

ERINA

BUSINESS NEWS

Economic Research Institute for Northeast Asia

／ TOPICS ／

- 01 ロシア極東エネルギー輸送ワークショップ
- 11 ロシア極東ビジネス<水産>プレゼンテーションセミナー

／ SERIES ／

- 16 海外ビジネス情報
- 18 列島ビジネス前線
- 20 ERINA日誌

Economic Research Institute for Northeast Asia

ERINA(財団法人環日本海経済研究所)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号 万代島ビル13階 Tel 025-290-5545 Fax 025-249-7550

URL <http://www.erina.or.jp> E-mail erdkor@erina.or.jp

ロシア極東エネルギー輸送ワークショップ

ERINA 経済交流部

昨年11月10日、新潟市のホテル日航新潟4階「朱鷺の間」においてロシア極東のエネルギー資源の日本への輸入、それに伴うロシア鉄道の現状や日本港湾の展望等について、「ロシア極東エネルギー輸送ワークショップ」が開催された。

「ロシア極東エネルギー開発の概要」

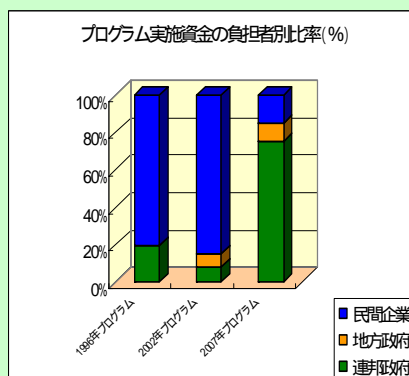
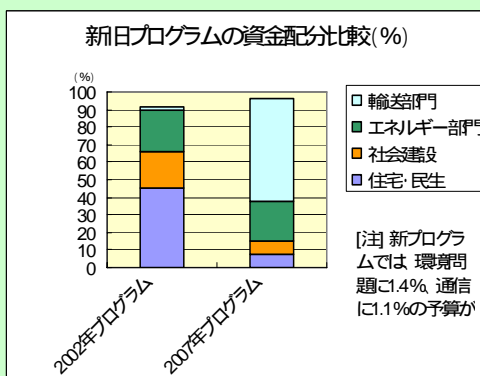
社団法人北海道総合研究調査会特別研究員 杉本侃氏

ロシア極東開発プログラムとエネルギー開発

ロシア極東についての開発プログラムはかつて、いくつか出ている。図「1」左側のグラフで旧プログラムというのは2002年、新プログラムは2007年のプログラムということでご覧いただくと、エネルギー部門の位置付けは新と旧でほとんど変わっていない。ただし、新しいプログラムでは電力を重点的に発展させていこうとしている。

実施資金（右側のグラフ）については、かつての1996年と2002年のプログラムでは85%まで民間が出すことになっていた。一方、新プログラムでは民間部分が15%しかない。連邦政府と中央政府の負担が85%ということで、この辺が大変大きな差になっていて、実現の可能性が大変高くなったことが見て取れると思う。

ロシア極東開発プログラムとエネルギー開発 重点政策と政府負担比率



	住宅・民生部門	社会建設	エネルギー部門	輸送部門
旧プログラム	45.1%	20.6%	23.9%	2.1%
新プログラム	8%	6.7%	23.2%	58%

新旧プログラムの連邦政府負担額

96年：年間平均 約5億ドル
02年：年間平均 1.2億ドル
07年：年間平均 26億ドル余

エネルギー開発プロジェクト (1) 2020年エネルギー 長期戦略

2020年エネルギー長期戦略というのは、2006年の8月、正式には11月に採択されたプログラムで、ロシア東部諸地域の重要性が増大すると書いてある。全体としては西部シベリアが石油生産の中心であるこ

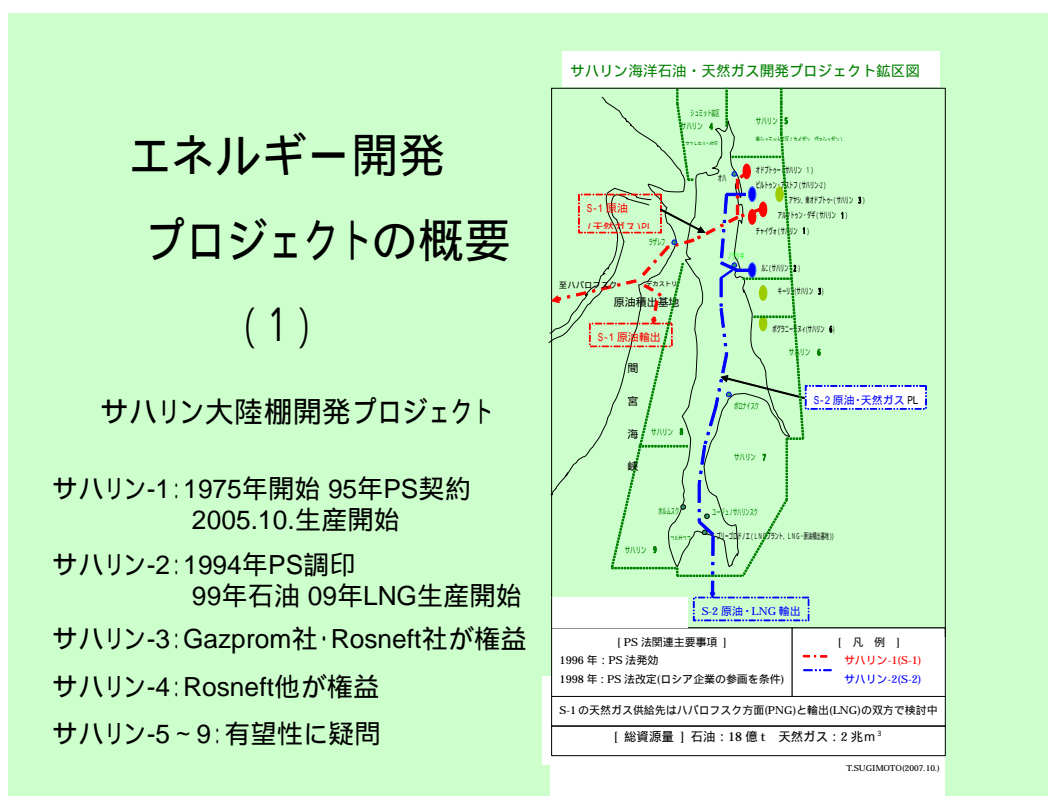
とは変わらないが、これからは極東・東部シベリアの重要性、それから海洋の重要性がどんどん高まっていくというのが一つ。

二つ目に、輸出はこれまではほとんどが西方、すなわち欧州の方に向けられてきたが、これから2020年、2030年くらいになると東方(アジア太平洋圏、アジア圏)に対する輸出がどんどん大きくなっていき、恐らく2020年頃には石油も天然ガスも25%~30%くらいがアジアの方面に向けられるようになっていくと思う。このように、東へのシフト、アジアシフトがこれからどんどん強くなっていくというのが、新エネルギー戦略の特徴だ。

