strengthening infrastructure connections, including transport, telecommunications and energy delivery systems, but also in promoting small and medium-sized businesses. These could provide incentives for regional development, supporting at the same time closer economic links with neighboring states, Japan in particular.

Far Eastern Russia is the traditional area of interest for Japan, including Japanese companies and certain prefectures, including Hokkaido and Niigata. On the other hand, from the early 1990s, the economic wellbeing of several Far Eastern provinces depended heavily on trade with Japan, as well as other neighbors (Table 3).

In 2003, the bilateral trade transactions of Far Eastern Russia were close to \$7.7 billion, with exports consisting mostly of oil and oil products (32%), timber (15%), fish and shellfish (11%), coal (4%), metals (9%) and machinery (5%).

Table 3. Far Eastern Russia: Bilateral Trade with Japan 1998-2003

(\$1 million)

		1998	1999	2000	2001	2002	2003
Yakutia	Exports	33.7	106.3	111.7	27.8	—	138.9
	Imports	9.7	20.2	6.4	7.4	—	11.0
Primorskiy Krai	Exports	264.0	161.0	194.0	257.0	207.0	154.9
	Imports	60.0	38.0	32.0	47.0	74.0	221.7
Khabarovskiy Krai	Exports	178.3	213.3	190.0	180.0	148.0	169.2
	Imports	17.4	42.0	34.6	34.0	56.0	77.8
Amurskaya Oblast	Exports	12.1	9.0	6.8	19.3	16.3	21.9
	Imports	15.7	5.4	2.6	1.4	0.7	1.8
Kamchatskaya Oblast	Exports	123.5	64.4	81.9	50.5	76.7	70.6
	Imports	10.9	8.9	5.6	6.0	7.1	13.4
Magadanskaya Oblast	Exports	6.3	2.2	1.9	23.0	—	20.1
	Imports	6.2	4.1	10.9	9.4	—	12.7
Sakhalinskaya Oblast	Exports	121.7	123.6	135.5	94.0	201.0	293.5
	Imports	20.7	21.4	38.9	84.0	27.3	144.6
Total	Exports	739.7	679.8	722.2	652.0	649.3	869.2
	Imports	140.6	140.1	131.3	189.3	165.1	483.0
Total trade		880.3	819.9	853.5	841.3	814.4	1,352.2

Source: Inter-regional Association “The Far East and Trans-Baikal Regions”

Japan accounted for almost \$1.4 billion, or 22% of total trade, following China (37%), but staying ahead of the ROK (15%). Japan’s imports from the Far Eastern region approached \$880 million, including oil and oil products (25%), timber (21%), coal (20%), and fish and shellfish products (15%).² Japan’s exports to the Far Eastern region of Russia consisted mainly of passenger cars and trucks (35%), steel pipes and rolled steel (20%), and construction and earthmoving machinery (9%). Province-wise, the leading trading partners of Japan were Sakhalin Oblast (\$438 million), Primorsky Krai (\$377 million) and Khabarovsk Krai (\$247 million). Sakhalin was far ahead in terms of Japanese investment (\$784 million), followed by Primorsky (\$26 million) and Khabarovsk (\$2 million).

It seems unlikely that a conventional expansion of trade and evolutionary accumulation of Japanese investment in Russia would suffice to transform all these important, but minuscule economic exchanges. Rather, we should anticipate some mega-developments that could affect both the scale and the quality of economic links. The Sakhalin oil and gas projects are quite representative in this regard.

During his 2005 summit meeting with Junichiro Koizumi at Gleneagles, Vladimir Putin expressed his appreciation that Toyota Motor Corporation has decided to construct an assembly plant in St. Petersburg, promising his full support for this venture. The leaders discussed progress in implementing the “Japan-Russia Action Plan”. They agreed that Putin will visit Japan on 20th-22nd November. The leaders also affirmed the strategic importance of an oil

pipeline project to Russia’s Pacific coast.

The Oil Pipeline Impasse

The Pacific oil pipeline project is now part of Japan-Russia and Russia-China policy dialogues. Initially, the project was not designed to gain support from Japan. Nevertheless, Japanese energy planners became interested in it. Supportive remarks made by Koizumi when he visited Moscow in January 2003 paved the way for high-level exchanges, working-level discussions and technical visits. This ignited hopes that Japan could become a partner in the project. The expectations of an agreement were initially high on both sides, particularly in Russia. However, the process has stalled, leading to disappointment among its proponents, including the Transneft Company.

In order to understand the sources and mechanisms of such disappointment on the part of Russia, one has to review the role of Putin in the decision-making process centered on the Pacific oil pipeline and other critical infrastructure issues. It seems that he is strongly convinced that eastbound pipeline infrastructure is vital to Russia’s economic wellbeing, political integrity and international posture. Since his days in local government in St. Petersburg, transportation routes and related infrastructure have been an important part of Putin’s agenda, partly defining his long-standing personal links. For example, in 1996-1999, Alexei Miller, currently Chairman of the Board at Gazprom, served as director for investment and development at the Sea Port of St. Petersburg. In 1999-2000, with Putin taking over the

² The smuggling of fish and shellfish from the Pacific provinces to neighboring countries is perhaps the most notorious part of the underground economy in Eastern Russia. Officially, in 2003, such exports to Japan were estimated at about \$102 million. In reality, these figures represent only a fraction of existing exports.

reins of government, Miller was given responsibility over the Baltic Pipeline System (BTS). This project has now become a major infrastructure achievement.

Putin believes in state control over the trunk pipelines, including projects such as the BTS and the Pacific pipeline. Despite some differences in approaches relating to investment mobilization³, cabinet members have no other choice but to follow his view. Putin now discusses pipeline infrastructure issues on a regular basis with Miller, as well as with such key figures as Semen Vainshtok (CEO of Transneft). He does not shy away from chairing cabinet-level meetings on pipeline infrastructure development, with the most recent session having been held in early October 2004. He also discussed with the minister for natural resources the prospects for exploring and developing oil and natural gas reserves in Eastern Russia. On the other hand, he likes sharing his ideas with the leaders of Germany and France, as well as other G8 members, including Japan.

Putin's overall position in defining the pipeline routes could be perceived as Russo-centric. The earlier drafts of the *Energy Strategy 2020* stated the need to avoid the transit of oil and gas via the territories of "third" countries. Before visiting China, Putin explained that any decision regarding the destination of an oil pipeline will be based on Russia's national interests, including the development prospects of the Far Eastern provinces. On the other hand, he alluded to a comprehensive energy partnership with China.

As far as Japan is concerned, there was presumably a lack of confidence in the project's economics, including the reserves of oil available in Eastern Siberia, which are currently estimated at about 1,000 million tons (Mt). In total, about 40 new fields could be licensed as soon as in 2006-2007, with an additional 30 fields to be auctioned soon thereafter. As of today, discovered oil and gas fields, including Talakanskoe (Yakutia), Urubcheno-Tokhonskoe (Evenkia), Verkhnechonskoe (Irkutsk Oblast), as well as smaller fields, could allow production of 50 Mt of oil a year.

The long-term plan envisages enlarging the oil reserves by about 1,500 Mt by 2010, accompanied by a similar expansion in resource estimates. The cost of the program that would allow these increases is close to \$25 billion. Towards 2030, the estimated costs of the geological exploration and development of the new oil reserves could amount to \$50 billion.⁴ On the other hand, the plan envisages an initial supply of about 30 Mt of oil from Western Siberia. Moreover, the funding for the geological exploration and development of new reserves will be supported through the federal budget, but an international exploration-and-development consortium that could help alleviate investment risks could be established with the

participation of Japan. There is a strong expectation that President Putin's planned visit to Japan will result in more good news regarding this oil pipeline mega-project and related activities.

In this context, it is important to envisage the demand for Siberian and Sakhalin oil on the part of Japan. Currently, the capacity of the US to absorb oil from Eastern Russia is estimated at 15-25 Mt a year. A similar estimate could be applicable to the ROK and Taiwan combined. The remaining 30-50 Mt should find their way to China and Japan. A commitment on the part of these two economies to certain volumes of oil imports from Russia could be important for the overall design and commercial success of the project.

An Energy Partnership?

In a broader sense, extensive energy links could make Japan and Russia economically interdependent, promising significant benefits, but requiring closer policy coordination. According to Nippon Keidanren, Japan's Achilles' heel is energy. A stable energy supply must be secured, consistent both with environmental and economic concerns. Sources should be diversified to avoid the risk of over-concentration.⁵ Similarly, Russian energy planners propose to diversify energy exports, accessing new oil and gas markets in the Asia-Pacific region, Northeast Asia in particular. As of today, Russia's energy exports basically have only one predominant destination: Europe. The Russian government is proposing to diversify energy supplies to the "north, east and south", promoting energy production in new, capital-intensive environments, including Eastern Siberia, the Far Eastern region, the Arctic and the continental shelf of the Northern and Caspian seas.

The economies of Northeast Asia and the US are emerging as potential new destinations for Russian oil and natural gas. In May 2002, Moscow and Washington launched their "new energy dialogue". China, for its part, has been successful in lobbying for an export pipeline. Energy cooperation became part of the Japan-Russia Action Plan adopted in January 2003.

Energy exports to Northeast Asia seem to be becoming a priority target for Moscow. On the other hand, Russia is not planning to expand its energy exports to Europe in physical terms. Contrary to expectations, including projections by the International Energy Agency, the main provisions of the Russian Energy Strategy to 2020, adopted in August 2003, basically reflect this change in priorities. The Energy Strategy 2020 says that crude oil exports to the Asia-Pacific region could reach 105Mt a year - a little more than 2 million barrels a day - including 25Mt to be produced by the Sakhalin offshore fields. These huge

³ The decision on the Pacific pipeline was officially announced on 31st December 2004. The pipeline will be built in two phases, first to Skovorodino (2006-08), then to Perevoznaya Bay (from 2008), and the chief contractor of the project is Transneft. It is not yet clear how the project could be financed, but the option of using the extra revenue accumulated in the Stabilization Fund could be among the possibilities. The alternative could be a transportation tariff levied by Transneft, as well as taxation preferences and customs benefits extended to companies involved in the project.

⁴ Currently, the annual level of funding for geological exploration and development in Eastern Russia is a little more than \$100 million, only about 10% of the required investment level.

⁵ *Looking to Japan's Future: Keidanren's Perspective on Constitutional Policy Issues*, 18th January 2005, Nippon Keidanren (Japan Business Federation).

amounts will constitute about one-third of the projected Russian oil exports in 2020.

The plan also includes building a 4,200km crude oil pipeline, connecting the fields in Eastern Siberia and Yakutia and the existing trunk oil pipeline in Taishet, near Lake Baikal, with an export terminal on the Pacific coast. The price tag of this project is close to \$12 billion. If materialized, it could divert as much as 15% to 20% of Russia's total oil output and 25% to 30% of its oil exports to markets in Northeast Asia. Japan's trade minister, Shoichi Nakagawa, stated that Japan was willing to help "in every way possible", if Moscow gives priority to building the pipeline to the Pacific coast. However, plans to divert part of the oil to China upon the completion of the first phase of the project appear to be a problem.

With regard to natural gas exports, the share of Northeast Asia could reach 15% to 20% by 2020. Gas supplies to China and the Korean Peninsula via pipelines could reach 25 billion cubic meters (Bcm) by 2020. This is greater than the volume that the ROK currently imports as liquefied natural gas (LNG). Technically, a gas pipeline to the ROK could be routed via the DPRK, but a more viable option would be transit via China. A submarine gas pipeline between Sakhalin and Japan (Sendai or Niigata) has been proposed by ExxonMobil. Moreover, the Sakhalin II LNG project could export about 13 Bcm of LNG annually by 2015 and Japan is about to conclude contracts for half of this volume.

Bilateral energy cooperation potentially transcends export-oriented projects. To sustain domestic demand towards 2020, expand exports and modernize domestic energy industries, Russia needs between \$620 billion and \$850 billion, including \$260 billion to \$300 billion mobilized before 2010-2012. Most of these funds should originate from private sources and loans. Only the Sakhalin I and Sakhalin II international consortia, in which Japanese companies are involved, plan to invest as much as \$35 billion over the next decade or so, but several other oil and gas projects on the Sakhalin shelf are in the formation phase, requiring another \$30 billion to \$50 billion.

These and other projects would create huge business opportunities. Japanese investors and equipment manufacturers could participate in the construction of new power plants and delivery infrastructure and the modernization of existing facilities, as well as a broader reorientation of the Russian energy sector toward increased efficiency and added value. More generally, the development of energy industries is seen by the Russian government in the context of technological advancement and high-tech research and development. Technological cooperation in the fields of energy, fuels and emission reductions could benefit both countries, but these issues are yet to become part of the bilateral agenda. In addition, cross-border power interconnection is on the long-term list of priorities, with forecasts of electricity exports to China and the Koreans. Eastern Russia's unique hydroelectric power potential presents an opportunity for projects that are efficient both in economic and environmental terms.

Indeed, energy sector development contains significant potential for investment and trade, including new business opportunities for companies and investors. It seems,

however, that a new conceptual framework is needed to integrate these opportunities into the long-term policy agenda. One such example is the concept of "Asian Energy Partnership", which was publicized in April 2004 by the Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) and is mostly aimed at promoting ASEAN+3 (Japan, the ROK and China) cooperation. This plan avoids explicitly mentioning the options relating to eastern Russia. On the other hand, it seems that leading companies could act beyond the bilateral frameworks. For example, some of them are working in partnership with Gazprom in the Stockman field project, which is not related to the Japanese market at all.

The Kyoto Protocol

It is important to make a brief mention of the Kyoto Protocol, which recently came into force as a result of its ratification by Russia. Under the Kyoto Protocol, the emissions volume in 1990 became the "base" level for Russia, as well as for many other countries that have signed up to the agreement. The Russian government tends to view the Protocol not as a "money bag", but as a "pilot agreement" designed to launch innovative economic mechanisms aimed at emission reductions and improved energy efficiency. It remains to be seen how Japan responds in the context of this agreement. Foreign Minister Nobutaka Machimura said that Japan welcomed the decision, indicating that his government has been approaching Russia on this issue on many occasions at various levels.

In general, by combining energy cooperation with efforts aimed at reducing emissions, the agreement could stimulate both bilateral and sub-regional economic links. In the context of Japan-Russia bilateral cooperation, the agreement could contribute to promoting renewable energy sources in Russia and exporting energy-saving technologies from Japan.

Among the cross-border projects are various options for power grid interconnection, natural gas pipelines, hydroelectric power and biomass energy. By investing in these environment-friendly ventures, Japan and other Annex II countries would increase the range of options available to them for meeting their Kyoto targets. However, to justify investment in large-capacity projects, these ventures must have market access.

On the other hand, Russia does need vast improvements in energy efficiency and new investment in the modernization of energy facilities. In Eastern Russia, renewable energy could replace obsolete thermal capacity in some cases. Given the abundant renewable energy resources in the eastern regions of Russia and very large markets for cleaner energy in neighboring countries, growth in renewable energy production could be significant. It is also conceivable that the Kyoto process would require active participation at the regional governmental level.

A Geo-economic Complementarity

Growing regional economic interconnectedness may require mutual support from Japan and Russia, which could potentially lead to investment projects that cover not a single market, but create a production and export platform that serves several regions.

METI estimates that by 2020, Asia will have a

25% share of world GDP, compared with 19% in 1990. As a result, the region is now seen as a huge market for commodities and consumer goods. Less widely appreciated is the fact that Asia is quickly becoming a hub for advanced research and development, as well as higher-end products.

Japan remains the second largest country in the world, bigger than all the rest of Asia combined. In 1992-2001, Japanese imports from East Asia surged from 31% to 43%, while exports to East Asia rose from 33% to 42%. It is estimated that more than 70% of the largest Asian companies on an annual turnover basis are Japanese. China has become Japan's largest trade partner, supplanting the US, while in 2003 trade with ASEAN accounted for about 15% of total Japanese trade.

In November 2004, during the ASEAN+3 summit in Laos, economic ministers decided to set up an expert group to study the establishment of an East Asian Free Trade Area. Russia needs much closer links with the economies of East Asia. Japan has been a key player in helping to promote Asian integration. This is being achieved through investments by private firms, as well as government grants to develop regional infrastructure, service operations and production capabilities. It now invests approximately 10% of its outbound FDI in East Asia.

Conclusions

In their bilateral relations, Russia and Japan have reached a point when the feelings of "remembrance and reconciliation" should prevail. The Portsmouth Treaty did not really work out well for various reasons, including revolutions, conflicts and wars in the years immediately after 1905. The post-1945 alliance obligations did change the geo-political currents further, completely altering the intermediary role of the US in Tokyo-Moscow relations. Today, relatively loose trade and industry links continue to reflect these century-long upheavals, as well as the limited capacity on both sides to interact economically.

The bottom line is that the new trade and economic links cannot be a part of policy bargaining any longer,

but appear to be mutually reinforcing tools in the pursuit of national interests, prosperity at the regional level and international stability.

In conclusion, bilateral economic interaction is moving ahead, promising significant mutual benefits. Firstly, the real level of bilateral economic exchange is much higher than official statistics suggest.

Secondly, mega-projects, including the Sakhalin oil and gas ventures, Pacific oil pipeline and similar projects could further motivate bilateral trade and investment cooperation.

Thirdly, the relationship with China has become one of the most important bilateral links for both Japan and Russia. China's demand for commodities, energy and manufactured goods represents a golden opportunity for both Russia and Japan, particularly if they could somehow complement one another on a long-term basis.

Fourthly, cross-border energy cooperation in Northeast Asia, focused on energy sector development in Eastern Russia, would enhance the energy security of the economies of this area, contributing to their international competitiveness and environmental sustainability, as well as the political stability of the region as a whole.

Fifthly, it seems that globalization intertwined with decentralization offers new opportunities for development and cooperation. New options for business links supported by the governments of provinces and prefectures should be carefully examined, while also bearing in mind that the central bureaucracies in both countries are still in control and are likely to remain the key channel for business-related communications.

Finally, both the expansion of contacts at the grassroots level, including the business elites of Japan and Russia, and their mutually beneficial geo-economic positioning are among the goals that are long-term in nature, but highly dependent on the overall international environment and leadership.

2005年以降のロシアと日本

ERINA調査研究部長 ウラジーミル・I・イワノフ

2005年は、ロシアと日本間の外交関係樹立150周年にあたる。また、ポーツマス平和条約締結100周年及び第二次世界大戦終了60周年の年でもあり、今までの2国間関係を評価し、両国が選択することができる将来関係の可能な発展の方向性を考える必要がある。この論文は、日口経済関係の現状の概要及び将来の長期的な経済協力の基盤を組

み立てるための「要素」を探る試みである。¹

好調な地政学的 (geo-political) 状況

2003年10月にバンコクで行われた日口首脳会談では、2国間関係に関する広範囲的な意見交換を促進するための政策指向の強い日口専門家グループを形成することで合意し

¹ この原稿は日口戦争平和協定100周年記念イベントとして開催された会議 (2005年9月8日~10日、ニューハンプシャー州ハノーヴァー、Dartmouth大学) で発表したものである。

た。このような形の対話は平和条約締結への努力を補足する役割を果たすものである。日本とロシアは、国境確定条約を未だ締結しておらず、主要国としては唯一、2国間関係を完全に改善していない。それにもかかわらず、2国間関係の内容は質的に改善され、以前に比べてより前向きなものになってきたことも事実である。

もちろん、現在の関係は完全とは言えず、改善の余地が数多くあるのは明らかである。2国間関係をさらに進展させるためには、リーダーシップと制度的枠組みが必要である。とは言え、政治家及び彼らを補佐する官僚の役割が低くなりつつあることは否定できない。一方、世界の変化及び激化するグローバル競争に対応するために、両国は新しい経済的動向や地政学的な変動を正しく読む必要がある。高まる経済的ニーズ、変化する国益及び新たな非軍事的懸念が、今後数十年にわたって両国関係に大いに影響すると思われる。20年前にまったく想像できなかった事象が起こっているため、政治的対話、投資、急速に拡大している草の根レベルの交流などの革新的アプローチが必要となってきている。

実際、日口関係における米国の役割は根本的に変わった。そして、ロシアの政治指導者は1991年以降、米国やその同盟国との対立を踏まえた国家安全保障政策を明示していない。全体的に、ロシアは他国との明らかな対立から解放され、他国を威嚇しないように見える。冷戦時代に作られた壁の両側では軍備・兵力が削減され、大規模な武力衝突の可能性がほとんどなくなった。NATOとの新しい関係はパートナーシップという思想の下に構築されている。さらに、日口軍事関連機関の交流は著しく拡大し、政治的な対話に貢献してきた。

さらに、2001年以降ロシアの指導者と米国、ドイツ、イタリア、フランス、イギリスの首脳との個人的な関係が強化され、前世紀にはない新しい内容と質を伴ってきた。今や、新たな地政学的（geo-political）利害が密接な経済関係の基盤となっている。ロシアがG8の正式なメンバーになった結果、西側との関係は大きく変わってきた。G8の他のメンバーは対口関係においては独自の貿易・経済的利害を押し進め、日本と競合することもあり得る。

もちろん、日口関係においては協力がもたらす数多くの相互利益がある。北朝鮮はその一つになる可能性がある。ロシアも日本も北朝鮮が核兵器開発計画を廃止すべきという立場で一致している。しかしそのためには、両国が北朝鮮のインフラを改善し、エネルギー供給を正常化するための経済的技術的支援を行い、どの分野でどのような条件下で北朝鮮の改革を維持することができるかに関する明確な

イメージを描かなければならない。仮に核兵器問題を外交的方法で解決し、朝鮮半島非核化が実現したとすれば、鉄道連結、送電線の敷設、天然ガスパイプライン網の整備などを含む大規模なインフラ建設を実施することが可能になる。

もう一つの密接な協力分野としては、老朽化した原子力潜水艦解体への日本の支援である。このプロジェクトは「希望の星」という名前で知られており、その第2段階ではウラジオストク市近郊のポリショイ・カメニで4隻及びカムチャツカ州のヴィリュチンスクで1隻、計5隻の潜水艦を解体する予定である。1年半を要した第1段階では「ビクター3」級の潜水艦1隻を解体した。マスタープランでは2010年までに全部で40隻の潜水艦を解体する計画である。

多国間国際機構における協力分野では、まず日本はロシアのAPEC加盟に協力した。また、日本はロシアのWTO加盟を支持している。逆に、ロシアは、他の4つの国連安保理常任理事国が安保理改革に合意すれば、日本が常任理事国になることを支持することを確認した。

投資環境

日口間で長い間ビジネス関係があまり進展しなかった原因は、特に過去10年間のロシア側の経済的制約であったことは明らかだ。しかし、ロシアはマクロ経済的に安定し、国際債務の返済に成功している。1999～2004年のGDPの平均成長率は約7%であった。2004年に鉱工業生産高が6%増大し、固定資本投資は11%増えて1,000億ドルに達したと推定される。

多年にわたって、日本経済界のリーダーたちはロシアの投資環境に批判的であったが、2005年までにロシアへの外国投資の累積額は820億ドルを超え、その中の400億ドルは2004年に導入された投資であった。直接投資が23.3%、証券投資が0.8%を占めている。国別で見ると、キプロス、オランダ、ドイツ、イギリス、アメリカ及びフランスからの投資が最も多く、これらの国々のシェアは、外資総額の約80%、直接投資の78%を占めた。主な外国投資は鉱工業（特に石油開発）商業（小売）外食サービス及び市場サービスに導入された。ロシア経済のイメージが徐々に改善され、債券市場における信用も高まってきた。2003～2005年にムーディーズ、フィッチ及びスタンダードアンドプアー等の大手格付け機関がロシアに投資適格格付けを与えた。国際的コンサルティング会社A.T.社の評価によると、直接投資受入れ市場としての魅力ではロシアは11位にランクされ、中国に接近している。

2004年以降、ロシアは国家マネージメントシステムの構

造改革を断行した。この改革のねらいは、政府による経済干渉を減らし、ビジネス上の行政障壁の除去、所有権（知的所有権を含む）の強化、技術基準の調和及び規制の枠組みを設けることにある。

税負担の軽減により、企業の健全性と、それに伴う投資能力が高くなってきた。2004年から証券取引税が証券額面の0.8%から0.2%に、付加価値税が18%にまで下げられた。2004年7月に統一社会税の税率引き下げに関する法律が調印され、簡素化された租税法規による事業のリストが拡大された。2005年に採用された改革案では、競争の促進を目指す反独占法律規制が盛り込まれている。

2004年9月、政府は金融市場への参入リスク軽減を目指す金融インフラ・金融市場の開発政策を採択した。同年7月に承認した銀行部門発展戦略は、外国の投資家がロシア銀行市場にアクセスする際の差別の撤廃を目指している。さらに、保険会社の株式における外国資本の上限は25%に引き上げられ、企業における外資のシェアを49%未満とする規制が廃止された。また、為替市場を自由化する法が導入された。天然資源関連分野で活動している会社に対する明確なルールを定めた新しい法律もまもなく採択される。また、政府は上場会社のための国際会計基準を導入し、マネーロンダリング防止及び金融制度透明性の向上を確保する新しい法律を提案した。

経済関係

日ロ貿易が著しい成長を見せている状況が続けば、2005～2006年に2年間貿易高が100億ドルを超える可能性は十分ある（表1参照）。

日本から見て日ロ貿易高はそれほど高くないものの、ここ7年間で倍増した。日本は以前からロシアにとって重要な貿易相手国であったが、最近まではロシアの貿易相手国のトップ10に入っていなかった。しかし、公式統計には日本からの直接輸入しか記録されておらず、実際の状況が反映されていない。第三国を経由する日本の輸出は30～40億ドルだという評価があり、これも加えると、日本はロシアの5番目の貿易相手になる。

ロシアの対日輸出構造では、依然として稀金属・非鉄金属（総輸出の37%）、海産物（27%）、木材（11%）及び石炭・石油・石油製品を含む燃料（20%）が多い。2004年の日本の輸出先として、ロシアはベトナムに次いで25位、日本の輸入元としては、クウェートとスイスの間の21位を占めた。日ロ貿易総額は日韓貿易の10%、日中貿易の5%に過ぎなかった。

公式統計上は、日本の対ロ投資額は累計で7億ドルに達し、そのうちの1.4億ドルは直接投資である。貿易と同様、公式統計に把握されていない第三国経由の投資及びサハリンプロジェクト枠内の投資は20～30億ドルと考えられ、これも考慮すると、日本はロシアにとって第5番目の投資提供国である。2003年だけで日本企業はサハリンプロジェクトに約10億ドルを投入し、日本によるロシアのプロジェクトへの投資総額は8億ドルの直接投資を含めて約20億ドルとなった。

現在はモスクワだけで80以上の日本企業の支店がある。国際協力銀行（J B I C）の調査によると、ロシアは日本企業にとって魅力的な国のトップ10に入っている。2001年にロシアがトップ30にも入っていなかったということ考

表1．1998～2005年日ロ貿易（億ドル）

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (上半期)
ロシアの輸出	29	37	46	39	33	42	57	23
ロシアの輸入	10	5	6	7	9	17	31	15
総額	39	42	52	46	42	59	88	38

出所：ロシア連邦経済発展貿易省

表2．2002～2004年国際協力銀行による貸付

協定	相手	受領者	返済	金額 (100万ドル)	プロジェクト
2002年3月	商業銀行	Vneshtorgbank	5年間	60	機械設備輸入
2003年6月	東京三菱銀行	モスクワ国際銀行	5年間	20	機械設備輸入
2003年9月	-	合併企業 «NEC-Neva»		9	設備製造販売
2003年11月	-	«Gloverbel Group» (Asahi Glass)	-	108	工場建設
2004年3月	-	合併企業 «Business Car» (Toyota)	-	6	販売
2004年3月	-	Rostelecom		2.66	設備購入

出所：ロシア連邦経済発展貿易省

えると、状況が大きく変わってきたことは明らかである。一方、日本人が依然としてロシアでのビジネスに慎重であり、ディビジョンメイキングのプロセスが複雑であり、人材に限られており、ロシア側のパートナーによる努力も不十分であるため、このような対口評価の変化が具体的なプロジェクトにつながるには、まだ時間がかかると思われる。このような状況で、J B I Cは両国の投資協力発展に決定的な役割を果たすことができる（表2参照）。

同時に、2国間関係を支援する他の制度的な枠組は、さらに改善される必要がある。ここでは、ロシアで活動している米国の民間企業を支援するための米国政府による努力に注目すべきであろう。このような努力は、「BISNIS」プログラム、在ロシア米国通商代表部、「Regional Initiative」プログラムなどであり、すべて商務省が資金提供している。さらに、米ロコマーシャル・エネルギーサミットを開催している。このサミットは官民の枠組みであり、エネルギー対話を大臣及び大手エネルギー会社社長のレベルまで引き上げた。EUも、ロシアで活動している民間企業を支援する同様の組織を設立した。

この2つのメガパートナーに比べると、日ロ協力はまだそれほど進んでおらず、政府による積極的な支援を必要としている。両国とも、政府と民間企業間の協力関係が弱く、理想から程遠い。両国では、民間レベルの協力を促進するための政府による特別措置がとられていない。さらに、既存の政府レベルの2国間協力の枠組み同士の調整がない。換言すれば、ロシアでも日本でも、2国間経済協力を活性化する「支援グループ」はまだ弱い、あるいは組織されていない。

地域交流

よく知られているように、通商を行うのは国ではなく企業および会社である。しかしながら、日ロ関係の場合、準国家レベルの活動が重要なサポート役を務め、情報の出入および利益グループの形成を促進する。ロシアでは中央集権主義が強まる傾向にあるが、地方は対外関係においてかなりの自由を有している。一方、高度に統制の取れた日本では、地方分権は今や、経済復興における重要手段と認識されている。例えば、日本経済団体連合会副会長および東芝会長の西室泰三氏は、バランスのとれた全国規模の発展を維持するため、中央管理システムから地方自治への移行、地方のイニシアチブおよび政策決定を提唱した。

いくつかの地方は今、この方向で動いている。構造改革特区法が制定された。目下、100余の特区が承認され、教育、都市再開発、流通、農業、医療、産学連携という分野で規制を免除されている。そして次第に、これは、地域や自治体の競争力を高め、地域間連携を促進する新政策の選択的実験の意義をもたらすであろう。

ロシアにとって、このような開発はかなり重要である。ロシア極東地域は戦略的辺境の代表であるが、この地域は経済的にも人口統計的にも危機的状態にある。難題は、厳しい気候、経済格差のみならず、弱体化した経済および同地域とロシア国内の他地域との間の輸送連絡である。輸送、遠距離通信、エネルギー輸送システムなどのインフラ整備分野のみならず、中小ビジネスの促進に対応戦略を見いだすことができ、それらは地域開発を誘発すると同時に、近隣諸国、特に日本との密接な経済連携をサポートし得る。

ロシア極東地域は、日本企業および北海道、新潟などの

表3．ロシア極東：対日貿易（1998～2003年）

(100万ドル)

		1998	1999	2000	2001	2002	2003
ヤクーチヤ(サハ)	輸出	33.7	106.3	111.7	27.8	-	138.9
	輸入	9.7	20.2	6.4	7.4	-	11.0
沿海地方	輸出	264.0	161.0	194.0	257.0	207.0	154.9
	輸入	60.0	38.0	32.0	47.0	74.0	221.7
ハバロフスク地方	輸出	178.3	213.3	190.0	180.0	148.0	169.2
	輸入	17.4	42.0	34.6	34.0	56.0	77.8
アムール州	輸出	12.1	9.0	6.8	19.3	16.3	21.9
	輸入	15.7	5.4	2.6	1.4	0.7	1.8
カムチャツカ州	輸出	123.5	64.4	81.9	50.5	76.7	70.6
	輸入	10.9	8.9	5.6	6.0	7.1	13.4
マガダン州	輸出	6.3	2.2	1.9	23.0	-	20.1
	輸入	6.2	4.1	10.9	9.4	-	12.7
サハリン州	輸出	121.7	123.6	135.5	94.0	201.0	293.5
	輸入	20.7	21.4	38.9	84.0	27.3	144.6
合計	輸出	739.7	679.8	722.2	652.0	649.3	869.2
	輸入	140.6	140.1	131.3	189.3	165.1	483.0
貿易総額		880.3	819.9	853.5	841.3	814.4	1,352.2

出所：極東ザバイカル協会

いくつかの県も含め、伝統的に日本が高い関心を抱く地域である。一方、1990年代に入って以降、極東の地方・州の経済回復はかなりの部分、近隣地域、特に日本との貿易に依存してきた（表3参照）。

2003年のロシア極東地域の2国間貿易取引高は約77億ドル、この大部分が石油および石油製品（32%）、材木（15%）、魚介類（11%）、石炭（4%）、金属（9%）、機械製品（5%）であった。

日本のシェアは、中国（37%）に次いで14億ドル（22%）、それに韓国（15%）が続く。日本の対ロシア極東地域輸入高は8.8億ドルに達した。内訳は石油・石油製品（25%）、材木（21%）、石炭（20%）、魚介類（15%）であった²。日本の対ロシア極東輸出高の構成は、主に乗用車およびトラック（35%）、鋼鉄パイプ・圧延鋼（20%）、建設機械（9%）であった。地方・州別にみると、対日貿易のリーダーはサハリン州（4.38億ドル）、沿海地方（3.77億ドル）、ハバロフスク地方（2.47億ドル）である。日本資本の投資額はサハリン州（7.84億ドル）が沿海地方（2,600万ドル）とハバロフスク地方（200万ドル）を大きく引き離している。

これら重要だが非常に小規模の経済交流を一変させるためには、従来どおりの貿易の拡大やロシアにおける日本投資の段階的蓄積では不十分である。むしろ、我々は、経済協力の規模と質の両方に影響を与え得るメガ開発を先取りすべきであろう。サハリンの石油・天然ガス開発プロジェクトは、その代表である。

2005年、グレンイーグルズでの小泉純一郎首相との会談でウラジーミル・プーチン大統領は、トヨタ自動車がサンクトペテルブルグでの自動車組立工場の建設を決定したことについて謝意を表し、この事業への全面的支援を約束した。両国首脳は、「日ロ行動計画」の履行進展について話し合った。両首脳は、プーチン大統領が2005年11月20～22日に訪日することで合意したほか、「太平洋パイプライン」計画の戦略的重要性も確認した。

石油パイプラインの行き詰まり

「太平洋パイプライン」計画は、現在、日ロおよび中ロの政治対話の段階である。当初、同プロジェクトは日本からの支援は見込んでいなかった。ところが、日本のエネルギー

ギーブランナーたちがこれに関心をもち始めた。小泉首相が2003年1月のモスクワ訪問時に協力の意向を表明したことは、ハイレベルの交流、実務レベルの議論、技術者の視察への道筋をつけ、日本がプロジェクトパートナーに成り得るといった期待を喚起した。当初、合意への期待は、双方、特にロシア側にあった。しかしながらこの過程は頓挫し、「トランスネフチ」を始め提案者たちの失望を呼んだ。

