

東北アジア貿易発展フォーラム

ERINA 調査研究部研究員 穆堯芋

8月28日、中国吉林省延吉市で「東北アジア貿易発展フォーラム (Northeast Asia Trade Development Forum)」が開催された。北東アジア諸国の専門家が一堂に会し、貿易、投資、物流、政策動向などについて活発な議論が行われた(写真)。



このフォーラムは第六回中国延吉・図們江国際投資貿易

商談会と並行して行われたもので、主催者は商務部対外貿易発展事務局、商務部研究院、吉林省商務庁と延辺州人民政府であった。中国、日本、韓国、ロシアなどの専門家が約150名出席し、「北東アジアの国際協力を拡大し、現代物流システムを構築する」とのテーマで議論を交わした。ERINAは日本側の代表として参加し、伊藤幸一専務理事が報告を行った。

フォーラムは2部構成で行われた。第1部では中国経済体制改革研究会長・高尚全氏の基調講演、延辺州書記・鄧凱氏の挨拶、中央政策研究室国際局巡視員・于培偉氏と吉林省商務庁副庁長・韓英珍氏の発言があった。高尚全会長は世界的に見て地域経済の連携が緊密している中、北東アジアでは経済協力を促進するための組織的・制度的設計が行われていないことを指摘し、北東アジアの国際協力を進める必要性と緊迫性を訴えた。鄧凱書記は参加者の来訪を歓迎し、北東アジア各国の協力を得ながら経済交流を促進する決意を表明した。于培偉巡視員は中国の国際協力戦略

における北東アジアの重要性を強調し、北東アジアとして特色のある発展モデルを構築すべきだと主張した。北東アジアの国際協力は国家戦略の「長吉図開発開放先導区」とリンクして進める必要があると指摘した。韓英珍副庁長は北東アジアにおける図們江地域の地理的優位を強調した上で、物流の発展が重要であると述べた。

第2部は各国の専門家による報告であった。商務部研究院の李光輝研究員、吉林大学東北アジア研究院の于瀟副院長、吉林省東北アジア鉄道グループ株式会社の張海濤副総裁、琿春中聯海運株式会社の金光日社長、ERINAの伊藤幸一専務理事、韓国釜山港湾公社中国代表部の朴明哲代表、ロシア・トロイツァ港株式会社のピボパロフ社長が発表した。

李光輝研究員は経済のグローバル化と地域経済協力の深化が浸透し、2010年3月までにWTOに申請且つ実施中の地域貿易協定は202件に上っていることを明らかにした。北東アジアの地域経済協力は新たな発展のチャンスに恵まれ、国際産業移転の受け皿として経済協力をより一層進めるべきだと主張した。具体的には「琿春国際経済協力モデル区」、「地域国際物流センター」、「延(吉)龍(井)図(門)商品貿易サービスセンター」の設立を提案した。

于瀟副院長は大図們江国際輸送回廊の経緯を詳しく紹介し、国別で輸送ルートの現状と課題を指摘した。中口間の琿春-カムショーバヤ鉄道は、ロシアの国鉄と私鉄のトラブルを原因に2004年から止まっており、中口貿易と物流の発展を阻害していると指摘した。中朝に関しては、北朝鮮側の道路状況が悪く、幅も狭いため、コンテナ専用車両の通行は困難であると説明した。モンゴル中央政府の鉄道発展戦略からみれば、政府として資源輸送関連の物流ルートの整備に力を入れてはいるが、「両山鉄道」(モンゴル・チョイバルサンと内蒙古・阿爾山の間の鉄道)の建設に積極的ではないと指摘した。