(2) サハリン大陸棚開発プロジェクト

サハリンでは、1999年にサハリン2が、2005年にサハリン1が石油の生産を始めている。いずれも日本の企業がシェアを持って参加している。

サハリン3については、まだ開発は始まっていない。かなり有望な鉱区とそうでない鉱区があるようだ。ガスプロムがガス関連の鉱区を今後開発していく。石油関連についてはロスネフチが担当する形で準備が進んでいる。



サハリン 4、5 から 9 については、これから現実にどの程度開発が進むのかというのは、資源をもう少し精査してみないと分からない。特に番号が後の方に行くにしたがって、実際に開発できるのか、それほど埋蔵量があるのか、というような感じではないだろうか。ただ、今後サハリンが日本のエネルギー情勢に果たす役割は、徐々に高まっているのが現状だろうと思う。

(3) 原油・天然ガス パイプライン計画

原油

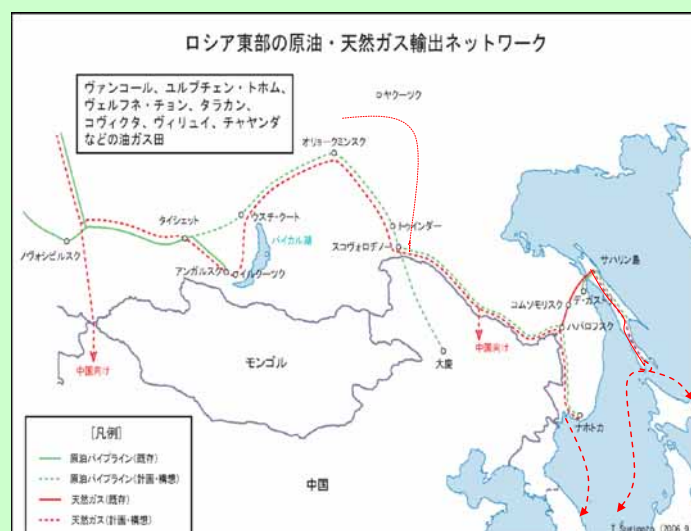
太平洋原油パイプラインは、東部シベリア - 太平洋 (East Siberia - Pacific Ocean) というので「ESPO」、ロシア語では「ヴェーエステーオー (VSTO)」という略語が使われることが多い。これを1期と2期に分けて建設をしようというプロジェクトだ。第1期は今年12月25日にはとうとう動き出す。まさに太平洋に出るというロシアの夢が、ここでまた叶うことになる。

第1期では、タイシエツトからスコボロジノまでパイプラインで運んできた石油を、当面の間 (ESPO-2 (第2期) ができるまで) 鉄道でナホトカにあるコズイミノまで運び、そこから出荷する。ESPO-2の方はそれが完了してから、その埋蔵量、生産および需要の可能性を見ながら、早ければ来年の初めくらいから着工していく。

それから、年間1,500万トンの石油を20年間にわたって中国に供給する合意ができています。大慶に出すということで、4月に中国向けの支線の着工式が行われた。石油の積出港になるコズイミノは12月には完成をして動き出すという状況だ。

エネルギー開発プロジェクトの概要(2)

原油・天然ガスパイプライン計画



天然ガス

ハバロフスクからウラジオストクにかけてのガスパイプラインについては、今年7月31日にプーチン首相が溶接始めを行ったということで既に着工している。またウラジオ側からも既に建設が始まっている。2012年がAPECの会議だから、2011年第3四半期には完成することになっている。最終的には1,800キロになる。輸送能力も当初は60億立方メートルだが、そのうち300億立方メートルになる。そのときには、サハリンのみならずヤクーチヤのチャヤンダ・ガス田も含め、LNGにして輸出をしていくという計画で進み出している。

(4) ガス精製・ガス化学・ LNG 工場他建設構想

ここに挙げているエネルギー開発プロジェクトにはガス関連が大変多い。ロシア極東、東部シベリアの天然ガスを開発し、そこで製品にして中国、アジア圏に輸出しようという総合的な計画、マスタープラン「東部ガスプログラム」が採択されているが、これをベースにした考え方だ。

サハリンのLNGについても増設という話があるし、極東のLNGについては、今年の6月にプーチン首相が来日した際、日本の企業に対して協力を求めたということで、既にいくつか動き出しているようだ。

石油については、ロスネフチ社が当初 1,500 万トン、ゆくゆくは 3,000 万トンくらいの精製、製油所を造るということで既に着工している。製油所も石油の方も具体的に動き出しているというのが現状だ。

ガスについてはついこの間、中国とロシアの首相会談があり、そこで中国に対しても協力の要請が出された。中国はゆくゆく、ロシアから 680 億立方メートルあるいは 700 億立方メートルの天然ガスを輸入することになるだろう。



各プロジェクトの実現に 近隣諸国の協力は不可欠

このように、かなりたくさんプロジェクトがある。しかし、これがどの程度現実に進んでいくのか。

少なくとも国がやろうとしていることについては、経済危機の中でありながらも、まだ多少の資金的なゆとりがあるから、ある程度やって行けると思う。ただ、ここで申し上げたほとんどの仕事が民間事業なので、民間がどの程度資金負担できるのか。

特に極東ロシアは、様々な要因があって、基本的に非常に貧困な地域だ。それを中央統制のもとで何とか維持してきたわけだが、どんどん貧困の度は深まってきている。それに加え、中古自動車が輸入できなくなったことで、中古車を扱っていた大量の人たちがいなくなってしまった。船もなくなってしまって、まさに混迷の度が深まっている。

そのような極東ロシアを誰が助けていけるのかというと、モスクワだけではなかなか難しい。

それに対して、中国・韓国は大変積極的に対応しようとしている。中国は石油と天然ガスのロシアからの輸入について、石油については完全に合意、ガスについてもほぼ合意をし、動き出そうとしている。韓国もロシアからガスを輸入する話をずっと昔からやってきている。最初はシベリアから入れようと思ったのがなかなかうまくいかず、今は極東の方から入れようとしている。これがうまくいくと、延長して北朝鮮経由という話や、海から持っていこうという話もある。

その資金のみならず、技術面・経営・運営のノウハウということも含めて、ロシアでは日本に対する期待が大変に大きい。だから日本としては、ロシアがこれから各プロジェクトを具体的にどう進めていこうとしているのか、十分に情報を得て分析をしたうえで（もちろん日本の企業もかなり動き出しているが）こういう所にいろいろな大きなビジネスチャンスがあるんだという前提で、考えていく必要があるのではないだろうか。