ロシア側の失望の原因と構造を理解するためには、「太平洋パイプライン」およびその他の重要なインフラ問題に関する計画政策決定プロセスにおけるプーチン大統領の役割について、検証する必要がある。彼は東方へのパイプライン・インフラがロシア経済の健全性の維持、政治的統制、対外姿勢に必要であると確信しているようだ。サンクトペテルブルグ市勤務時代からずっと、輸送ルートおよび関連インフラはプーチン大統領の重要テーマであり、それは彼の長年の交友関係にある程度影響を与えてきた。例えば、アレクセイ・ミレル・現「ガスプロム」社長は1996～1999年、サンクトペテルブルグ市海港投資・開発部長を務めた。プーチン大統領と共に市政を握った1999～2000年、ミレルはバルチック・幹線パイプライン・システム（B T S）の責任者となった。同プロジェクトは今や、インフラ整備の偉業となっている。

プーチンは、B T Sプロジェクトや太平洋パイプラインのようなプロジェクトも含め、幹線パイプラインの国家管理を信条としている。投資引込みへの取組みについて意見の相違はあるものの³、閣僚たちは大統領の見解にしたがうほかない。プーチンは現在、セムヨン・ワインシュトク（「トランスネフチ」社CEO）などの重要人物はもちろんのこと、ミレルとも定期的にパイプライン・インフラの整備について議論している。大統領は、パイプライン・インフラ整備に関する内閣レベルの会合を積極的に主導している。最近の協議は2004年10月初旬に行われた。また、天然資源相とは、ロシア東部の石油・天然ガス埋蔵量の探鉱および開発について話し合った。その一方、プーチンはドイツやフランスなどG 8諸国のリーダーたちと自らのアイデアをシェアすることを好む。

パイプライン敷設ルートを決定した際、プーチン大統領は総じて「ロシア中心の立場」を取った。「2020年までの

² 太平洋岸地域から近隣諸国への魚介類の密輸は、ロシア東部地域の間経済のなかでも最も悪名高い部分であろう。公式には、2003年、日本へのこの種の密輸は約1億200万ドルであった。実際には、この数字は実在する密輸のごく一部でしかない。

³ 「太平洋パイプライン」に関する政府決定は2004年12月31日に発表された。パイプラインは2段階に分けて建設され、第1段階はスコヴォロジノまで（2006～2008年）、第2段階はベレヴォズナヤ湾まで（2008年以降）、プロジェクトの主要管理者は「トランスネフチ」社である。プロジェクト費用の調達方法についてはいまだ明かにされていないが、安定化基金に蓄積された臨時歳入の利用も可能な選択肢の一つである。同プロジェクトの関連企業におよぶ租税・関税の優遇、「トランスネフチ」の徴収する運賃も代案となり得る。

エネルギー戦略」の初期の草案は、「第三国」領土経由の石油および天然ガスのトランジットを回避する必要性を明言していた。訪中前、プーチン大統領は、石油パイプラインの目的地の決定は、極東地域の発展の展望を含め、ロシアの国益に立脚すると説明した。その一方で、中国との包括的エネルギーパートナーシップもほのめかした。

日本にしてみれば、現在約10億トンと推定される東シベリアの探可石油埋蔵量も含め、このプロジェクトは経済面で信頼性に欠けていた。総じて、約40の新規鉱床が2006～2007年にも許可可され、その後さらに30鉱床が入札にかけられる。今日現在で、タラカン鉱床（ヤクーチヤ）、ウルブチェノ・トホムスコエ鉱床（エベンク）、ベルフネチョンスコエ鉱床（イルクーツク州）のほかより小規模の鉱床も含め、試掘済みの石油および天然ガス鉱床の生産能力は年間5,000万トンと見られている。

長期的には、2010年までに石油埋蔵量を最大約15億トンにまで拡大することが想定されている。この拡大を可能にし得るプログラムのコストは、250億ドルである。2030年に向けて、新規石油埋蔵量の試掘および開発の推定費用は500億ドルになる⁴。その一方で、同計画は、初期に西シベリアから約3,000万トンの石油を供給することを想定している。そのうえ、新規埋蔵量の試掘および開発への投資は連邦予算がサポートするが、投資リスクの軽減に役立つ国際的な試掘・開発コンソーシアムが日本の参加で設立される可能性もある。プーチン大統領の訪日がこの巨大石油パイプラインプロジェクトと関連事業についてより多くの朗報をもたらすのではないかという、大いなる期待が存在する。

このような状況を踏まえ、シベリアとサハリンの石油に対する日本側の需要を想定することが重要だ。目下、米国の東シベリア産石油の消費力は、年間1,500～2,500万トンと推定される。韓国と台湾を合わせて同様の試算が適用できる。残る3,000～5,000万トンの行き先が中国と日本になる。ロシアからの一定量の石油輸入に対するこれら2カ国の熱意は、このプロジェクトの総合的デザインと商業的成功にとって、非常に重要となり得る。

エネルギー協力の可能性

広義で、幅広いエネルギー協力は日本とロシアを経済的相互依存状態にし、かなりの利益を約束するが、より親密な政策調整も必要とする。日本経済団体連合会によれば、

エネルギーは日本のアキレス腱である。環境とも経済とも矛盾しない、安定エネルギー供給が確保されるべきである。過剰な集中を避けるために、供給源は多様化されるべきである⁵。同様に、ロシアのエネルギープランナーたちは、エネルギー輸出の多様化を提案し、アジア・太平洋地域、特に北東アジアの新規石油・天然ガス市場に進出しようとしている。今日現在、ロシアのエネルギー輸出先は、圧倒的にヨーロッパである。ロシア政府は、「北、東、南」へのエネルギー供給の多様化を提唱し、東シベリア、極東地域、北極圏、北洋およびカスピ海大陸棚等の新しい巨大資本を要するエネルギー生産を奨励している。

北東アジア諸国および米国は、ロシア産石油・天然ガスの新しい輸出先候補である。2002年5月、ロシアと米国は「新しいエネルギー対話」を開始した。中国は、輸出パイプライン絡みのロビー活動で成功している。エネルギー協力は2003年1月に採択された「日口行動計画」でも取り上げている。

対北東アジアエネルギー輸出はモスクワの優先的目標になりつつある。その一方で、ロシアは対ヨーロッパへのエネルギー輸出を物理的に拡大するつもりはない。国際エネルギー機関（IEA）の予測などの期待に反して、2003年8月に採択された「2020年までのロシアのエネルギー戦略」の主要条項は、基本的にこの変更を優先事項に含んでいる。

「2020年までのエネルギー戦略」によると、おおよその対アジア・太平洋地域原油輸出は、サハリン沖油田の生産する2,500万トンも含め、年間1億5,000万トン（200万バレル/日強）に達すると見られている。

この計画には、東シベリアおよびヤクーチヤの油田、既存のタイシェット（バイカル湖付近）の幹線石油パイプラインを太平洋岸の輸出ターミナルに接続する4,200kmの原油パイプラインの建設も含まれている。同プロジェクトの費用は約120億ドルである。これが実現すれば、ロシアの原油の総生産量の15～20%および石油輸出の25～30%を北東アジア市場に転換し得る。日本の中川昭一・経済産業大臣は、モスクワが太平洋岸へのパイプライン建設を優先する場合に、日本は「可能な限りあらゆる方法で」支援する用意があると表明した。しかしながら、プロジェクトの第1段階が完了した際に石油の一部を中国に転換するという計画が問題となっている。

天然ガス輸出に関しては、北東アジアのシェアは2020年までに15～20%に達し得る。中国および朝鮮半島へのパイ

⁴ 目下、ロシア東部における探鉱および開発への年間投資は1億ドルをわずかに超える程度であり、これは必要な投資の約10%に過ぎない。

⁵ 「我が国の基本問題を考える～これからの日本を展望して～」2005年1月18日、社団法人日本経済団体連合会

ラインによる天然ガス供給は、2020年までに250億 m^3 に達し得る。これは、韓国が現在輸入している液化天然ガス(LNG)よりも多い。技術的には、韓国に達するガスパイプラインは北朝鮮を経由する可能性があるが、より実行可能な選択肢は中国経由である。ExxonMobilはサハリンと日本(仙台あるいは新潟)の間の海底ガスパイプラインを提唱している。サハリンのLNGプロジェクトは、2015年までに年間130億 m^3 のLNGを輸出し、日本はこの半量の購入契約を締結する方針である。

二国間エネルギー協力は輸出を目的としたプロジェクトに優る。2020年に向かって国内需要を満たし、輸出を拡大し、国内エネルギー産業を近代化するために、ロシアは6,200~8,500億ドルを必要とする(うち2,600~3,000億ドルは2010~2012年以前に導入)。これらの投資の大部分は民間セクターおよびローンに頼る。日本企業も参加するサハリン・の国際コンソーシアムは次の約10年間に350億ドルの投資を計画しているが、サハリン大陸棚の残りの石油・天然ガスプロジェクトは形成段階にあり、さらに300~500億ドルを必要とする。

上記およびその他のプロジェクトは、巨大なビジネスチャンスを生むだろう。日本人投資家とプラントメーカーは、高効率および付加価値を目指したロシアエネルギー産業の新たな幅広い方向付けのみならず、新規発電プラントの建設や輸送インフラ、既存の設備の更新に参加し得る。概して、ロシア政府にとって、エネルギー産業の発展は技術の進歩、ハイテク研究・開発という意味がある。エネルギー、燃料、CO₂排出量削減分野の技術協力は両国にとって有益であるが、これらの問題はまた2国間の議題ではない。加えて、クロスボーダーの送電は、中国および北朝鮮への電力輸出を予測した長期的優先事項である。ロシア東部特有の水力発電のポテンシャルは、経済と環境の両面において効率的なプロジェクトに、チャンスを与えるものである。

実際、エネルギー産業の発展は、企業や投資家の新たなビジネスチャンスを含め、投資および貿易にとっての莫大なポテンシャルを含有している。しかしながら、これらのチャンスを経済政策にまとめるためには、新しい概念的枠組みが必要とされよう。その一つの例が、2004年4月に経済産業省が発表した「アジア・エネルギー・パートナーシップ」という概念である。これは、主としてASEAN+3(日本、韓国、中国)の促進を目的としている。同プランはロシア東部との交流という選択肢について明言を避けている。その一方で、大手企業は2国間枠組みを超えて活動し得る。例えば、これらの企業数社が、日本市場にまった

く関係のないシュットクマノフ・ガス田プロジェクトでガスプロムと提携している。

京都議定書

ロシアが批准した結果、最近発効した京都議定書に手短に触れたい。京都議定書では、他の締約国はもちろん、ロシアにとっても、1990年におけるCO₂の排出量が基準値となっている。ロシア政府は、京都議定書は「財布」ではなく、CO₂排出量削減とエネルギー効率の向上を目指した革新的経済メカニズムを打ち出すための「パイロット協定」とみなす傾向にある。同議定書における日本の対応の仕方は、まだわからない。町田信孝外相は、日本政府がこの問題で折に触れて様々なレベルでロシアに働きかけてきたことも含め、(ロシアの)決定を歓迎すると述べた。

総じて、エネルギー協力とCO₂排出量削減に向けた努力を結合させることにより、京都議定書は2国間および地域間の経済交流を促進し得る。日口協力という見地では、京都議定書はロシアにおける再生可能エネルギーの普及と日本の省エネ技術の輸出に貢献するだろう。

国際プロジェクトの中には、送電網、天然ガスパイプライン、水力発電、バイオマスエネルギーという様々な選択肢がある。これら環境にやさしい事業に投資することによって、日本と他の付属国は、京都ターゲットを達成するために利用できる選択肢を増やすだろう。しかしながら、大資本プロジェクトへの投資を正当化するためには、これらの事業に市場アクセスがなければならない。

その一方で、ロシアはエネルギー効率の大幅な向上とエネルギープラントの更新への新規投資を必要としている。ロシア東部では、再生可能エネルギー資源が旧式の火力に取って代わり得る。ロシア東部の豊富な再生可能エネルギー資源および近隣諸国の巨大なクリーンエネルギー市場、再生可能エネルギー生産の成長は、かなり重要になる。また、京都プロセスは地域政府レベルでの積極的な参加も必要とするであろう。

地経済的(geo-economic)相互補完性

地域経済は相関性を強めつつあり、日本とロシアがそれを相互に支えることが必要になる。それは、複数の地域を対象とする生産・輸出政策を生み出す投資プロジェクトにつながるだろう。

経済産業省は、世界のGDPにおけるアジアのシェアが2020年の時点で25%になると予測している(1990年は15%)。その結果、この地域は現在、消費財の巨大マーケットと認識されている。しかし、アジアがより高級な製品の

生産のみならず、先端の研究および開発の拠点に急速に変貌しつつあるという事実は、あまり知られていない。

日本は依然として世界第2位、且つアジア最大の経済大国である。1992～2001年に、日本の東アジアからの輸入は31%から43%に、同地域への輸出は33%から42%に急増した。年間取引高ベースで判断して、アジアの大手企業の70%余が日本企業であると推定される。中国は米国を押し付け、日本にとって最大の貿易相手となった。その一方、2003年の対ASEAN貿易高は日本の貿易総額の約15%であった。

2004年11月のASEAN+3のラオス・サミット開催期間中、経済閣僚たちが東アジア自由貿易地帯の創設を研究する専門家グループの結成を採択した。ロシアは、東アジアとのより密接な連携を必要としている。日本は、依然として、アジアの統合を促進するキー・プレイヤーである。それは、地域インフラの整備、サービス事業および生産能力の向上を目的とした国家助成金のみならず、民間企業による投資を通じて達成されている。日本は目下、海外直接投資(FDI)の約10%を東アジアに対して行っている。

結論

2国間関係において、日本とロシアは、「記憶と和解」という感情が支配する段階に到達した。ポーツマス平和条約は、1905年直後の革命や闘争、戦争などが原因で、うまく機能しなかった。第2次世界大戦後の同盟関係は地政学的(geo-political)傾向をさらに変化させ、日口関係における米国の仲介者的役割をまったく別物にした。両国が経済的に影響し合う可能性は限られており、今日の比較的ルーズな通商・産業関係は、そのことのみならず、これら100年間の激変をも反映し続けている。

新しい貿易経済関係というものは、もはや政策交渉の一部にはなり得ないが、国益および地域レベルの繁栄、国際的安定を追求するなかで相互補強するための手段であろう。

結論として、相互に影響を及ぼす2国間経済関係は進展しつつあり、相互利益を約束している。まず、2国間経済交流の実質レベルは、公式統計が示すよりもはるかに高い。

第二に、サハリンの石油・天然ガス事業、「太平洋パイプライン」などを含む大規模プロジェクトは、2国間貿易投資協力にいつそうの刺激を与え得る。

第三に、対中関係は、日口双方にとって最も重要な2国間関係要素の一つであり続ける。中国における消費財、エネルギー、工業製品の需要は、特にロシアと日本が長期的に何とか相互補完することができれば、双方にとって絶好のチャンスである。

第四に、ロシア東部のエネルギー産業の発展に焦点を当てた北東アジアにおける国際エネルギー協力は、この地域のエネルギー安全保障を強化し、同地域全体の政治的安定のみならず、国際競争力の向上と環境保全に貢献するだろう。

第五に、地方分権を絡めたグローバリゼーションは、発展と協力のための新たな機会を提供する。地方行政区域の政府が支援するビジネス協力の新しい選択肢が慎重に検討されるべきであるが、同時に、両国の中央政府の官僚たちが未だにビジネス交流のキー・チャンネルであることを心に留めておかねばならない。

最後になったが、本来長期的であると同時に国際情勢全体と統率力に高度に依存する目標の一つとして、日口のビジネスエリートも含めた「草の根」レベルの交流の拡大、それらの互恵的、地経済学的(geo-economic)位置付けが挙げられる。

グローバル・マーケティングからみた シベリアの事業環境評価

新潟大学・敬和学園大学他非常勤講師 富山栄子

はじめに¹

フィオナ・ヒルとクリフォード・ガディ共著の『シベリアの呪い』(ブルッキング研究所)という本が話題になっている。その主たる内容は、シベリアは寒く、辺境にあり、寒さと距離は高くつき、ロシアの発展の障害物となる。ロシアの将来は、暖かく市場に近いロシアのヨーロッパ部の発展に基礎を置くべきだ。シベリアの経済活動を縮小し、シベリアから人々を移動させることが、ロシアの経済発展のための解決策だというものである²。

シベリアは、極東と並び、帝政ロシアおよびソ連時代にヨーロッパ・ロシアや外国への資源供給地とされてきた。チュメニ州やトムスク州で生産されたエネルギー資源、特に天然ガスと石油がヨーロッパ・ロシアへ移出され、西側へ輸出されることにより、ロシアの経済成長に貢献してきた。

今日ロシアでは、石油や天然ガスの輸出による外貨獲得が経済発展上の大きな原動力となっている。プーチン大統領は、東シベリア・極東が重要であること、そして、これらの地域のアジア太平洋地域への統合が必要であることを認識している。2000年7月にプーチン大統領は「ロシア連邦対外政策概念」を改訂した。同文書では、ロシアの対外政策におけるアジアの重要性が向上しつつあり、シベリア地域と極東地域の経済発展を促進することが不可欠であることが明記されている。さらに、2003年にロシア政府は、新しいロシアのエネルギー戦略を作成した。その主眼は、国営および民間、そして国内外の石油ガス会社の参加を得て、東シベリアと極東におけるエネルギー資源の総合的な開発を図ることにある。プーチン大統領はエリツィンと異なり、シベリアや極東を頻繁に訪れ、学界や経済界との実

務的会合を重ねてきた。そして、東シベリアや極東の発展を目指した特別プログラムを作成する上で彼らのイニシアティブを支持している³。

日本は、石油の安定確保を主たる目的として、東シベリアの石油パイプライン計画に関与しようとしている。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』の中で、ロシアをエネルギー供給源多角化の観点から重要なパートナーであると明言した。その理由として過度な中東依存を是正することが日本や、アジアのエネルギー安定供給のために重要であるとしている。さらに、ロシアとの外交・経済関係の強化に加え、サハリン石油・ガス開発、太平洋パイプライン等のプロジェクトを、経済性等を確保しつつ着実に推進することが重要であるとしている⁴。

では、日本企業はシベリアをどのようにみているのだろうか。ソ連邦が崩壊してから、日本の主要な企業はロシア市場へ積極的な輸出を行っている。しかし、それはモスクワを中心としたロシアのヨーロッパ部であって、シベリアは重要な市場とは見なしてこなかった。日本企業はこれまで、ウラル山脈以西のヨーロッパ・ロシア地域を主たる市場と見てきた。シベリアは、極東と同様、有効需要は少ないと見られてきた⁵。

果たして、本当にシベリアは市場として魅力はないのだろうか。『シベリアの呪い』で言われているようにロシアにとって「呪い」なのだろうか。世界を舞台にビジネスを展開する企業にとり、シベリアは石油のような天然資源しか魅力はないのか。市場としては今後の可能性もない地域なのだろうか。もしそうであるとするとそれは何が問題になっているのであろうか。

¹ 筆者らは笹川平和財団「ロシアとアジア」プロジェクトの一環として、2004年8月17日～9月1日までロシア・イルクーツク、ノヴォシビルスク、中国黒龍江省ハルビン、遼寧省瀋陽を訪問し、調査・資料収集を行った。イルクーツクでは、イルクーツク州政府、ロシア科学アカデミー・シベリア支部イルクーツク科学センター、ロシア国立イルクーツク工科大学、ノヴォシビルスクではノヴォシビルスク市役所、シベリア地域間連合「シベリア合意」、シベリア見本市、ノヴォシビルスク工科大学、ロシア・アカデミゴロドク科学アカデミー・シベリア支部経済産業生産組織研究所を訪問した。本稿は現地調査の成果の一部である。

² Hill, F. & Gaddy, C. (2003) *The Siberian Curse*, Brookings Institution Press, Washington, D.C.

³ Simonia, N.A. (2004) "New Tendencies in Evolution of World Situation and their Implications for Possibilities of Multilateral Cooperation in the North Pacific Region", which was presented at the 20th North Pacific International Forum on Oct8, 2004, Sapporo, Japan (mimeo)、伊藤庄一(2004)「プーチン時代の中露関係 ロシア東部地域をめぐる2国間関係を中心に」『スラブ・ユーラシア学の構築』研究報告集、2004年3月。

⁴ 経済産業研究所『2030年に向けた国際エネルギー戦略』<http://www.rieti.go.jp/users/tanabe-yasuo/pdf/20040623.pdf> (2005年3月22日アクセス)、Ivanov, V. & Ito, S. (2005) China, Japan and Russia: Towards a New Energy Security Nexus, Erina Report Vol.62, pp.1-15.

⁵ 富山栄子(2004)『ロシア市場参入戦略』ミネルヴァ書房。

グローバル・マーケティングにおいては、参入しようと計画している国の環境分析が必要である。不十分なマーケティング・リサーチによる外国市場への参入決定の失敗は後に大きなコストとしてはね返ってくる。また、当該市場の潜在性が高いにもかかわらず、不参入の決定が下されたり、参入決定が遅延したりすると大きな機会の損失になる。参入しようと計画している国の環境分析はまず、マクロ分析とミクロ分析を行う必要がある。分析では、現在の状況のみならず、将来の環境の変化も考慮する必要がある。さらに、当該国への参入を果たした後は市場拡張段階として、販売拠点を拡張させていく必要がある。販売拠点をどこに設置するかは、輸出マーケティングチャネル戦略において重要な課題である。果たして、シベリアは販売拠点を設置するにふさわしい場所なのであるだろうか。本稿では以上のような問題意識からシベリアの事業環境評価するために基礎的なマクロ分析を試みる。

1. シベリア行政構造・行政区分

最初に、シベリア地域経済の現状と課題を整理する。そもそも「シベリア」とはロシアのどの地域を指すのであろうか。

ロシアには89の連邦構成主体が連邦政府の下にあり、7つの連邦管区（北西、中央、沿ボルガ、南、ウラル、シベリア、極東）に区分されている（図1）。エリツィン大統領時代は、地方の有力者に政治的に譲歩する傾向が強く、地方有力者の実権が強くなっていった。このような状態を改めるために、プーチン大統領が、2000年5月に、7つの連邦管区を置き、それぞれに大統領全権代表を配置した。これにより、モスクワが連邦管区主体に対する統制の垂直構造を強める一方、政治・経済の安定を図るために「法の

図1. ロシア連邦管区



中央連邦管区、北西連邦管区、南連邦管区、沿ボルガ連邦管区、ウラル連邦管区、シベリア連邦管区、極東連邦管区
 出所：Российский Статистический Ежегодник2003, стр.29, Госкомстат России.

支配」の徹底化を目ざしてきた。

ソ連時代から連邦管区が導入されるまでは11の地域区分（北西、中央、ボルガ・ピャトカ、中央黒土、北カフカス、沿ボルガ、ウラル、北部、西シベリア、東シベリア、極東地域）が使われていた。東シベリア地域はブリヤート共和国、トゥヴァ共和国、ハカシア共和国、クラスノヤルスク地方、タイムィル自治管区、エヴェンキ自治管区、イルクーツク州、ウスチ・オルダ・ブリアート自治管区、チタ州、アガ・ブリアート自治管区から構成されていた。西シベリア地域は、アルタイ共和国、アルタイ地方、ケメロヴォ州、ノヴォシビルスク州、オムスク州、トムスク州、チュメニ州、ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区から構成されていた（図2）。

図2. シベリア連邦管区



64. アルタイ共和国、65. ブリヤート共和国、66. トゥヴァ共和国、67. ハカシア共和国、68. アルタイ地方、69. クラスノヤルスク地方、70. タイムィル自治管区、71. エヴェンキ自治管区、72. イルクーツク州、73. ウスチオルダ・ブリアート自治管区、74. ケメロヴォ州、75. ノヴォシビルスク州、76. オムスク州、77. トムスク州、78. チタ州、79. アガ・ブリアート自治管区
 出所：『ビジネスガイド ロシア 2004～2005』224頁、ロシア東欧貿易会。

このうち、チュメニ州、ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区は、2000年5月に連邦管区が置かれた際に、ウラル連邦管区へ移行した（図3）。ハンティ・マンシ自治管区はロシア連邦の石油生産の55.3%（2002年）、ヤマロ・ネネツ自治管区はロシア連邦の石油生産の11.4%（2002年）、天然ガスの87.3%（2002年）を産出するところであり、天然資源の宝庫である⁶。これらは、シベリア連邦管区ではない。だが、ロシア科学アカデミー・シベリア支部経済産業生産組織研究所副所長セリヴェルストフ氏によると、一般的に「シベリア」と言う場合、チュメ

⁶ Госкомстат России(2003) Российский Статистический Ежегодник2003,стр.350

二州、ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区を含めた西シベリアとブリヤーチア、チタ州を含めた東シベリアを指すという⁷。そこで、本稿もこれに従い、「シベリア」地域は、シベリア連邦管区にチュメニ州、ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区を含めた地域を指すことにする。

図3 . ウラル連邦管区



58 . クルガン州、59 . スヴェルドロフスク州、60 . チュメニ州、61 . ハンティ・マンシ自治管区、62 . ヤマロ・ネネツ自治管区、63.チェリャビンスク州
出所：『ビジネスガイド ロシア 2004～2005』223頁、ロシア東欧貿易会。

2 . シベリアの人口

シベリア連邦管区の面積はロシアのおよそ30%を占めている。一方、人口は2005年1月1日現在で1,979.4万人、ロシア全体の14.8%を占めるにすぎない。広大な面積の割に少ない人口である。シベリア連邦管区の人口は、ロシア国家統計委員会の統計によると、1992年の2,123.4万人をピークに減少傾向を示しており、2005年1月1日現在1,979.4万人で、人口減少率は 6.8%である。東シベリアの中心地、イルクーツク州は、ロシア極東地域とウラル・中央アジアを繋ぐシベリア東部の工商および交通の要衝である。同州でも1993年の281.7万人をピークに減少を続け、2005年1月1日現在254.5万人である。減少率は 9.6%である。シベリア連邦管区を中心都市ノヴォシビルスク市があるノヴォシビルスク州でも、1992年の275.5万人をピークに人口が減少しており、2005年1月現在266.2万人である。減少率は 3.4%である⁸。

これに対し、石油・天然ガスが豊富なチュメニ州では

1993年の313.7万人から人口は増え2005年には330.8万人に達し、増加率は+5.4%である。ロシア国家統計委員会の連邦管区別の2001年の対1989年人口移動数では、極東連邦管区、シベリア連邦管区、ウラル連邦管区、北西連邦管区というロシアの東部と北部から人口が移出している。そして、中央連邦管区、沿ボルガ連邦管区、南連邦管区というロシアの西部と南部へ人口が移入している。その数は123.6万人にも及ぶ。

極東連邦管内の各連邦構成主体の人口減少率は、シベリア連邦管内のそれよりも大きい。シベリア連邦管内で最も人口減少率が大きいのは最北のタイムイル自治管区、エヴェンキ自治管区、極東に近いチタ州である。次にイルクーツク州、ブリヤーチア共和国、ケメロヴォ州が5～10%の減少率で続く。一方、10～15%の人口増加率を示しているのは、シベリア南部のアルタイ地方、そして石油が豊富なウラル連邦管区のハンティ・マンシ自治管区である。5%以下の人口増加率を示しているのは、トムスク州と、石油と天然ガスが豊富なヤマロ・ネネツ自治管区である。

このように、シベリア域内では、天然資源のない北部（タイムイル自治管区、エヴェンキ自治管区）や東部（チタ州、ブリヤーチア共和国）から人口が流出し、天然資源が豊富な北部（ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区、トムスク州や南部（アルタイ地方）へと人口が流入している。

シベリアにある都市のなかで、100万都市はノヴォシビルスク市とオムスク市である。ノヴォシビルスク市は、1位モスクワ市（約1,010万人）、2位サンクト・ペテルブルグ市（約467万人）に次いでロシアで3番目（約143万人）の大都市である（表1）。ロシアには50万人以上人口を擁する都市は33ある。このうちシベリアにあるのは、クラスノヤルスク、バルナウル、イルクーツク、ノヴォクズネツク、チュメニである。

3 . シベリアの地域総生産

シベリアの域内総生産（GRP）はどれくらいなのだろうか。

域内総生産（Gross Regional Product）は、各地域における商品・サービスの総産出額から中間投入物の価値額を控除したもので、各地域で生産された商品・サービスの新

⁷ Селиверстов, В.Е. (2004), Экономика Сибири и Дальнего Востока-Интеграция Межрегиональная или Транснациональная?, which was presented at summer symposium 2004 of Slavic Research Center, Hokkaido University on July 15, 2004 at Renaissance Sapporo Hotel, Sapporo, Japan.

⁸ ロシア国家統計委員会HP, <http://www.gks.ru/> (2005.8.10アクセス)。

たにつくられた価値を指す。G R Pには、国防や、国家行政の付加価値額、金融・貿易の仲介機関によって生み出された付加価値額や、対外貿易で生み出された税金などが含まれるが、G R Pには含まれない。G R Pは、地域のG D P

表1．ロシアの50万都市

2003.1.1現在

順位	都市	人口(人)	連邦構成体
1	モスクワ	10,101,500	モスクワ特別市
2	サンクト・ペテルブルグ	4,669,400	サンクト・ペテルブルグ特別市
3	ノヴォシビルスク	1,425,600	ノヴォシビルスク州
4	ニージュヌイ・ノヴゴロド	1,311,200	ニジェゴロド州
5	エカテリンブルグ	1,293,000	スベルドロフスク州
6	サマーラ	1,158,100	サマーラ州
7	オムスク	1,133,900	オムスク州
8	カザニ	1,105,300	タタリスタン共和国
9	チェリャビンスク	1,078,300	チェリャビンスク州
10	ロストフ・ナ・ドヌー	1,070,200	ロストフ州
11	ウファー	1,042,400	バシコルトスタン共和国
12	ヴォルゴグラード	1,012,800	ヴォルゴグラード州
13	ベルミ	1,000,100	ベルミ州
14	クラスノヤルスク	911,700	クラスノヤルスク地方
15	サラトフ	873,500	サラトフ州
16	ヴォロネジ	848,700	ヴォロネジ州
17	トリヤッチ	701,900	サマーラ州
18	クラスノダール	644,800	クラスノダール地方
19	ウリヤノフスク	635,600	ウリヤノフスク州
20	イジェフスク	632,100	ウドムルト共和国
21	ヤロスラブリ	613,200	ヤロスラブリ州
22	バルナウル	603,500	アルタイ地方
23	イルクーツク	593,400	イルクーツク州
24	ヴラジヴォストク	591,800	沿海地方
25	ハバロフスク	582,700	ハバロフスク地方
26	ノヴォクズネツク	550,100	ケメロヴォ州
27	オレンブルグ	548,800	オレンブルグ州
28	リャザニ	521,700	リャザン州
29	ベンザ	518,200	ベンザ州
30	チュメニ	510,700	チュメニ州
31	ナベレジュヌイ・チェルヌイ	510,000	タタリスタン共和国
32	アストラハン	506,400	アストラハン州
33	リベツク	506,000	リベツク州

出所：ロシア国家統計委員会HP, <http://www.gks.ru> (2005.3.14アクセス)より作成。

に相当するが、各地域ごとのG R Pの総計がロシアのG D Pに一致するわけではない。G R Pは、G D Pのおよそ80%から85%の割合である。

シベリア連邦管区の域内総生産は、2001年の生産額で見ると、8,834億ルーブル(ロシア全体の11.3%)、一人あたりの域内総生産は、42,846ルーブル(ロシア全体の平均が54,325.8ルーブルである。これは、7連邦管区のなかで6番目である。

ロシア連邦に占めるシベリア連邦管区の域内総生産の割合も減少している。1995年には15%であったが、その後、減りつづけ2001年には11.3%にまで下落した(表2)。一方、石油・天然ガスが豊富なチュメニ州(ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区を含む)は1995年には7.7%であったが、その後増加の一途をたどり、2001年には10.4%を占めるまでになっている。両者を併せたシベリア地域で見ると、1995年には22.7%であったのが2001年には21.7%とわずかな減少にとどまる。すなわち、石油・天然ガスが豊富なチュメニ州の域内総生産の全ロシアに占める割合は増加している。しかし、シベリア連邦管区の域内総生産の占める割合は低下しており、両者が相殺されている。

一人当たりの地域総生産はどれくらいなのであろうか。

2001年の一人あたり域内総生産では、シベリア連邦管区のなかでは、鉱工業生産の比重が高いクラスノヤルスク地方とトムスク州だけがロシアの平均を上回っている。他の連邦主体はいずれもロシア平均を下回っている(表3)。チュメニ州(ハンティ・マンシ自治管区とヤマロ・ネネツ自治管区を含む)のそれは252,069.9ルーブルにもなり、ロシア平均の4.6倍の一人あたり域内総生産(G R P)である。これは、シベリアで最低のトゥヴァ共和国のおよそ15.6倍に相当する。1995年のチュメニ州とトゥヴァ共和国の一人あたり住民の域内総生産は9.8倍の差異であったことから、

表2．連邦管区別域内総生産

	1995年		2000年		2001年	
	域内総生産 (10億ルーブル)	割合 (%)	域内総生産 (10億ルーブル)	割合 (%)	域内総生産 (10億ルーブル)	割合 (%)
ロシア	1,408,099.0	100.0	6,219,254.0	100.0	7,830,342.0	100.0
中央連邦管区	353,144.0	25.1	2,052,050.0	33.0	2,576,718.0	32.9
北西連邦管区	149,211.0	10.6	610,508.8	9.8	755,122.1	9.6
南連邦管区	114,930.0	8.2	473,327.5	7.6	607,940.5	7.8
沿ボルガ連邦管区	291,947.0	20.7	1,124,573.0	18.1	1,403,766.0	17.9
ウラル連邦管区	206,452.0	14.7	936,602.9	15.1	1,209,704.0	15.4
チュメニ州(ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区を含む)	108,885.0	7.7	615,841.4	9.9	818,181.2	10.4
シベリア連邦管区	211,138.0	15.0	709,210.0	11.4	883,378.1	11.3
チタ州	81,276.8.0	5.8	312,981.4	5.0	393,712.5	5.0
(アガ・ブリヤート自治管区を含む)						
シベリア地域	320,023.0	22.7	1,325,051.0	21.3	1,701,559.0	21.7

出所：Российский Статистический Ежегодник 2003.стр.294-5.から作成。

表3 一人当たり地域総生産2001

	1995年		2000年		2001年	
	一人当たり域内総生産(千ルーブル)	Index	一人当たり域内総生産(千ルーブル)	Index	一人当たり域内総生産(千ルーブル)	Index
ロシア平均	9,566.3	100.0	42,902.1	100.0	54,325.8	100.0
シベリア連邦管区	9,994.8	104.5	34,198.2	79.7	42,846.0	78.9
アルタイ共和国	4,512.5	47.2	18,192.1	42.4	27,493.3	50.6
ブリヤート共和国	7,350.0	76.8	21,018.2	49.0	29,978.5	55.2
トゥヴァ共和国	3,523.0	36.8	11,688.6	27.2	16,194.3	29.8
ハカシア共和国	8,704.7	91.0	30,014.9	70.0	34,342.4	63.2
アルタイ地方	5,526.8	57.8	18,416.2	42.9	24,303.5	44.7
クラルノヤルスク地方(タイムイル自治管区、エヴェンキ自治管区を含む)	14,173.8	148.2	71,109.2	165.7	79,030.7	145.5
イルクーツク州(ウスチ・オルダ・ブリヤート自治管区を含む)	12,251.3	128.1	38,764.5	90.4	46,665.4	85.9
ケメロヴォ州	11,844.8	123.8	31,494.2	73.4	39,307.9	72.4
ノヴォシビルスク州	8,377.4	87.6	27,933.4	65.1	39,095.7	72.0
オムスク州	9,532.8	99.6	22,503.0	52.5	32,550.7	59.9
トムスク州	11,896.0	124.4	40,666.2	94.8	60,247.4	110.9
チタ州(アガ・ブリヤート自治管区を含む)	7,738.7	80.9	24,058.0	56.1	29,322.2	54.0
チュメニ州(ハンティ・マンスク自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区を含む)	34,421.4	359.8	190,733.8	444.6	252,069.9	464.0

出所：Российский Статистический Ежегодник 2003, стр.294-5.から作成。

シベリア域内での格差が拡大していることが看取される。

シベリアの基軸であるイルクーツク州、ケメロヴォ州の一人当たり域内総生産は1995年ではロシア平均を上回っていた。だが、2001年には平均を下回るほど低下している。南の開発拠点であったケメロヴォ州や、東シベリアの拠点であるイルクーツク州が衰退している。

一方、科学アカデミー・シベリア支部経済産業生産組織研究所副所長セルベルストフ氏によると、2001～2003年に、全ロシアよりも高い工業生産、農業生産、流通、輸送で高い成長を挙げたのは、ノヴォシビルスク州、オムスク州、トムスク州である。この成長の主要な構成要素は機械製造、食品、建設、電気通信産業である。新しい技術基盤で加工複合体の復興をめざす新しいタイプの経済の梃子が生まれているという⁹。

われわれが2004年8月末に調査を行ったノヴォシビルスクでは新しい高級マンションがいたるところで建設されていた。「シベリア見本市」のヤクーシン社長は、ノヴォシビルスクは建設ブームであること、シベリア見本市のなかで建築見本市が一番の人気であること、窓、壁、建材、床材、内装品、お風呂、お手洗いの設備、木材の展示会、建設設備、機械、道路建設の機械、ワックスなどが好評であること、日本企業からの出店は非常に少ないことを指摘していた¹⁰。ロシア最大の交易市場となっている「シベリア

見本市」はその盛況はロシア国内のみならず世界的な知名度を誇っている。1年に100の展示会を開催し、これまで16年間見本市を開催してきた。この見本市へのロシアの主要企業の出展はもちろん、C I S 諸国、海外企業の出展も目立って増えている。この見本市は、話題性、クオリティーの高さ、専門性などにおいて評価が高く、展示品数と展示面積ではロシア第3位、来場者数においてはロシア第4位である。旺盛な建設需要に伴い、ブルドーザーや掘削機の需要があるが、日本企業からは何のオファーもないとシベリア管区自治体連合「シベリア合意」執行委員会ザツェーピン・アナトリー第一副議長は述べていた。

4. シベリアの産業

現在、シベリアではどのような産業が盛んなのだろうか。

シベリアにおける主たる産業は、これまでの歴史と同様、石油、天然ガス、石炭、電力などのエネルギー産業、アルミニウムなどの非鉄金属産業である。シベリア連邦管区の地域別工業生産高の部門構造(2002年)は、2003年のロシア統計年鑑によると、ブリヤート共和国は電力が30.3%、トゥヴァ共和国は電力38.2%、ハカシア共和国は非鉄金属45.7%、クラスノヤルスク地方は非鉄金属が68.4%、エヴェンキ自治管区は電力が66.1%、ケメロヴォ州は燃料が31.1%、トムスク州は石油採掘を主とした燃料

⁹ Селиверстов (2004) Экономика Сибири и Дальнего Востока: Интеграция межрегиональная или транснациональная?, which was presented at summer symposium 2004 of Slavic Research Center, Hokkaido University on July 15, 2004 at Renaissance Sapporo Hotel, Sapporo, Japan.