張海濤副総裁は鉄道会社の立場からみた日本海航路の課題を報告した。報告は輸送距離の最短化、輸送量の最大化、物流サービスの改善という3つのポイントを提示した。まず輸送距離の最短化について、長春-大連-釜山-新潟ルートは片道で13日間かかり、それに対して長春-吉林-図們-琿春-カムショーバヤ-新潟ルートの所要時間はわずか1.5日間であるにもかかわらず、日本海航路が利用されていないと指摘した。その理由として琿春-カムショーバヤ間の鉄道輸送の不調を挙げた。つぎに輸送量の最大化について、琿春やザルピノなどの輸送連結ポイントにおける積み替え能力に問題があると指摘し、通関の簡便化措置、各国の輸送業者による輸送協会の設立が必要だと訴えた。物流サービスの改善については、国際輸送協力が重要であ

ると強調した。初期段階では鉄道会社・船会社の協力を促進し、中期段階では輸送会社の連携を強化し、最終段階では高度な情報処理システムと物流プランの最適化を実現する構想を打ち出した。

金光日社長は北朝鮮・羅先市が特別市となった経緯を詳しく紹介し、設置の目的は貿易拡大・外資誘致・外貨獲得のほか、北朝鮮の内陸部に必要な物資を供給し、経済制度を改善して国際社会における北朝鮮のイメージを向上させることにであると指摘した。北朝鮮は積極的な外資誘致政策を打ち出したが、期待した効果が得られなかったため、外資誘致より国際物流の中継地として発展すべきだという認識を持っていることを明らかにした。羅津港を開発し、中国東北3省、モンゴル、ロシアの資源・エネルギー市場としての機能を整備することは、TMR(中国国内鉄道)、TCR(中国横断鉄道)、TMGR(モンゴル横断鉄道)、TSR(シベリア横断鉄道)、TKR(朝鮮半島横断鉄道)を連結する北東アジアの総合的物流ネットワークを形成させる狙いがあると指摘した。

伊藤幸一専務理事は「北東アジアにおける越境経済交流-中国東北と日本を中心に」とのタイトルで講演した。延辺州の地理的優位を強調した上で、地域間の経済交流を促進するためには地域の産業構造、資源の分布、市場などの要素を綿密に組み合わせて設計する必要があると指摘した。さらに、北東アジア諸国はメコン地域のように、包括的な経済交流プログラムに調印し、国際協力を推進すべきだと述べた。具体的には通関、検疫、検査、出入国などの手続きを簡素化し、越境旅客交通制度や国際通過貨物の取扱制度を改善し、国境交通に資する道路車両基準、インフラ基準を統一するなど総合的な取り組みが必要であると指摘した。

朴明哲代表は釜山港の概要と最近の動きを紹介した。釜山市は380万人の人口を有する韓国最大の港湾都市であり、釜山港のコンテナ取扱量は世界5位であると強調した。最近の動きとして、ナホトカ港の改造プロジェクトと綏芬河物流基地の建設事業に釜山港湾公社が参加していることを報告した。ナホトカ港の改造プロジェクトはロシア(DVTG)、中国(牡丹江市城市投資集団)、韓国(韓進海運、韓星海運、国際通運、大宇GTL、釜山港湾公社)3カ国が出資し、2009年9月に合弁会社を設立した。綏芬河物流基地の建設事業についても、釜山港湾公社は2009年12月に綏芬河市政府と投資促進協定を結び、具体的な整備プロジェクトを検討していると述べた。

ピボパロフ社長はトロイツァ(ザルピノ)港の現状を紹介し、金融危機の影響で荷物の取扱量が大幅に減少したこ

とを明らかにした。ザルビノ港は当初、漁港として設計されたため、コンテナを取り扱うために全面的な改修工事が必要であると強調した。東草－ザルビノ－琿春航路を10年間にわたり運営してきた実績があり、それをベースにして中国・日本・韓国から更なる協力を求めていきたいと述べた。今後はクラスキノ税関の整備事業に力を入れることも報告した。

東北アジア貿易発展フォーラムで、各国の専門家は表面上の議論にとどまらず、かなり具体的な報告を行った。また、日中韓のみならず、北朝鮮とロシアの報告もあり、各国から新鮮な情報が入った。会議終了後、主催者である商務部研究院の専門家も「今回の延吉のフォーラムは良かった」と評価した。