「エネルギー資源輸出に関わるロシア極東港湾の現状

及び日本地方港湾のエネルギー資源輸入の現状」

飯野港運株式会社取締役、東京支店長 小塩博史氏

はじめに

私はシベリアランドブリッジの盛んな頃に、ナホトカに駐在していたことがあり、それ以来ずっとナホトカ向けの輸出と輸入を担当している。

Kozmino oil terminal



今回ナホトカに行ったときに、ロスネフチの人に取材をお願いした。しかし現在既に貨車からタンクに原油を入れる作業をしていて、一切入港禁止という指示がモスクワからあったということだった。コズイミノの方には既にタンクが到着して、大きい貯蔵用の出荷用タンクの方に入っている。

消費地精製主義と 原産地精製主義

日本では大型原油タンカーで原油を26万トンくらいで運んできて、それを製油している。日本の石油メーカーはこれを消費地精製主義とか製油主義と呼んでいる。これは戦後からの伝統的な日本の工業政策だった。

ただし世界的にみると、それが必ずしも主流ではない。VLCCで中東の原油が3ドルとか4ドルという時にはそれも成り立つわけだが、だんだん値段が高くなってきて70ドルとかになると、果たしてそれに意味があるのかという問題に直面している。

臨海石油コンビナート、 エチレンプラント

臨海石油コンビナートというのは、まさに高度経済成長期の1956年に、川崎・四日市・岩国・新居浜にできた。それぞれエチレンプラントというのを持っていて、さらに加工度の高いプラスチックやゴムを作っていく形になっている。製油所はほとんどが内陸にあるため、タンク車で輸送しなければならない。

Nakhodka oil terminal



原油の精製 (1) 原油の特徴

原油を輸送するだけなら、このナホトカのオイルターミナルのタンクの数に倍にすれば単純に輸出量を増やせるが、どうしてこれができないかをこれから説明したい。

まず原油の特徴で、「ろう分」というのがある。JOMOの資料によ

ると、インドネシアの場合だと「ろう分」が多いので、95度以上にヒーターで加熱しないと油が凍ってしまう。このような成分の原油は大変多い。二つ目に硫黄分が入っている原油の方が一般的だ。シベリアの原油は硫黄が大変少ないので非常に好まれている。日本に持ってきて精製すると、大量の「ろう分」と硫黄分が出るが、この硫黄は肥料にするぐらいしか用途がない。しかも硫黄というのは非常に輸送しにくいもので、発火点が非常に低い。

(2) 溶融硫黄運搬船

現在では Molten sulfur Carrier と呼んでいるが、260度くらいで熱し溶かしたままで、魔法瓶のようなもので中国に持って行って肥料にしているのが実状だ。カナダのアルバータの方に行くと、用途がないので野積みしているというのが現状だそう。また、シベリアでもかなり野積みされているという報告が出ている。

(3) アスファルト運搬船

次にアスファルト運搬船だ。これもピッチ分など固い物も出てくる。日本では舗装する道路もなくなりつつあるので、これも溶かした状態で、現在道路を造っている国、中国などに持って行く。タンカーの中にヒーターホイルというのが入っていて、非常に危険な輸送だ。アスファルト輸送船は船全体が暑くて、部屋にいても暑いくらいだ。

(4) ケミカルタンカー、 特殊油槽船

日本でも古くから使われているケミカルタンカーにエチレン船がある。あとブタンなどの商品を輸送するのが、Chemical Carrier (特殊油槽船)だ。要はガスであり、ステンレスタンクであり、安いものはコーティングになっているタンクだ。

製品タンカーでの出荷



ナホトカのオイルターミナルからの製品の出荷風景。写真は5,000

~6,000 トンのタンカーで、製品輸送（A 重油）に使われる。ドラフトは 8~10 メートルだ。石炭のポストーチヌイだと 13.5 メートルくらいだ。ポストーチヌイでいちばん大きい船だと、大体 13 万トンの鉱石船になり、14 メートルくらいのドラフトが必要だ。

コズイミノ方面に向かう線路では、現在複線の工事中だ。石炭関係の方はよくご存じだと思うが、ハバロフスク方面から来てスーチャン川を渡る線が単線だ。ポストーチヌイの港だけで 1,200 万トンとか 1,300 万トン、一昨年くらいだと 1,500 万トンの石炭を出荷している。（写真「進展する複線工事」）

進展する複線工事



原油から製品へ

一言で言って、ロシアは石油を製品で輸送することを目指しているのではないだろうか。これは北洋材と同じであろう。北洋材を丸太で売るのはではなく、なるべく製材にしたり、集成材にしたりしてから出していきたいというのが、ロシアの将来的な方向だと思う。

よく商社の方が原木から製材へ行くときに、「JAS から JIS へ」と言う。同じことを石油で考えてみると、単に燃やしてしまうよりはエチレンのようなものに持っていきたい。それから消費地への輸送を指向している。当面はガソリン・軽油・重油だろう。

それから、できるだけガソリンを多く採りたいということで、これがコンビナート設備の重要なところだ。過去の例では、日本の全漁連が日本の商社を通してナホトカから A 重油をずっと輸入していた。ロシアの A 重油は凝固点が大変低く、寒くても油が凍らず、粘度が上がってこないということで、寒い北洋漁業には好都合だったからだ。

ナホトカ石油コンビナート建設開始



ロスネフチ社の製油所建設予定地。看板によれば、2009年8月着工、完成は2014年4月の予定（写真「ナホトカ石油コンビナート建設開始」）。

「ロシア極東地域からアジア太平洋諸国への燃料エネルギー資源輸出の展望」

ロシア国立極東鉄道大学学長 ポリス・ディンキン氏

アジア太平洋地域における 燃料エネルギー消費の展望

専門家の調査研究によると、ロシアの炭化水素資源は今のところ、埋蔵量の33%しか開発されていないのが現状だ。

ロシア連邦の現在のエネルギー部門における戦略では、2015年までを第1段階とし、現在の世界金融経済危機を克服して、よりテンポを速めた燃料エネルギー開発を目指す。第2段階では2020年までの戦略で、これは主にエネルギー効率を向上させるために、できれば特に東シベリアあるいは極東の大型エネルギープロジェクトを外国の協力を得て遂行する。ロシア極東、ロシア全体にとっても、アジア太平洋地域の燃料市場は非常に魅力がある。現在でも世界のエネルギー消費の30%をまさにアジア太平洋地域が占めていて、このパーセンテージは今後も増加していくものと期待している。

(1) 原油

現在ロシアにとって最大の原油の買手は中国で、アメリカを抜いて1位だ。中国政府が進めているエネルギー安全保障との絡みで、今後10年、20年の間に、ロシアの中国向け原油輸出量はさらに拡大して、近い将来には倍増するという専門家の予測もある。ロシアの原油産地が中国から大変近いということが、この状況をさらに加速させている。