¹⁰ 「シベリア見本市」ヤクーシン社長、ボグラロワ国際部長ヒアリング(2005年8月30日)、シベリア見本市ホームページ(www.sibfair.ru)。

が34.4%、チタ州は電力が33.9%、非鉄金属が39.8%といずれも一次資源依存型の産業構造になっている(表4)。アルタイ共和国、アルタイ地方、イルクーツク州、ノヴォシビルスク州、トムスク州は、電力、燃料、非鉄金属のみならず、機械・金属加工、化学・石油化学、木材・木材加工・紙パルプ、建築資材、食品など様々な工業が発展しており、産業構造が多様化している。イルクーツク州ではインドなどのアジア太平洋地域へ輸出している「イルコート」社の航空機(軍需、民需)が競争力を有する¹¹。ロシア極東ではハバロフスク地方以外は、州別に一つの部門に特化した経済構造になっている¹²。極東に比べると、シベリア地域の方が多種多様な工業が発展している。

シベリアの主要な軍需企業立地都市は、オムスク、ノヴォシビルスク、クラスノヤルスク、チタである。シベリアの経済にとって軍需企業は重要な構成要素であり、軍需企業やその軍民転換の動向は地域経済を大きく左右する¹³。最

近の軍民転換として、東シベリアのクラスノヤルスク東郊にあるゼルノゴルスク(旧称:クラスノヤルスク45)の軍需工場「電気化学工場」(Electro Chemical Plant)がある。この軍需工場はドイツの「BASF magnetics」社のライセンスでオーディオ、ビデオカセットテープ、磁気テープなどの工場を建設し生産している。電気メーターやテレビ、日用・実験用皿、木材乾燥機なども生産している。だが、それらは収益の3~4%を占めるにすぎず、磁気テープの生産の利益が30%を占める。この工場群の操業は生産量を増加させている¹⁴。クラスノヤルスクは、市内就業者の約60%が軍需企業に就業している。このため、軍需企業や軍民転換の状況が失業や都市経済の動向を直接規定している。軍需工場「電気化学工場」の軍民転換の成功は例外的であり、軍産複合体における軍民転換はあまり進展していない。

シベリアの産業構造の問題は、第一次産品を中心とした

表4. ロシア・シベリア連邦管区の連邦構成体別工業生産高の部門構造(2002年、単位%)

	電力	石炭 石油加工 燃料石油探掘 ガス	鉄 鋼	非 鉄 金 属	化学 ・ 石油 化学	機 械 ・ 金 属 加 工	紙 木 材 ・ 木 材 加 工 ・ パ ル プ	建 設 資 材	ガ ラ ス ・ 陶 器	軽 工 業	食 品	製 粉 ・ 配 合 飼 料
ロシア連邦	11.9	19.9	8.1	7.7	6.3	20.1	4.4	3.1	0.5	1.5	13.9	1.2
中央	12.8	4.5	8.2	1.6	6.9	26.7	3.5	4.9	0.9	3.5	21.6	1.4
北西	12.3	9.6	11.7	3.8	4.8	16.7	13.5	2.6	0.3	1.2	21.1	1.0
南	16.8	12.5	4.8	2.9	7.7	15.0	2.1	5.0	0.9	2.1	26.9	2.4
沿ボルガ	10.2	22.1	3.2	2.6	12.0	30.7	3.1	2.6	0.6	1.3	9.7	1.2
ウラル	8.5	51.5	14.2	6.9	1.2	10.4	0.9	1.9	0.1	0.3	3.1	0.6
チュメニ州(ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区を含む)	7.0	86.7	0.0	0.0	0.5	3.4	0.6	0.6	0.0	0.1	0.9	0.1
シベリア	14.0	12.1	8.4	27.5	6.1	11.3	5.7	2.5	0.0	0.8	9.3	1.5
アルタイ共和国	0.1	n.a.	n.a.	26	0.5	4.2	7.4	24.8	n.a.	4.0	28.5	1.1
ブリヤート共和国	30.3	3.7	0.5	12.6	0.1	31.6	6.8	2.3	0.0	2.2	8.6	0.7
トゥヴァ共和国	38.2	14.3	0.0	26.8	0.0	1.0	2.0	4.1	0.0	2.4	7.6	1.2
ハカシア共和国	20.9	9.8	3.7	45.7	0.2	3.0	1.2	1.6	0.0	2.7	9.2	0.6
アルタイ地方	18.5	0.0	10	0.3	9.9	20.6	1.6	3.3	0.1	1.1	22.6	11.1
クラルノヤルスク地方 (タイムイル自治管区を含む)	9.6	3.4	0.4	68.4	1.6	5.8	4.0	1.3	0.0	0.2	4.3	0.4
(タイムイル自治管区を含む)	23.6	29.4	n.a.	n.a.	n.a.	1.8	n.a.	10.4	n.a.	0.1	31.5	n.a.
エヴェンキ自治管区	66.1	21.9	n.a.	n.a.	n.a.	8.2	0.6	n.a.	n.a.	n.a.	3.2	n.a.
イルクーツク州	11.6	6.8	1.4	23.2	8.4	15.2	21.8	1.9	0.1	0.3	8.0	0.5
(ウスチ・オルダ・ブリヤート自治管区を含む)	11.9	14.7	n.a.	n.a.	n.a.	6.5	21.7	3.7	n.a.	2.7	22.2	15.6
ケメロヴォ州	14.1	31.1	34	3.2	5.5	4.8	0.4	1.8	0.0	0.5	4.0	0.5
ノヴォシビルスク州	17.4	1.5	2.5	10.7	4.1	23.3	2.8	7.3	0.0	3.4	22.3	2.2
オムスク州	17.4	12.6	0.1	0.0	21.0	14.8	1.0	3.8	0.0	0.6	25.4	2.8
トムスク州	9.5	34.4	0.2	15.9	13.0	14.3	2.2	2.8	0.0	0.2	5.3	0.9
チタ州	33.9	7.2	0.2	39.8	0.3	3.6	2.6	1.6	0.0	0.5	8.3	1.4
(アガ・ブリヤート自治管区を含む)	80.8	3.5	n.a.	2.7	n.a.	2.8	0.5	1.8	n.a.	0.1	4.5	2.5
極東	17.3	11.2	0.9	29.8	0.7	13.6	5.3	2.1	0.1	0.5	17.1	0.4

出所: Российский Статистический Ежегодник 2003, стр.344-345.

¹¹ イルクーツク工科大学、Golovnykh, I. 学長、Trishechkin, A. 副学長、Repetskiy, O. 副学長ヒアリング(2004年8月27日、イルクーツク工科大学にて)。

¹² 富山栄子(2003)「ロシア極東の経済と日口経済関係の現状と展望」『環日本海研究年報第10号』40~63頁、新潟大学大学院現代社会文化研究科環日本海研究室。

¹³ ユーラシア研究所(1998)『現代のロシア』大空社。

¹⁴ Ежедневный журнал No 150 (2005.01.13) <http://supernew.ej.ru/012/life/05krasnoyar/> (2005.3.15アクセス)。

採取産業が比重を高め、機械・設備産業などの高度技術産業部門の比重がますます低下している点である。1995年のシベリア連邦管区の工業生産高は全ロシアの14.1%であったのに対し、2002年には10.2%まで低下している。チュメニ州（ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区）を入れたシベリア地域の工業生産高は1995年が20.6%であったのに対し、2002年は20.1%と微増である。これはチュメニ州での石油・天然ガス採掘が増加しているにすぎない。

では、第一次産品を中心とした採取産業に依存した産業構造が、なぜ、問題なのであろうか。

第一にオランダ病にかかる可能性がある。高い世界の原油価格や資源価格は、輸出収入を増加させ、外貨を流入させる。競争力のある採取産業の製品の輸出が大きな比重を占め続けられれば、外貨準備高を増大させ、ルーブルの実質レート引き上げを促す。だが、実質レートの引き上げは輸入品の実質価格が低落し、国内産業の競争力が劣勢になる。

第二に、天然資源を中心とした採取産業に蓄積された資金が投資に振り向けられずに、産業構造の転換が生じなければどうなるだろう。ロシアは不安定な第一次産品に依存したままであるだけでなく、国際分業に入り込むことができない。

第三に、国内生産波及効果が小さい石油・ガス部門が国内生産の基幹産業であるということは、石油・ガス部門の生産増加が、他部門の生産増加、投資増加という連関は生じないことを意味している。資源への傾斜は新たな雇用機会を創出しない。

われわれが調査を行ったイルクーツク州も、一次産品に依存した産業構造による問題を抱えていた。イルクーツク州はソ連時代に形成された生産施設が集積している。だが、大規模な生産基地は、ソ連時代は中間需要家や最終需要家から遠く離れていることを考慮せず、安い電力価格を利用した急速な工業を基盤としていた。市場経済への移行により、資源の一次加工品の輸出が、経済的に合理的な選択になってしまった。これによって付加価値の増加は抑制され、世界の経済市況に依存するようになってしまった。今日では輸送費が製品価額の30～50%も占める¹⁵。さらに、イルクーツク州では20以上の大規模企業が、金融産業グループに属する「ユーコス」「ルサル」「メチエル」「MDM」グループ、「TNK（チュメニ石油）」、「エヴラスホールディング」「イリム パル」など10の垂直統合企業の所有下に入った。

これは1999～2004年の、M & Aの結果である。この20社が、イルクーツク州の工業製品の66%も生産しているが、そこからの税収は2003年で33.5%を占めるにすぎない（2003年）という問題も抱えている¹⁶。

5．シベリアの所得と失業率と消費

貨幣所得

ひとりあたりの貨幣所得は、シベリア連邦管区の各連邦構成主体において、ロシア平均を下回る（表5）。クラスノヤルスク地方とチュメニ州だけが2002年の貨幣所得においてロシア平均よりも高い。1995年時点においてはイルクーツク州やケメロヴォ州はロシアの一人当たり平均貨幣所得よりも高かった。だが、両州とも2000年から平均貨幣所得を下回るようになった。イルクーツク州、ケメロヴォ州というシベリアの拠点が衰退している。

失業率

失業率も、シベリアはロシア平均と比べると高い（表6）。シベリア連邦管区の2002年の失業率は10.1%であり、これは全ロシア平均8%に比べると2.1%高い。このことは、雇用が少ないことを表している。クラスノヤルスク地方だけが、シベリア連邦管区で全ロシア平均よりも失業率が低い。チュメニ州はヤマロ・ネネツ自治管区の失業率だけが6.9%と低く、ハンティ・マンシ自治管区を含めチュメニ州の失業率は全ロシア平均よりも高い。時系列的に見ると1995年ではクラスノヤルスク地方、イルクーツク州、ケメロヴォ州、オムスク州、トムスク州、チタ州、チュメニ州などシベリアの主要な州において失業率は全ロシア平均よりも低かった。だが、1997年に全ロシア平均を上回り、今日までずっと高い失業率を示している。シベリア地域の雇用が悪化していることを示している。

開発経済学で議論される南北問題は、北の先進工業諸国と南の一次産品供給基地である途上国との関係である。シベリアの構図は、豊かな一次産品供給基地としての北部地域と製造加工業の南部地域との格差の拡大である。換言すると、資源を持つ地域と持たざる地域との格差である。シベリア内での格差の拡大は、ロシア連邦レベルと同様に、資源産出地域と製造加工業地域との格差である。シベリア北部（ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区、トムスク州）の一次産品供給基地が富裕化し、南部（ケメロボ州、ノヴォシビルスク州、オムスク州、アルタイ地方）の製造加工業が衰退しているところに問題がある¹⁷。

¹⁵ イルクーツク州政府ヒアリング（2004年8月25日）、イルクーツク州政府提供未公開資料。

¹⁶ 同上

表5. シベリア地域の一人当たり貨幣所得

	1995年		2000年		2002年	
	一人当たり貨幣所得 (千ルーブル)	Index	一人当たり貨幣所得 (ルーブル)	Index	一人当たり貨幣所得 (ルーブル)	Index
ロシア平均	515.5	100.0	2288	100.0	3950	100.0
シベリア連邦管区	488.9	94.8	1890	82.6	3233	81.8
アルタイ共和国	316.2	61.3	1168	51.0	2405	60.9
ブリヤート共和国	372.3	72.2	1590	69.5	2985	75.6
トゥヴァ共和国	314.3	61.0	1147	50.1	2336	59.1
ハカシア共和国	465	90.2	1823	79.7	2967	75.1
アルタイ地方	348.5	67.6	1224	53.5	2179	55.2
クラルノヤルスク地方(タイムイル自治管区、エヴェンキ自治管区を含む)	593.6	115.2	2757	120.5	4349	110.1
イルクーツク州(ウスチ・オルダ・ブリヤート自治管区を含む)	579.8	112.5	2281	99.7	3393	85.9
ケメロヴォ州	700.8	135.9	2257	98.6	3922	99.3
ノヴォシビルスク州	339.6	65.9	1597	69.8	2633	66.7
オムスク州	429.1	83.2	1562	68.3	3209	81.2
トムスク州	493.2	95.7	2051	89.6	3812	96.5
チタ州(アガ・ブリヤート自治管区を含む)	421.2	81.7	1139	49.8	2316	58.6
チュメニ州(ハンティ・マンシ自治管区、ヤマロ・ネネツ自治管区を含む)	1085.3	210.5	4931	215.5	8405	212.8

出所：Российский Статистический Ежегодник 2003, стр.171.から作成。

表6. シベリアの失業率(%)

	1995	1997	2000	2002
全ロシア連邦平均	9.5	11.8	10.5	8
シベリア連邦管区	9.1	13.7	12.6	10.1
アルタイ共和国	9.9	18.4	17.5	11.5
ブリヤート共和国	15.1	21.3	19.1	15.4
トゥヴァ共和国	21.4	22	22.9	20.5
ハカシア共和国	8.7	13	12.3	8
アルタイ地方	11.1	13.9	11.5	8.3
クラルノヤルスク地方	9	13.3	11.9	7.7
(タイムイル自治管区を含む)	n.a.	7	5.7	7.7
エヴェンキ自治管区	n.a.	3.4	3.2	2.5
イルクーツク州	8.9	14.4	11.4	11
(ウスチ・オルダ・ブリヤート自治管区を含む)	n.a.	7.7	8.9	12.2
ケメロヴォ州	6.6	11.2	10.4	9.3
ノヴォシビルスク州	10.1	10.7	13.4	11.4
オムスク州	5.4	13.4	13.9	9.5
トムスク州	7.9	12.8	12.2	11.1
チタ州	9.2	18.5	13.9	11.1
(アガ・ブリヤート自治管区を含む)	n.a.	28.1	25.6	25.3
チュメニ州	6.9	12.9	10.3	8.7
ハンティ・マンシ自治管区	n.a.	12.5	11.2	10.2
ヤマロ・ネネツ自治管区	n.a.	10.7	7.9	6.9

出所：Российский Статистический Ежегодник 2003, стр.130-6.

だが、一人当たりの自動車所有率ではロシア平均が10万人あたり153.2台であるのに対し、ハンティ・マンシ自治管区226.7台、チュメニ州193.5台、ヤマロ・ネネツ自治管区174.2台、ハカシア共和国176.8台、ノヴォシビルスク州163.5台といずれも平均よりも高い比率を示している¹⁸。

トヨタの取り組み

2004年5月24日から28日にかけて、「シベリア見本市」で、自動車の展示会、「AUTOSIB2004」国際展が開催された。この国際展への出展者のうち28%が初参加で、50%はシベリア企業、全体の80%以上が製造業であった。なかでも特に注目を集めたのは、オビ河沿いの交通の要所に拠点を持つ「トヨタ・センター・オビ」であった。今回初めてトヨタのオフィシャルディーラーとして、ランド・クルーザー120などのロシア向け新車数台を展示した。アニシモフ社長は、97年からBMWと日本の中古車の販売を手がけてきた。現在はトヨタ自動車のオフィシャルディーラーとして活躍している。アニシモフ社長によると月平均20~40台の新車が売れているという。主な購入者は富裕層だが、最近ではクレジットも利用できるため、一般の人でも購入する人が増えてきたという。ただ、新車購入者の割合は、全体のまだ5%程度である。中古車と新車の価格差が大きく、なかなか手が出ないのが実情だ。それにもかかわらず、トヨタの新車に注目が集まっている¹⁹。

日本を代表するトヨタは、グローバル・マーケティングにも長けている。シベリアの販売拠点として、ノヴォシビルスクのほか、クラスノヤルスク、イルクーツクにオフィシャルディーラーを設置し、富裕層をターゲットに高い顧客満足を獲得しようとしている。そして、シベリアでも「ト

¹⁷ 堀江典生(2001)「西シベリアの開発拠点と地域主義」山田勝芳編『東北アジアにおける交易拠点の比較研究』(東北アジア研究センター叢書第1号)東北大学東北アジア研究センター。

¹⁸ ロシア国家統計委員会ホームページhttp://www.gks.ru/(2005年3月18日アクセス)。

¹⁹ 『ユーラシアビュー』CURRENT ISSUE Vol. 40 Marchイスクラ産業株式会社。

ヨタ」の熱烈なファンを増やす戦略を採っている²⁰。ホンダもシベリアではクラスノヤルスクにオフィシャルディーラー「テクノセンター ASTM」を設置し、シベリアの販売拠点を構えている。こうして、グローバル・マーケティングの経験・ノウハウが豊富なトヨタやホンダはシベリアにも販売拠点を設け、日本のなかゆいところまで手が届くサービスを展開している。

小売販売高

2004年のロシア統計年鑑によると、一人当たりの小売販売高では2003年の実質価格で1位モスクワ市(113,480ルーブル)、2位ハンティ・マンシ自治管区(52,328ルーブル)、3位ヤマロ・ネネツ自治管区(52,797ルーブル)と、石油関連企業に代表される輸出指向型企業を多く抱えるチュメニ地域の購買力の高さが目立つ²¹。チュメニ地域では、モスクワの消費ブームが飛び火するような形で、消費者の購買意欲が高まっている。チュメニ州に代表される産油地域では、所得は上昇するが、それを消費する場所が地元には存在しないため、金余り現象が顕著になっている²²。

携帯電話とインターネット

また、10万人あたりの携帯電話の加入者数(2003年)では、第1位モスクワ市(873.6人)、第2位サンクト・ペテルブルグ市(672.7人)ではあるが、8位トムスク州290.5人、9位ノヴォシビルスク州280.9人と10位以内にシベリアの連邦構成体が2つ入る。両州の加入者数はロシア平均、253.6人よりも高い²³。さらに、10万人あたりのインターネット利用者数(2003年)では1位モスクワ市128.6人、2位サンクト・ペテルブルグ市に次ぎ、3位にはタイムイル自治管区101.1人、4位トムスク州101.1人、6位エヴェンキ自治管区57.0人、7位ノヴォシビルスク州56.0人、8位ヤマロ・ネネツ自治管区53.5人、10位チュメニ州45.8人とシベリア地域から6つの連邦構成主体が入っている。インターネットの普及率では、シベリア地域は高い。

貨幣所得の統計だけで判断すると、大きな需要はないと考えるだろう。だが、自動車所有者数、携帯電話加入者数、インターネットの普及率からわかるように、シベリアにも顕在需要は存在する。

6. シベリアへの投資と投資環境

シベリアへ投資は行われているのだろうか。

全ロシアにおける投資は2002年には2.6%の成長を示した。これに対し、シベリアでは6.7%の減少を示した。シベリアでのひとりあたりの固定資本投資(2002年)はロシア平均よりも1.5倍高かった。これはチュメニ州やその自治管区、トムスクなど石油採掘地域へ大規模な資本投資がなされた結果である。チュメニを除いたシベリア連邦管区では住民一人当たりの投資が平均の2分の1にすぎない²⁴。チュメニ州への固定資本投資額(2002年)は、シベリア連邦管区への固定資本投資総額のほぼ2倍である。チュメニ州への固定資本投資総額の9割は石油・天然ガス採掘地域であるハンティ・マンシ自治管区とヤマロ・ネネツ自治管区への投資である。外国からの投資では、シベリア連邦管区への投資(2002年)は29億ドルで、このうち81%はオムスク州への投資である。だが、直接投資は1.4%にすぎず、他は証券投資他である²⁵。ロシア連邦への外国投資総額(2002年)は198億ドルであるが、このうち、チュメニ州も含めたシベリアへの投資は16.8%にすぎない。外国投資のほぼ50%は中央連邦管区へ集中している²⁶。

シベリアへの投資不足は、その投資リスクの高さにも原因がある。「エクスペルト」紙の投資リスクは、投資環境の良い方から順に、1A、1B、1C、2A、2B、2C、3A、3B、3C1、3B2、3C2、3Dの12ランクに分類している。これは、投資リスクと投資潜在力という2つの指標から、ロシアの各地域をランク付けしたものである。投資潜在力の高い方から1、2、3、投資リスクの低い順にA、B、Cとランクされている。評価が最高であったのは(2003~2004年)1Bに入るモスクワ州、モスクワ市、サンクト・ペテルブルグ市、スヴェルドロフスク州、ハンティ・マンシ自治管区である。シベリア地域では、石油が豊富なハンティ・マンシ自治管区が最も投資環境が良い。次のレベル2Bに入るのは、ヤマロ・ネネツ自治管区とクラスノヤルスク地方である。2Cがイルクーツク州、ノヴォシビルスク州、3Bがトムスク州、オムスク州、3C1がアルタイ地方、チタ州、3C2がエヴェンキ自治管区、ウスチ・オルディナ・プリヤート自治管区である。

²⁰ <http://www.toyota.ru/ru/dealers> (2005年3月27日アクセス)。

²¹ Российский Статистический Ежегодник2004, стр. 500-501, Госкомстат России 2004.

²² 『ロシア・東欧貿易調査月報』2004年2月号。

²³ Эксперт, №45 (445) от 29 ноября 2004, 原出典iKS-Consulting。

²⁴ Селиверстов (2004) Экономика Сибири и Дальнего Востока: Интеграция межрегиональная или транснациональная?, which was presented at summer symposium 2004 on July 15, 2004 at Renaissance Sapporo Hotel, Sapporo, Japan.

²⁵ Российский Статистический Ежегодник 2003, стр. 598, Госкомстат России 2003.

²⁶ Российский Статистический Ежегодник2003, стр. 605-6, Госкомстат России 2003.

シベリアで1B、2Bの範疇にあるのはいずれも天然資源が豊富なところである。だが、ハンティ・マンシ自治管区は投資潜在力は89地域中5位と上位を占めるが、投資リスクは40位である。同自治管区は、天然資源の存在や生産性の高さなどに示される投資潜在力の高ランクに比べると、犯罪率79位、環境87位、法律61位などに示される投資リスクの低ランクが顕著である。投資潜在力のなかでもインフラの状況は81位と低位である。

クラスノヤルスク地方の投資環境は2Bであり、投資潜在力は7位と高ランクである。だが、投資リスクは57位であり、政治的安定77位、犯罪率58位、環境81位と投資リスクにおける低ランクが顕著である。クラスノヤルスク地方の投資潜在力では消費13位、生産11位、金融7位、制度14位と高ランクではあるが、インフラの状況は75位と低ランクである。この傾向はシベリアの他の地域にも当てはまる²⁷。

投資潜在力で消費に注目するとハンティ・マンシ自治管区15位、イルクーツク州18位、ノヴォシビルスク州17位、オムスク州20位といずれも高ランクである。ノヴォシビルスク州では貨幣支出が貨幣所得を上回る状況が1995年以降現在にいたるまで続いている²⁸。これは、同州の住民の一部に膨大な闇所得があることを示している。このような傾向は経済産業生産組織研究所副所長シルベルストフ氏によると、大規模な商業仲介業務や、国境貿易を専門に行っている地域で観測されるという。ノヴォシビルスクは鉄道、水路、自動車、空路などの交通・輸送の要であり、シベリアの拠点である。交易の拠点であり、ここへシベリアの各都市から生産物が集められ、モスクワや海外へ送られている。最近では中国、韓国、モンゴル、ウズベキスタン、カザフスタンなど国境を通じて海外との取引が増えている²⁹。

シベリアは消費、生産、金融、制度などの投資潜在力では高ランクであるが、インフラの状況が低ランクである。

むすび

百万都市を13もつロシアは、欧州においては大規模な市場であり、消費市場としての魅力は大きい。これを狙った

ロシア市場参入は、すでに拡大しており今後も拡大するであろう。13の百万都市のうち、シベリアには2つある。さらに、クラスノヤルスクも91万人の人口を擁する。ロシアがWTOに加盟すると、日本企業はシベリアも含め、ロシアへ市場へより積極的な参入方式でビジネスを行うようになるであろう。これまでのようなオフショア取引ではなく、ロシア国内に販売子会社を設立し、自社の販売子会社がロシアへ輸入し、ロシア国内の最終需要家へできるだけ接近する流通戦略をやがて取るようになることが予想される。そして、日本企業の強みであるきめ細やかなサービスの展開をし、顧客の需要に応じていく戦略を取るようになるだろう。そうなれば、シベリアの中心であるノヴォシビルスクは鉄道、水路、自動車、空路などの交通・輸送の要であることから、シベリア・中央アジアへの流通・ロジスティクスの拠点になるだろう。

シベリアは、消費、生産、金融、制度などの投資潜在力では高ランクであり、建設や、石油への設備投資などこれから一層の成長が期待される「市場」である。インフラの状況が低ランクであり、投資環境が悪い。本格参入するにはリスクが大きい。しかし、参入しなければ市場機会を喪失する可能性も否定できない。このような地域への参入はどのようにするのがよいのだろうか？

原則的には、メーカーは本格的に自社ブランドを輸出しようとするならば、販売店や代理店まかせではなく、海外に自社の販売子会社を設けることが望ましい。それは本社の意向を現地に直接かつ迅速に反映させ、本格的なマス・マーケティングを展開することができるからである。だが、シベリアでは、そこまで顕在需要も潜在需要も多いとは言えない。このような場合、資源投入量もリスクも少ない、有能な現地の流通業者を活用する戦略が望ましい。そうすれば、市場機会を逃すこともなく、現地の卸売業者が主体となり、できるだけ多くの小売業者を販売先として開拓・確保し、それぞれと取引契約を締結し商品を提供してもらえ。これは、メーカーにとっては最もコストのかからない流通チャネルの組織化の方式である³⁰。

²⁷ Эксперт, №45 (445) от 29 ноября 2004

²⁸ Российский Статистический Ежегодник 2003, стр. 190-1, Госкомстат России 2003.

²⁹ Селиверстов, В.Е. (2004), Экономика Сибири и Дальнего Востока: Интеграция Межрегиональная или Транснациональная?, which was presented at summer symposium 2004 on July 15, 2004 at Renaissance Sapporo Hotel, Sapporo, Japan (mimeo.).

³⁰ 富山栄子 (2005) 『わかりすぎるグローバル・マーケティング:ロシアとビジネス』創成社。

An Evaluation of the Business Environment in Siberia From the Perspective of Global Marketing (Summary)

Eiko Tomiyama, PhD. in Economics
Visiting Lecturer, Niigata University & Keiwa College

Introduction¹

Since the collapse of the Soviet Union, Japan's leading multinational corporations have been actively exporting goods to the Russian market, but until now they have seen the European side of Russia, west of the Urals, as the main market. Is Siberia really completely lacking in attractiveness as a "market"?

In global marketing, an analysis of the environment that a company is planning to enter is necessary. If a decision is taken not to enter the market or the decision to enter is delayed, even if the market in question has considerable potential, this will constitute a major loss of opportunity. After entering the relevant market, it is necessary to increase the number of sales offices, during the market expansion stage. The question of where to establish sales offices is an important issue in a company's marketing channel strategy. Is Siberia really a suitable place in which to establish sales offices? This paper attempts to conduct a basic macroeconomic analysis in order to assess the business environment in Siberia from the perspective of an awareness of the aforementioned issues.

1. What is Siberia?

Until the introduction of the federal districts in 2000, Siberia was divided into two areas for the purposes of classification: Eastern Siberia and Western Siberia. With the introduction of federal districts, Tyumen Oblast (including Khanty-Mansi autonomous district and Yamalo-Nenets (Yamalia) autonomous district) was transferred to the Urals Federal District. According to Vyacheslav Seliverstov, Deputy Director of the Institute of Economics and Industrial Engineering at the Novosibirsk Academic Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, the name "Siberia" is generally used to refer to Western Siberia, including Tyumen Oblast, the Khanty-Mansi autonomous district and the Yamalo-Nenets autonomous district, and Eastern Siberia, including the Buryat Republic and Chita Oblast. Consequently, in this paper, we have included Tyumen Oblast in considerations of Siberia.

2. The Population of Siberia

The population of the Siberian Federal District peaked at 21.234 million in 1992, since when it has shown a

declining trend; as of 1st January 2005, the population was 19.794 million, a decrease of 6.8% on the 1992 level. In contrast, in Tyumen Oblast, which has abundant oil and natural gas resources, the population has risen by 5.4% from 3.137 million in 1993 to 3.308 million in 2005. Within the Siberian region, there has been a population exodus from the northern (Taymyria autonomous district and Evenkia autonomous district) and eastern (Chita Oblast and the Buryat Republic) areas that have no natural resources, into northern (Khanty-Mansi autonomous district, Yamalo-Nenets autonomous district and Tomsk Oblast) and southern (Altai Krai) areas with abundant natural resources.

Of the cities in Siberia, Novosibirsk and Omsk both have populations of around a million, while the next largest city is Krasnoyarsk, with a population of 910,000.

3. The Gross Regional Product of Siberia

The per capita GRP (Gross Regional Product) of the Siberian Federal District puts it in sixth place among Russia's seven federal districts. Moreover, the share of the Siberian Federal District's GRP in Russia as a whole is falling. In 2001, out of the entire Siberian Federal District, only the GRP of Krasnoyarsk Krai and Tomsk Oblast, where mining and manufacturing production account for a major share of the economy, exceeded the Russian average; all the other federal entities within the district had GRP levels lower than the national average. The GRP of Tyumen Oblast is 4.6 times the Russian average and about 15.6 times the level of the GRP in the Tuva Republic, which has the lowest level of GRP in Siberia.

Per capita in Siberia's key areas, namely Irkutsk Oblast and Kemerovo Oblast, was higher than the Russian average in 1995, but thereafter it declined, falling to below the national average in 2001. Kemerovo Oblast, which was a development hub in the south, and Irkutsk Oblast, which is the hub of Eastern Siberia, are in decline.

Between 2001 and 2003, Novosibirsk Oblast, Omsk Oblast and Tomsk Oblast experienced higher growth than the Russian average in the fields of industrial production, agricultural production, distribution and transport. The key constituent elements in this growth were machinery manufacturing, foodstuffs, construction and the telecommunications industry. The levers supporting a new type of economy that aims for the renaissance of processing

¹ Between 17th August and 1st September 2004, the author visited Irkutsk, Novosibirsk, Harbin and Shenyang to conduct research and gather data as part of the Sasakawa Peace Foundation's project on Russia and Asia. Institutions visited in Irkutsk included the administration of Irkutsk Oblast, the Irkutsk Science Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, and Irkutsk State Technical University; in addition, the following institutions in Novosibirsk were visited: Novosibirsk City Office, the Siberian Interregional Association "Siberian Accord", the Siberian Fair, Novosibirsk State Technical University, and the Institute of Economics and Industrial Engineering at the Novosibirsk Academic Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. This paper forms part of the outcomes of field studies conducted during that visit.

complexes through a new technological base is being created.

4. The Industry of Siberia

A variety of industries are developing in the Altai Republic, Altai Krai, Irkutsk Oblast, Novosibirsk Oblast and Tomsk Oblast, including not only the electric power, fuels and non-ferrous metals industries, but also machinery and metals processing, chemicals and petrochemicals, timber, timber processing and paper pulp, building materials and foodstuffs; accordingly, the industrial structure is becoming increasingly diverse. Compared with Far Eastern Russia, a more diverse range of industries is developing in Siberia.

However, the major industries in Siberia are still the energy industry, including oil, natural gas, coal and electricity, and the non-ferrous metals industry, such as aluminum; in other words, it is an industrial structure dependent on primary resources. The problem with Siberia's industrial structure is that the weighting of industries centered on the extraction of primary goods is increasing, while that of high-tech industrial sectors, such as the machinery and equipment industry, is diminishing. There are a number of reasons for this. Firstly, there is the possibility that the region has been afflicted by "Dutch disease". Secondly, there is the fact that it will not be possible for the region to participate in the international division of labor without a transformation in the industrial structure, unless the money accumulated in the extractive industries, focused primarily on natural resources, is diverted to investment. The fact that the oil and gas sector, which has only a small ripple effect on domestic production, is the key industry with regard to domestic production is because production increases in the oil and gas sector do not give rise to increased production and investment in other sectors, so the inclination towards resources does not create new employment opportunities.

5. The Income and Unemployment Rate of Siberia

In all the federal entities of the Siberian Federal District, per capita monetary income is lower than the Russian average. Only in Krasnoyarsk Krai and Tyumen Oblast was monetary income higher than the Russian average in 2002. The primary commodity supply bases in Northern Siberia (Khanty-Mansi autonomous district, Yamalo-Nenets autonomous district and Tomsk Oblast) are becoming more affluent, while manufacturing and processing industry in Southern Siberia (Kemerovo Oblast, Novosibirsk Oblast, Omsk Oblast and Altai Krai) is atrophying.

The per capita car ownership rate in Khanty-Mansi autonomous district, Tyumen Oblast, Yamalo-Nenets autonomous district, the Khakassia Republic and Novosibirsk Oblast is higher than the average. It is worth of note that Khanty-Mansi autonomous district and Yamalo-Nenets autonomous district are second and third respectively to Moscow in terms of per capita retail sales. Moreover, the strength of purchasing power in the Tyumen region, which is home to many of the leading export-oriented companies in the oil sector, is remarkable. In oil-producing areas such as Tyumen Oblast, income rises, but

there are no consumption centers locally, so a pronounced money glut phenomenon emerges.

Furthermore, with regard to the number of mobile phone subscribers per 10,000 population, two federal entities in Siberia appear in the top ten: Tomsk Oblast in eighth position and Novosibirsk Oblast at ninth. With regard to the number of internet users per 10,000 population, six of Siberia's federal entities appear in the top ten: Taymyria autonomous district in third position, Tomsk Oblast in fourth, Evenkia autonomous district in sixth, Novosibirsk Oblast in seventh, Yamalo-Nenets autonomous district in eighth and Tyumen Oblast in tenth.

Judging solely by the statistics for monetary income, there is no significant demand in Siberia. However, if we base our assessment on the number of car owners, the number of mobile phone subscribers and the internet diffusion rate, we can see that actual demand does in fact exist in Siberia.

6. Investment in Siberia and the Investment Environment

Investment in Russia as a whole demonstrated growth of 2.6% in 2002, but in Siberia it fell by 6.7%. The lack of investment in Siberia is due to the high risk involved in investing there. According to the *Expert* magazine, Khanty-Mansi autonomous district ranked as high as fifth in a survey of the investment potential of 89 regions, but it was placed 40th in terms of investment risk. There was a stark contrast between the high ranking of this autonomous district in terms of investment potential, which is judged on basis of the existence of natural resources and the degree of productivity, and the low rankings it received in the assessment of its investment risk: 79th in terms of the crime rate, 87th in terms of the environment and 61st in terms of laws. In the investment potential assessment, it also ranked close to the bottom in terms of infrastructure, coming in at 81st.

Krasnoyarsk Krai also did well, ranking seventh in terms of investment potential. However, it was 57th in terms of overall investment risk and was placed 77th in terms of political stability, 58th for crime rate and 81st for the environment. With regard to its investment potential, although Krasnoyarsk Krai ranked 13th in terms of consumption, 11th for production, 7th for finance and 14th for systems, it only came 75th in the assessment of the state of its infrastructure. This trend also applies to other regions in Siberia.

In the assessment of investment potential, if we focus on consumption, we can see that a number of Siberian federal entities received high rankings, with Khanty-Mansi autonomous district coming in at 15th, Irkutsk Oblast at 18th, Novosibirsk Oblast at 17th and Omsk Oblast at 20th. Siberia received high rankings with regard to such indicators of investment potential as consumption, production, finance and systems, but all its federal entities were placed near the bottom of the table with regard to the state of its infrastructure.

Conclusion

Russia, which has 13 cities with a population of at least a million, is a large-scale market in Europe and has

great attractions as a consumer market. Entry into the Russian market, which takes this as its target, is already increasing and is likely to expand further in the future. Siberia has received high rankings for its investment potential, with regard to such indicators as consumption, production, finance and systems, and it is a “market” in which there is expected to be further growth in such areas as capital investment in the oil sector. However, it ranks near the bottom of the table in terms of the state of its infrastructure and the investment environment is bad. There are high risks involved in full-scale entry into the Siberian market. However, it is undeniable that companies will be

deprived of market opportunities if they do not enter the market.

In this kind of situation, a strategy that makes use of competent local distributors is preferable, as it requires the input of few resources and entails little risk. If such a strategy were adopted, companies would be able to avoid missing out on market opportunities; local wholesale distributors would be the main actors involved in seeking out and securing as many retailers as possible to become sales outlets, concluding contracts with them and supplying them with goods.

Improvements Required to Enable the Trans-Manzhouli Railway to Meet the Demands of Land Bridge Transportation

Qunren Li, Research Professor & Director, Economic Section

Ruinian Que, Assistant Research Fellow

Yao Ding, Assistant Research Fellow

China Academy of Railway Sciences

1. Introduction

The Trans-Manzhouli Railway (TMR) is an important railway corridor linking China with the outside world. Once the linkage of the Trans-Korea Railway (TKR) has been completed, the TMR will function as a railway corridor linking East Asia with the countries of Europe and Central Asia.

The following sections of the TMR may provide inter-continental railway transport services between East Asia and the countries of Europe and Central Asia: Manzhouli border station, Dandong border station, Tumen border station, Ji'an border station, the Harbin-Manzhouli line, the Harbin-Shenyang section of the Harbin-Dalian line, the Shenyang-Dandong line, the Meihekou-Ji'an line and the Siping-Meihekou line.

A direct railway corridor from the ROK to the countries of Europe and Central Asia via the Trans-Siberian Railway (TSR) can be established by utilizing the TKR and TMR. This would be a shorter route with a shorter overland transport element as far as Japan is concerned.

There are two preconditions for the establishment of this land corridor: i) expediting operations on the TKR, by facilitating direct transportation from the rail network of the ROK, via the rail network of the DPRK, to Chinese border stations of Dandong, Tumen and Ji'an; and ii) developing sufficient rail network capacity in Northeastern China and railway lines linked to the TMR. The paper will focus on the second point.

2. Traffic on the TMR

The freight carried by the TMR falls into one of three categories: i) domestic transport; ii) traffic generated by trade between China and the DPRK; and iii) traffic generated by trade between China and Russia.

2.1 Domestic traffic

With the growth of the Chinese economy and the implementation of the policy of revitalizing old industrial bases in Northeastern China in recent years, domestic transportation in Northeastern China has experienced rapid growth. In 2003, the volume of rail freight reached about 230 billion ton-km; if the current growth rate is maintained, this figure should reach about 300 billion ton-km in 2010 and 380 billion ton-km in 2020. Greater capacity will be required in the future, in order to respond to this growth in freight transport.

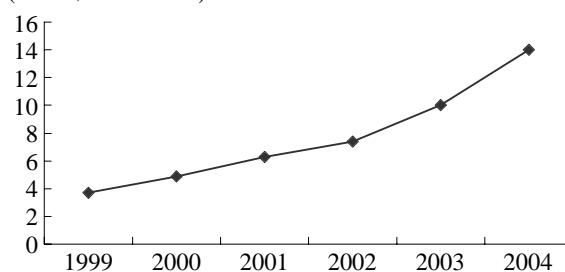
2.2 Traffic increases resulting from trade between China and the DPRK

Since 1999, Sino-DPRK trade has increased rapidly.

In 2000, trade between China and the DPRK was \$488 million, of which 7.6% was accounted for by imports and 92.4% by exports. In 2003, trade between China and the DPRK exceeded \$1 billion for the first time and reached \$1.4 billion in 2004, due to a growth rate in excess of 35%. The growth curve of Sino-DPRK trade since 1999 is shown in Figure 1.

Figure 1. Sino-DPRK Trade Growth Since 1999

(Unit: \$100 million)



In recent years, Liaoning and Jilin provinces have played an increasingly important role in Sino-DPRK trade. In 2000, Liaoning and Jilin accounted for 48% and 24% of total Sino-DPRK trade, respectively. Recently, these two provinces have accounted for as much as 80% of total Sino-DPRK trade. Obviously, the railway network of Northeastern China is vital to the transportation of cargo between China and the DPRK.

Overland transport of cargo between China and the DPRK mainly occurs via the border stations of Dandong, Tumen and Ji'an. Of these border stations, Dandong is the largest, handling about half of all Sino-DPRK trade. Only a small amount of Sino-DPRK cargo is sent via Ji'an border station, with 110,000 tons being handled in 1999. Although the volume of cargo handled by Ji'an border station has increased significantly in recent years, only 10,000-20,000 tons of freight are imported and exported via Ji'an each month. Tumen railway border station is opposite Namyang border station, in the North Korean province of North Hamgyong, and is an important freight corridor for Sino-DPRK trade. The border stations of the two sides are linked by a railway bridge.

International transit via Tumen border station began in 1954. Freight cars can cross the border to Rajin in the DPRK without the need for transshipment, and can be further connected to Russia's Far Eastern railway network via Rajin. Tumen Station is a Class I marshalling yard, containing 35 marshalling sidings with a marshalling capacity of 1200 cars per month. The station dispatches

more than 90 passenger and freight trains monthly. Tumen is the second-busiest border station in Sino-DPRK trade, with a handling capacity of 3.5 million tons per year. The volume of Sino-DPRK trade has been far lower than capacity for many years, with cargo passing via Tumen border station totaling just 0.5-1 million tons, so there is a huge surplus in the cargo handling capacity of the border station.

Despite the rapid growth in freight transiting the border stations of China and the DPRK, the railway network of Northeastern China will still be able meet the demand generated by Sino-DPRK trade because the volume of freight is small at present. However, once the linkage of the TKR is completed and services begin operating, freight between the ROK and Northern and Northeastern China will pass through the three border stations, as will some South Korean freight being transported to/from Russia, China, Europe and Central Asia via the TKR and TMR. This will present a major challenge to the capacity of Northeastern China's railway network.

2.3 Traffic increases resulting from trade between China and Russia

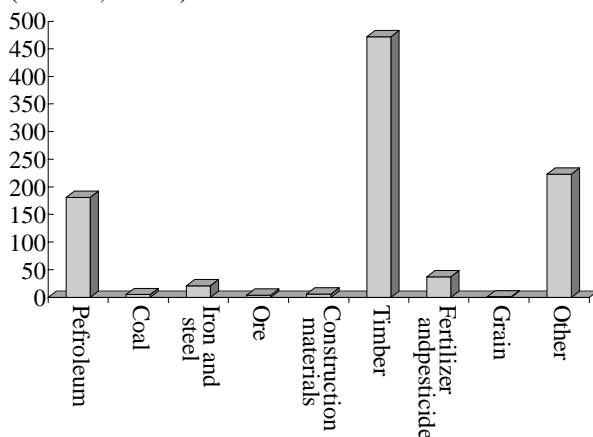
Trade freight between China and Russia is mainly transported through the border stations of Manzhouli, Suifenhe, Erenhot and Alashankou; of these, Manzhouli is the longest established, largest and most important in terms of Sino-Russia trade. In the past five years, the volume of freight between China and Russia increased four- or fivefold. Railway traffic to/from Russia was nearly 10 million tons in 2003. It is predicted that the volume of freight will reach 18 million tons by 2008.

In recent years, the volume of rail freight transported via Manzhouli border station has been increasing by 20-25% and the proportion of imports and exports has been utterly transformed. In 2000, imported freight accounted for only 10.8% of the total trade volume at Manzhouli border station, but by 2003, it vastly exceeded exported freight, accounting for as much as 95.8% of the total volume.

Timber occupies largest proportion of freight handled by Manzhouli railway border station, followed by petroleum, iron and steel, and other cargoes. The volumes

Figure 2. Transport Volumes by Commodity in Manzhouli (2003)

(Unit: 10,000 ton)



of commodities transiting Manzhouli railway border station in 2003 are shown in Figure 2.

According to the growth rate of 20-25% forecast by Chinese Vice-Premier Yi Wu and Russian Deputy Prime Minister Alexander Zhukov, by the year 2010, trade volumes on both sides will increase by 200-300% on 2004 levels. All of this will greatly increase demand on the railway capacity of China's railways. The volume of cargo handled at border stations between China and Russia will increase threefold to 60 million tons from the present volume of 20 million tons. The volume of cargo handled at Manzhouli border station will increase to 30 million tons, while at both Suifenhe and Erlian border stations it will increase to 15 million tons.

With regard to petroleum, Russia is gradually expanding its energy diplomacy strategy, in order to boost its economy. China implemented an energy supply strategy because of its rapid industrial growth and energy shortages, leading to an increase in crude oil transport between Russia and China. An oil pipeline between Angarsk - Manzhouli - Daqing had been planned, but this project has now been put on ice. Instead, Russia has decided to transport more crude oil by railway. In November 2004, talks took place in Beijing between the Chinese Ministry of Railways and the Russian Railways Joint Stock Company; the two parties guaranteed that the amount of crude oil imported from Russia and transported by railway would be no less than 10 million tons in 2005, hence the volume of crude oil transported by rail via Manzhouli border station will increase steadily. In addition, Manzhouli border station adjoins the Siberian region of Russia, which is plenty of oil resources. In addition, Manzhouli border station adjoins the Siberian region of Russia, which has plentiful oil resources. Furthermore, Manzhouli border station is close to the old industrial bases of Northeastern China, which have solid industrial foundations and are being revived. It is also located at a key point in the northern route of the Eurasia land bridge. In recent years, capacity has been expanded through the upgrading of facilities at Manzhouli border station, so transporting petroleum via Manzhouli is quick and relatively economical. Thus, the volume of petroleum handled by Manzhouli border station is increasing rapidly: the volume handled in 2004 was nearly 7 million tons and is forecast to be 10 million tons in 2005, reaching no less than 15 million tons in 2006. Therefore, the number of petroleum trains will increase by 43%, rising to 20 pairs from the current 14 pairs.

3. The Situation at Manzhouli Border Station

Manzhouli border station is the communications hub of the TMR, as well as being the largest land border station in China. The station is located in the western part of the Hulunbuir Grassland, adjoining the Russian town of Zabaikalsk, and occupies a key position in the northern route of the Eurasia land bridge. It is the main international corridor between China and Russia, as well as European countries.

Manzhouli border station was established in 1901, with 41 broad and standard gauge sidings laid from east to west in the station; two standard and broad gauge lines run to the country gates and are directly connected to the

TSR, linking the station with both Europe and Asia. The daily deposit capacity of the station is up to 2020 cars, making it the largest railway border station in terms of car deposits. The station has perfect storage facilities and a good overall layout, providing multiple services, such as storage, transfer and transshipment. Its main warehouses and storage facilities include a bulk cargo yard, foreign trade warehouse, military material warehouse, international transit cargo warehouse, railway storage base, international container storage base, import and export transfer station and a grease storage house, all equipped with industrial railway sidings. The storage facilities cover an area of 600,000m².

There are also four border transshipment facilities, covering an area of 135,000m², which are equipped with gate lifts, bridge lifts, truck lifts, magnet lifts and a hydraulic pressure seizer for transshipping logs, as well as an irradiation monitor and a cobalt-60 train inspection system. The Ministry of Railways and the Harbin railway administration have invested RMB655 million in upgrading and expanding the capacity of Manzhouli border station. At least 20 engineering projects have been completed, bringing the transshipment capacity of the station to 13.2 million tons.

Along with the development of the Chinese economy, the demand for Russian raw and processed materials has been increasing, and the gradual recovery of the Russian economy has led to purchases of Chinese consumer goods. All of the above have brought about sustained growth in the volume of cargo handled by Manzhouli border station, giving it increased status with regard to its importance in foreign trade, especially Sino-Russian trade.

4. Problems Currently Affecting the TMR

The following issues should be resolved in order to expand capacity to meet future demand on the TMR

4.1 Capacity of the Harbin-Dalian line

Depending on the route it takes, all cargo travels along the whole or a part of the Harbin-Dalian line, whether it is imported from Dandong, Ji'an and Tumen via the TKR, or brought by sea to Dalian Port. The Harbin-Dalian line will carry the majority of domestic freight, apart from cargo to Russia, Central Asia and Europe via the railways of Northeastern China and Siberia. The utilization rate of the line is 80% or more at present, with some sections already at saturation point.

The Harbin-Dalian line has been electrified in order to solve the capacity problem on this, the most important railway line in Northeastern China; the capacity of the line could increase by 25% once electrification work has been completed, extending the capacity of the saturated sections and enabling the route to meet requirements within a short period of time. From the period of the 11th five-year plan onwards, rapidly increasing demand for rail transport will exceed the limited capacity, rendering the line unable to respond to the requirements of economic development.

4.2 Capacity of east-west railway lines

Depending on the way in which transport is organized, freight the ROK to Russia, Central Asia and Europe should

first enter China via Dandong border station, being carried to Shenyang via the Shenyang - Dandong line, to Harbin via the Harbin - Dalian line, and then to Manzhouli and the TSR via the Harbin - Manzhouli line. Alternatively, it will enter China via Ji'an border station, travel to Siping via the Meihekou - Ji'an line and the Siping - Meihekou line, to Harbin via the Harbin - Dalian line, and then to Manzhouli and the TSR via the Harbin - Manzhouli line. The third alternative for freight exchange between the ROK and China is entering China via Tumen border station.

Currently, the Siping - Meihekou line and the Meihekou - Ji'an line are single track. The Shenyang-Dandong line, which runs from the capital of Liaoning Province to the border station of Dandong, is a trunk railway line in eastern Liaoning Province, with a track linked directly to Sinuiju in the DPRK. This line is the main route for integrated rail transport between China and the DPRK, as well as being the most important railway for linking the Chinese railway network with the TKR. The Shenyang - Dandong line is single track in some parts and double track in others. Although the capacity of these two lines is sufficient to meet the requirements of the volume of Sino-DPRK cargo transported so far, the capacity is still not adequate, as the utilization rate in certain sections is 90% or more. If freight from the ROK is to be transported via this line, its capacity has to be strengthened.

4.3 Container transportation

Recently, container volumes on this route have been increasing quickly; for example, the volume of containers handled at Manzhouli border station has multiplied, exceeding 36,000 TEU in 2003. If domestic containers are included, the transport facilities for containers are insufficient to meet the growing demand.

4.4 Hailar-Manzhouli

The Hailar-Manzhouli section of the Harbin-Manzhouli line is still single track and has limited capacity. Capacity will cease to be adequate once transport volumes reach 10 million tons.

5. Remedial Measures

The following measures are planned, in order to resolve these problems.

5.1 Three New Container Depots

Three central container depots are to be constructed in the northeastern Chinese cities of Dalian, Shenyang and Harbin, in order to alleviate the shortage in container transport facilities.

Compared with ordinary transfer stations, central container depots are more advanced in terms of both speed and safety. Dalian will be established as the shipping hub of Northeast Asia, with 90% of containers to/from inland areas passing through Dalian Port. To enhance transit speed and promote the development of Dalian Port, a central container depot will be established in the Dayao Bay area. 37 container berths are planned, with an estimated handling volume of 10 million TEU, of which rail freight will occupy 2.64 million TEU. Central container depots will also be established in Shenyang and Harbin. Dedicated

container trains will be operated between Dalian, Shenyang and Harbin central container depots. The central container depots are due to be completed before 2010.

5.2 Upgrading Lines and Diverting Traffic to Other Lines

To solve the capacity issue of east-west railway lines, Shenyang-Dandong line and Siping-Meihekou-Ji'an line should be strengthened. Alternatively, traffic could be shunted from these lines to other, less congested lines.

In order to alleviate the strain on railway transportation in Northeastern China, promote economic development in the border areas, further open the country up to world, and support the revitalization of old industrial bases in Northeastern China, the construction of an eastern railway route in Northeastern China - the so-called "border-easing railway line" - is planned.

In this project, three new railway lines will be constructed: the Helong - Baihe line, the Xin Tonghua - Guanshui line and the Dandong - Zhuanghe line. These will be linked to 13 existing lines, including the Harbin-Dalian line, the Jinzhou - Chengzitan line, the Dandong - Dadonggang line, the Shenyang - Dandong line, the Fenghuangcheng - Changdian line, the New Tonghua line, the Meihekou - Ji'an line, the Yayuan - Dalizi line, the Hunjiang - Baihe line, the Helong - Longjing line, the Chaoyangchuan - Kaishantun line and the Changchun - Tumen line. All of these will form a north-south railway corridor along the Sino-Russian and Sino-DPRK border, starting from Mudanjiang city in Heilongjiang Province, passing through Tumen and Tonghua cities in Jilin Province, and Dandong and Zhuanghe cities in Liaoning Province, and terminating at Dalian city in Liaoning province (See Figure 3).

The total length of the eastern railway in Northeastern China is due to be 1389km, consisting of 411km of newly constructed railway lines, 21km of newly constructed linkage lines, and 957km of upgraded existing lines. RMB6.86 billion will be invested in the newly constructed railway lines, which works out at about RMB16.7 million per kilometer. Total investment in the project is estimated at RMB12.743 billion.

The construction of this eastern railway corridor in Northeastern China will surely play an important role in linking Liaoning Province to Jilin and Heilongjiang provinces in Northeastern China and establishing the area as a major hub of Northeast Asia.

Beginning with this strategy, the Ministry of Railways, the state council bureau for the revitalization of the old industrial bases of Northeastern China, and the governments of Liaoning, Jilin and Heilongjiang provinces conferred regarding the construction of the eastern railway corridor in Northeastern China and signed an agreement that surveying and construction work on this corridor will begin this year.

5.3 A Dedicated Passenger Railway Line

The Harbin - Dalian line is one of the railways with the heaviest transport burden in the Chinese railway network. Along with the implementation of a strategy of revitalizing old industrial bases in Northeastern China, the economy of Northeastern China will be developed continuously and

steadily. Significantly increased demands will be made on the main arteries for freight transport in Northeastern China, especially the Harbin - Dalian line, the most important north-south trunk line. Even though it has been upgraded and electrified, the shortage of capacity cannot be solved entirely; the only way to resolve the capacity issue completely is to construct a dedicated Harbin - Dalian passenger railway line, transferring all passenger trains to the dedicated passenger line and ensuring that only freight trains run on the existing line.

The length of the planned dedicated Harbin - Dalian passenger railway is 902km. The maximum train speed will be no less than 200km/h, and may even reach 300km/h or more.

This dedicated passenger railway, which passes through a plain in Northeastern China and will cost an estimated RMB80 billion, will be a highly advanced modern railway. It will make a significant contribution to alleviating the strain on the railway network in Northeastern China, improving service quality and supporting the revitalization and development of old industrial bases in Northeastern China.

The line will pass through three provinces and nine cities. The construction of a dedicated Harbin - Dalian passenger railway will greatly alleviate congestion on the north-south railway in Northeastern China, as well as promoting economic development in that region. It will have an impact in key areas of Northeastern China, stimulating the development of the market economy, promoting cooperation between enterprises and cities, discouraging negative competition between regions, preventing the wasting of resources on irrational construction projects, promoting economic development in areas along the line, revitalizing old industrial bases and generally supporting the development of the national economy.

Once the operation of the dedicated Harbin - Dalian passenger railway begins, the total capacity of the existing line will be significantly in excess of 100 million ton-km/km. Currently, the majority of cargo traveling along that line is bound for Beijing (upwards), while the majority of cargo destined for the TKR and TMR travels away from Beijing (downwards). Based on the present growth rate of railway freight transport, the downward traffic density is forecast to be 25-30 million ton-km/km in 2010 and 35-40 million ton-km/km in 2020. It is easy to see that a large amount of surplus capacity will be available for transporting freight from the ROK, the DPRK and other East Asian countries to Russia and European countries, thereby solving the problem of limited capacity in the existing railway network.

5.4 Increasing the storage and transshipment capacity of Manzhouli border station

In 2004, RMB400 million was invested in upgrading freight storage and marshalling yards and doubling the transshipment capacity of the border. The new border inspection yard was put into service in May and the pressure on the capacity of the broad gauge arrival/dispatch yard has been alleviated considerably. The sidings in the throat area of broad gauge marshaling yard were lengthened

in July, to enhance the capacity of the throat area. Three sidings in the western standard gauge yard were put into operation in October, increasing the number of storage wagons in the standard gauge marshalling yard by 180 wagons. Two sidings in the broad gauge arrival/dispatch yard were put into operation in December, increasing the number of storage wagons in the broad gauge yard by 160 wagons.

The Hailar railway sub-administration has established a crude oil transshipment line with a capacity of 12 thousand tons per day, in five months. The number of bogie transfer decks at Manzhouli vehicle depot was increased by 25% from eight to ten. The bogie transfer capacity has been increased to 240 wagons per day. With the enlargement and upgrading of these yards, the capacity of the border station has been increased to allow it to handle 20 Russian trains per day, equivalent to more than 15 million tons of freight annually; thus, the foundations have been put in place to respond to a rapid increase in import and export freight.

To improve the efficiency of the border station, the railway department has been integrated with the customs, immigration and border inspection departments. Customs officers now implement a one-stop inspection and discharging procedure for timber, crude oil and other commodities that fall within the scope of the relevant policy, and the second inspection for chemical fertilizer, paper pulp and other commodities has been abolished, thereby greatly reducing the inspection time. The immigration department increases the number of staff dealing with inspections and quarantine according to the situation with regard to increasing imports of timber and crude oil, thereby reducing the inspection time. Timber inspection time has been reduced to 10 hours from the previous 12 hours. The border check and customs departments now share information, reducing inspection times by two-thirds from 30 minutes to 10 minutes.

To ensure the steady increasing in capacity of Manzhouli border station, a 5000-ton heavy load freight train is operated between Manzhouli and Sanjianfang Station. In addition, a train with 100 empty wagons is operated between Sanjianfang and Manzhouli Station, thereby alleviating such problems as the shortage of empty wagons, overstocking of loaded wagons and overly long operating times at the border station. Manzhouli station has reduced the waiting time by improving the quality of transport organization and operation planning. The wagon setting time was reduced by 2.4 hours. The station has coordinated with Zabaikalsk Station in Russia to improve the situation with regard to the returning of empty wagons, reducing the operating time to 32 hours from 41 hours.

5.5 Upgrading the Harbin-Manzhouli line

RMB 8.4 billion was invested by the Ministry of Railways in enlarging capacity and increasing speeds during the period of the 10th five-year plan.

The total length of the Harbin-Manzhouli railway is 935km and it was established in 1901. It is an important east-west trunk line in China, a crucial international railway corridor, and a major international trade corridor for the exchange of freight between China and Russia. This line passes through Manzhouli border station and is the major

route on the northern route of the land bridge in China.

The Hailar-Manzhouli section of the Harbin-Manzhouli line is still single track. This is the main factor limiting the capacity the whole line. The Hailar-Manzhouli section will begin to be upgraded to double track in 2005, and the Hailar-Biketou section will also be upgraded. Items to be upgraded include:

- (1) Enlarging the capacity of Manzhouli border station, include the construction of a second passenger platform and a cloverleaf junction on the east path. Total budget: RMB440 million.
- (2) Improving speed on the Harbin-Qiqihar section, including the replacement of all switches on the trunk line with speed-enhancing switches, adding two arrival/dispatch sidings at Qiqihar Station, building a fifth passenger platform and lengthening the underground section. In addition, the track bed is to be reinforced, the gradient reduced, the line straightened and sleepers replaced on certain sections of the track. Total budget: RMB1 billion.
- (3) Constructing a third Songhua river bridge and the 33km Wanggang-Wanjia link line, thereby enabling passenger and freight trains to run on separate lines in Harbin terminal. Total budget: RMB1.4 billion.
- (4) Constructing a new central container depot in Harbin in the next two years that will be the second-largest container depot in Northeastern China, after Dalian. Total budget: RMB350 million.
- (5) Upgrading train performance controlling signals between Qiqihar and Manzhouli to an automatic blocking system, as well as reducing the gradient and straightening curves on certain sections of the track.
- (6) Upgrading the single-track section between Hailar and Manzhouli to double track, at a total cost of no less than RMB1 billion. After this upgrade, the transport capacity of the Harbin-Manzhouli line will be greatly increased and the maximum speed of passenger trains between Qiqihar and Manzhouli will reach 140 km/h, reducing the travel time of passenger trains from Harbin to Manzhouli to no more than 10 hours.

The aforementioned projects will significantly ease the strain on railway transportation in Northeastern China, as well as providing excellent conditions for overland freight transport from the ROK and other East Asian countries to China, Central Asia, Russia and Europe.

References

- China Communications Yearbook 1999-2004*, China Yearbook Publishing House
- Technical and Operational Condition of the TCR*, Report on a collaborative project between CARS and KRRI, 2003, CARS
- A Study of a Multi-modal Transportation System in Northeast Asia*, Report on a collaborative project between CARS and KRRI, 2002, CARS

Figure 3. Map of Railways in Northeastern China



満洲里鉄道がランドブリッジ輸送の需要を満たすための改善措置

中国鉄道科学研究院 運輸経済研究主任 李群仁
同 研究助手 關瑞年
同 研究助手 丁瑤

1. はじめに

満洲里鉄道（TMR）は中国の対外交流において重要な鉄道通路である。朝鮮半島縦断鉄道（TKR）開通後、TMRは韓国、日本等の東アジアの国々に、ヨーロッパと中央アジアの国々との間の連絡通路を提供できるであろう。

TMRは主に満洲里口岸駅、ハルビン～満洲里鉄道、ハルビン～大連鉄道のハルビンから瀋陽までの間、丹東～瀋陽鉄道、丹東口岸駅、集安口岸駅と集安～通化、梅河口～四平鉄道で構成されており、東アジアの国々と繋がりを持つことになる。

TKRとTMRを利用することにより、韓国からTSRを通過してヨーロッパと中央アジア国家までの直接的な輸送通路が確立する。日本に対しても海路輸送を短縮し、なおかつ陸路の総合輸送距離が短縮された鉄道輸送通路ができる。

この陸路輸送通路の実現には二つの条件が必要である。一つは、TKRが障害なく正常に運営されることである。すなわち、韓国鉄道網から北朝鮮の鉄道を経て、中国の丹東、図們、集安などの口岸までの直通輸送の実現。二つ目は、中国東北鉄道網とTMR関係の線路に十分な輸送能力を提供することである。本文では、主に第二点の内容について述べる。

2. TMRの輸送状況

現在、TMRの負担している輸送は主に三つの部分から成り立っている。第一部分は中国国内の輸送、第二部分は中国と北朝鮮との間の貿易による輸送、第三部分は中国とロシアとの間の貿易によって生まれた輸送である。

中国国内の輸送量

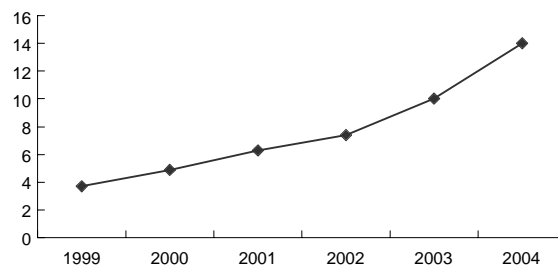
中国経済の成長に伴い、特に近年の「東北旧工業基地振興」政策促進の下、中国東北部の国内鉄道輸送量の増加が顕著である。2003年の貨物取扱量は2,300億トン・キロに達した。このままの増加率でいくと、2010年には3,000億トン・キロ、2020年には3,800億トン・キロに達し、鉄道輸送に対してさらに高い能力が要求されるであろう。

中国と北朝鮮間の貿易による輸送量

1999年以来、中国と北朝鮮間の貿易は増加し続けている。

2000年、両国間の貿易額は4.88億ドルで、そのうち輸入が7.6%、輸出は92.4%を占めた。2003年、中国と北朝鮮の貿易は初めて10億ドルを突破し、2004年には14億ドルに達し、35%を超える増加率となった。1999年以来の中国と北朝鮮の貿易増加については図1を参照。

図1：1999年以来の中国と北朝鮮貿易の増加グラフ
(単位：億ドル)



近年、中国と北朝鮮の貿易の中で、遼寧・吉林両省が重要な位置を占めている。2000年の遼寧省、吉林省の対北朝鮮貿易額はそれぞれ全中国の対北朝鮮貿易の48%、24%を占めた。両省の対北朝鮮貿易量は近年、全国の対北朝鮮貿易の80%近くを占めている。そのため東北部の鉄道は、中朝間の貿易貨物の輸送に非常に重要な役割を果たしている。

中国と北朝鮮の貿易は陸路において主に丹東、図們、集安の3つの口岸によって行われている。特に、丹東口岸の貿易量は中朝貿易総量の約半分を占めている。集安口岸による貿易量は比較的少なく、1999年には11万トンで、近年増加傾向にあるものの、月々の貨物量は1～2万トンしかない。図們鉄道口岸と北朝鮮咸鏡北道の南陽口岸は図們江の兩岸に位置し、中朝貿易輸送における重要な通路である。双方の間に鉄道が繋がっている。

図們鉄道口岸は1954年から国際連絡輸送を開始した。中国からの貨物は車両に乗せたまま直接北朝鮮の羅津に行き、そこから積み替えなしで広軌のロシア極東連絡輸送網と連結できる。図們鉄道駅は全国一級操車ステーションであり、35本の操車線を有し、操車能力が月平均1,200両強に上り、旅客、貨物列車を月平均90本強運行している。図們鉄道口岸の年平均貨物取扱能力は毎年平均350万トンで、中国と北朝鮮間の第2の口岸である。しかし、長期にわた

る北朝鮮との貿易輸送量の不足により、現在の年間通過量は50～100万トンに過ぎない。

中国と北朝鮮間における鉄道口岸による交通量の増加は速いが、輸送総量が少ないため、増加率が高くても短期間内に鉄道線路の能力に大きな影響をもたらすことはないだろう。TKRを再び連結した後、韓国と中国東北部及び華北地域とを結ぶ一部の輸送量がこれらの口岸に入り、さらに韓国とロシア、中央アジア各国、欧州各国間の貨物の一部がTKR、TMRによって輸送されるならば、その輸送量は東北地域の鉄道網の能力に問題をもたらすかもしれない。