(2) 天然ガス

台湾の天然ガスの消費量が過去 10 年で 2 倍以上に増加した。これから台湾で LNG の輸入基地が完成するので、さらに台湾向けの天然ガスの輸出の増加が見込まれている。2020 年までに、年間 10 億立方メートルの天然ガスが台湾向けに積み出されると思われる。

韓国向けの天然ガスの輸出量も 10 年間に 2.5 倍に増えた。韓国市場はロシアにとって大きな可能性を秘めている。理由は韓国の天然ガスに対する需要が増えていること、さらに地理的にガス産地と韓国が近くアクセスが便利なことだ。2020 年のロシアの韓国向け LNG 輸出量は、100 億立方メートルになると予測されている。

日本の需要に対しロシアの天然ガス輸出量がそれほど増えていないが、ロシアのインフラが十分に整備されていないことが、マイナス要因の一つになっていると思う。

アジア太平洋地域への 鉄道を使った燃料輸送システム

アジア太平洋地域への原油の輸出量を増やすべく、この年末までに「東シベリア・太平洋」石油パイプラインの第 1 期工事が終わる予定だ。この第 1 期工事のパイプラインの総延長は 2,690 キロ（タイシェット～ウスチ・レナ～スコボロジノ）。スコボロジノからコズィミノの石油出荷基地までのアクセスは、今のところ鉄道に頼ることになっている。今後の輸送需要の増加を考慮して、最低でも 1 万両の貨車の生産が必要になってくると見られている。

また、2009 年 4 月にスコボロジノから中国国境までのパイプライン支線の建設が始まった。この支線の長さは 64 キロで、年間の輸送能力は 1,500 万トンだ。今後 20 年間で、ロシアから中国向けに 3 億トンの原油が輸出されることになっている。このパイプライン支線の建設は 2010 年に完了する予定だ。

東シベリア・太平洋パイプラインの第 2 期工事では、2010 年にナホトカまでの 2,100 キロ部分の建設に着手することになっている。完成予定は 2012 年だが、二つのリスク要因が考えられる。一つは建設費が年々上昇していること、二つ目は需要を満たすだけの原料、天然資源を確保できるかどうかだ。

バイカル鉄道の輸送量、特にワニノ向け、あるいはソフガワニ向けの貨物輸送量が今後、7～10 倍に増えるものと予測されている。北方向けには鉄鉱石・原油その他のバルクの製品を運び、南方（ハバロフスク）向けにはコンテナ輸送に力を注ぐことで、輸送量の増加を図る。炭化水素資源の輸出を増やすためには、単に採掘量を増やすだけでなく、輸送インフラを整備することが必要だ。

今の世界金融経済危機にもかかわらず、極東までの輸送量は 2009 年には前年比で増加している。例えば石炭に関しては輸送量（積出量）が前年比で 31% 増加し、原油に関しては 23% 増加した。

11 月 7 日にハバロフスクの二つ目のアムール川横断鉄道橋が完成した。これにより鉄橋 1 基の場合よりも輸送量を 80% 増やすことができる。

トランスネフチがコズィミノに原油ターミナルを建設したことに伴い、毎月、鉄道貨物駅経由で 125 万トンの原油を積み出すことが可能

になる。沿海地方の製油所の建設に伴い、さらに鉄道貨物駅の役割が増える見込みだ。ロスネフチの計画では、この沿海製油所のほとんどが輸出向けで、そのうち8%が鉄道によって輸送されることになっている。 【ワークショップの録音をもとに ERINA にて編集】

ロシア極東ビジネス<水産>プレゼンテーションセミナー

ERINA 経済交流部

「2010 北東アジア経済発展国際会議イン新潟」の関連行事として、1月28日(木)にホテル日航新潟30階「鳳凰」において「ロシア極東ビジネス<水産>プレゼンテーションセミナー」が開催された。ロシア極東地域での鮮魚取引の実情や極東水産大学での養殖、海外取引などについてロシア人スピーカーが報告を行った。

「ロシア極東の栽培漁業と政府の政策」

ロシア国立極東水産技術大学校長 ゲオルギー・キム氏



ロシア極東には水生生物の栽培・養殖という大型産業の創設にとって、最適な沿岸水域環境が備わっている。栽培・養殖漁業は、貴重な海洋性動植物を生産し加工するための多機能なバイオテクノロジーの総体である。世界全体で見たこの食品産業部門の生産量は毎年10%~15%の伸びを示している。沿海地方で最も将来性のある養殖対象魚介類はナマコ、ホタテ貝、ウニ、コンブ、ムラサキガイ(ムール貝)、カキなどである。

現在、沿海地方での養殖面積は80平方キロメートル弱で、沿海地方全体の事業体の生産総量は1万トン以下だ。極東の栽培・養殖漁業はロシアの栽培・養殖漁業の一部だが、その発展進度は遅い。ロシアでは20世紀の間、漁業や栽培・養殖漁業に食料源としての二義的な役割しか与えて来なかったため、現代の国内漁業はあまり発展せずに来た。

ソ連政府の漁業方針は太洋を中心とした母船漁業を主とし、獲った魚を水産食料品・原料として大陸に供給するという姿勢だった。現在のロシアの栽培・養殖漁業は、法律、組織、生産、経済、財政上の一連の問題を抱えている。現行の連邦法では、水生生物資源の利用、栽培・養殖、保護に関する共通の問題を規制してはいるが、栽培・養殖漁業分野の活動の特異性を考慮してはいない。

2009年2月14日にロシア連邦政府決議第136号「商業漁業のための漁区割当競争入札の実施について」が公布され、ロシア政府はこの分野の状況を改善するために活発に動き始めたと言える。栽培・養殖漁業は優先国家プロジェクトの「農業部門の発展」に組み込まれた。「2020年までのロシア連邦の漁業部門発展戦略」、さらに栽培・養殖漁業の高度な発展を目指す一連の措置を見込んだ連邦特別プログラム「2009~2013年漁業部門の資源ポテンシャルの利用効率の向上及び開発」が採択された。それらの措置は次のとおりである。

1. 水生生物資源の栽培・養殖施設の建設および改修。国から10億ドルが拠出される予定。

2. 栽培・養殖漁業技術開発のための研究生産センターの建設。主要な水産研究所に属する8つの研究生産センターの建設、改修、及び設備更新が予定されている。(4億ドル拠出予定)。
3. 水生生物の栽培・養殖技術の実施施設の建設及び改修。(5億ドル拠出予定)。

連邦法「栽培・養殖漁業について」が国家院に提出された。この法案が可決されれば栽培・養殖企業への国家支援と特別融資が保障されるので、インテンシブに発展することができる。栽培・養殖漁業は極東連邦区の100万人以上の雇用を創出し、製品生産量は年間300万トンと予測されている。

これにより、栽培・養殖製品の輸出量を数百倍に増やすことができる。低い水温、海域の良好な水質に加え、有害物質の排出がないことにより、栽培・養殖製品はクリーンで品質が高い。