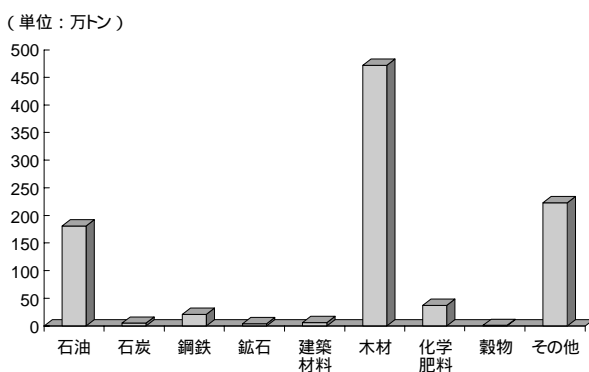
中国とロシアの間の貿易による輸送量

中国とロシア間における貿易貨物は主に満洲里、綏芬河、二連浩特、阿拉山の口岸によって行われている。その中で、満洲里は歴史が最も古く、規模が最大で、地理的位置においても最も重要な場所に位置している鉄道口岸である。最近5年間だけで、満洲里口岸とロシアとの貿易輸送量は従来の4倍に増加した。2003年に中国とロシア間の鉄道輸送量は1,000万トンに達し、2008年には1,800万トンに達する見通しである。

満洲里口岸による鉄道輸送量は20～25%の増加率で増加しているだけでなく、輸出入貨物の数量にも根本的な変化が現れている。2000年には満洲里口岸鉄道の輸入量は貿易貨物量の10.8%しか占めていなかったが、2003年に輸入量が輸出量を大幅に越え、貿易貨物量の95.8%を占めるようになった。

満洲里鉄道口岸による貨物の中では、木材の比重が非常に大きく、その次に石油、鉄鋼、その他の貨物である。2003年満洲里口岸による各種貨物に関しては図2を参照。

図2：満洲里口岸による各種貨物の輸送量



中国の呉儀副総理とロシアのジュコフ副総理との会談時に提示された20～25%の増加率が実現すれば、2010年には中口間の貿易額は2004年の200～300%に増加するだろう。これは鉄道の輸送能力に対して厳しい要求を突きつけたこ

とになる。中口間の口岸による輸送量は現在の年2,000万トンから6,000万トンにまで増加する。満洲里口岸の輸送量は3,000万トンに達し、綏芬河と二連浩特口岸はそれぞれ1,500万トンに達する。

石油においては、ロシアは経済利益のためにエネルギー外交戦略を拡大しつつあり、中国は工業ニーズの増加と国内エネルギーの不足により、中口間の石油輸送量の増加をもたらした。両国はかつてアンガルスク～満洲里～大慶間に石油パイプラインを敷設する計画を立てたが、現在は行き詰まった状態である。それ以来、ロシアは鉄道輸送によって中国への石油輸送の増加を決定した。2004年11月、中国鉄道部と(株)ロシア鉄道は北京で話し合い、2005年にロシアから中国へ輸出する原油の輸送量を1,000万トン以上をすることを保証した。これは満洲里鉄道口岸からの原油輸入の増加を保証したものである。さらに満洲里口岸は石油資源の豊富なシベリア地域と隣接し、国内には工業基礎が強大で中国旧工業基地振興の道を歩んでいる東北部と接している。また、ユーラシア・ランドブリッジの北部ルートのキーポイントに位置している。さらに近年の施設拡大によって、当口岸は中国で輸出入能力の最も充実した大陸口岸になった。満洲里口岸は原油をスピーディに輸入でき、輸送コストが安い等の優位性がある。こうしたことから満洲里口岸による中口間の原油輸送量の増加は著しく、2004年に約700万トンであったのが、2005年に1,000万トンに達し、2006年には1,500万トンを下らない見通しである。そのため、満洲里口岸を通過する石油輸送列車の数は、現在の14往復から20往復に43%増加する見込みである。

3．満洲里口岸概況

満洲里口岸はTMRの交通要衝であり、中国最大の陸路辺境口岸でもある。満洲里口岸は呼倫貝爾大草原の西部に位置し、ロシアのザバイカリスクと接しており、中国とロシア及び欧州国家を結ぶ国際回廊であるユーラシア・ランドブリッジ北部ルートの必要な位置にある。

満洲里口岸は1901年に設立され、41本の広軌と標準軌の線路が東西に敷設されている。2本の標準軌と広軌が国境ゲートに向かっており、直接シベリア鉄道経由で欧亜大陸をつなげている。口岸の保管能力は1日平均2,020両に達し、駅内車両保管量において国内最大の鉄道口岸である。鉄道口岸の保管設備が整っており、配置が合理的であり、保管、中継輸送、積み替えなど多くの機能を持っており、貨物鉄道線を整備した倉庫や保管施設には多様な貨物倉庫、貿易貨物倉庫、軍事物資倉庫、国際トランジット貨物倉庫、鉄道保管基地、国際コンテナ保管基地、輸出入中継輸送ステー

ション、油脂倉庫等があり、倉庫・保管施設面積は60万平方メートル強である。鉄道口岸専用の積替施設が4つあり、13.5万平方メートルを占め、ゲートリフト、ブリッジリフト、トラックリフト、マグネティックリフト等を配置し、ほかに放射性監査測量機、列車検査システムを整備した。鉄道部とハルビン鉄道局は満洲里鉄道口岸の能力拡大のために6.55億元を投資し、20項目余りの主要プロジェクトを完成させ、多くの施設設備を更新、改造した。これによって口岸総合積替能力が1,320万トンに達した。

中国経済の持続的、安定した発展によって、ロシアの工業原材料のニーズが増加したこと、ロシア経済の回復が中国消費材の購買量を増加したことの2つが、満洲里口岸の貨物通過量が毎年増加している主要な原因である。満洲里口岸は中国の対外貿易、とりわけ対口貿易において日増しに重要になっている。

4．TMRに関する主要な問題

上述した輸送量を実現するために、TMRは以下の諸問題を解決しなければいけない。

ハルビン～大連線の能力不足

現在の線路状況から見れば、TKRから丹東と集安、図們口岸を通して輸入する貨物にせよ、大連を通して海上輸送によって上陸する貨物にせよ、すべてハルビン～大連線によって輸送される。ハルビン～大連線は現在、中国東北部を経て、シベリア鉄道を通り、ロシア、中央アジア、欧州国家にまで届く貨物以外に、国内向けの莫大な貨物輸送をも担わなければならない。現在、線路利用率が既に80%に達し、個別区間は既に飽和状態にある。

中国東北部における最重要鉄道であるハルビン～大連線の能力問題を解決するため電化が完了し、その能力が25%前後増加し、短期的には飽和状態にある鉄道線路の輸送問題を解決できるようになった。しかし第10次5カ年計画期間以降、この線路は急速に増加を見せる輸送ニーズに答えられず、経済増加にも応えられない。

東西線の能力

現在の輸送経路から見れば、韓国からTKR、TMRを経てロシア、中央アジア、欧州各国までの輸送は丹東から中国に入り、瀋丹線を経て瀋陽に着き、瀋陽からハルビンまで行き、ハルビンから満洲里、満洲里からシベリア鉄道とつなぐ。あるいは、集安から中国に入り、通化、梅河口を経てハルビン～大連線上にある四平駅まで行き、四平駅からハルビンに着き、ハルビンから満洲里、満洲里からシベリア鉄道とつなぐ。さらに3番目のルートとして、図們口岸経由で韓国から中国に入ることが可能である。

現在、四平～梅河口線、梅河口～集安線は単線である。瀋丹線は瀋陽から始まり、南は国境口岸駅である丹東まで伸びている。瀋丹線は遼寧省東部幹線の一つであり、北朝鮮の新義州鉄道とつながり、中朝鉄道連絡輸送の主要な通路である。同時に、将来的にTKRと連結する主要路線である。現在一部分が単線、一部分が複線で成り立っている。上記2本の線路は現在中国と北朝鮮間の運送ニーズに答えられるが、一部区間の利用率は既に90%以上に達しているため、今後韓国の貨物がTKRからTMRまで輸送される場合、その能力は輸送要求に応えきれなくなる。

コンテナ輸送

現在この線路におけるコンテナ輸送量が激増しており、例えば、満洲里口岸のコンテナ輸送量は倍増している。2003年には既に3.6万TEUに達し、それに国内コンテナ輸送量を加えれば、コンテナ輸送施設は現在の輸送要求に応えられなくなる。

ハルビン～満洲里線

ハルビン～満洲里線の海拉爾～満洲里間は現在も単線区間であり、その能力が非常に限られている。輸送量が1,000万トンにまで増加するとき、その能力が輸送要求を満たせなくなる。

5．上述問題を解決する措置

これらの問題を解決するに当たり、以下の措置を取るべきである。

3カ所の新コンテナターミナル

東北部の大連、瀋陽、ハルビンにコンテナターミナルを建設し、コンテナ施設不足の問題を解決する。

コンテナターミナルは普通の積替駅に比べスピードと安全性に優位性がある。大連は北東アジア航路のハブの地位を確立し、90%以上の内陸のコンテナが大連港から輸出入されている。そのため、大密湾港区にコンテナターミナルを建設し、運送速度を高め、大連港の発展を推進する。大密湾港区は37のコンテナバースを計画しており、2010年の取扱量を1,000万TEUと予測している。その中で、鉄道輸送量を264万TEUとしている。さらにハルビンと瀋陽にコンテナターミナルを建設し、大連、瀋陽、ハルビン間にコンテナ専用列車を走らせる計画である。コンテナターミナルは2010年までに完成される。

線路とその接続の改善

東西線の能力問題を解決するために、瀋陽～丹東線と梅河口～四平線の輸送能力を強化し、あるいはこの2本の線路の運送量をほかの線にも分配する。東北部の鉄道輸送状況を改善し、辺境地域の経済発展を促進する。さらに、対

外開放を拡大し、東北旧工業基地振興と少数民族地域の発展を支持するために、東北東部鉄道路路（東辺道とも言う）を敷設する計画である。このプロジェクトは和龍～白河線、通化～灌水線、丹東～庄河線の3本の鉄道を新たに敷設し、既存の13本の鉄道とつなぐものである。従来の13本の鉄道路路とは、ハルビン～大連線、金州～城子坦線、城子坦～庄河線、丹東～大東港線、瀋陽～丹東線、風上線、新通化線、梅河口～集安線、鴨大線、渾江～白河線、和龍～龍井線、朝開線、長春～図們線であり、北は黒龍江省の牡丹江市から始まり、吉林省の図們と通化市、遼寧省の丹東と庄河市を経て、南は大連まで、中口・中朝辺境の南北鉄道を通っている。

東北東部鉄道の全長は1,389kmで、新たに建設されるのが3カ所411km、新たに建設される3本の連絡線が21km、改善される鉄道が957kmである。新たに建設される鉄道への投資は68.6億元ほどであり、平均1km当たり1,670万円で、プロジェクト総投資は127.43億元である。

東北東部鉄道の建設は遼寧省、吉林省、黒龍江省を連結し、北東アジアの中心を創造するのに非常に大きな役割を果たすだろう。

このような戦略的な考えから出発して、鉄道部、国務院東北振興弁公室、遼寧省、吉林省、黒龍江省は北京で東北東部鉄道における協力関係に関して会談を行い、契約を交わした。今年、この鉄道建設が開始される予定である。

旅客列車専用線の開設

現在、ハルビン～大連線は中国鉄道網の中で最も忙しい線路の一つである。東北旧工業基地振興政策の実施にともなって、東北部の経済は持続・安定的発展を遂げている。その中で、東北部の物資輸送の大動脈となる鉄道の能力が問われることになる。とりわけ、東北部の南北幹線となるハルビン～大連線に対する輸送ニーズが益々増加するだろう。各種拡大、改善プロジェクトを行なったとしても、根本的な問題解決にはならない。唯一の方法は、ハルビン～大連に旅客列車専用線路を建設し、現在のハルビン～大連線の客車をその専用線に回し、ハルビン～大連線を貨物用と旅客用の線路が分ける。これが能力問題解決の一番の方法となる。

ハルビン～大連旅客列車専用線の建設計画は全長902kmである。列車速度は時速200kmを下らず、300kmを超える可能性もある。

この旅客列車専用線は東北平原と遼東半島を貫き、投資額は約800億元の予定である。この線路が建設されれば、高度に現代化された鉄道となるだろう。ハルビン～大連線の貨客分離は、鉄道の緊張状態を和らげ、輸送の質を高め、

東北旧工業基地振興政策の実現にも大きな意義を持つ。

計画中のハルビン～大連線は高度に現代化された鉄道であり、途中、3省・9市を通過する。この線が建設されれば、東北部における鉄道の緊張状況の緩和、経済発展に大きく寄与するだけでなく、東北部の市場経済の発展を促進し、企業間、都市間の協力をも促進するだろう。

現在、主な貨物輸送の流れは上り方向（南向）であるが、TKRとTMRの流れは下り方向（北向）である。現在の鉄道輸送量の増加率から計算すると、下り方向の2010年の輸送密度は2,500～3,000万トン・キロ/kmで、2020年の輸送密度は3,500～4,000万トン・キロ/kmとなる。韓国、北朝鮮、その他の東アジアの国々からロシア、欧州向けの輸送能力には十分な余裕があり、現在の輸送ネットワークの能力問題解決にもつながるであろう。

満洲里鉄道口岸駅の保管及び積替能力の増強

2004年に4億元を投資して満洲里駅を改造し、満洲里駅の積替能力が倍増した。新たに建設された国境検査場の運営が今年5月から正式に始まり、満洲里駅の緊張状態をかなり緩和した。7月には広軌操車線が延長され、通過能力を高めた。10月には標準軌操車線が3本開通し、標準軌操車場の車両収容容量が一気に180両にまで増加する。さらに12月には、広軌発着場で2本の操車線の供用が始まり、広軌の車両収容容量が160両にまで増加する。

海拉爾鉄道支局は5カ月間の時間をかけて、1日12,000トンの原油積替ラインを建設した。満洲里はボギー積替デッキを8から10に増やし、25%の増加となり、1日240車両を交換できる能力をもつことになった。このような改造工程を経て、満洲里口岸は1日に20本のロシアからの列車を取り扱う能力をもつようになり、年間取扱量は1,500万トンに達し、貨物の輸出入の増加に大きく寄与した。

口岸の輸送能率を高めるため、鉄道部門は税関、出入国管理、辺境検査部門と会談し、彼らの大きな支持を得た。税関は政策の許す限り原木、原油などの大型貨物に対するワンストップ検査を実施し、化学肥料、紙・パルプなどに対する二次検査を取りやめ、通関時間を大幅に短縮した。出入国管理部門は原木と原油の輸入量の増加に基づいて検査人員を増加し、迅速化した。木材を燻蒸する時間も12時間から10時間に短縮した。辺境検査部門と税関は情報の共有を実現し、輸入貨物の検査時間は従来の30分から10分にまで短縮された。

満洲里口岸の輸送能力の増加を保証するため、満洲里から三間房まで5,000トン重載貨物列車を運行し、三間房から満洲里まで100両の空車列車を走らせることになった。これによって口岸の空車不足、過剰積載、口岸における作業

時間の短縮等の問題を解決できた。満洲里駅は輸送組織と作業計画の質を高め、待機時間を短縮し、車両編成時間を2.4時間削減した。また、ロシアのザバイカリスク駅と協調し、空列車の戻り時間を従来の41時間から32時間に短縮した。

ハルビン～満洲里線（浜洲線）の改造問題

第10次5カ年計画期間中に鉄道部は84億元を投資し、浜洲線に対して改造と拡大工事を実施する予定である。浜洲線の全長は935kmであり、1901年に建設された。我が国の東北西部を貫いている重要な幹線であり、我が国の重要な国際大鉄道の一つであり、中国・ロシア間の陸上貨物の重要な国際貿易回廊である。満洲里口岸を経由する欧亚ランドブリッジの中国内の主要な通路である。

ハルビン～満洲里間の内、海拉爾～満洲里が単線のまま、浜洲線全線能力を制限する要因となっている。2005年には満洲里から海拉爾までの線路を修復・改善する工事が開始されるが、同時に、海拉爾から博克図までの鉄道も改造される。主要な改善項目は以下の通りである。

満洲里口岸に対して改造工事を行う。第2旅客ホームの建設、東口の橋の建設に、4.4億元の投資を予定している。

10億元を投資し、ハルビン～齊齊哈爾間の線路を修復改造し、高速化する。齊齊哈爾駅構内の2つの発着線の新設、旅客用第5ホームの建設、地下道の延長工事などが含まれている。

14億元を投資し、第三松花江大橋を建設する。王岡から万家までの33kmの連絡線を新たに建設し、ハルビ

ンでは旅客用と貨物用線路を完全に分離する。

3.5億元を投資し、新香坊に新たにコンテナターミナルを建設する。2年で工事を完成し、大連に次ぐ東北第2のコンテナターミナルにする。

齊齊哈爾から満洲里間の信号制御システムを自動システムに改造し、一部の線路に対して修復工事を行なう。10億元以上を投資し、海拉爾から満洲里までの単線鉄道を複線鉄道に改造する。この工事が完成されれば、浜洲線の輸送能力を大きく増加するだけでなく、齊齊哈爾から満洲里間での客車運行速度も時速140kmに達し、ハルビンから満洲里までの所要時間が10時間以内になる。

上記の各種改造事業が完成すれば、東北部の鉄道輸送能力が大きく向上し、緊張状況が緩和され、韓国その他諸国の貨物がTKR、TMRを通過して中国、ロシア、中央アジア、欧州各国へ向かう陸路交流に良好な条件を整えることになる。

参考資料：

中国交通年鑑1999年～2004年、中国青年出版社
TCRの技術と運営条件、中韓協力プロジェクト研究報告、中国鉄路科学院、2003年
北東アジア地域の多角的貨物連絡輸送システムの研究、中韓協力プロジェクト研究報告、中国鉄路科学院、2002年

Opportunities for Pollution-Free Development: CDM Projects May Surge in Mongolia

Enkhbayar Shagdar

Researcher, Research Division, ERINA

1. Introduction

Actions aimed at reducing greenhouse gas (GHG) emissions and promoting pollution-free development are increasingly becoming priority policy agendas not only for industrialized nations, but also the developing world, as concern about the acuteness of the problem of climate change is growing across the globe. Projects implemented under the Kyoto Protocol's flexibility mechanisms, i.e. the clean development and joint implementation mechanisms (CDM/JI), have been accelerating since the Protocol's entry into force on February 16th, 2005. Another mechanism, emissions trading (ET), is expected to fuel the emergence of one of the biggest commodity markets in the world - the carbon market - following the official launch of the European Emissions Trading Scheme (EU ETS) at the beginning of 2005.

It is believed that both developed and developing countries will benefit from the Kyoto Protocol's flexibility mechanisms, as they enable developed nations to mitigate the costs of compliance with their greenhouse gas reduction commitments under the Kyoto Protocol, while at the same time allowing developing countries to acquire funds for clean development projects. Investors in and buyers of carbon credits have begun to look for potential CDM/JI projects not only in such large markets as China and India, as well as Southeast Asia and Eastern Europe, but also in relatively small markets, such as Mongolia.

Mongolia was one of the initial supporters of the Kyoto Protocol and joined the Protocol in 1999. Indeed, there could be a lot of potential CDM projects in Mongolia, each of which would substantially reduce GHG emissions, despite the country's relatively small amount of total emissions. Energy production in Mongolia still relies on coal and most of the industry has inefficient and outdated technology and equipment. Therefore, as a developing country, Mongolia has great opportunities to pursue pollution-free development through the thorough utilization of the Protocol's flexibility mechanisms.

2. Climate Change Issues in Mongolia

Mongolia pays considerable attention to climate change, global warming and issues relating to their

mitigation, as well as adapting to resultant changes. Mongolia joined the UNFCCC (United Nations Conference on Climate Change) in 1993 and ratified the Kyoto Protocol in 1999. The Mongolian government approved the "National Action Plan on Climate Change in Mongolia" in 2000, and subsequently established the interdisciplinary and intersectoral National Climate Committee (NCC), led by the Minister for Nature and the Environment, to coordinate and guide national activities and measures aimed at adapting to climate change. Government officials, such as deputy ministers, state secretaries and directors of major departments of all related ministries and agencies are members of the NCC.

A number of studies¹ have reported that global warming will have a significant impact on natural resources, economy and society in Mongolia. Meteorological records from the last 60 years show that the annual air temperature has increased by 1.56°C on average, this increase was greater in the winter (3.61°C) and smaller in the spring (1.4°C - 1.5°C). Projections of future climate change in Mongolia forecast that annual mean temperature will increase by 1.8°C - 2.8°C by 2040 and 2.8°C - 4.6°C by 2070.

As a result of climate change, adverse weather conditions, such as severe winters, droughts, hot summers, strong winds and flooding, have begun to occur frequently in Mongolia of late. All of these natural phenomena have an immense impact on the Mongolian economy due to its nature. Animal husbandry plays a major role in the Mongolian economy and has a daily impact on virtually the entire populace. This sector's output accounted for 21.3% of the country's total GDP in 2004. As Mongolian animal husbandry, which accounts for 80% of the agricultural sector as a whole, has a pastoral character, its production is virtually dependent on natural weather conditions.

For example, the successive *dzud* (severe winters preceded or followed by droughts) in 2000 and 2001 were severe in terms of the area covered, the extent of snow cover and the drop in air temperature. During the *dzud* of 2000, Mongolia lost 3.5 million adult animals, while in 2001, a further 4.8 million were lost. This means that the scale of losses in 2000 and 2001 was equal to 11.5 %

¹ 1990: The first climate change study was carried out under the US Country Studies Program (USCSP); the first GHG inventory for 1990 was prepared and preliminary GHG mitigation analysis was conducted.

1997: A country study of Mongolia was conducted under the Asia Least-Cost Greenhouse Gas Abatement Strategy (ALGAS) project, which included studies of 12 Asian countries, concerning their national GHG emissions and abatement options in different economic sectors.

1999: Mongolia developed its National Action Programme on Climate Change (NAPCC) with assistance from the government of the Netherlands.

2001: Mongolia's Initial National Communication on Climate Change was prepared and submitted to the UNFCCC Secretariat.

2002: A study entitled "Potential Impacts of Climate Change and Vulnerability, and an Adaptation Assessment for Grassland Ecosystems and the Livestock Sector in Mongolia" was carried out with assistance of GEF, START, TWAS and UNEP.

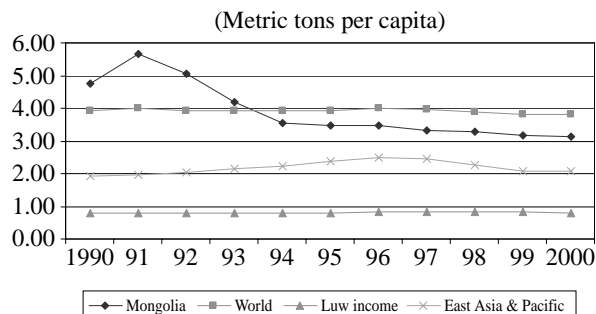
and 18.2 % of the country’s total livestock respectively. This left many herdsman households without a source of livelihood: more than 5% of herder households lost all of their livestock, with another 7% of households losing more than 50% of their livestock. In addition, more than 5% of herder households ended up with fewer than 100 head of surviving animals. All this contributed to an increase in rural poverty across the nation. A survey revealed that almost 75% of these losses were attributed to a shortage of fodder (NSO, 2002).

3. GHG Emissions in Mongolia

Mongolia’s total carbon dioxide emissions accounted for 0.03% of total worldwide emissions and reached 7.5 kt of CO₂ equivalent in 2000, 25% lower than 1990 emissions. This decrease was mainly due to decreases in fossil fuel consumption as a result of the decline of economic activities during the transition from a centrally planned socialist economy to a market oriented one (Table 3.1).

Despite the country’s relatively small level of total GHG emissions, Mongolia’s per capita emissions are comparable to the global average and largely exceed the averages of the low-income countries and as well as the countries of East Asia and the Pacific region. As of 2000, Mongolia’s per capita carbon dioxide emissions were almost four times higher than the low-income countries’ averages and 1.5 times higher than those of the East Asia and Pacific countries (Figure 3.1).

Figure 3.1. Dynamics of Per Capita CO₂ Emissions



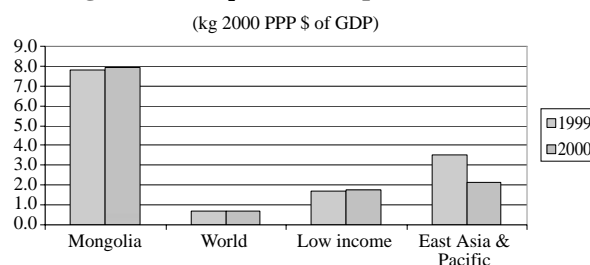
Source: World Bank, 2005.

Moreover, in terms of carbon dioxide emissions per unit of GDP, Mongolia ranks among the top emitters in the world. In 2000, Mongolia emitted 7.9 kg of CO₂ per unit of GDP, with GDP being converted to 2000 constant international dollars using purchasing power parity. It was 12 times higher than the global average figure and 4.5 times

higher than the average for low-income countries, to which group Mongolia belongs based on its level of economic development (Figure 3.2).

Emissions of carbon dioxide from fossil fuel combustion are the largest source of anthropogenic emissions in Mongolia, followed by livestock herding and grassland conversion into croplands; GHG emissions from fuel combustion for the generation of power and heat account for about 60% of total emissions. The cold continental climate, the country’s reliance on coal for power and heat generation, as well as the inefficient use of energy, and outdated technologies and equipment in almost all of the industrial sectors contribute to these high rates of carbon dioxide emissions per capita and per unit of GDP.

Figure 3.2. CO₂ Emissions per Unit of GDP



Source: World Bank, 2005.

4. CDM Promotion Activities in Mongolia

Until recently, there was limited understanding and knowledge about the potential for utilizing the Kyoto Mechanisms, and hosting CDM projects in Mongolia, even though Mongolia had actively participated in climate change negotiations and was one of the earliest countries to join the Protocol. The Mongolian DNA (Designated National Authority) was established at the MNE in 2004. It is anticipated that the domestic coordinating agency for approving CDM projects will be an Interagency Commission (IAC), chaired by a key person from the Ministry of Finance, while the Deputy Chairperson will be a key person from the Ministry of Fuel and Energy; the other members will be key persons from relevant ministries and agencies.

However, until recently, Mongolia’s participation in these activities was merely limited to representatives of the Ministry for the Nature and Environment (MNE), lacking the participation of other ministries and the business community. There are only two NGOs devoted to the promotion of CDM in Mongolia: one is the “CDM Centre

Table 3.1 Comparison of Total CO₂ Emissions

	1990		2000	
	Amount, kt	World share, %	Amount, kt	World share, %
Mongolia	10.0	0.05	7.5	0.03
Low-Income	1, 419.3	6.70	1, 764.4	7.69
East Asia & Pacific	3, 051.6	14.41	3, 752.7	16.36
World	21, 172.6	100.00	22, 942.1	100.00

Source: World Bank, 2005.

of Mongolia”, an NGO established in 2003 to promote CDM projects in Mongolia, and the other is the “Institute for Future” (IFF)², an NGO established in early 2005 aiming to promote cleaner development and CDM-related activities in Mongolia. Nevertheless, it can be said that that new momentum has been generated since the Protocol’s entry into force in February 2005.

The MNE organized a seminar on CDM issues on February 16th, 2005 - the day on which the Protocol officially entered into force - for representatives of the Mongolian government and business community. The seminar was informative and gave the participants a basic understanding about climate change, the Kyoto Protocol and CDM issues.

One further major step taken by the Mongolian government was a two-day seminar entitled “CDM in Mongolia”, which took place on June 30th and July 1st, 2005, having been jointly organized by the Mongolian Ministry of Industry and Trade of Mongolia and Japan’s Mitsubishi Securities Co. Ltd., with the cooperation of ERINA. It was the first event that was able to attract a broad range of participation from among government agencies (especially such key economic ministries as the Ministry of Industry and Trade, the Ministry of Fuel and Energy and the Ministry of Food and Agriculture), the business community, without whom no CDM project can be implemented, and NGOs. Constructive dialogues were held between a number of Mongolian potential project developers and the CDM specialists from the Mitsubishi Securities Clean Energy Finance Committee.

The first day of the seminar was devoted to informing participants of worldwide experiences and practices relating to CDM activities, as well as the Mongolian government’s initiatives aimed at the implementation of CDM in Mongolia; in addition, there was an opportunity for opinions to be exchanged among the participants. The seminar opened with an address by Mr. Enkhtuvshin, Deputy Minister for Industry and Trade. This was followed by a short UNEP film entitled “Changing Climate, Changing Opportunities”.

After this, Dr. B. Bayasgalan, Director of the Sustainable Development and Environment Department of the MNE, informed those present about Mongolia’s policies relating to the Protocol and CDM. He emphasized that the Mongolian government is keen to promote and host CDM projects, underlining the fact that, given the relatively small GHG emission reduction potential of each project or economic entity, and also with the aim of lowering the transaction costs, the government is considering promoting so-called “umbrella projects”. These include the number of project sites and participants per project. So far, the Mongolian DNA has named five potential umbrella projects, under which potential CDM projects can be identified and approved by the government. These are as follows:

- (i) Pollution prevention or reduction (e.g. the improved household stoves project, which replaces or

improves existing inefficient coal-fired household stoves with efficient ones in *ger*³ districts of Ulaanbaatar);

- (ii) GHG sinks (afforestation and reforestation projects, e.g. the government-approved national program entitled “Green Belt Eco-Strip”);
- (iii) Renewable energy (solar, wind and hydroelectric power generation projects);
- (iv) Energy and heat efficiency improvements and energy conservation (e.g. the government-led housing project that plans to construct housing for 40,000 householders may be classified in this category);
- (v) Technological improvements in industry and agriculture (the cement production and building materials manufacturing industries, etc.) He emphasized that such activities are lacking attention and are lagging behind the others.

Moreover, Mr. Bayasgalan noted that overall, there are not enough activities being undertaken with the aim of developing CDM projects in Mongolia. He emphasized that activities in the above mentioned areas have a good probability of being approved by the government as CDM projects, with economic entities, researchers, analysts and consultants jointly developing CDM project proposals.

Furthermore, ERINA’s concept paper on the regional application of CDM/JI in Northeast Asia (NEA), which emphasizes that this will become the new dimension in enhancing development cooperation in the region, was presented by the author. It was emphasized that the region’s economic and resource diversities and complementarities encourage cooperation aimed at reducing GHG emissions and promoting investment in clean and best available technologies. The NEA region consists of both Annex I (Japan, Russia) and Non-Annex I countries (China, Mongolia, ROK and DPRK), and five of the region’s countries (the DPRK being the exception) are parties to the Kyoto Protocol, so CDM/JI projects can be implemented within a regional framework. Therefore, NEA has a tremendous opportunity to benefit from the Kyoto Mechanisms (CDM/JI) by integrating their economic development and environmental conservation policies and activities.

A comprehensive presentation on practical CDM applications and experiences was then delivered by two representatives of Mitsubishi Securities, Mr. Junji Hatano, Chairman of the Clean Energy Finance Committee, and Mr. Adrian Stott, Committee CDM Analyst. It was emphasized that, although the Kyoto Protocol’s commitment period is 2008-2012, CDM has already started worldwide, as GHG emissions reductions prior to 2008 qualify for inclusion and can be “banked” for use during the commitment period. They also underlined that the CDM process is less onerous than it seems at first; and it is the host party’s prerogative to confirm whether a CDM project assists in achieving the country’s sustainable development goals. Such confirmation is an essential element for a project to qualify as a CDM

² The author is one of the co-founders.

³ Mongolian traditional felt houses

activity.

The presenters indicated that, if a project qualifies as a CDM project, it will not only benefit from revenue from Certified Emission Reductions (CERs), but will also gain higher project status as a result of CDM designation, in terms of its public value, learning experience and increased attractiveness to both equity investors and lenders.

During the question and answer session, the Mongolian participants indicated that the lack of domestic financial sources for CDM projects is the main barrier to implementing the projects. Therefore, it would be necessary to seek some special external financial sources, such as the Japanese government, to fund such projects. However, it might be more appropriate to register the proposed CDM project first, and then look for potential investors, as it would be a more attractive and financially viable project. In this case, it would be much easier for the project to attract equity investors, lenders, or CER buyers in the growing carbon market worldwide.

This seminar was a good chance for Mongolian project developers to consult with experienced CDM project analysts, such as Mitsubishi Securities, which is one of the few project developers that have two methodologies approved by the CDM Executive Body (EB). Only 22 methodologies worldwide had been approved by the EB at that stage, out of the 115 that had been submitted since the EB was established by a decision at the 8th Plenary Meeting of the Conference of Parties to the UNFCCC (COP8) in November 2001. One of the approved methodologies is biomass power generation, while the other is methane extraction from organic wastewater and its utilization for power generation.

Many attractive proposals and ideas for implementing CDM projects were presented by the Mongolian participants, both from the business community and governmental agencies. Following this seminar, a consultancy agreement was concluded between a Mongolian project developer and Mitsubishi Securities to proceed with a CDM project, and some others are expecting progress soon.

5. Potential CDM Projects in Mongolia

Similarly to most of the other countries in the world, the energy sector of Mongolia is the country's largest contributor to its GHG emissions, as noted earlier. Therefore, most of the potential GHG emission reduction projects can be found in the energy sector, in the areas of energy supply and energy demand.

In terms of energy sources, Mongolia is almost completely reliant on coal. In 2004, more than 90% of total electricity generation was produced by coal-fueled combined heat and power (CHP) stations, while 1.2% was generated by off-grid diesel stations and 0.3% by hydroelectric power stations. Transmission and distribution losses account for about 25% of total generation.

The industrial sector is one of the largest energy consumers, consuming about 70% of the electricity and 28% of the heat produced. Erdenet copper mine, owned by Mongolia's mining giant Erdenet Mining Corporation, accounts for about 36% of electricity use and about 15% of peak power demand.

Studies of energy-related GHG emission reduction and mitigation options have been carried out in Mongolia; these options in the areas of energy supply and demand were prioritized according to their emissions reduction potential and their technical and economic feasibility (Table 5.1). For example, in the field of energy supply, small- and medium-scale energy conservation projects, household stove and furnace modernization and improvement projects, and projects involving the installation of new, highly efficient boilers to replace old, lower-efficiency ones have a higher GHG emission reduction potential. At the same time, projects involving the installation of new, highly efficient boilers to replace old, lower-efficiency ones, steam saving technology, and the installation of electric boilers were identified as the most cost-effective of the projects.

On the energy demand side, all the options showed considerable CO₂ mitigation potential in general. Nevertheless, projects in the fields of district heating and the built environment, building insulation improvements, and improvements to the district heating system in buildings have higher GHG emissions reduction potential, while those relating to good housekeeping, building insulation improvements, and lighting efficiency improvements were the most cost-effective.

Another potential field for CDM projects in Mongolia is GHG sinks. One such project could be the government-led afforestation program entitled "Green Belt Eco-Strip" - a national program approved by the Mongolian government in 2005. The objective of this program is to create a "green belt", which completely covers the area where the Mongolian Gobi and steppe regions meet, in an effort to reduce escalating losses of forest reserves, desertification, sand movement, and dust and sand storms caused by climate change and inappropriate anthropogenic activities. The program is planned to be implemented in three phases over a 30-year period. The "Green Belt Eco-Strip" will be 2,500km long and not less than 600m wide, covering a total area of 150,000ha. In addition, sub-strips covering 50,000ha will also be planted in adjacent areas of the Gobi and steppe regions at the same time as the main eco-strip, to prevent sand movement and desertification. The planned location of this "Green Belt Eco-Strip" is shown in Figure 5.1 (MNE, 2005).

6. Conclusion

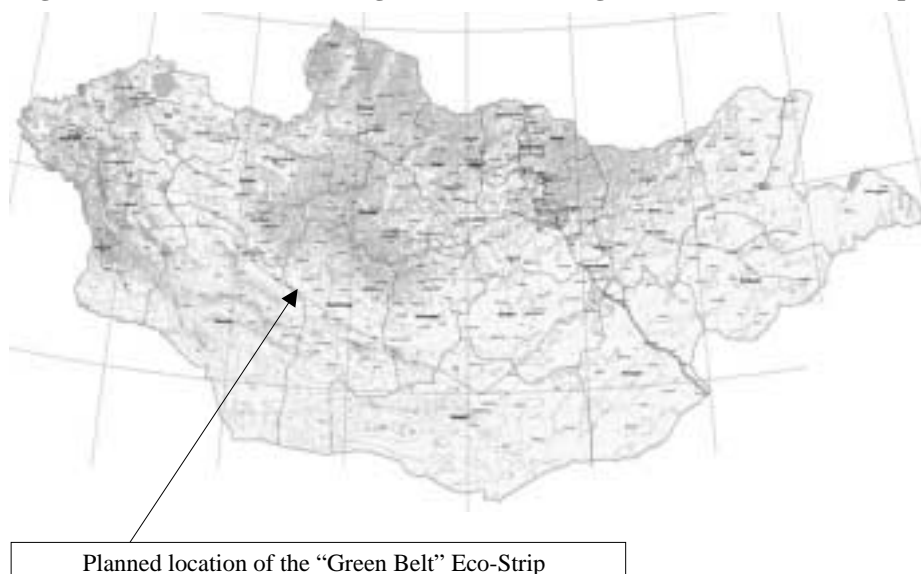
Environmentally friendly and pollution-free development strategies and actions are increasingly becoming priority policy agendas not only for industrialized nations, but also in the developing world; and Mongolia is no exception. The CDM, one of the flexibility mechanisms of the Kyoto Protocol, enables developed nations to mitigate the costs of compliance with their greenhouse gas reduction commitments under the Kyoto Protocol, while also allowing developing countries to acquire funds for clean development projects. This presents a good opportunity for Mongolia to benefit from this mechanism.

Indeed, many attractive CDM projects can be implemented in Mongolia in energy-related activities in almost all industrial, residential and service sectors, as well as transportation and agriculture. GHG sink projects can be found in the afforestation and reforestation sectors. The first

Table 5.1. Priority of GHG Emission Reduction Projects in Mongolia

	Priority by Emission Reduction Potential	Priority by Cost-Effectiveness
Energy Supply	<ul style="list-style-type: none"> o Small- and medium-scale energy conservation o Modernization and improvement of household stoves and furnaces o Installation of new, highly efficient boilers to replace old, lower - efficiency ones o Converting steam boilers into small capacity thermal power plants o Improving coal quality o Coal briquetting o Application of effective mining technology and facilities, including selective mining and dewatering system coal handling plants o Renewable energy (hydropower, wind, solar) o Rehabilitation and refurbishment of CHP 	<ul style="list-style-type: none"> o Installation of new, highly efficient boilers to replace old, lower-efficiency ones o Steam saving technology o Installation of electric boilers o Modernization of household stoves and furnaces o Converting steam boilers into small capacity thermal power plants o Renewable energy (hydropower, wind, solar) o Rehabilitation and refurbishment of CHP
Energy Demand	<ul style="list-style-type: none"> o District heating and built environment o Building insulation improvements o Improvements of district heating system in buildings o Lighting efficiency improvements o Good housekeeping o Engine efficiency improvements o Technology improvements in the cement industry (switching to dry processing) 	<ul style="list-style-type: none"> o Good housekeeping o Building insulation improvements o Lighting efficiency improvements o Improvements of district heating system in buildings o Engine efficiency improvements

Source: Dorjpurev, 2005

Figure 5.1. Location of the Mongolian National Program “Green Belt Eco-Strip”

practical steps have been taken by both the government and private businesses and the first project registered with the CDM EB is expected to be launched in the very near future.

Nevertheless, in order to promote and accelerate

CDM project activities in Mongolia, certain efforts need to be made, especially from the government side. These include, but are not limited to: (i) establishing an inter-agency committee (IAC) for screening and approving

CDM projects, as an urgent priority; (ii) mapping a national concept and action plan for effective implementation of the Protocol and hosting CDM projects; (iii) nurturing and supporting domestic companies to enable them to qualify as national DOE; (iv) practical attempts to promote matchmaking between potential investors and project developers, building public awareness and networking; (v) developing the national GHG emissions inventory system; (vi) preparing a national registry of GHG emissions and CER units; and (vii) preparing for the post-Kyoto negotiations.

References

Adyasuren Ts. (1989). *Environment and Development Issues in Mongolia*, Ulaanbaatar.

Batima, P. and Dagvadorj, D. eds. (2000). *Climate Change and Its Impacts in Mongolia*, Ulaanbaatar: JEMR Publishing.

Batima, P., Dagvadorj, D. and Dorjpurev, J. eds. (2000). *Greenhouse Gas Mitigation Potential in Mongolia*, Ulaanbaatar: JEMR Publishing.

Batjargal, Z., Dagvadorj, D., and Batima, P. eds. (2000).

Mongolia National Action Programme on Climate Change, Ulaanbaatar: JEMR Publishing.

Dorjpurev, J. (2005). *CDM Potential in Mongolia*, A paper presented at the 2005 Northeast Asia Economic Conference in Niigata, Niigata: ERINA.

Ministry for Nature and the Environment. (1996a). *Mongolian Environmental Laws*. Ulaanbaatar: SANY Printing House.

MNE (2005). National Programme "Green Belt Eco-Strip", Ministry for Nature and the Environment, Available online: <http://www.mne.mn/green-belt/> (August 29, 2005).

National Agency for Meteorology, Hydrology and Environment Monitoring (2001). *Mongolia's Initial National Communication to COP/UNFCCC*, Ulaanbaatar: NAMHEM

NSO (2002b). National Statistical Office of Mongolia: Report on the 2001 Livestock Census (in Mongolian), 68 pages. Available online: http://nso.mn/ls_census2001.htm (April 26, 2002).

World Bank (2005). World Development Indicators 2005, CD-ROM, Washington. D.C.

会議・視察報告 ■ Conference Reports・Inspection Visits

第6回「新しい北東アジア」東京セミナー
- ロシアのアジア民族から見た日本とロシア極東の将来像：モンゴルの文化的・地域的多様性と日本との交流可能性

ERINA調査研究部研究員 伊藤庄一

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6回が2005年7月21日、東京都千代田区の経団連会館で開催された。講師にゲンナディー・アイダエフ（ロシア・ブリヤート共和国ウランウデ市長）、ダムバダルジャ・バッチジャルガル（駐日モンゴル国大使館経済担当参事官）、ライサ・ブシェニチニコワ（ロシア国立東シベリア文化芸術アカデミー総長、ブリヤート共和国議会議員）、討論者に窪田新一（笹川平和財団事業部上席研究員）、荒井幸康（北海道大学スラブ研究センター21世紀COE研究員）を招き、ブリヤート人（ロシアのアジア民族）の視点から見た日ロ関係の展望およびブリヤート、モンゴル、日本と有形無形に繋がるモンゴル文化の地域的多様性について議論が展開された。

（アイダエフ）

「神秘的湖」バイカル湖沿岸のシベリアの都市の市民を代表し、皆様の前で発言する機会を与えてくださったことに厚くお礼申し上げます。

モンゴル系民族であるブリヤート民族は、バイカル地域一帯で形成された。バイカル周辺に居住するモンゴル民族については、マルコ・ポーロも旅行記の中で記している。歴史上登場するブリヤート系種族は多種多様であるが、17世紀にロシアの役人たちがこの土地に来て「ブラート（兄弟たち）」と呼ぶようになった。ブリヤート人こそが原モンゴル人と呼べる民族である。

日本とロシアは隣人であり、共に「G8」のメンバーである。互いの連携の重要性を両国は認識している。20世紀初頭、ロシアの著名な学者であるベルナツキーは「ロシアの未来はそのアジア地域の資源・経済の発展に大きく依存し、その開発はこの地域の国々との協力なくして不可能であろう」と力説した。福沢諭吉も、日ロ協力の重要性を強調していた。共通の価値の創造が見え始めた今日、将来的な協力の可能性は計り知れない。

歴史を振り返ってみると、20世紀初頭、ヨーロッパを目

指す日本人旅行者が、シベリア横断鉄道によって発展したベルフネウジンスク（ウランウデの旧称）を見たのが、彼らのロシアに関する第一印象であった。さらにそれ以前にも、当時の大動脈だった玉・絹・茶の道を行く中国、韓国、日本の隊商がバイカル湖周辺の諸都市及び町村を通過していた。

最近、ブリヤート人と日本人には物理的な共通性があることが明らかになった。日本列島のある島で、1万年以上前の日本最古の住民の墓が発見された。遺骨のDNAを調査し、他のアジア民族の特徴と比較した結果、それに最も近い遺伝子データが現在のブリヤート人から見つかった。この発見によって、「日本人の遠い祖先の一部は、新石器時代に大陸から日本列島に移住した。しかも、バイカル以東の大草原を移動した」という仮説を十分な根拠をもって立てることができた。ブリヤート人と日本人は、かなり遠いつながりかもしれないが親戚なのだ。

もう一つエピソードを紹介したい。ブリヤート人女性が自分の街で日本人捕虜の作った記念柱を目にし、家族に買ったサワークリームの瓶を彼らに差し出したという有名な話がある。この目撃者の談話のみならず、第二次世界大戦後に虜囚の境涯に苦しんだ日本兵捕虜の収容所に残された数百の墓もまた、あの辛い時代を想起させる。ウランウデ市民はこれらの墓の世話をし、記憶を風化させないようにしている。

ウランウデ市について少し紹介したい。市の歴史は1666年に始まり、「ウランウデ」という名称は1934年から使われている。ウランウデ市の人口は2005年1月1日現在で約38万人、平均年齢は2002年の国勢調査によれば34歳である。

1998年～2003年、ウランウデ市は経済危機を克服し、大部分の産業がダイナミックな発展を見せた。2001年、ウランウデ市は2002～2004年中期社会・経済発展計画を策定し、その結果、実質賃金が82.1%増、工業生産高が97.7%増、固定投資額が120%増となった。社会・経済発展計画の基礎は、市民の需要を満たすための環境整備であるが、社会・経済発展問題の解決は、隣接地域との長期的なパートナー関係の構築なくして不可能である。ウランウデ市は、モンゴル、日本、韓国、中国、台湾の10都市と友好姉妹都市関係を樹立して、対外関係の強化に努めている。なかでも特に重視しているのが文化交流の強化である。

ブリヤート共和国の外国貿易取引は、2004年末現在で約4億ドルであった。貿易黒字は約3億5,000万ドルで、そ

の要因は機械製品・食料品・石炭の輸出増大であった。原木も幅広い地域に輸出されており、うち3%は対日輸出である。

ブリヤート共和国では露天掘りのトゥグヌイスキー炭田の石炭輸出量を年間250万トンまで増加する計画がある。石炭輸出はアジア・太平洋地域、特に日本、中国、韓国に対して行われており、2003年時点で約180万トンの石炭を輸出し、約200万トンをロシア国内市場に供給した。同炭田はロシアの対日石炭供給の4分の1余を占めている。

2003年以降、日ロ貿易が急成長し始めている。2003年の両国間貿易高は42%成長し約60億ドルとなり、この内対日輸出は29%増の42億ドル、輸入は86%増の約18億ドルとなった。2004年には、前年比30%増となり、近年で最高水準の78億ドルに達した。今後、日本からの輸入はさらなる成長が見込まれ、2国間貿易はよりバランスの取れたものになる。3～5年以内に両国間貿易は100億ドルを越えると予想されている。近年、日ロ間投資協力でも良好な傾向が見え始めている。2004年末時点で、日本は対ロ累積投資額で第8位、直接投資額では第6位を占めた。

日ロ経済関係における戦略的協力分野は、エネルギー産業である。エネルギー資源の採掘、加工、輸送分野における巨大プロジェクト（例えばサハリン1、2、サハリン～日本間のガスパイプライン建設計画、太平洋石油パイプライン建設計画など）こそ、日本経済界の注目を集めている。日ロ経済協力上の課題は、東シベリアから太平洋に至るパイプライン・ルートを最優先で確保していくことにある。

日ロ間の観光交流については、昨年の統計データによれば、ロシアを訪れた日本人は7万人、日本を訪れたロシア人は4万人であった。ブリヤート共和国への観光ルートの開拓によって、この数値の拡大を図りたい。

日ロ両国が近年なし得たことは少なくない。中でも平和条約締結への活路を見出すための共同努力を継続し、全面的関係強化を通じた創造的パートナーシップを目指して行動するという共通の課題が定められていることは重要である。日ロ行動計画（2003年1月調印）では、日本とロシア極東・シベリア地域との貿易・経済交流及び協力の拡大や、日本の都道府県とロシア連邦構成主体の間及び両国都市間の交流の充実に関する問題の検討を含めた地域レベルでの交流の進展を図ることが明記された。

ウランウデ市はこの精神に則った対日交流を数多く実施している。第89番学校と共和国立ブリヤート第1高等学校で日本語教育が行われ、第56番学校の教育計画には、「日本の民話・寓話」、「日本の芸術」、「茶道」、「日本の宗教と信仰」、「日本の伝統工芸」、「日本の文化儀礼」などに関する

授業が盛り込まれている。

ウランウデ市と留萌市は2002年に姉妹都市提携30周年を祝った。これまでの30年間、代表団の交換、専門家やアーティストの交流が行われ、当市では毎年、日本映画フェスティバルが開催されている。

山形市とは1991年に姉妹都市協定を調印して以来、交流が拡大している。教育分野では、ウランウデ市がイニシアチブをとり、ブリヤート国立大学で日本語を学ぶ学生のために山形市長から日本語教科書や日本の歴史・文化に関する教材が寄贈された。

沿海地方ウラジオストク市及び日ロ協会と共同で、日本の諸都市をクルーズする「国際青少年芸術フェスティバル」が組織されている。今年は第20回日ロ沿岸市長会議（金沢市）を記念して開催される第2回国際フェスティバルに、ウランウデ市の子供たちのグループ「ナラン」がコンサートや歌、絵画、ダンスのコンクールに参加予定である。

その他、日本の姉妹都市との交流を促進する目的で、夏休みに日本の子供たちをウランウデ市とバイカル湖畔に招くプランを、在ハバロフスク日本国総領事館を通じて提案している。

日ロ関係の発展には限りない可能性が秘められている。しかし可能性を実現していくには一層の努力が必要なのは言うまでもない。

（バッチジャルガル）

ツェンゲル・モンゴル国会議員が都合により出席できなくなった為、代わって報告する。

北東アジアはきわめてポテンシャルの高い地域である。日本のような技術・経済大国と、地下資源・鉱物資源に恵まれたロシアやモンゴルがあり、技術プラス鉱物資源のポテンシャルが高い。他方で、残念ながら政治的な問題によって、全体的な発展がスムーズに進むことが難しい地域でもある。

この地域はモンゴル系民族が多い地域であり、モンゴル国だけでなく、ロシアにブリヤート共和国、中国に内モンゴル自治区がある。中央政府が努力しにくいことを地方が努力していくことが地域への1つの貢献になる。

モンゴル政府はグローバリゼーションの時代において、経済開放に力を入れている。特にモンゴルの北の国境アルタンブラグ、南の国境ザミンウドに自由貿易地帯を設置した。アルタンブラグはブリヤートに隣接し、双方の経済交流に大きな役割を果たすものと思われる。人と物の流れを自由化することが地域経済を活性化し、特に観光は実現可能性の高い分野である。例えばバイカル湖やホブスゴル湖

には、観光を促進していく上での大きな可能性が期待される。

(プシェニニコフ)

ブリヤートは以前から様々な文化が深く絡み合ってきた地域である。数千年にわたって異なる考え方の民族がこの地域を経由して西から東へ、また東から西へ移動し、その中で独特な関係や伝統が生まれ、多民族的な文化を形成する基盤ができてきた。このような多民族文化のトランジットは、ロシアの地政学的な利害を実現するためのブリヤート共和国、その文化及び伝統の重要性の根本的な要素である。それゆえに、ブリヤート人の文化・伝統の研究、それらの現代世界における役割の理解は非常に重要であろう。

ここ10年間、こうした分野に関する研究がたくさん行われてきましたが、多くの研究は狭い範囲、つまりブリヤート人が住んでいる地域に限られている。しかし、文化学とは文化・伝統をより広く、戦略的に把握するものである。

文化への科学的なアプローチは、多数存在する文化が質的に異なっており、それぞれユニークなものであることに基づいている。統一された文化はなく、各時代、各民族が独特の文化を持っている。科学は文化的な複数主義を認め、文化の役割、特に伝統における役割に関するかつての考え方を根本的に変えてきた。

数多くの論文及び予測から、国や民族の将来は文化及び伝統の発展シナリオに大いに左右されるという結論が導かれる。このようなシナリオを作成することは非常に重要である。なぜなら、グローバル化が伝統や文化に非常に大きな影響を与えているからだ。ロシアの有名な哲学者及び政治家であるドゥギンの「政治の哲学」という論文には、現在の政治事情の特徴が挙げられている。現代において双方向的な情報ネットワークが発展した結果、仮想的なポスト政治が現れてきたというものだ。バーチャルなものが現実的なものを駆逐し、その結果、いわゆるメディアクラシー社会が形成されつつある。だからこそ様々な民族の文化・伝統の維持、その近代化の問題をどう解決していくかが非常に重要なものになってくる。

文化・伝統に関する一連の研究調査の結果からは、常に変わりつつある世界で人間の共同体が生き残るための主要なメカニズムが何よりも文化的な伝統であることが言える。伝統は習慣、儀式などの人間活動を含む総合的な現象だからである。

文化的な伝統は、人種、民族など人間の共同体の遺伝的な進化プログラムの役割を果たしてきたと言われる。文化的な伝統の変動とは、ある社会的な固定観念がなくなり、

新しい固定観念が生まれる過程である。革新が文化的な伝統の固定観念の源であると同時に、固定観念が革新のために必要な前提条件である。現代の世界でも、文化的な伝統は、社会に必要な安定性を確保する多面的なメカニズムであることを忘れてはならない。このメカニズムがなければ、人間の社会的な活動は不可能である。

また文化学の専門家は、文化的な伝統の中に、人間が生き残り、価値を創造することを可能にする具体的なエネルギーや情報のパワーが内在すると考えている。社会の発展が可能かどうかは、我々の伝統及び文化全体に対する態度により決まると言うこともできよう。文化・伝統の重要性を過小評価すると、改革の質が低下し、近代化が前進ではなく、発展を阻止するものになりかねないのだ。

現在、文化的伝統がどうなっているのか、文化・芸術の発展にはどんなシナリオがあり得るのかを考えてみたい。文化的伝統及び文化学をどうやって社会経済問題の解決に利用できるかということを理解するに当たり、最も大きな妨げになっているのは、文化への博物館的なアプローチ、つまり過去のみを考えるアプローチである。多くの専門家は、科学全体が将来の社会発展に大きな役割を果たすと強調しているが、文化学の重要性はまだ十分に理解されていない。文化学がただの飾りであり、社会経済発展を予測・計画する時に無視しても良いという考え方が圧倒的である限り、社会発展は最小限にとどまるだろう。また、現在の時代的な変動により、文化的伝統の条件が変わってきていることも理解すべきである。文化が遺産や伝統を現実化していた時代とは異なり、現在は文化自体の中にこれまでの蓄積や構造的に異なる伝統が同時に存在している。文化的伝統が効力を持つ期間が短くなってきた結果、社会が生活環境に与える影響が少なくなり、逆に環境が社会を混乱させる可能性が高まっている。社会が発展する上で文化・伝統が持つ戦略的な意義を改めて強調したい。

現代の文化人類学からブリヤートの文化的伝統を考えてみたい。ブリヤートの最も重要な伝統には、環境に関するものが挙げられる。自然との調和、自然への畏敬の中に、自然を合理的に利用する秘訣がある。その中に、自然、精神的な文明の発展のメカニズム、生命力及び独特な情報空間などについての知識が蓄積されている。

もう一つのブリヤートの根強い伝統が、天と年長者への崇拜である。ここでは行為や生存ルールを決めるタブーが形成され、行動規範となってきた。また、狩猟、漁業、農業、建設、商業、医療などがうまく行くために、精霊に贈り物を上げ、善を信じ、多面的な伝統が形成されてきた。

現代のブリヤート人の生活で大きな意味を持つのが血

縁、特に先祖と関わる伝統である。天地、生命、人間の謎についての古代知識を吸収してきたブリヤートの宇宙観に基づく伝統も興味深いものがある。最も重要な点は、これらの伝統がすべて民族を維持し、生き残るためのものであることだ。

世界のゲノムというものがあるが、それは世界の発展を決める30の暗号を含むエネルギー・情報パッケージであり、道徳性、精神性、教養、母なる大地を大切にす心など、個々の民族の文化的伝統に秘められた人間の高い文化と関わっている。今日、人間の潜在能力の開発が大きな動きとなっている。プーチン大統領が2000年9月に開催された国連のミレニアムサミットで、「我々は文化及び伝統の豊かさを基盤にして平和、繁栄、安定、安全への道を歩むべきである」と強調したのも偶然ではなからう。

(窪田)

私は1983年から86年まで内モンゴルで中国の農地改革の歴史を研究した。その後ベルリンの壁が崩れる頃、JICAにできたモンゴル政策支援委員会のメンバーとして活動した。したがって私の話は中国の内モンゴルとモンゴル国に両方から見た話になる。

ブリヤートが歴史的に北東アジアないし極東シベリアの経済活動・流通分野で地域的に重要な役割を果たしてきたことについては、アイダエフ市長と考え方を同じくする。発言にあった「Tea Road」(中国の茶がモスクワへ行く道)におけるキャフタの果たした役割は、キャフタの博物館を訪れば直ちに理解できよう。この地域が経済活動の発展に重要な地理的な意味を占めている。内モンゴルにおいても同様に、東西の大きな文明の間において、流通を促進させる役割を果たし、これからも果たしていくことは間違いない。現在においても、1990年以降、ロシア、モンゴル、中国はこの地域の経済活動の円滑な発展に寄与する政策をできる限り採択してきた。貨物の流通増加の現状、今後の増加予想に関するERINAの分析に基づけば、この地域の経済活動の密度はますます濃度を増すものと考えられる。

1994年以来、この地域の経済活動促進のため、ウランウデ、ウランバートル、フフホトの商工会議所が協定結び、共同して情報交換、経済協力を努力してきた。しかしながら、この地域への日本の投資は決して盛んではなかった。太平洋石油パイプラインが今後の投資増加につながるのではないかと推測される。

日本海側の多くの都市が姉妹都市交流を築いており、それに基づいて観光交流が進められている。この地域全体の観光開発が今後も重要な位置を占めることは間違いない。

姉妹都市交流だけでなく、太平洋側を含めた日本全体をターゲットにした動きは、モンゴルでもブリヤートでも、まだ不十分ではなからうか。この点、中国の内モンゴルはかなり違った様相を示している。中国の地方政府による開発、地方政府同士の交流、経済協力などが、姉妹都市交流を中心に盛んになった。今後の発展が期待されよう。

かつて交流を阻んでいた安全保障上の問題は影を潜めつつある。領土問題、平和条約の締結などの懸案は、相互において実態が明らかになりつつあり、如何に解決すべきかという課題を地域の人々が共有している点が過去と大きく異なっている。この点を起爆剤として、地方相互の経済交流が進むことが期待される。

(荒井)

ブリヤートという名前を私が知ったのは、子供のころにさかのぼる。小学校のころに読んだ絵本に、シベリア・ロシアの少数民族を紹介するものがあり、ブリヤートに関する紹介もあった。ブリヤート人は最初にロシア人とコンタクトした際、非常に親切にした為、ブリヤート人は兄弟のようだというので、ロシア人が兄弟という意味のロシア語「ブラート」で彼らを名づけたのだと書いてあった。それは私が、歴史上さまざまな民族同士が戦い合っているということを知り始めたころであったため、最初から他人に親切な人々としてブリヤートという名前は私の記憶の中に非常に強烈に刻まれた。ブリヤートという名前の起源については諸説あり、残念ながら、ロシア語の兄弟という意味からきたという説はあまり支持されているわけではない。

アイダエフ市長が述べたとおり、われわれ日本人のDNAに一番近いDNAを持っているのはブリヤート人である。実際、ブリヤート共和国のあちこちを歩くと、日本の芸能人の方や自分の親戚や友達に似た人々に会うことがよくある。以前、ウランウデの文学博物館で学芸員をしていた人物はあまりにも女優の野際陽子さんに似ていたので、写真を撮って、日本の友人に見せて歩いたことがあるほどだ。つまり、ブリヤート人が日本人と血を分けた兄弟という説もうなずけてしまう。

そんなブリヤート人は現在、ロシア、中国、モンゴルの3地域に住んでいる。これらの人々に共通しているのは、もともとバイカル湖の東西の広い地域の出身であるという記憶である。1689年のネルチンスク条約や1727年のキャフタ条約により、シベリアにおけるロシアと清朝との国境が画定された。清朝の支配下に入った南のモンゴルと、ロシアの支配下に入った北のブリヤートとの間には、国境線が引かれたわけだが、さまざまな理由で国境線を行き交う

人々がいた。それが落ち着き、ロシア側に入った人たちは次第にブリヤートという名前を帯びていった。

18世紀以降、ブリヤート人が国境を越えて再びモンゴルや中国に向かう理由には、ブリヤート内の内部抗争やロシア人移民者との関係など、さまざまなものがあった。もっとも多くブリヤート人がロシアを去る原因となったのは、ロシア革命とそれに続く内戦の混乱を逃れるためであった。モンゴルに向かったブリヤート人の中には、そのように内戦を避けた人のほかに、自らの意思で向かった人たちもいる。彼らは1911年に辛亥革命と共にモンゴルにも独立の気運が高まったときに、これを助けるために渡った人たちである。彼らはロシアで教育を受け、技術を学んだ人たちであり、それをモンゴルで生かそうとしたのだ。

今日のモンゴルにおいても、ブリヤートは非常に重要な人々であることは間違いない。その1つの例として、今年5月のモンゴル大統領選挙の結果、当選したエンフバヤル氏はブリヤート系であることを付け加えたい。

モンゴルとロシアの間のブリヤート人の行き来は比較的自由にできたと思われるが、中国とは中ソ論争の中で国境が閉ざされたまま行き来が難しかったようだ。ゴルバチョフ時代によやく中ソ国境が正常化し、国境が開かれた。中国に住むブリヤート人のかかなりの数が1990年前後に自分たちの故郷だった土地を訪れ、移住を決めた。残念ながら多くの方がロシアでの生活に適應できず中国に帰っていったが、70年間のソビエト政権の間に文化的な遺産を失ったロシアのブリヤート人たちにとって、文化を復興しようとするときに中国のブリヤート人に保たれていた文化遺産が大きな役割を果たしたと言われている。こうして現在、ブリヤート人たちはロシア、モンゴル、中国に自らのアイデンティティを保ちつつ根をおろしている。最近では3カ国のブリヤート人たちの交流も盛んになっている。

振り返って日本とブリヤートの関係を見ると、実は遠いようで近いものであることがわかる。ウランウデには革命の記念碑があり、そこにはさまざまな言葉で革命のために亡くなった人々をたたえる文字が刻まれており、日本語もある。誰と特定はできないが、ウランウデでの革命に何らかの形でかかわった日本人がいたのではないかと思われる。

1919年から1924年まで日本はシベリア出兵を行ったが、この時期、日本のシベリアへの干渉は少数民族への援助という形でも行われた。シベリアにおいて有力な少数民族であるブリヤートもその援助の対象となった。これは残念ながら後に多くのブリヤート人が「日本のスパイ」だったとして1930年代に肅清されていく遠因にもなっていく。

また日本が1932年に中国東北地方に建国した満州国にも

ロシア革命を逃れてやってきたブリヤート人が住んでいた。総人口にして3,000人ほどであったが、満州国軍には少なからずブリヤート人がおり、中には最後に陸軍中將にまでなった者もいる。また、この時代に日本式の教育を受け、さらに日本で学んだ人間もたくさんいる。作家の司馬遼太郎が『草原の記』の主人公として書いたツェベクマモそのような人間の1人である。戦後60年目となり、その世代の人間はいまやだんだん消えつつあるが、ブリヤートの歴史の中で日本とはそれほど大きな存在であった。

第二次世界大戦後にソ連に抑留された日本人の中には、ブリヤートの各地へ送られた人々がいる。ウランウデ市のオペラ劇場もそうして送られた日本人によって建てられたものだと聞く。こうした苦しい状況にあった日本人たちに同じ仏教徒として何かと助けたブリヤート人がいたことは、ブリヤート人からも、日本人からも聞いている。

モンゴルでも、ブリヤートでも、日本は第二次世界大戦中敵国であったにもかかわらず、日本に親近感をもつ人間がたくさんいる。同じアジアの国として、また同じ仏教を信じるものとして、経済的に豊かな日本にあこがれているという人間に少なからず会ったことがある。

ブリヤートと日本の間にも、未来に向けた交流が始まっている。ウランウデにあるブリヤート国立大学と日本の山形大学との文化・学術交流もそのひとつの例といえよう。また、経済的にもガスパイプラインができれば日本との関係はより深まるであろう。

観光は、日本・ブリヤート間の交流における重要な要素となるであろう。少し南のモンゴルには近年、1万人近い日本人観光客が訪れているからだ。

モンゴルの首都ウランバートルからウランウデまでは飛行機でも2時間かからない距離にある。シベリアの広さの中では、ちょっと足を伸ばせば届く距離であるということだ。そこで質問であるが、モンゴルを通り、モンゴル各地に散らばる日本人旅行者をブリヤートへ呼び込むことが出来れば、アイダエフ市長が話したとおりに観光客の数が格段に増えると思われる。この点に関して市長はどの様に考えるか？また、モンゴルを通してやって来る日本人観光客に対してブリヤートが魅力的であると主張できるものは何か？ブリヤートでは是非見て欲しいということがあれば伺いたい。

また、かねてから考えていたことであるが、ブリヤート人の言葉、ブリヤート語は日本語に文法的に似ており、ロシアにいるさまざまな民族の中で日本語の習得をブリヤート人に有利にさせているように思われる。現に、イルクーツク州では、大学で日本語を教える先生にブリヤート出身

者が多い。また、仏教を信仰する人々が多いという共通点もあり、考え方もほかのロシアに住む民族よりもより日本人に近いと感じられる。そこでプリヤートは文化の上でも言語の上でもロシアの中で日本にとり伝達者としての位置を占める可能性があると考えられるが、この点に関して市長はどのように考えているのか？

ロシアのシベリア・極東地域はこれから日本にとってますます重要な地域になると思われる。その中でプリヤートはどのような地位を占めるのか、あるいはわれわれがどうプリヤートの人々と交わっていくべきなのかについて、アイダエフ市長の報告は非常に参考になった。われわれがブラート、つまり兄弟として、交流が盛んになることを祈念したい。

(アイダエフ)

外国人旅行者がプリヤートのどこに魅力を感じているかといえば、まずバイカル湖である。世界の淡水の70%がバイカル湖の水で、世界で一番深い湖である。残念ながら、このバイカル湖の魅力は現時点で十分に活用されていない。バイカル湖観光のインフラはまだ不十分である。モンゴルの歳入の4分の1が観光収入であるという事実は羨ましい。ビジネスとしてのツーリズムが早いテンポで発展しているが、私たちも見習いたい。今回の訪日で山形市長に面会し、明日は新潟市長とも話すが、モンゴル経由でプリヤートへ日本の観光客に来てもらう提案をしたい。パッチジャルガル参事官が述べたように、モンゴルのホブスゴル湖とバイカル湖を結ぶアイデアに賛成する。イルクーツクと日本の航空路の活用も重要だ。

大量の観光客を受け入れる準備は十分にできていない。ウランウデにいくつかあるホテルは最大で4,000人規模の受入れが可能であるが、夏場は満杯に近い状態であり、急な訪問者への受け入れ準備ができていない。現在、モスクワの複数の企業と観光促進プログラムを協議しているが、バイカル湖周遊や宿泊施設を含めた観光プログラムを充実させていきたいと考えている。モンゴルを通じて日本からの投資が来る可能性もあろう。

日本の企業家がロシアになかなか投資をしていない理由として、政治的不安定があったことは周知の事実であるが、プーチン大統領が就任してから状況は大きく変わった。トヨタがカムリの製造工場をサンクトペテルブルクに作る事が決まった。今年11月にはプーチン大統領の訪日が発表されている。今後ますますチャンスが大きくなるであろう。

(ブシェニチニコワ)

日本の伝統文化はロシアでもよく知られており、文学、映画、演劇などの愛好家がたくさんいる。こうした交流をより活発にし、お互いのことをよく知っていけば、経済や社会的な問題も解決する手立てとなり、北東アジア全体の関係がより密になっていくであろう。知的ツーリズムを通じて魅力的なことがたくさんできると思われる。

(窪田)

プリヤートでは、日本語を勉強した後、それを生かしていく手段があるのか。

(アイダエフ)

日本語教育課程を修了した場合、2つある日本語学校の教師なることくらいしかない。日本企業の事務所などはまだない。

中村正董(帝京大学教授)

私は以前、新潟大学の留学生センターにいたが、新潟大学には多くのロシア人、モンゴル人の留学生がいる。大相撲ではいま、モンゴルとロシアの人がリードしている感があり、それが親しみを増している。プリヤートでは大相撲が放送されたり、相撲があるのか また、プリヤートの輸出品目とは、具体的に何か。

(アイダエフ)

モンゴルの力士はプリヤートの力士に比べ大きな成果を上げている。現在18歳のプリヤート出身の力士があり、12歳で来日し、7年目になる。本国からは大きな期待が寄せられ、先日2年ぶりに帰郷した。ウランウデでは国技の格闘技があり、テレビでも中継され、高い人気がある。私たちは相撲もそのバリエーションの1つと考えている。18歳の力士が帰郷したときもテレビ放映され、一躍ヒーローとなった。

現在、最大の輸出品目は石炭である。日本からの輸入品目は、主に乗用車であり、プリヤート人の乗用車の7割が日本車で、その次が韓国車である。

谷浦孝雄(共栄大学)

モンゴルの経済特区の成果について教えていただきたい。

(パッチジャルガル)