総じて、ロシア極東沿岸における栽培・養殖漁業の将来性を評価すると、次のようなことが言える。

1. 沿岸の海域の開拓
2. 海域の最も高価な生物資源の安定的な栽培・養殖
3. 雇用の創出と沿岸地域への人口の定着
4. 水産加工用原料の確保

極東全体及び沿海地方には2万1,498平方キロメートルの海域があり、食品価値の高い水生生物の栽培・養殖を可能にする独自の自然・気候環境、水利学的環境が備わっている。ロシア極東産の製品量が今後増えていけば、栽培・養殖製品の国際価格は何分の一かまで下がるだろうと確信している。

「水産ビジネスモデル分野における日ロ協力・日本側への提案」

モルリブプロム社社長 アレクサンダー・ステパノフ氏



我々の企業グループの主な業務は漁労と冷凍のトヤマエビとホッコクアカエビの販売である。我がグループはロシア極東で水揚げされるトヤマエビの約9割、及びホッコクアカエビの約2割を漁獲している。

ここ近年ロシアの水産業界の状況は大きく変化した。例えば、日本や韓国へのカニの輸出では、いまだに密漁や密輸の割合が8割に及ぶという現状だが、一方でロシア極東でのエビ操業では違法なものは、完全に途絶えた。

ロシアの水産会社の漁獲量を今後10年間固定したことは、ロシア政府の重要な決定であった。これは水生生物の保護とその効果的利用について、漁業者自らが真剣に取り組む効果を生み出した。現在企業の合併・吸収が続いているため、数年先までを見越した長期的な計画の下にビジネスをしていく必要がある。例えば漁労、船団の整備、製品品質、その他の生産に関する管理については問題ないが、製品の販

売においては解決すべき問題がいくつかある。

ご承知のようにソ連崩壊後、ロシアの水産物の捕獲はほとんど無秩序なものとなった。具体的にはカニの水揚げは現在もそのような状態が続いている。その結果、日本及び韓国へのロシア海産物の輸出は、違法に漁獲されたものが主に供給されているというのが現状だ。闇ビジネスでの製品の供給は見通しが立たないので、年間の価格の大きな変動を招く。さらに恐ろしいのは、乱獲により生物資源が枯渇することである。

残念ながら、日本の大手の卸売会社や商社は、未だ 100%合法的にロシアから海産物を供給しようという意識に至っていない。このような状況を是正するために、2008年4月、我々は日本に「モルリブプロム・トレーディング」という会社を設立した。

我々の前にある課題を以下に挙げる。

1. 安定供給による価格の安定化

十分な在庫形成と在庫保存用施設の確保により、水揚げのない時期の価格の安定化を図る。こうして年間を通じて安定した価格の維持が可能になる。トヤマエビについてはこの課題は既に達成されており、次はホッコクアカエビである。

2. 製品の品質向上と品目拡大

低温輸送サイクル（マイナス 40 度を一貫して保てる漁船、輸送船、倉庫）を構築後、酸化防止剤を全く使用せず済むようになった。その結果、食品添加物を一切使用していない、環境に優しい製品を供給できるようになった。また 2010 年～2011 年に、ロシアでホッコクアカエビとトヤマエビの前処理工場の操業を開始予定であり、日本の顧客の要望であった剥きエビの供給が可能になる。ロシアの前処理工場にはエビは生のままで運ばれ、一度の冷凍で済む。この計画を実施する上で、日本の経験豊かなパートナーの皆様から、技術的指導を仰ぎたいと考えている。また昨年からは日本企業の特別注文で、限定商品の生産を始めた。

3. 安定販売の確保

安定した販売のためには、いかに最短の販路を見つけて確保していくか、どのように販売市場を拡大していくかの 2 点を考える必要がある。そこで思いつくのは、まず魚市場、ホテルチェーン、レストランに直接販売することである。このような販売の長所は、直接消費者の声を聞きフィードバックしてもらうことで、生産工程を調整したり、必要に応じて梱包方法などを変えたりできることにある。ホッコクアカエビは日本国内ではよく知られているが、トヤマエビは今のところ北海道・東北地方でしか知られていない。そのため、他の地域、特に人口密度の高い関東地方や関西地方へのトヤマエビの販売を促進していきたい。

当社の海産物はすべて漁獲と同時に漁船上で冷凍され、選別される。漁船にエビが蓄積されると輸送船に移す。輸送船は通関手続きのため、ナホトカ港・オリガ港・ネベリスク港のいずれかに入港する。通関手

続きの後、輸送船は日本の石狩港か小樽港に入港する。日本では札幌と東京に製品保管倉庫を持っている。様々な要望に応じて、いかなる協力体制にも取り組んでいきたい。

「サハリン地区における水産ビジネスの現状」

サハリン製造販売会社社長 エフゲニー・オジノコフ氏



私どもの魚類加工関連グループ企業の中のひとつはサハリンで活動している。そこでは急速冷凍魚、イクラ、ニシンなどの缶詰、コンブのサラダ、魚のすり身などの製品を生産している。「サハリン製造販売会社 - 2006 (STPK-2006)」は「サハリン貿易生産会社」を母体としている。この会社では魚や魚卵を仕入れて大陸に供給するビジネスを行っていたが、製品の品質が買手を満足させられないことがあり、独立して自分たちの工場で魚の加工工程を完全にコントロールしたいと思うようになった。現在我々の企業の生産能力は大幅にアップし、1日の生産量は100トンになった。自社には1,000トンの製品や原料を保管できる冷蔵施設を完備している。

昨年、年間5,000トンのサケ・マスを日本のCarifud社、Nextread社（いずれもロシア側の表記による）に輸出した。また、我が社の商品は、モスクワなどロシア国内でも様々な地域で需要がある。そしてハバロフスクに卸売を行う子会社がつくられ、最近ユダヤ自治州のニコラエフカ村に魚の加工工場が建設された。この工場では伝統的なロシア風の塩漬け技術を利用し、様々な製品を小売店に卸すという業務形態をとっている。

我々の仕事の成果の一例を挙げると、ロシア国内の漁業見本市において、当社のイクラが金メダルを獲得した。

今後、当社が魚の加工を強化していくにあたり、日本のパートナーに参加していただき、設備を提供していただきたいと考えている。急速冷凍庫などを含む冷凍冷蔵設備に非常に関心がある。また我々はサケの養殖場を設立したいと考えており、その養殖場に日本の設備・機械をいれていただく可能性を検討している。

「日本からの水産物輸入及びロシア人の嗜好について」メルクリー社社長 マキシム・シュベッツ氏



新潟からハバロフスクに海産物を輸入する場合に、どのような手続きが必要かについて説明したい。

ハバロフスクは海にあまり近くないので、新潟からハバロフスクへの輸送について、二つの方法が考えられる。1つは空輸、もう1つは新潟から船でワニノ港か沿海地方の港へ持って行き、そこから陸上輸送する方法だ。空輸では、ロットが小さい場合は手荷物としてハンドキャリーすることもあるし、また航空貨物として送ることもできる。

冷凍の海産物は非常にデリケートなので、できる限り短時間で輸送することが理想だ。私たちの町のレストラン等では主に空輸された海

産物を使っているようだ。それも少量を手荷物として運ぶ方法が取られている。

いずれの場合にしても、新潟から冷凍の海産物を運んでくる場合、到着地での動植物検疫を通過しなければならない。動物検疫では日本側で出される証明書（産地や価格等必要事項が記入されているもの）が必要になる。新潟からハバロフスクへの便は夜9時頃に到着するので、大量に運ぶとその動物検疫が翌日に回され、1日かかってしまうことがよくある。しかし少量で手荷物として運ぶと、到着後すぐに動物検疫が行われ、通関され、そのまま持ち込める。そのため、小ロットで運ぶケースが多い。ただし、荷受人が法人の場合、この税関での処理に2日かかることがある。

またロットが大きい場合は関税がかかり、関税は実際の品物の値段に劣らずかなりの金額になるため、小ロットで手荷物として運んだ方が、全体として経費が抑えられる。また法人の場合、受取人が事前に関税を払っておくと、全体がスムーズに行くことがある。個人の荷受人の場合は、その場で払うのが基本だ。

このようにしてハバロフスクまで運ぶと、様々なコストが上乘せられて、新潟での仕入れ価格の2倍~3倍になってしまう。日本から輸入された海産物は、価格の点で、ロシア産の同様の物との厳しい競争に立たされてしまうことになる。ロシア産の物は若干品質が落ちるかもしれないが、価格が2倍、3倍となると競争に影響が出てくる。

ハバロフスク市民は海産物が好きだが、日本人やロシア極東のウラジオストクの人たちと比べて、消費量は少ない。これは海との距離に関係があると思う。ハバロフスクでは塩漬けや燻製、冷凍の水産物が好まれる。私たちハバロフスクっ子が好きなのは、ニシン、サケ・マス類、イクラ、キュウリウオ、ヒラメ、ホタテ貝、エビ、コマイ、スケトウダラ、イカ、コンブ、明太子だが、日本の食卓にはこの10倍位の種類が並んでいると思う。この中で私も友人たちもいちばん好きで、食卓に必ずのるのがニシンの塩漬けだ。サケ・マス類も塩サケや冷凍などいろいろな形で食べる。塩漬けイクラも好まれる。

日本食レストランで人気がある魚を使った料理は、寿司や刺身といった決まったセット、それから天ぷら、巻寿司である。日本のレストランに比べるとかなり貧弱なメニューではあるが、ハバロフスクっ子は日本食が好きである。10年前には2店しかなかった日本料理店が、現在では20店ほど営業していて、出前をするレストランも出てきている。若者の日本食ブームは年々高まってきている。

【セミナーの録音をもとに ERINA にて編集】

海外ビジネス情報

ロシア極東

ESPO 第1段階の
パイプラインが始動
(RBC daily 12月28日、
ベドモスチ 12月29日)

「東シベリア・太平洋」石油パイプライン (ESPO) の稼働式典が12月28日、行われた。ウラジミール・プーチン首相が石油パイプラインを始動し、原油の出荷をスタートさせた。

2004年12月31日にESPO建設を決定したことについてプーチン首相は触れ、「我々は思いついたことを5年で完了した」と述べ、建設費が3,600億ルーブルであったこと、さらに原油をタンカーで出荷するためのコジミノ港の建設費が600億ルーブルだったことも付け加えた。

トランスネフチのニコライ・トカレフ社長によれば、ESPO計画のタンカーの第1便(10万トン)は香港に向かう。これは、ロスネフチが昨年11月末にフィンランドのIPP Oy社に販売したものだ。1月1、2日には英口合弁のTNK-BPが石油販売会社トラフィギュラに販売した10万トンを出荷する。これらの石油会社は第1四半期にESPOを使ってそれぞれ50万トンを輸出する予定だ。

ESPO石油パイプライン第1期完成分の輸送能力は年間3,000万トン。現在、タイシエツトからスコボロジノまでの2,700キロで送油が行われており、スコボロジノからコジミノ港(沿海地方)までは原油は鉄道で輸送される。ESPOの第2期工事はスコボロジノ～コジミノ湾までの区間で予定されている。第2期完成分が始動すれば、パイプラインの輸送能力は8,000万トンになる。ESPO1とESPO2のほか、ロシアと中国の政府間の協定に従い、同プロジェクトの枠内でスコボロジノから中国国境までの支線が建設される。また、連邦料金局はESPOの使用料(1,598ルーブル/トン、付加価値税別)を承認した。

中国東北

大連でさらに二つの口岸が
対外開放
(遼寧日報 1月20日)

中国国務院の同意を得て、庄河港と旅順新港が1月20日から新たな対外開放の港となった。2港の対外開放は、大連の対外開放をさらに拡大することを示し、経済の発展と大連航運センターの建設に大きな意義を有している。

関係者によると、今回対外開放する口岸のバースは、庄河港第一期1、2、3号バース、旅順新港4、5号の雑貨外貿埠頭である。この二つの口岸の対外開放によって、大連は新たな国際ルートを開設した

遼寧省のソフトウェア輸出は
中国国内第1位
(遼寧日報 1月15日)

瀋陽税関が公表したデータによると、2009年、遼寧省のソフトウェア輸出総額が4.8億ドル、前年比36.3%増、中国全体の31.2%を占め、全国首位となった。また、輸出相手国・地域は2007年の17カ所から2009年には25カ所となった。

昨年上半期、遼寧省のソフトウェア輸出量が大幅に増加し、総額1.9億ドル、中国全体の輸出の29.7%を占め、第2位となった。さらに第3四半期までに、3.7億ドル、全国の35.2%を占め、第1位に躍進した。

遼寧省では国有企業のソフトウェア輸出が増え、輸出額2,000万ド

ル、前年比 74.1%増加した。また、外資企業のソフトウェア輸出が 4.1 億ドル、前年比 56.2%増加した。また、日本が遼寧省ソフトウェア輸出の最大市場となっていると同時に EU、米国、アラブ首長国連邦への輸出も増加する傾向をみせている。昨年度、日本へのソフトウェア輸出額は 3.3 億ドルとなり、全体の 68.8%を占め、その他の国は 1.3 億ドル、27.1%だった。

遼寧省ソフトウェア輸出の主要都市である瀋陽、大連のソフトウェア輸出産業も大きく発展した。瀋陽市のソフト輸出は 2.2 億ドル、前年比 74.1%増、大連の輸出額は 1.6 億ドル、前年比 15.7%増加した。

モンゴル

厳しい冬で畜産に被害
(MONTSAME 1月22日)