モンゴルの経済特区とは、所得税を減免し、土地の使用料を軽減する一定の地域をモンゴル国家大会議で定めるも

ので、自由貿易地帯と呼んでいる。モンゴルの北、ブリヤートとの国境のアルタンブラグ自由貿易地帯は2002年6月に定められ、現在建設が進められているところだ。

吉田進（ERINA理事長）

ブリヤート、モンゴル、内モンゴル3地域の首脳、特定の市長間で定期的に打合せをするような機会があるのか。経済的にはボーダレスに発展しているが、中央政府からあまり地域同士が近くなりすぎないようにと制限が入り、経済交流を妨害するようなケースはないのか。

アイダエフ

ウランウデは国境を接する国々と4つの姉妹都市交流を行っている。内モンゴルのフフホト、モンゴルのウランパートル、ダルハン、エルデネットとは、ウランウデの対外関係局がセンター機能を果たし、定期的に相互訪問している。連邦政府には友好交流について一切異論がない。台北については外交関係がないが、国内法に基づいて市長たちが直接交流する権限を持っている。

北東アジアにおける複合輸送とロジスティクスシステムに関する検討会 (National Workshop on International Transport and Logistics System for North-East Asia)

ERINA特別研究員 三橋郁雄

ESCAPは「北東アジアにおける複合輸送とロジスティクスシステム」なる検討会を過去、ウランパートル、ソウル、モスクワで開催しているが、今回（2005年7月22日）これをウラジオストクで開催したものである。このあと8月には北京で開催されており、できれば将来、北朝鮮と日本でも実施したいとしている。これはESCAPが提案した北東アジアにおける輸送回廊思想の普及とその活性化を目指しているもので、輸送回廊の特定、回廊におけるボトルネックの指摘、及び輸送効率改善に向けての努力を北東アジア各国で提示し、討論することにより、北東アジアにおける輸送回廊を通じた国境を越える輸送の促進を目的としている。基本はERINAが発表している「北東アジア輸送回廊ビジョン」の思想及びルートを踏まえている。ESCAPの場合は、それを更にアジアハイウェイネットワーク、アジア横断鉄道ネットワークと一体化させており、更に広域的なものとなっている。

今回の検討会にはロシア、モンゴル、日本、韓国に加え北朝鮮が参加した。中国はフライト便が取れず不参加となった。今回の特色は北朝鮮が参加したことである。この種のESCAP会議にいつも招待されているにもかかわらず、不参加を常套としていた北朝鮮を説得、参加を確保することがESCAP事務局の重要目標となっていたが、ウランパートル（2005年4月）で在タイ大使館アタッシェ1名の参加があり、今回は平壤の鉄道省から2名の参加があった。少しずつ北朝鮮国内にも変化が起きているのかもしれない。

発表論文、意見交換項目は以下のとおりである。

- ・ロシア極東の紹介
- ・沿海地方港湾の複合輸送の取り組み、ウラジオストク港の例
- ・アジア太平洋諸国における輸送統合化に向けての基本条件
- ・シベリア横断鉄道とロシア極東港湾におけるコンテナ輸送
- ・輸送分野におけるESCAPの活動
- ・アジアハイウェイとアジア横断鉄道
- ・北東アジアにおける複合輸送システム
- ・北東アジアにおける複合輸送システム発展に向けての戦略とアクションプラン
- ・各国における複合輸送システムの取り組み

今回特に注目されるのは北朝鮮鉄道関係者の発表と、検討会後に実施された中口国境経済特区の状況である。

1. 北朝鮮鉄道関係者の発表

北朝鮮鉄道関係者は2名からなり、内一名は鉄道省国際課長であり、もう一人はその所属となっている。発表内容はごく簡単なもので、技術論文的要素でなく、ごく儀礼的なものにとどまっている。「鉄道省を代表してこの会議を開催していただいたESCAPとロシアの同志に感謝したい。北東アジアにおける国際複合輸送システムが欧州と連結すれば国家と国民の友好と経済交流が一層加速され、国民の福祉向上に寄与する。現在、アジア大陸は世界貨物流動の中心になりつつあり、世界各国はアジアとの経済交流に多大の意義を見出すようになっている。朝鮮の地地的地理的条件は統合国際輸送システムの観点から重視されており、多くの欧州諸国が朝鮮東海岸の鉄道修復、近代化事業に強い関心を示すと共に早期実施に期待をしている。現代の潮流に従い、北朝鮮鉄道省は朝鮮半島の東西で、南北朝鮮鉄道の再結合を殆ど終了しつつある。シベリア鉄道と東部鉄道線との接合のため、朝鮮とロシアの技術者は既に共

同調査を行っており、予算措置も講じている。加えて、我々はESCAPに対し、北東アジア国際複合輸送ネットワーク上の国際鉄道路線として西と東の海岸の線路を指定する旨、既に申し入れしている。我々はこの事業の成功のため人的、物的資源の動員措置を既に取っている。時代の要請を考えると、北東アジア国際複合輸送システムの確立に向けての我々の活動は協力と連帯を基本にして進めることで成功を収めることができよう。将来においても、北朝鮮鉄道はESCAPの活動を支援し、国際複合輸送の完成のためあらゆる物を提供していく用意がある。」

2. 極東海洋研究所のセメニヒン所長は、極東ロシアの海上輸送の発展可能性なる論文を発表した。
ソ連時代と比べ外国貿易量は飛躍的に伸びている。

外国貿易量（単位：百万トン）

ソ連時代			ロシア時代		
1986	1990	1991	1998	2003	2004
292.5	254.2	173.3	204	378	450

ロシア貿易量の東西分担

ロシア全体 100%				
バルト海諸国港湾	ウクライナ港湾	ロシア北西港湾	ロシア南港湾	極東ロシア港湾
16%	9%	26%	33%	16%
外国港湾		ロシア港湾		
25%		75%		

極東ロシア輸送における3段階

第一段階	第二段階	第三段階
国内輸送と原料、燃料輸送	第一段階輸送と国際輸送回廊への参加	第二段階と国際輸送、北東アジア輸送の新展開、及びビジネスセンター

ポストーチヌイ港におけるコンテナ輸送量

	(単位：TEU)	
	2000年	2004年
トランジット	42,731	117,892
輸出	10,123	52,033
輸入	19,751	102,436
合計	72,605	272,361
	(100%)	(375%)

3. 中口国境経済開発特区

中口国境の綏芬河とグロデコボには国境に接して、それを跨ぐようにして両国が経済開発特区を同面積作る計画が進んでいる。その現場を視察した。既に中国側は建物の完成に近づいておりロシア側も2005年6月から工事に着手した。この事業は中口国境貿易を促進する目的で2004年に合意されたものである。ロシア側としては、2006年までにビジネスセンターを造り、2015年に全体完成を目指してい

る。展示場やレストラン、スタジアムなどが建設される。全体工費はロシア側で6億円程度である。(写真参照)



写真1 経済開発特区の位置



写真2 ロシア国境から中国側を見る



写真3 経済開発特区完成図(ロシア側)



写真4 経済開発特区における中国側の建設状況(ロシア側国境より)



写真5 ロシア側の進捗状況



写真6 経済開発特区平面図

新潟経済同友会ロシア極東ミッション

ERINA総務課長 新井洋史

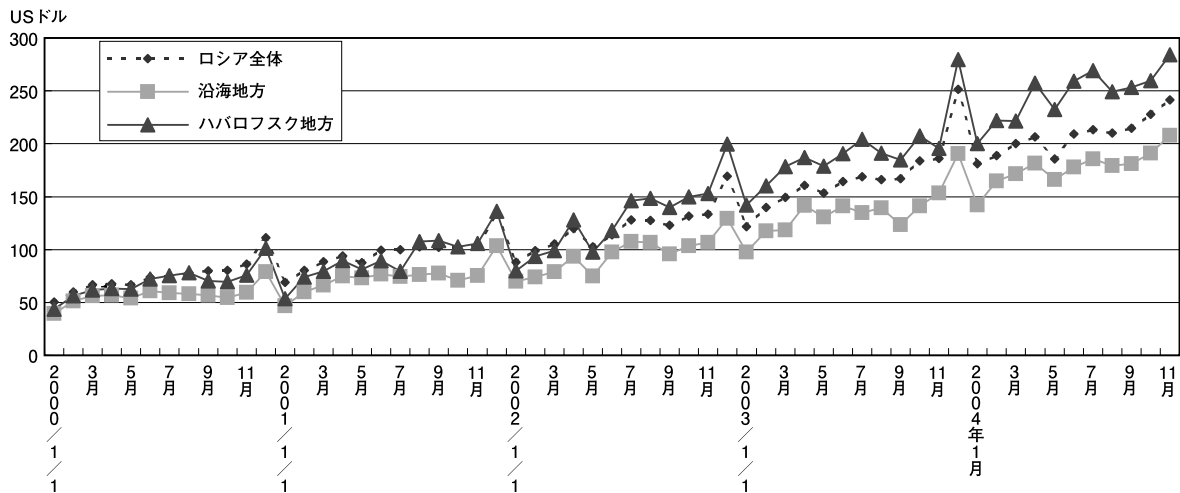
ロシア経済は、ソ連崩壊後の経済混乱を脱し、1999年以降毎年4～10%の経済成長を続けている。そのきっかけとなったのが、1998年にアジアから飛び火する形で発生したロシア金融危機であったのは皮肉ではあるが、それはさておき、現在のロシアはBRICsの一角として世界中の注目を浴びるほど経済が好調である。

こうした状況の中で、2005年6月30日から7月4日、佐藤功新潟経済同友会代表幹事（佐藤食品工業㈱代表取締役社長）を団長とする、新潟経済同友会のミッションがロシア極東のウラジオストク市及びハバロフスク市を訪問した。ミッションには同友会会員15名のほか、筆者も含めた非会員10名も参加し、事務局、添乗員合わせて総勢28名という規模であった。ソ連時代を含めて初めてであったり、10年以上前に行ったことがあるという程度であったりして、ロシア極東の最近の状況を知らない参加者が多かった。このタイミングで、新潟経済同友会が今年度のミッション派遣先としてロシア極東を選択したのは、順当な判断であったと思う。ただし、10年前には県内の経済界関係者がロシアに見向きもしなかったことを思うと隔世の感があり、今回のミッション派遣は対ロシア経済交流に関わってきた者としては、非常にうれしい企画であった。

ロシア極東を自らの目で確認することがミッションの主要な目的であったことから、現地在住の日本人や現地行政府などの関係者から経済情勢などについて説明を受けたり、ショッピングセンターなどを訪問して品揃えや価格水準などを確認するといったスケジュールが中心であった。その中で、一部のメンバーは、太平洋石油パイプラインの終点とされている沿海地方のベレヴォズナヤ地区の現地視察を行った。

筆者にとって今回のミッション参加は、1992年2月に初めてロシアに足を踏み入れた時から数えて27回目の訪口だった。ただし、この2年間は訪問していなかったため、自らの現地感覚をアップデートすることもミッション参加の目的だった。結論を言えば、現地の状況は予想通り進展していた。人々の表情や振舞いからは、相当程度の精神的余裕を持って生活していることが感じられた。2～3年前にはすでに、同様の雰囲気があったが、さらに一層空気が明るくなっているように感じた。ロシア人の明るさは、いい意味で団員の予想を裏切ったようだった。

図1 1人あたり平均月間収入(ドル換算)



出典：ロシア国家統計委員会、IMFデータよりERINA作成

消費財市場としての評価

今回の訪問団が店頭で確認した通り、現地の小売店、特に大型ショッピングセンターでの小売価格は決して安いものではない。月間収入が200～300ドルという統計上の所得水準(図1)ではとても生活できないのではないかとと思われる価格設定である。

これに関して、ウラジオストクの丸尾総領事は実際の所得水準はその6.4倍、三井物産の寺西支店長はその4倍ないし8倍くらいとの見方を示された。筆者自身も以前から、雇用主が(従業員の所得税等の節税のため)帳簿上の給与支払額を実際より小さく記載、現物支給や福利厚生サービスなどの非金銭給与、多くの被雇用者が副業に従事、郊外の「ダーチャ」と呼ばれる家庭菜園(=別荘)という食料自給源の存在、等の要因を考慮すれば、個人の可処分所得は統計数値の4～5倍となっても不思議ではないと考えていた。その上、通常の勤労者世帯では共働きが多いという実態を考慮すれば、世帯収入はその倍となるので、2,000ドル前後と計算される。

さらに所得格差が大きいという要素もある。ロシア中央銀行の発表によれば、ロシアの高額所得者層20%が全貨幣収入の46.1%を得ているという。仮に全体の平均月収が1,500ドルとして単純計算すると、上位20%の住民の平均月収は3,458ドルとなる。非常に乱暴な計算ではあるが、ウラジオストク市及びハバロフスク市に月収3,500ドルの消費者がそれぞれ12万人くらい存在していることになる。これを多いと見るか少ないと見るかは、それぞれの企業の商品の特性やターゲットとする消費者層によって判断は分かれるであろう。

太平洋石油パイプライン

今回は、パイプラインの終点予定地のペレヴォズナヤ湾にて、沿海地方政府のシモニョク氏から説明を受けた。その内容の骨格部分は、これまで公開されている範囲内だった。すなわち、第1段階では年間3,000万トンが輸送可能なタイシエツト～スコヴォロジノ間のパイプライン建設とペレヴォズナヤ湾での積出基地建設を2008年までに完了させるというものである。この段階では、スコヴォロジノ～ペレヴォズナヤまでは鉄道輸送の予定である。第2段階では、東シベリアなどの油田開発等を進めながら、パイプラインの輸送能力の増強、延長を進める計画となっている。なお、地元沿海地方のダリキン知事は、このパイプライン計画に合わせて、製油所の整備を進めたいと考えており、そのための検討作業を進めているとのことであった。

2006年1月の着工を目指しているということで、積出基地の基本計画図のようなものを示しながらの説明があったので、準備は現実に進んでいるといえる。しかし、肝心の資金調達の見込みについては、「事業主体のトランスネフチ社が調達するので問題ない」と述べるのみで、実際にどこまで準備が進んでいるのかははっきりしなかった。また、シベリア鉄道本線からペレヴォズナヤ地区までの鉄道改修が必要であるにもかかわらず、その資金の調達源もはっきりしないなど、2008年という第1段階完成目標時期を額面通りに受け取ることはできないと感じた。

環境問題のため、積出基地が他の地区に変更になるのではないかとといった報道もなされており、未確定の部分が多いプロジェクトである。継続的な情報収集が必要であると考えている。

ロシア極東とのビジネス交流促進のために

これまで、新潟とロシア極東とのビジネスが必ずしも順

調に拡大してこなかった要因はいくつかある。まず、現地のビジネス環境や商習慣、あるいは潜在的ビジネスパートナー等に関する情報が得られにくいという情報不足の問題がある。正確な情報が得られないため、日本企業がロシア極東に目を向けることも少なく、そもそも入り口が閉ざされていたといえる。仮に、一部の企業家がロシアに目を向けて、取引を始めようとしても、取引決済や物流などのビジネス支援インフラが必ずしも十分に機能しておらず、余分な手間・コストがかかるため、ビジネスの拡大が阻害されていた。

こうした状況に対し、事情は少しずつ変わりつつある。今回、ハバロフスクの日本センターでは、同センターの「卒業生」たちにより結成された「ビジネスマンクラブ」の紹介があった。いわば日本センターのお墨付きを得た企業経営者らのグループであり、有望なビジネスパートナーであるといえる。当日、クラブを代表してプレゼンテーションを行ったファデーエフ氏の提案は、ハバロフスクにおける保税倉庫を利用した委託倉庫販売のプランであり、日ロビジネスにおける課題の一つである流通の壁を下げようという着眼はよかった。ただし、提案の内容、プレゼンテーションの仕方など改善の余地はまだ多い。日本側との接触を増やしていく中で、改善が図られることを期待したい。他方、ウラジオストク市役所では、「有望なインフラ整備構想があるから、日本企業にも参加願いたい」との話があったが、参加の形態、参加者のメリットなど、基本的な質問に対して、あいまいな回答が続き、ミッション団員から失笑が漏れる場面があった。行政府だから仕方が無いのかもしれないが、依然としてビジネス感覚に乏しい人々が幹部職員にいることは残念である。

改善された部分があるとはいえ、ビジネス環境の整備、サポート産業などのソフトビジネスインフラの整備等が必要である。残念ながら、座して待つのみでは事態は改善せず、ビジネスチャンスも訪れない。

サハリン沖石油天然ガス開発プロジェクトに沸くサハリンでは、北海道企業が商機を掴みつつある。同じことが新潟でもできないか。実は、北海道の経済界は10年にもわたり、地道に現地情報の収集、人脈作りを続けてきたのである。4年前には、「北海道サハリンビジネス交流支援協会」を設立、現地に事務所も開設している。新潟を含め、国内各地で同じような取り組みが必要なのではないかと考える。こうしたチャンネルを使い、現地の状況を的確に把握し、さらには現地状況の変化に積極的に関与していくことがビジネス拡大につながるものと考え。ERINAとしても、こうした方向での活動を進めていく方針である。

中国・ハルビン市における「新潟市投資環境説明会」

ERINA調査研究部研究主任 筑波昌之

1. 説明会開催の背景

ERINAでは平成16年度に新潟市の委託による「外資系企業誘致研究」を実施した。この研究では北東アジア地域の企業誘致ポテンシャルの検証、福岡、愛知、神奈川等先進地における具体的な誘致施策の現状についての詳細な分析、外資系企業誘致のサポート体制・優遇施策・誘致セールス活動として140項目に及ぶ施策提言を行った。この研究報告を受け、今年度新潟市は外国における初の投資誘致プロモーション活動として、友好関係にある中国黒龍江省ハルビン市で「新潟市投資環境説明会」を実施することとなった。

本プロジェクトに対して、ERINAでは平成16年度研究のフォローアップとして、新潟市が派遣する代表団に参加し、現地での説明会開催に協力するとともに、研究報告、参加企業の投資可能性についての調査、並びにすでに投資の意向を示し進出を準備している企業のモニタリングを行うこととした。

従来、日中間の貿易投資は日本企業の対中進出がベクトルであり、行政サービスも日本企業の投資サポートが中心だった。特に経済交流の最前線拠点となる地方自治体の海外事務所に関しては、90年代前後に中国でも数多く設立されてきたが、これらは設立当初から日本企業の対中投資に対するサポートを主たる業務にしており、自国への直接投資促進をトッププライオリティに位置づけている諸外国の駐日経済事務所・代表処の機能と比較してイレギュラーな傾向にある。

現在、日本における外資系企業誘致の先進地域では経済交流戦略を、このような日本企業による対外投資へのサポートから対内直接投資の推進へと積極的にシフトを移しつつある。これは、外国からの投資が地域経済の活性化に寄与する効果を自治体が意識し始めたことの表れである。

一方、中国では「走出去（ゾウチューチ）」という対外進出戦略が推進され、日本の自治体の誘致担当もよく知るキーワードとなっている。資金力と企業経営能力を身に着けた中国企業がWTO加盟により国際競争力を高めるため、またエネルギー資源の確保のために積極的に海外展開を行っており、最近でも中国パソコン大手の联想集団がIBMのPC事業を買収し、家電のハイアールが米メイトグ社の、中国海洋石油が米石油大手ユノカル社の買収を試みるなど、本格的な対外投資案件が新聞紙面を賑わしている。

中国企業誘致は、外資系企業誘致事業全体の中でも投資を誘致する日本側と投資を推進する中国側が戦略的にマッチングしたものとなっており注目されている。

2. 説明会の概要

海外において投資セミナーなどのイベントを自治体が直営で行う場合は、企画、予算、手続き、マンパワー等様々な面で制限を受ける。その条件の中で現地においてほとんど知名度のない新潟の状況を一から参加者に理解させることは極めて非効率であり、期待外れの結果に終わる可能性も高い。友好関係にある都市や定期航空路線を有する都市において展開されてきた従来の交流チャンネルを活用し、継続的にプロモーションを実施することが有効であり、この意味では新潟市が今回ハルビン市を開催地と選択したことは妥当な対応である。

説明会は市政府事務局、外事弁公室の全面的な協力の下、7月20日に友誼宮ホテル国際会議庁で行われた。事務局では過去から日本との間に取引関係のあった企業や事前に対日投資の可能性が認められた企業などに通知を行ったため、当日は悪天候に関わらず60名程度の出席があった。新潟市の大泉助役、ハルビン市の張顕友市長助理ほか両市の代表によるあいさつの後、新潟市から投資環境説明や黒龍江省社会科学院による報告が行われた。新潟市による説明では、2007年4月に日本海側唯一の政令指定都市を目指していること、北東アジア諸国と積極的に交流を展開してきたこと、新潟の交通インフラ状況、産業・企業概要、2004年に構造改革特区の一つに認定された「新潟市国際創業特区」に代表される各種の外資系企業向け優遇施策などについて紹介があった。

続いてERINAから「外資系企業誘致研究」の中で分析した「進出初期コストシミュレーション」の報告を行った。外資系企業誘致における大きなセールスポイントは「進出時の初期コストの低さ」である。一般的に外資系企業が最初に対日進出を行う東京都と新潟市とのモデル比較を実施した結果、新潟市の方が約560万円から580万円のコストメリットがあること、また新潟の魅力としては県全体で考えるとシンガポール1カ国のGDPに相当する経済力を有していることなど報告を行った。

また、研究パートナーである黒龍江省社会科学院からも報告が行われた。最初の報告者として宋魁北東アジア研究所長は、新潟における一連の外資系企業誘致研究における具体的な成果として複数の中国企業進出案件が進捗中。日本においても外資系企業誘致が重要視され、様々な優遇政策の措置が開始。新潟は外資系企業の誘致に様々な

サポートを行っており熱心であること、現在、中国では民営企業が中心となって対外投資が展開されており、外国において企業や工場を建設したり、パートナーと一緒にマーケティング開発を行っていること、日本には先進的な管理経験や技術、優秀な労働市場などの優位性があること、などを報告した。続いて報告を行った笹志剛経済研究所研究員からは、中国企業の海外進出の現状と趨勢について、1999年の「走出去」戦略の推進から始まった対外直接投資が今後年間40億ドルになると考えられること、中国企業による対日投資が加速する中で、双方の関係強化が重要であること、中国企業の投資相手先はインドネシア・ロシア・中東・南米などの資源開発国、欧米・日本など先進国、アフリカなどの発展途上国と三極化しており、進出条件に沿った業種と投資戦略を定めた進出展開の必要性があること、日本への進出においてはハイテク関連など付加価値の高い産業が有利であること、など意見が述べられた。

報告は全て中国語で行われ参加者の理解を深めたほか、会場においては今回の説明会のために作成されたカラーパンフレットや詳細な資料も配られ、報告後の質疑応答では数社の企業代表が真剣に質問を行い熱気のこもるセミナーとなった。

3. 企業進出意向調査の実施と成果

また、ERINAでは説明会場において当局の許可を得て参加企業に対する進出意向アンケート調査を実施した。配布したアンケート用紙における質問内容は以下のとおりである。

本日の会議の満足度について

日本への進出可能性の有無について

新潟市への進出可能性の有無について

日本への進出目的について

優先する立地条件について

パートナーにおける条件について

どのような優遇措置の下で進出が検討可能かについて

新潟市への視察の希望について

対日直接投資に関する資料やEメールの送付希望について

その他、自由記入

これらに関する主な回答結果を以下の表にまとめる。

回 答 結 果	件数	%
有効回答	45	100.0
氏名・会社名欄に記入があったもの	36	80.0
日本への進出可能性があるとしたもの	15	33.3
同上において不明としたもの	14	31.1
新潟市への進出可能性があるとしたもの	13	28.8
同上において不明としたもの	16	35.6
新潟市への視察を希望としたもの	26	57.8
資料・Eメール送付を希望としたもの	26	57.8

日本への進出可能性があるとした15件の回答のうち、業種としては製造業が7、貿易商が7、サービス業が1件だった。また、新潟市への進出可能性があるとした回答のうち、製造業は6、貿易商は6、サービス業は1件だった。

ここで注意したいのは、進出可能性についての回答において「不明」と記入した場合でもほとんどの企業が進出目的や進出先における必要な条件、期待する優遇措置などについて具体的な回答を行っており、また、新潟市への視察を希望している回答もあったことなどから、「不明」＝「可能性がない」ではなく、潜在的に「ある」ことがアンケートから読み取れ、これを進出予備軍とカウントすれば実に60%以上もの企業が投資誘致の対象となり得ることが分析できる。

意向調査において有効回答数45のうち、新潟市への進出可能性があるとして回答した企業は13件にも上り、無作為抽出によるアンケートなどでは得ることのできない予想以上の成果となった。新潟市では今回の成果を踏まえ、9月には東北3省の拠点都市である長春市、瀋陽市においても同種の投資環境説明会を実施していくこととなった。

4．今後の中国企業の対外展開

筆者が単独で訪れた黒龍江省政府商務庁でも対日進出の話が聞けた。現在黒龍江省産の亜麻原料がヨーロッパに輸出されているが、省内には420余の関連企業があり、その多くから貿易、合作、投資など、特に外国企業のM & Aに対する希望が出ているという。また、自動車・トラック・バスのメーター、センサー、ケーブルなどの自動車電子部品関連についても日本企業との協力（中国における試験、設計、委託生産）、中国側のベンチャー企業による対日進

出や資金力の脆弱な日本企業のM & Aについて希望が出ているとのことであった。このように現地では「收購（ショウゴウ）」、いわゆる資金力が不足している企業と一緒に市場展開できる企業に対するM & Aの可能性を模索していた。

引き続き訪問した遼寧省瀋陽市においては、市井のコールドリンクショップとして1940年代に設立された後、文化大革命、改革開放を経て企業規模を拡大し、現在東北3省及び全国各地でアイスクリーム、パン類を主力製品とする菓子メーカーA社の総経理と面談した。

まだ40代のY総経理は国有企業であった同社を買収し、経営権を掌握した後、前近代的な経営システムを根本から改変した。瀋陽市郊外の農業開発区に大規模な工場を建設、地域に浸透してきたブランドを武器に、フランチャイズチェーンの拡大に向け、加入者に対する店舗選定、契約、店舗設計及び施工、人材育成、開店準備までの一貫したサポートを実施し業績を上げている。

総経理は企業管理、技術のレベルアップ、シェア拡大の手法を日本から学ぶために、日本国内に中規模程度の工場を建て、市場に進出したいという構想を持っており、そのためのパートナーを探したいと語った。

今回の活動を通じた筆者の感想として日本市場をターゲットにした中国企業による日本での拠点設置、工場建設、店舗展開やM & Aなどは、数年後には日常的な形態となっているものと思われる。中国との経済交流は以前では予想もできなかった展開を迎えている。日本側としても中国の資本を活用して企業を元気にし、地域に活力を与える知恵が試されている。



北東アジア動向分析

中国（東北三省）

2005年上半期の中国の経済成長率は9.5%であった。過剰投資防止を目的としたマクロコントロールの下、その対象となっている鉄鋼業の投資額は前年同期比33ポイント減の18.6%増に落ち着いた。しかしながら、石炭採掘・選鉱業（前年同期比81.7%増）石油・天然ガス採掘業（同36.2%増）電力・ガス・水の生産・供給業（同35.9%増）など、エネルギー関連産業を中心に旺盛な投資が行われ、上半期の固定資産投資は前年同期比27.1%となった。依然として大きい固定資産投資の規模と不均衡な投資対象構成は、中国经济における目立った問題として取り上げられている。

こうした中、東北三省の経済はどのように推移したのか。2005年上半期の東北三省経済を概観する。

2005年上半期の東北経済概況～吉林省の減速目立つ

2005年上半期の東北三省の経済成長率は、遼寧省12.8%、吉林省8.5%、黒龍江省10.6%で、吉林省の伸びの低さが目立つ結果となった。

工業生産の伸び率を見ると、さらにその差は際立っている。遼寧省の21.9%、黒龍江省14.6%に対して、吉林省は7.5%と極端に低い。これは、鋼材やエネルギーの価格の大幅な上昇が、吉林省の主要産業である自動車産業に大きなダメージを与えていることの現われである。吉林省の3大産業の伸び率は、自動車製造業 13.1%、石油化学工業 14.3%、食品工業35.2%となっている。

一方、遼寧省の工業生産の伸び率は21.9%と高い。上半期の動きとして注目されるのは設備製造業の急成長である。金属切削工作機械の生産量は5.5万台に達し、対前年同期比40.2%の伸びを記録したほか、採鉱設備、交流電動機械、鉄道貨物車などの生産量も大きく増加した。

各省の消費動向を示す社会消費品小売額の伸び率は、遼寧省13.2%、吉林省12.8%、黒龍江省12.4%であった。黒龍江省の伸び率が若干低いとは言え、いずれも全国平均の13.2%と大きな差はなく、良好に推移したと言える。

対外貿易では三省共に輸出が大きく伸びたのが特徴である¹。遼寧省は50.9%増、吉林省は45.0%増、黒龍江省は

59.4%増で、全国平均の32.7%を大きく上回った。

遼寧省の輸出の17%を占める鉄鋼はアジアを中心に220万トン（15.2億元）が輸出され、前年同期比240%増（金額では270%増）を記録した。このうちアジア向けが77%、欧州向けが10%、北米向けが7%を占めている。また、伸びが著しい輸出品としては、米国向けを中心とするソフト商品（前年同期比470%増）が挙げられる。

吉林省の輸出では、トウモロコシの輸出が181万トン（前年同期比61.3%増）で2.3億ドル（同53.3%）に達したことが報じられた。この量は、全国のトウモロコシ輸出の36.7%を占める。輸出先としては韓国がトップで、マレーシアが日本を抜いて第2位の市場となった。吉林省のトウモロコシ輸出が増大した要因は、非遺伝子組み換えが国際市場に受け入れられていること、国際石油価格の上昇により輸送費が上昇し、各国のトウモロコシ輸出競争力が低下する中、アジア市場を中心とする吉林省のトウモロコシ輸出に及ぶ影響が少なかったことなどである。

黒龍江省の対外貿易の中心は依然として対ロシア貿易である。その規模は6月からさらに急激に拡大している。これに続くのが対韓国貿易であり、日本を抜いて第2位の貿易相手国となった。主要な輸出品は穀物・穀物粉（180%増）、紡績繊維製品（57.8%増）、機械・電気製品（58.7%増）であった。

瀋陽輸出加工区

2000年に設置された、“輸出加工区”は、2003年3月に、國務院第3次批准として13カ所が追加され、現在は38カ所に拡大している。瀋陽輸出加工区は2003年に批准された加工区の1つである。東北地域には、既に大連輸出加工区、琿春輸出加工区が設置され、稼働している。

2005年7月19日、瀋陽輸出加工区の第一期工事が開始された。イギリスのモーガン・グループが投資した磁性材料のアジア生産基地プロジェクトも同時にスタートし、これが加工区における最初のプロジェクトとなった。第一期工事期間は1年間で、完成後は1,000万ドル規模の輸出型企業を30社とその関連企業100社程度を誘致する計画である。

（ERINA調査研究部研究員 川村和美）

		2003年				2004				2005年1-6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
GDP成長率	%	9.1	11.5	10.2	10.3	9.5	12.8	12.2	11.7	9.5	12.8	8.5	10.6
工業総生産伸び率（付加価値額）	%	17.0	11.6	17.9	13.6	16.7	23.4	18.6	13.0	16.4	21.9	7.5	14.6
固定資産投資伸び率	%	26.7	29.7	19.5	12.0	25.8	43.1	20.9	22.1	27.1	41.3	38.0	20.4
社会消費品小売額伸び率	%	9.1	12.3	10.1	10.1	13.3	13.4	12.8	13.0	13.2	13.2	12.8	12.4
輸出入収支	億ドル	256.0	27.0	18.5	4.1	320.0	34.0	33.6	5.7	396.5	74.0	7.2	8.4
輸出伸び率	%	34.6	18.3	22.2	44.6	35.4	29.8	21.4	28.1	32.7	50.9	45.0	59.4
輸入伸び率	%	39.9	27.3	107.3	4.0	36.0	30.1	28.0	26.7	14.0	19.0	34.3	2.1

（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。

（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。

¹ 以下、遼寧省及び黒龍江省の品目別、国別貿易額は、2005年1-5月期の数値。

ロシア（極東）

2005年第1四半期ロシア極東の経済状況

極東連邦管区全体の鉱工業生産高（前年同期比）は、ロシア連邦全体が3.9%増となったのとは反対に、マイナス成長を記録した。沿海地方では11.8%増とロシア全体平均を大きく上回ったのに対し、ハバロフスク地方やチュコト自治管区では大きく下回った（各々 10.1%、47.5%）。固定資本投資（前年同期比）については、極東連邦管区の成長率は9.1%とロシア全体の9.3%とほぼ横並びとなったが、特にサハ共和国（46%増）チュコト自治管区（51.5%増）ユダヤ自治州（2.6倍）及びサハリン州（2.9倍）が目立った。小売売上高（前年同期比）に関しては、2004年第1四半期とは逆に、極東連邦管区の成長率がロシア全体平均を大きく上回った。なかでも沿海地方（19.0%）アムール州（16.3%）及びサハリン州（38.6%）が高い成長率を見せた。極東連邦管区全体としての消費者物価（前年12月末比）5.6%増は、ロシア連邦レベル（5.3%増）と大差なかったが、カムチャツカ州では12.6%増という、飛びぬけて高いインフレ率を記録することになった。実質平均賃金（前年同期比）については、極東連邦管区の平均成長率がロシア連邦全体（8.4%増）を僅かに下回った（8.1%増）が、サハリン州やチュコト自治管区では高い成長率となった（各々13.9%、11.1%）。

2004年ロシア極東の対外貿易¹

2004年ロシア極東ザバイカル地域の対外総貿易高（輸出+輸入）は、前年比32%増となり、初めて100億ドルを超えた。内訳は、輸出68億ドル（前年比20%増）輸入35億ドル（同1.6倍）であった。相手国は、アジア太平洋諸国が全体の8割以上を占め、中国が27%（前年28%）、日本が23%（同18%）、韓国が11%（同12%）、米国が5%（同6%）を占めた。

極東ザバイカル地域全体に占める主な連邦構成主体の貿易高は、沿海地方27億6,300万ドル（前年比45%増：輸出10億7,100万ドル；輸入16億9,200万ドル）ハバロフスク地方22億9,200万ドル（同14%増：輸出19億7,400万ドル；輸入3,180万ドル）サハリン州19億5,270万ドル（同61%増：輸出9,727万ドル；輸入9,800万ドル）サハ共和国17億9,900万ドル（同32%増：輸出17億4,200万ドル；輸入5,690万ドル）であった。

輸出において各部門が占める割合は、燃料エネルギー部

門（2003年36% 2004年26%）、木材・木材加工部門（同15% 23%）、金属・金属加工部門（同9% 13%）、機械・設備品部門（同5% 7%）、漁業・水産加工部門（同11% 6%）、その他（同24% 25%）であった。

輸入において各部門が占める割合は、機械・設備品部門（2004年53%）、金属・金属加工部門（同14%）、食料品部門（同9%）、繊維加工部門（同8%）、化学製品部門（同7%）、その他（同9%）であった。