飼料不足による一時的な困難を最小限の損失で克服できるよう、モンゴル政府が国際社会に支援を要請したことに応じて、いくつかの国から支援案が提示され始めた。

特に、フランスは食品や干草および飼料を送る費用として 300 万ドルの資金援助を発表した。モンゴル農業発展基金は干草および飼料のストックづくりに 4 億トゥグルグを拠出した。モンゴル非常事態庁と国際組織「World Vision」はこのところ、被害を受けた地域に大衆消費財や資材を送っている。また、今日までに 3.14 億トゥグルグの募金が市民や 94 の団体から集まった。

次はタバントルゴイ炭鉱
(MONTSAME 2月3日)

「タバントルゴイ」プロジェクトの作業部会の会合で、バトボルド首相はその実施政策を定めた。2009 年は「オユトルゴイ」プロジェクトの実施基盤ができ、2010 年には政府は「タバントルゴイ」プロジェクトの実施のための経済的、法的環境を整備しなければならない。その際、政府にとっての優先的課題はインフラの整備、内政および外交を安定させることだ。

会合では、ゾリグト・エネルギー・鉱物資源相が「タバントルゴイ」プロジェクト作業部会の活動について報告した。ゾリグト大臣によれば、2007 年 12 月付の国会決議で、タバントルゴイ炭鉱を開発し経済循環に組み込む際の主要原則と指針を定めている。「タバントルゴイ」プロジェクト策定作業部会は 2009 年に結成された。その後、国際的企業 11 社と協議の第 1 段階が行われた。現在、2010 年の炭鉱の開発に関する主要問題の処理、協議第 2 段階の実施と契約企業の選定が残っている。

バトボルド首相は、タバントルゴイ炭鉱を担当する 100 パーセント国有の企業の設立や、化学工場および精錬所の設立、粘結炭製造企業の設立、付加価値の付いた製品製造のマスタープランの作成などの案や、前払い、「オユトルゴイ」プロジェクトの数倍の資本を蓄積するための政策の指針に関する問題を検討するよう命じた。また、契約締結相手として複数の外国の大企業を検討し、タバントルゴイ炭鉱を 2011 年上半期に経済循環に組み込む作業を行うことも命じた。

列島ビジネス前線

北海道

大韓航空函館 - ソウル便
乗客最多 3万8,242人
(北海道新聞 1月15日)

大韓航空が週3往復で運航する函館 - ソウル便の2009年の搭乗者は前年比18%増の3万8,242人で、06年6月の就航以来最多になった。

同社函館支店によると、函館発仁川(ソウル)行きの搭乗者は同23%増の1万8,860人。年間搭乗率は同7ポイント高い67%だった。これまでは07年の3万5,315人が最多だった。

円高で日本人の海外旅行が増えているほか、韓国での北海道人気も堅調。仁川空港経由でロシアやタイなどから訪れる観光客の利用も増えているという。

青森県

北京の企業グループ
県産キクの輸入を計画
(東奥日報 2月3日)

中国・北京市にある北京花卉協会と花の生産・販売、不動産開発事業などを展開している企業グループ「北京花郷花木集团有限公司」が本県産のキクなどの輸入と県内での生産を計画し、2日、県庁を訪れ、青山祐治副知事に協力を要請した。企業側と県が情報交換しながら、実現の可能性を探っていくことになった。

訪問団によると、品質の良い県産のキクやシンビジウムなどは輸入経費を考慮しても中国で販路が開けるといふ。順調にいけば、年間でキクの切り花200万本、シンビジウムの鉢物50万~100万個などの輸入を希望するという。

秋田県

ウラジオに情報拠点
県内企業をサポート
(秋田魁新報 2月13日)

県は2010年度、ロシア・ウラジオストクにビジネスサポートセンターを設置する。ロシア極東地域との経済交流拡大に向け、極東市場の商品ニーズに関する情報を収集し、県内企業に情報を伝える。県産品フェアの開催など現地で県の事業実施も支援する。

現在、現地で貿易相談業務を手掛ける民間会社の代表者が環日本海地域専門コーディネーターを務めており、この民間会社にサポートセンター業務を委託する。10年度予算案にセンター設置費用として150万円を計上した。

山形県

中国ハルビンで県産食品フェア
課題も浮き彫りに
(山形新聞 2月25日)

県は中国本土では初めてとなる県産食品フェアを25日まで、ハルビン市の高級百貨店で開催している。中国本土は、市場規模の大きさが魅力となっているものの、今回のフェアを通して税関手続きの難しさや取扱商品の制限など多くの課題も浮き彫りとなり、県は「ノウハウを蓄積しながら、時間をかけて販売ルートを確立する必要がある」としている。

フェアは県と東方水上シルクロード貿易促進協議会が主催。ハルビン市内最大で高所得者層が利用する百貨店「遠大ショッピングセンター」で2月20日から開始している。県内9社が参加し、ゼリーや漬物、ジュース、調味料など計52品を特設コーナーで販売している。

新潟県

夏季から成田 - ロ極東
初の就航
新潟線に影響必至
(新潟日報 1月15日)

ロシアのウラジオストク航空の関係者は14日までに、ロシア極東のウラジオストク、ハバロフスクの両都市と成田を結ぶチャーター便を今年の夏季からそれぞれ週2往復就航させることを明らかにした。将来の定期便化も視野に入れており成田とロシア極東の大陸部を結ぶ初の定期路線となる。首都圏のビジネス客らの利便性が向上する一方で、これまで新潟、富山の両空港を利用していた乗客が成田に流れる可能性が高まる。

県交通政策局の幹部は「本県にとって歴史がある極東ロシアへの空路は、できる限りの方策を講じ、守っていく必要がある」と話した。

富山県

原木輸入落ち込み
県木材管理センター解散
(北日本新聞 2月17日)

伏木富山港(富山港、富山新港、伏木港)の公共貯木施設の管理運営を行う第3セクター・県木材管理センター(富山市)は5月末をめどに解散する方針を固めた。ロシアからの原木(丸太)輸入が大幅に落ち込み、今後も回復の見通しが立たないことが理由。5月の株主総会で正式決定する。

センターによると、伏木富山港への木材輸入量は10年ほど前から減少傾向が続いていたが、平成20年はピーク時の4分の1に落ち込んでいた。これまでセンターが行ってきた業務については、荷役業者に引き継ぐことを検討している。

石川県

山越、中国全域でカーテン販売
インテリア店に供給
(北陸中日新聞 1月26日)

ポリエステル加工系メーカーの山越(かほく市)は、カーテン事業で中国市場に本格進出する。今春から全域で販売に乗り出す計画で、現地のインテリアショップ16店への販売ルートを構築した。

中国では昨年、上海に連絡事務所を開設して営業力を強化。山越によると、カーテンは欧州製や中国製が主流で日本製は普及していない。一戸建てやマンションなどの建設増加に伴い、カーテン需要も伸びると判断。大連、成都、広州など大規模な都市にあるインテリアショップと契約を結び、体制を整えた。

福井県

敦賀港を定期利用
毎月缶材50トン韓国へ
(福井新聞 1月22日)

アルミニウム圧延メーカーの古河スカイ福井工場(坂井市)が、韓国への製品輸出に敦賀港を利用することになり、21日、第1陣の缶材が同港でコンテナに詰められた。今後、毎月45~55トン(20フィートコンテナ4~5個分)が運ばれる。

古河スカイ(本社東京)は古河電工の系列会社で、アルミ圧延メーカーとしては国内最大。福井工場は飲料缶や食品缶詰用のアルミ材などを製造、国内をはじめ東南アジアを中心に世界各地に供給している。圧延工場としての規模は世界最大級といわれる。今回の敦賀港利用は、韓国の製缶メーカー向けの荷物を名古屋港からシフト。地域貢献とともに、二酸化炭素排出量とコストの削減策として地元の活用を探っていた。

鳥取県

ロシアに中古車輸出
定期貨客船利用
(山陰中央新報 2月17日)

中古車輸出業のカーステーション(境港市)が、今年から日韓口定期貨客船を利用したロシア向け輸出に乗り出した。既に2回、計30台を出荷しており、今後は週10台のペースで輸出を目指す。

ロシアでは、年式などで異なるものの軽自動車で約30万円、1500ccの普通車で約60万円の輸入税がかかると言い、現地での販売価格は「ロシアの国産新車並みになる」(小林二郎社長)。しかし昨年11~12月に2度、試験輸出し、手応えをつかんだ上で、本格的に取り組むことにした。販路拡大に向け、中古車輸出代行を行う別会社も設立している。

九州

宮崎 - 台北「復活」
第1便出発
(西日本新聞 1月22日)

中華航空(台湾)の宮崎 - 台北直行定期便が21日、就航した。週2往復運航する。第1便は往復ともに、ほぼ満席と好調な滑り出しとなった。

この日は宮崎空港で就航記念式典があり、台北発の第1便を出迎えた宮崎県の東国原英夫知事は「旅の選択肢が世界へ大きく広がる」とあいさつ。中華航空の孫洪祥社長は「経済、文化に果たす意義は大きい」と協調した。東国原知事はこの後、宮崎発の第1便に搭乗、22日まで台湾に滞在し、観光、産業の交流拡大を呼びかける。

ERINA 日誌 (2010年1月1日~2月26日)

- 1月1日 米国・戦略国際問題研究所(CSIS)客員研究員
(~3月31日、ワシントン、伊藤研究主任)
- 1月5日 新潟商工会議所新年祝賀会に参加(ホテルオークラ新潟、吉田理事長他)
- 1月8日 日中経済協会・日本国際貿易促進協会の新年賀詞交歓会に参加
(東京、吉田理事長)
- 1月13日 北方領土返還要求学習会で講演(奄美大島、吉田理事長)
- 1月14日 第2回所内研究発表会「体制転換とロシア・マクロ経済」
(ERINA 会議室、西村所長)
- 1月15日 【寄稿】長岡商工会議所新年号「対岸地域のすすめ」(新井調査研究部長代理)
- 1月16日 NEASE-Net 幹事会に出席(東京、吉田理事長)
- 1月18日 北方領土問題に関する意見交換会に出席(東京、吉田理事長)
- 1月20日 日本海拠点港選定支援協議会設立総会に出席(新潟グランドホテル、吉田理事長他)
- 1月20日 在日朝鮮北海道商工会「新春ウリマダン2010」発表(登別、三村研究主任)
- 1月22日 秋田港シーアンドレール構想検討会議に出席(秋田市、吉田理事長)
- 1月22日 (財)国際貿易投資研究所「ロシア・極東地域経済問題研究会」参加
(東京、新井調査研究部長代理)
- 1月24日 在日本朝鮮長野県商工会「新春講演会」講師(松本市、三村研究主任)
- 1月25~26日 「2010北東アジア経済発展国際会議(NICE)イン新潟」開催(朱鷺メッセ)
- 1月27日 2010NICE 関連行事「ロシア極東物流ワークショップ」、「第3回日ロ極東地域間経済協力促進会議」開催(朱鷺メッセ)
- 1月27日 奈良県平城遷都1300年記念事業推進局訪問(中村調査研究部長他)

- 1月28日 2010NICE 関連行事「ロシア極東ビジネス<水産>プレゼンテーションセミナー」開催
(ホテル日航新潟)
- 1月29日 NHK ラジオ「ラジオあさいちばん・海外元気情報」出演(中村調査研究部長)
- 1月29日 BSN 新潟放送「THE NEWS 新潟」出演(新井調査研究部長代理)
- 1月30日 早稲田大学アジア研究機構シンポジウム「北朝鮮民衆の日常:生活者の声を通して」討論者(東京、三村研究主任)
- 2月1日 Kennan Institute (Woodrow Wilson Center)講演「Moscow's Energy Strategy Toward Northeast Asia: Can Russia Realize Its Potential?」(ワシントン D.C.、伊藤研究主任)
- 2月3日 「National Youth Leadership Forum」講演(ワシントン D.C.、伊藤研究主任)
- 2月4日 ロシアの国際エネルギー市場における競争力に関する懇談会に出席
(東京、吉田理事長)
- 2月4日 日口懇に出席(東京、吉田理事長他)
- 2月5日 ロシア NIS 貿易会平成 22 年新春懇親パーティに出席(東京、吉田理事長)
- 2月5日 にいがたインターネットテレビ「産業・経済」チャンネルで「2010 北東アジア経済発展国際会議」放送
- 2月7日 平成 22 年北方領土返還要求全国大会に出席(東京、吉田理事長)
- 2月11日 CAPP(アジア・太平洋研究センター)主催『「東アジア共同体」の可能性 vs.必然性』基調報告(東京、中島研究主任)
- 2月13日 新潟県立大学タウンミーティング・パネリスト(中村調査研究部長)
- 2月17日 日中東北開発協会第 48 回常任理事会に出席(東京、吉田理事長)
- 2月20日 NEASE-Net 第 13 回政策セミナー(東京、吉田理事長)
- 2月25日 第 3 回所内研究発表会「韓国と中国の経済関係 - 貿易・投資関係を中心に」
(ERINA 会議室、朱研究員)
- 2月25日 日口懇に出席(東京、吉田理事長他)
- 2月26日 北陸経済研究所来訪(中島研究員)

ERINA BUSINESS NEWS vol.78

発行人 吉田 進

編集責任 佐藤 尚

編集者 丸山美法

発行 財団法人環日本海経済研究所

〒950-0078 新潟市中央区万代島 5 番 1 号

万代島ビル 13 階

TEL 025-290-5545

FAX 025-249-7550

URL <http://www.erina.or.jp>E-mail erdkor@erina.or.jp

禁無断転載