対日貿易

2004年、日口間の総貿易高は88億5,000万ドル（前年比48%増）を記録し、そのうち輸出が56億9,500万ドル（同35%増）輸入が31億5,500万ドル（同1.8倍）を占めた。ロシア極東の対日貿易額も増加傾向が続いており、2004年の総貿易高は前年比1.7倍の23億1,610万ドルに達した（2003年は同65.3%増）。輸出が11億7,100万ドル（前年比33%増）輸入が11億4,600万ドル（同2.4倍）であった。主な輸出品目は原油・石油製品（37%）、木材（32%）、石炭（16%）、主な輸入品目は自動車（63%）と機械・設備品（26%）であった。

対日総貿易高の第1位は沿海地方で9億4,240万ドル（前年比2.5倍）を記録し、そのうち輸出が1億9,430万ドル（同25%増）輸入が7億4,810万ドル（同3.4倍）を占めた。第2位はサハリン州で、7億3,920万ドル（同69%増）のうち輸出が4億7,450万ドル（同62%増）輸入が2億6,470万ドル（同83%増）であった。第3位のハバロフスク地方は3億4,750万ドル（同41%増）のうち、輸出が2億6,870万ドル（同59%増）を占めたが、輸入は約8,000万ドルで前年比2.8%増に止まった。

日本からの投資

2004年、日本の極東ザバイカル地域に対する投資額は、5,730万ドルと前年の8億2,080万ドルから大幅に後退した。2003年の時点でサハリン州への投資額は日本による対ロシア極東投資の95%（7億8,380万ドル）を占めていたが、2004年には8%（440万ドル）と激減した。代わって沿海地方が日本からの投資受入額の第1位（3,810万ドルで66%）を占めるようになった（前年は2,590万ドル受入れつつも3%に過ぎなかった）。第2位はサハ共和国（630万ドルで同11%）、第3位がカムチャツカ州（550万ドルで同9%）であった。

（ERINA調査研究部研究員 伊藤庄一）

	鉱工業生産（%）					固定資本投資（%）					小売売上高（%）					消費者物価（%）					実質平均賃金（%）				
	2002年	2003年	2004年	04年1Q	05年1Q	2002年	2003年	2004年	04年1Q	05年1Q	2002年	2003年	2004年	04年1Q	05年1Q	2002年	2003年	2004年	04年1Q	05年1Q	2002年	2003年	2004年	04年1Q	05年1Q
ロシア連邦	3.7	7.0	6.1	7.6	3.9	2.6	12.5	10.9	13.1	9.3	9.1	8.0	12.1	10.3	9.6	15.1	12.0	11.7	3.5	5.3	16.0	10.3	10.9	15	8.4
極東連邦管区	0.9	4.7	7.3	4.9	1.2	8.4	37.3	13.5	38.9	9.1	13.4	10.6	9.8	7.9	13.3	15.2	12.8	11.3	3.5	5.6	20.0	12.1	9.4	13.6	8.1
サハ共和国	1.7	1.6	12.8	15.2	2.7	5.0	2.4	8.1	22.0	46.1	22.8	25.1	0.4	5.0	2.0	12.1	11.8	10.8	3.1	3.6	19.0	5.6	5.4	8.0	8.7
沿海地方	1.2	6.1	9.5	2.7	11.8	9.5	2.9	2.4	7.3	2.1	14.3	9.7	15.6	11.5	19.0	13.6	12.8	10.8	2.6	4.9	19.0	16.5	11.4	19.1	8.6
ハバロフスク地方	6.0	7.2	0.3	1.4	10.1	19.0	6.0	1.9	1.9	13.5	11.5	5.1	8.5	9.0	9.6	17.6	15.3	13.8	4.9	5.7	17.0	12.6	5.4	11.4	3.6
アムール州	0.2	6.8	2.2	5.3	4.4	23.8	11.9	10.4	39.4	18.3	3.8	4.7	16.9	15.0	16.3	12.4	15.5	12.6	5.2	6.5	27.0	11.9	10.2	10.4	7.2
カムチャツカ州	16.0	3.4	5.1	13.7	13.8	14.8	66.0	48.8	2.1	8.2	2.0	3.8	2.6	0.1	0.7	14.1	10.2	11.3	2.9	12.6	21.0	13.1	13.4	19.7	8.1
マガダン州	6.9	10.1	3.2	4.7	9.4	1.6	22.9	7.9	20.5	1.2	7.2	11.2	2.3	5.9	3.6	12.3	11.9	9.4	2.9	3.8	16.0	11.6	15.8	21.6	4.2
サハリン州	12.5	3.4	4.8	5.7	2.6	31.8	2.2倍	89.4	2.5倍	2.9倍	18.3	10.7	16.1	4.3	38.6	17.6	11.8	11.5	2.6	5.5	20.0	15.0	16.2	17.7	13.9
ユダヤ自治州	11.0	7.0	2.0	3.2	0.8	54.2	52.5	2.1倍	2.3倍	2.6倍	18.0	3.9	15.2	2.4	5.1	19.9	14.5	12.1	3.8	7.2	27.0	10.0	6.9	12.0	4.0
チュコト自治管区	20.5	17.7	9.8	0.9	47.5	2.8倍	76.0	2.0	54.1	51.5	19.3	3.3	6.3	9.5	19.3	32.7	17.0	11.1	6.5	6.6	28.0	11.2	0.9	1.7	11.1

（出所）『ロシア連邦管区の社会経済状況』（ロシア国家統計委員会）2002年・2003年・2004年・2004年第1四半期版・2005年第1四半期版。

『極東連邦管区地域の社会経済状況の基本指標』（ロシア国家統計委員会ハバロフスク支部）2003年1～12月版。

『ロシア統計年鑑2003』（ロシア国家統計委員会）

（注）消費者物価は前年12月比、カムチャツカ州はコリヤク自治管区を含む。

¹ 以下の対外貿易・投資のデータは、極東ザバイカル協会対外経済関係局（本部：ハバロフスク市）から入手した資料に基づく。尚、極東ザバイカル地域には、極東連邦管区を構成する連邦構成主体のほかにチタ州とブリヤート共和国が含まれている。

モンゴル

国内経済の概況

2005年上半期の経済は、産業生産額が減少し、消費者物価上昇率が高まった一方、国家財政収支は黒字を記録し、貿易収支の赤字は減少した。これらの傾向は7月も継続している。

上半期の産業生産額は、製造業の生産の落ち込みにより前年同期比3%減となった。製造業の生産額の減少は1-7月も続いている。金属と食品を除くほぼ全ての部門で生産額が減少している。これに対応し、モンゴルの製造業品で最も大きな輸出品目である繊維製品の輸出額は、1-7月期に前年同期比2.6%減少している。一方、鉱業とエネルギー部門の生産額は、上半期にそれぞれ前年同期比10.7%、2.9%の拡大を記録し、7月も同9.6%、4.7%と伸びている。

上半期の消費者物価上昇率は前年同期比13.6%で、前年同期の上昇率より7ポイント高くなっている。また7月は前年同期比16.0%に高まっている。

項目別に見ると、交通・通信サービス、食料品の価格が最も上昇している。これは専ら燃料価格の上昇に起因するものと考えられる。1-7月期における交通・通信サービスの価格の上昇率は23.6~28.6%、食料品は15.7~23.9%を記録している。

第1四半期の国家財政収支は98億トグリグの赤字であったが、第2四半期は514億トグリグの黒字で、上半期は合計416億トグリグの黒字となった。国家統計局（NSO）によれば上半期、財政収入は予算額を16.5%上回り、財政支出は予算額を13.9%下回った。

2005年6月末の登録失業者数は36,500人で、2004年6月末の37,500人より減少している。7月末にはさらに減少し35,200人となっている。登録失業者の55%が16~34歳の若年層である。しかし労働市場の状況は厳しく、実際の失業

者数は登録失業者数を大きく上回るものと見られている。NSO調査によれば、2004年末の時点で190,000人の失業者が存在し、そのうち7月末までに職に就けたのは20,700人に止まるとしている。

対外貿易の概況

2005年7月末の為替レートは1ドル=1,193トグリグで、2005年上半期を通じて安定した推移を見せている。

2005年上半期の貿易総額は前年同期比13.9%増の9.0億ドル、輸出は4.0億ドル、輸入は5.0億ドルとなった。輸出の増加により、貿易収支の赤字は前年同期の1.7億ドルから1.0億ドルに減少した。

上半期のモンゴルの輸出相手国は51カ国であった。このうち中国は輸出全体の49.2%を占め第一位であり、カナダが14.5%、米国が9.2%、ウズベキスタンが3.1%、ロシアが2.1%で、これに次いでいる。これらの上位5カ国で輸出全体の78.1%を占めている。品目別では銅精鉱、金、カシミアが主要輸出品となっている。

一方、上半期のモンゴルの輸入相手国は75カ国であった。このうちロシア、中国からの輸入は、それぞれ30.1%、27.5%であった。この他の主な輸入相手国は日本7.6%、韓国5.8%、米国4.0%である。これらの上位5カ国で輸入全体の75%を占めている。

鉄道輸送の概況

上半期の鉄道貨物輸送の総量は49.6億トンキロで、前年同期よりも増加している。このうち65%が通過貨物で、前年同期比24.7%増となっている。モンゴル横断鉄道はアジア欧州間の最短鉄道ルートの一つであり、通過貨物取扱量は伸びている。しかし今後は、需要の伸びに応じた鉄道の輸送能力の拡大が必要となる。

(ERINA調査研究部研究員 エンクバヤル・シャグダル)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年 1Q	2005年 2Q	2005年 1-6月	2005年 4月	5月	6月	7月
GDP成長率(対前年比:%)	1.1	1.1	4.0	5.5	10.6	-	-	-	-	-	-	-
鉱工業生産額(対前年同期比:%)	2.4	11.8	3.8	2.0	13.0	2.6	2.7	6.7	3.0	9.2	23.9	1.2
消費者物価上昇率(対前年同期末比:%)	8.1	11.2	1.6	4.7	11.0	12.4	16.0	13.6	14.6	15.6	17.8	16.0
国内鉄道貨物輸送(百万トンキロ)	4,283	5,288	6,461	7,253	8,878	2,474	2,486	4,960	874	860	752	794
登録失業者(千人)	38.6	40.3	30.9	33.3	35.6	37.8	36.5	36.5	37.6	37.8	36.5	35.2
対ドル為替レート(トグリグ、期末)	1,097	1,102	1,125	1,168	1,209	1,192	1,193	1,193	1,188	1,189	1,193	1,193
貿易収支(百万USD)	78.7	116.2	166.8	185.1	158.3	43.1	60.4	103.5	16.2	22.4	21.8	36.3
輸出(百万USD)	535.8	521.5	524.0	615.9	853.3	168.4	228.2	396.6	57.9	65.8	104.5	83.9
輸入(百万USD)	614.5	637.7	690.8	801.0	1,011.6	211.5	288.6	500.1	74.1	88.2	126.3	120.2
国家財政収支(十億トグリグ)	69.7	45.5	70.0	80.7	24.6	9.8	51.4	41.6	0.2	11.3	39.9	20.5
成畜死亡数(千頭)	3,500	4,700	2,900	1,320	300	350	195	545	81	43	70	0

(注) 登録失業者数は期末値。消費者物価上昇率は期末値。

2004年のGDPは速報推計値

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

韓国

マクロ経済動向と今後の展望

7月に発表された2005年第2四半期の経済成長率は、季節調整値で前期比1.2%（年率4.9%）となり第1四半期の同0.4%からは一定の回復を示した。しかしこれは前期の低迷によるもので、前年同期比では3.3%の伸びにとどまっており、本格的な回復と見ることはできない。需要項目別に見ると最終消費は季節調整値で前期比1.4%、固定資本形成は同3.8%で4四半期ぶりにプラスに転じた。一方で財・サービスの輸出は同0.7%とマイナスを記録し、内需の不振を外需が支える構図が崩れた。

産業生産指数も第2四半期に、季節調整値で前期比0.5%と前期の伸びを下回った。

こうした中、7月14日に政府系シンクタンク、韓国開発研究院（KDI）は今年の経済成長率を3.8%とする経済予測を発表した。これは先に発表された韓国銀行（中央銀行）の予測値と一致しており、やはり7月に修正された政府の目標値4%を下回るものである。

予測によれば、年後半には公共投資などの財政政策の効果も出て、消費、設備投資などの内需が若干回復するが、世界経済の停滞とウォン高により輸出は伸び悩み、全体の成長率は低い水準に止まるとしている。景気対策として、現在の拡張的な財政政策のスタンスを維持することを提言している。

国際経済環境の悪化の中、韓国経済は力強い回復軌道にのることが出来ず、しばらく低迷の時期が続くと見られる。

現代自動車グループのストライキ

8月25日から、エレクトロニクスと並ぶ韓国の基幹産業である自動車産業の最大手であり、また唯一の自国資本企業である現代自動車グループで、ストライキが発生している。同グループの現代自動車では11年連続、起亜自動車では15年連続のストライキとなる。同グループにおけるストライキはこれまでも韓国経済に大きな影響を与えている。産業資源部の推計によれば、2003年において同グループのストライキによる損失は、製造業全体のストライキによる生産損失額の77.7%、輸出損失額の84.7%を占めた。

今年のストライキでも既に在庫は安定供給に必要な水準を下回ったと見られている。近年、製品の品質向上によって、特に北米市場でその評価を高めている現代自動車グループにとって、例年の労働争議は価格競争力、安定供給の両面で深刻なマイナス要因といえる。また下請企業などへの波及も懸念されるところである。

また韓国第二の航空会社、アジアナ航空で7月17日から8月10日まで25日間のストライキが発生し、国内便を中心に多くの欠航が生じた。このストライキでは、パイロット労組が宿泊先ホテルへのゴルフセットの配備を要求項目に加えたことなどが報道され、一般市民の反感を買った。

このような限られた大企業における労組の過激な闘争については、社会全体からの批判が高まっている。一方、通貨危機以降、パートタイマーなどの未組織労働者が増加し、そうした現場での就労条件の悪化が指摘されている。韓国経済の二極化の矛盾はこうした面でも深刻化している。

（ERINA調査研究部研究主任 中島朋義）

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	04年7-9月	10-12月	05年1-3月	4-6月	2005年5月	6月	7月
国内総生産（%）	8.5	3.8	7.0	3.1	4.6	0.8	0.9	0.4	1.2	-	-	-
最終消費支出（%）	7.1	4.9	7.6	0.3	0.2	0.1	0.6	0.9	1.4	-	-	-
固定資本形成（%）	12.2	0.2	6.6	1.9	1.9	1.4	0.1	0.2	3.8	-	-	-
産業生産指数（%）	16.8	0.7	8.0	5.1	10.4	0.3	2.1	1.1	0.5	0.5	2.4	-
失業率（%）	4.4	4.0	3.3	3.6	3.7	3.8	3.8	3.7	3.7	3.7	3.8	3.8
貿易収支（百万USドル）	16,954	13,488	14,777	21,952	38,161	9,867	9,202	9,291	8,601	2,613	3,655	-
輸出（百万USドル）	172,268	150,439	162,471	193,817	253,845	61,634	68,937	66,783	69,761	23,141	23,728	23,394
輸入（百万USドル）	160,481	141,098	152,126	178,827	224,463	54,708	61,688	60,513	63,512	21,124	21,177	21,498
為替レート（ウォン/USドル）	1,131	1,291	1,251	1,192	1,145	1,155	1,095	1,023	1,008	1,002	1,011	1,037
生産者物価（%）	2.0	0.5	0.3	2.2	6.1	7.3	6.5	3.3	2.2	2.0	1.6	2.0
消費者物価（%）	2.3	4.1	2.7	3.6	3.6	4.3	3.4	3.1	3.0	3.1	2.7	2.5
株価指数（1980.1.4:100）	734	573	757	680	833	784	862	952	961	939	991	1,059

（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

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）

第10回南北経済協力推進委員会開催

2005年7月9日～12日、ソウルで南北経済協力推進委員会第10回会議が開かれた。約1年ぶりに開かれた委員会では、南から北へ50万トンの食料援助が借款の形で提供されることが合意された。また、2006年から南が北に軽工業関連の原材料を提供することが合意された。北側は地下資源の開発・投資を韓国側に保証し、実質的な共同開発を進めることになった。常設機関の「南北経済協力協議事務所」を9月中に開城に設置することも合意された。その他、開城工業団地の第1段階区域のインフラ施設の早期建設や京義線・東海線鉄道の年内開通と10月中の列車試験運行と道路の開通式を実施、8月15日ごろからの済州海峡の北朝鮮民間船舶の通過などでも合意した。

第4回六カ国協議開催

2005年7月26日～8月7日、北京で第4回目の六カ国協議が行われた。今回の六カ国協議前には、韓国が核放棄を前提に200万キロワットの電力を北朝鮮に送電する案を発表するなど、解決への期待が高まった会議であった。

協議では、北朝鮮の「核の平和利用」に関して、日米と中韓に温度差があり、これを北朝鮮がうまく利用して、会議の大きな争点となった。結局平和利用を認めない米国と、北朝鮮との対立は解けず、8月7日に休会となり、9月12日の週に再会することで現在調整が進められている。

2002年7月の「経済管理改善措置」から3年が過ぎ、国内経済の「下からの」実質的な「市場」化は進んでいるが、国内経済と世界経済を連結させ、国際市場での競争に耐えうる産業を育成するには、国際関係を改善するほかない。政治的にも経済的にも残された時間は少ないなか、「核の平和利用」問題は、将来の核カードを温存するという側面と、主権国家としての面子の側面があり、微妙な駆け引きが続いている。

「解放」60周年を迎えた南北共同行事

2005年8月14日から17日まで日本の植民地支配からの解放（朝鮮語では「光復」）60周年を記念する南北の共同行事「民族大祝典」がソウルで開かれた。北側からは金己男祖国平和統一委員会副委員長ら約180人が参加した。北側代表団は朝鮮戦争戦没者の位牌が収められている国立墓地を訪れるなど、南北融和ムードが演出された。

現代グループ代表団の北朝鮮訪問と観光対象地域の拡大

7月16日、現代グループの玄貞恩会長と現代峨山の金潤圭副会長が金正日国防委員長と会談した。この席上、現代グループの観光事業を中国国境にある白頭山と、ソウル北方70キロに位置する開城へ拡大することで合意した。8月26日からはテスト観光も行われ、500人の観光客が開城観光を楽しんだ。テスト観光は9月2日と7日にも行われる。

第11回南北離散家族再会行事

8月26日から31日まで金剛山で第11回南北離散家族再会行事が行われた。南側100家族が北側の家族と、その後北側の家族100家族が南側の家族と再開した。8月31日には金剛山で面会施設の着工が始まり、2007年春の完成が目指されている。

また、8月15日には南北それぞれ20家族ずつがテレビ会議システムを利用した画像再会を行った。離散家族の高齢化が進む中、テレビ会議システムを利用した再会などで早期の面会を可能にする施策が試みられている。

開城工業地区進出企業の現状

開城工業地区に進出している15の企業はすべて生産を開始している。現状は下表の通りである。

（ERINA調査研究部研究員 三村光弘）

開城工業団地入居企業の現状

会社名	業種 (小分類基準)	主要生産製品	投資金額 (億韓国ウォン)	北朝鮮労働者雇用予定 (～06年)(名)	販売先
サムドク通商	履物製造	履物	50	1386	本社納品
ムンチャン企業	縫製衣服	航空機勤務服	38	214	国内納品
ブチョン工業	電気供給、制御装置	ワイヤーハーネス (電気配線部品)	45	300	本社納品
マジックマイクロ	電子部品、映像装置	ランブアセンブリー (LCDモニター用)	30	360	国内販売
ヨンイン電子	電子部品	トランス、素子コイル	40	260	本社納品
テファ燃料ポンプ	自動車部品	自動車燃料ポンプ	50	135	本社納品
テソン産業	プラスチック製品製造	化粧品容器	60	359	本社納品
SJテック	プラスチック製品	半導体部品容器	40	390	本社納品
ホサンエース	一般機械製造	ファンコイル (空気清浄機部品)	26	150	本社納品
シンウォン	縫製衣服	衣類	38	266	国内販売
リビングアート	その他金属製造	厨房機器	45	715	70%日本・EU輸出 30%国内販売
ロマンソン	時計および部品製造	腕時計、ジュエリー	103	715	本社納品
TS精密	半導体、電子部品製造	半導体金型部品	23	28	本社納品
ジェイシーコム	通信、放送設備製造	光通信部品、素材	43	608	本社納品
ジェヨンソルテック	その他機械製造	自動車電子部品金型	70	220	本社納品

(出所) 統一部ホームページ (<http://www.unikorea.go.kr/KUN/KUN0101R.jsp>)

Research Division: International Activities, Conferences and Workshops January - July 2005

On January 14, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida delivered a speech at the Institute for International Trade and Investment, in Tokyo.

On January 15-16, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in a meeting of the Japan Institute of International Affairs Japan-China Energy Council, which was held in Tokyo.

On January 17, Visiting Researcher Zhao Yuhong joined ERINA from the Liaoning Academy of Social Sciences.

On January 18, the 4th Tokyo Seminar on the New Northeast Asia took place at the American Center, Tokyo.

On January 20, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in Japan-Russia Round-Table Meeting, which was held in Tokyo.

Between January 24-30, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in various events in Khabarovsk and other locations in Russia, including participating in the honorary degree conferment ceremony held by the Economic Research Institute of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, in Khabarovsk.

On January 27, Associate Senior Researcher Masayuki Tsukuba took part in a meeting of the Exploratory Committee on Attracting Chinese Businesses and Capital Imports, which was held in Niigata City.

Between January 31 - 4 February, Researcher Mitsuhiro Mimura visited research institutions in Seoul to exchange information.

On February 10, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida attended the board meeting of the Japan-China Northeast Development Association, which was held in Tokyo.

On February 14, the 5th Tokyo Seminar on the New Northeast Asia took place in the Capitol Tokyu Hotel, Tokyo.

On February 14-15, Senior Fellow Ikuo Mitsuhashi took part in the Korea Maritime Institute International Seminar on the Promotion of Pyeongtaek Port, which was held in Pyeongtaek, ROK.

On February 17, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in the Seminar on Investment, Finance and the Property Market in Russia, which was held in Tokyo.

On February 20-24, Senior Fellow Ikuo Mitsuhashi and others took part in the "Vladivostok - Aomori Ferry Seminar" at the Aomori Port Internationalization Conference, which was held in Vladivostok.

On February 23, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in the General Meeting of the Japan-China Northeast Development Association, which was held in Tokyo.

On February 24, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida and others took part in the Japan-Russia Round-Table Meeting, which was held in Tokyo.

On February 25, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in the Workshop on Promoting the Formation of the Northeast Asian Economic and Cultural Exchange Zone, which was held in Tokyo.

On March 2, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida participated in a video conference organized by the Nizhny Novgorod Japan Center.

Between March 3-5, Senior Economist Hisako Tsuji participated in the Working Group Planning Meeting on Future Multilateral Economic Engagement with the DPRK, which was held in Honolulu, and presented a paper.

On March 8-9, ERINA held the Niigata Japan-Russia Energy Forum 2005 in Toki Messe, Niigata City.

On March 11, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in the Northeast Asia Economic Committee meeting, which was held in Tokyo.

On March 14, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida delivered a speech to the Niigata Prefecture External Science and Technology Exchange Association, in Niigata City.

On March 18, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida attended the 25th Meeting of Directors and Assessors of the Japan-Russia Foundation for Cooperation in Medicine and Healthcare, which was held in Tokyo.

Between March 14-18, Associate Senior Economist Tomoyoshi Nakajima visited Seoul to conduct a survey of macro-economic trends in the ROK and the potential for a Japan-ROK FTA.

On March 15-16, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in the Symposium on China's Energy Problems and Resource Development in Siberia and Far Eastern Russia, which was held in Tokyo.

On March 23, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in a meeting of the Board of Assessors of the Japan-China Economic Association, which was held in Tokyo.

Between March 24-26, Research Division Director Vladimir Ivanov took part in the Korean Energy Economics Institute's International Symposium on Northeast Asian Energy Cooperation, which was held in Seoul.

On March 28, Research Division Director Vladimir Ivanov

visited Tokyo for a meeting with Yevgeny Primakov, President of the Russian Chamber of Commerce and Industry.

On March 30, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in the Japan-Russia Joint Symposium, which was held in Tokyo.

On April 10, *The Modern ROK Economy: Evolving Paradigms* was published.

On April 11-12, Senior Fellow Ikuo Mitsuhashi took part in the ESCAP National Workshop on an Integrated International Transport and Logistics System for Northeast Asia, which was held in Ulaanbaatar.

On April 22, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in the Heilongjiang, Liaoning & Dalian Investment Briefing and Business Talks Meeting, which was held in Tokyo.

On April 28, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida and others took part in the seminar *Japan-ROK Cooperation and Prospects for the East Asian Community*, which was held in Tokyo.

On May 9, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in a reception to commemorate the 60th Anniversary of Victory Day in Russia's Great Patriotic War, which was held in Tokyo.

On May 10, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida delivered a speech to the International Affairs Committee of the Niigata Association of Corporate Executives, in Niigata.

On May 20, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida delivered a speech at the 3rd Workshop on Marine Security, which was held in Tokyo.

Between May 24-27, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in the 2005 Japan-China Economic Cooperation Conference in Shenyang.

On June 5-6, ERINA held the Northeast Asia Economic Conference Organizing Committee Environment Experts' Meeting, at Hotel Nikko Niigata.

On June 6, internship students from the Monterey Institute of International Studies, R. Yokochi and R. Beisecker, began their program at ERINA, which finished in mid-August.

Between June 6-8, ERINA held the 2005 Northeast Asia Economic Conference in Niigata, which took place in Toki Messe.

Between June 8-14, Associate Senior Economist Tomoyoshi Nakajima took part in the 8th Annual Conference on Global Economic Analysis, which was held in Lubeck, Germany.

On June 9-10, Senior Fellow Ikuo Mitsuhashi took part in the ESCAP Transport Experts' Conference, which was held in Busan.

Between June 13-17, Researcher Kazumi Kawamura took part in the Niigata Port Development Association's fact-finding survey concerning international ferries in Northeast Asia, in Incheon and Dalian.

Between June 14-18, Senior Economist Hisako Tsuji took part in the Stanley Foundation's Conference on Future Multilateral Economic Cooperation with the DPRK, which was held in Berlin.

Between June 15-23, Researcher Mitsuhiro Mimura took part in a symposium organized by the US Institute for Defense Analysis in Washington D.C.

Between June 18-24, Researcher Shagdar Enkhbayar took part in a GTAP training course, which was held in Heraklion, Greece.

On June 30 - July 1, Researcher Shagdar Enkhbayar took part in a CDM workshop, which was held in Ulaanbaatar, Mongolia.

On July 1, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida took part in the Japan-Russia Round-Table Meeting, which was held in Tokyo.

On July 5-8, Researcher Mitsuhiro Mimura took part in a workshop, which was held by the East Asia Technology & Economic Center in Dalian.

On July 8, the preparatory meeting for the Multilateral Energy Links in Northeast Asia project was held in ERINA's conference room.

On July 12, Chairman of the Board of Trustees Susumu Yoshida attended the plenary meeting of the Nippon Keidanren Committee for Japan-Russia Business Cooperation, which was held in Tokyo.

BOOK REVIEW

「北東アジアにおける国際労働移動と地域経済開発」

編著：大津定美
出版：ミネルヴァ書房



本書は2002年に京都で開催された、北東アジアの国際マイグレーションに関する国際シンポジウムに提出された論文をベースにまとめられており、ロシア、中国、日本、米国に籍を置く20人の研究者が執筆した19論文により構成されている。内容は、ロシアの人口動態、ソ連・ロシア国内の人口移動、中央アジアからロシアへの帰還、中国からロシアへの移民と労働輸出、中国人の海外移民、朝鮮（韓国）からロシアへの移民、中ロ国境における交流の現状、中国東北部及びロシア極東の国際経済関係など多岐に渡る。

1990年代以降の中国人のロシア極東への移民や出稼ぎに関しては多くの議論が展開されているが、ロシア側と中国側とでは視点にズレがあるようだ。ロシア側によると、ロシアにおける中国人移民は全土で20万～45万人と見られ（グリブラス）、沿海地方だけでも5万人いる外国人のうち80%が中国人とされる（バクラノフ）。その背景にはロシア極東の人口減少が続いていることがあり、今や中国移民は地域経済を支える上で欠かせない存在となっている（モトリッチ）。しかし、ロシア人の中国人に対する姿勢は複雑で、中国の「人口圧力」と中国人のたくましい生活力に恐怖感を感じている住民が多い（ザイオンチコフスカヤ）と社会心理面での問題を指摘する。事実、中ロ国境では両国の経済発展の違いから住民の間で不穏な動きがあるケースも見られるという（岩下）。

一方、中国側は合法的な労働輸出を対外貿易の重要な構成部分と見ており、両国の補完性を生かし、双方に利益のある経済交流の一つとして推進する姿勢を貫く（王、林）。そして、労働輸出をより活発にするために、労働者の生活環境、支払い方法、制度・契約上の問題点などの改善をロシア側に迫っている（李、王）。歴史的に見ても中国は海外移住の王国で、世界150カ国以上に3,300万人の華僑・華人を送り出している（厳）。移民に対する認識からして中国とロシアでは違いうだろう。経済合理性の追求だけでなく、住民感情の面を含めて両国間で議論を深める必要があるようだ。ロシアに定住した朝鮮人・韓国人はロシア社会にうまく溶け込んでいるとされ（レシャコフ）中国にとって参考になるかもしれない。

いくつかの論文を通して、北東アジアにおける移民の歴史について考えさせられた。ソ連時代、個人の意思に関係なく、政府による強制移住が行われてきた。シベリア流刑は名高いが、1930年代には17万人以上の朝鮮人が極東から中央アジアへ強制移住させられた（レシャコフ）。ソ連崩壊後、2,500万人のエスニック・ロシア人がロシア以外の旧ソ連諸国に取り残され、その一部は再びシベリアに強制移住させられ、再定住に苦勞しているという（堀江）。本書では触れられていないが、過去には朝鮮半島から日本やサハリンへの移住が強制的に行われた。このように見ると、20世紀の北東アジアにおける移民の多くが、歴史に翻弄された人民の苦難の国境越えであったことが思い出される。21世紀になった今日も、強制移住とは異なるが、政治的・経済的迫害下で豆満江を渡り、中国へ脱北する北朝鮮人の姿がある。

ロシアや中国において、マイグレーションが経済合理性に基づく自由な行為として位置づけられたのは比較的新しい傾向であろう。個人が合理的に移動・移住できるならば近代経済学的手法が適用可能となる。ソ連時代に工場や労働者の配置が非合理的根拠で行われたため、現在の北から南へ、東から西へという人口移動は合理的・均衡的配置への収束のプロセスと仮定し、計量分析を行うという斬新な研究も紹介されている（雲）。

北東アジアの経済環境に関する好論文も収録されている。ロシア極東とザバイカルの紹介論文（ミナキル）、中国東北地域の発展・課題と「東北振興」の意義を解説した論文（加藤）はともに極めて示唆的である。

本書に収録されている論文はどれも格調高いもので、豊富なデータや事例が紹介されている。論文集であることから、一つの問題について複数の論文が違う角度から分析している箇所が多く見られ、執筆者間でどのような議論がされたのか興味のあるところだ。特筆すべきはロシア語や中国語の邦訳が実によくこなれていることである。編者、翻訳者の丁寧な作業に敬意を表したい。

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

研究所だより

運営協議会及び運営協議会・賛助会合同意見交換会の開催
平成17年9月15日 朱鷺メッセ

編集後記

昨年12月に神戸を、今年5月に金沢を旅行しました。どちらも北陸自動車道を利用しましたが、そのすぐ脇を通る北陸新幹線の建設がだいぶ進んでいて、たった5か月でも車窓から見える景色がずいぶん変わったことに驚きました。

その北陸新幹線の金沢延伸に伴う高速交通機能の低下による新潟県経済への影響が「2010年問題」として認知されるようになってきました。越後湯沢駅から北陸方面に乗り換える乗客が上越新幹線を利用しなくなり、地域経済に影響を与えるという問題です。マスコミによる報道はデメリットばかりが強調されていますが、新潟にとって必ずしも悪いことばかりではありません。

北陸地方では10月23日に富山 - 上海便が週3便就航することになり、今まで週2便だった小松 - 上海便も11月に週3便に増便される可能性があります。また、新潟空港からも上海へは週3便が飛んでいます。隣り合った3県が上海便をそれぞれ週3便持つことで客の奪い合いが予想されますが、各路線は共存の視点が重要だと新聞で報道されています。私は同じ目的地の路線を持つ空港と空港を結ぶルートが整備されれば、例えば上海から富山空港に来た中国人が、観光しながら北上し、新潟空港から帰国することも可能になり、うまく共存できるのではないかと思います。

北陸新幹線ができることにより、上越地方から富山市・金沢市・長野市などが通勤・通学圏内となり、新潟県の定住人口が増えるなどのメリットもあるそうです。それぞれの路線を、それぞれの地域住民がうまく利用し、北陸新幹線と上越新幹線も、上海便のように共存の視点で捉えることが重要だと思います。(M)

9月初旬に久しぶりに北京と大連を訪問し、急激な変化に驚いた。まず都市部のビル建設ラッシュはとどまるところを知らない。それほど老朽化しているわけでもなさそうな5 - 6階建てのアパートが片っ端から取り壊されて、ピカピカのビルが新築される。贅沢な話で、これでは鉄鋼やセメントがいくらあっても足りないわけだ。似たような古さのアパートはロシアにも至る所に在るが、ソ連がロシアに生まれ変わった後も、人々は壊れた箇所を直しながら住

み続けている。町を走る車だって中国ではなぜかここ数年の内に製造された新車ばかりだが、ロシアでは旧式のソ連型車種が街を堂々と走っており、外国から輸入した中古車も直しなおし使っているという。「もったいない」という精神から見ると、ロシア流の方が受け入れやすい。最近の中国では使い捨て文化が浸透しているのだろうか。

成田～モスクワ便が混んでいる。行きの切符は何とか取れたものの、帰りはモスクワに2泊足止めを食う羽目になってしまった。今回インタビューに応じてくださったラブレチエフ・ロシア通商代表部主席の話では、ロシア人外交官が家族や知人を日本に呼び寄せるのも難しくなっているとのこと。これも日本企業のロシア進出ブームの影響だ。10年ほど前、ロシアの投資環境は劣悪とされ、日本企業が関心さえ示さなかったのを思い出すと、隔世の感がある。足やホテルが不足ではビジネスにも支障が出よう。欧米系のホテルチェーンは既にモスクワでビジネスを拡大している。日系ホテルも是非進出してほしいものだ。

新潟市では生涯学習促進の方針の下、「にいがた市民大学」を主催しているが、今秋から始まった第12期講座の一つに「隣国ロシアを知る」を設けた。早速、日本語の堪能なロシア人講師から1917年以降のソ連・ロシア史の講義を受け、学ぶところが多かった。例えば、スターリン時代の話の聞くと、北朝鮮が手本としている支配手法が良く分かる。(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
堀川桃子
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
12F Bandaijima Bldg.
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10月15日

(お願い)

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

禁無断転載

