

第3回APEC投資マート

(2002年9月9日 - 12日)

ERINA経済交流部研究員 久住正人

2002年9月4日から12日まで、ロシアのウラジオストクでアジア太平洋経済協力会議(APEC)投資フォーラムが開催された。今回のAPEC投資フォーラムは、第7回APEC投資シンポジウム(9月4日~9月8日)と第3回APEC投資マート(9月9日~12日)を併催する形をとった。後者のAPEC投資マートに参加したので、その内容を報告する。

今回のAPEC投資フォーラムは、ロシアにとって1998年のAPEC加盟以来初めての大きなAPEC関連のイベントであり、将来ロシアがAPEC議長国になる場合の試金石ともなる。またウラジオストク市は、イメージアップのために100万ドルをかけて都市美化プロジェクトを進め、ウラジオストクの古い建築物や道路の補修を行った。また、ロシア極東地方の産業界は、ロシア極東地方の経済発展が中央からますます置き去りにされていることから、APEC加盟諸国からの投資を強く期待している。APEC投資マートは、こうした国、地方、産業界の強い意気込みの中で開幕した。

9月9日の開会式は見本市会場となったウラジオストク市海港ターミナル前の埠頭で行われ、14の国・地域の政府関係者とビジネスマン約500人が集まった。参加した国と地域は、日本、アメリカ、カナダ、中国、韓国、台湾、タイ、マレーシア、インドネシア、ブルネイ、ペルー、チリ、オーストラリア、ロシアである。開会式では、ロシア連邦政府を代表して、クレバノフ産業科学技術大臣があいさつし、極東ロシアの経済問題はロシア連邦政府の重要課題で

あることを強調し、APEC加盟国からの投資に期待していると述べた。また環境に配慮した新技術の発電所の建設やテレコミュニケーションなどの新技術へのニーズなど、建設投資や技術提携の案件が幾つかあることを述べた。続いて、ダリキン沿海地方知事が、「ウラジオストクでAPEC投資マートが開かれた事は、ウラジオストクが極東ロシアの経済成長の中心都市であることの証明である」と述べ、ウラジオストクの経済的な潜在性を強調した。

9月10日に、客船ルーシー号船上で、日本の投資環境プレゼンテーションが開催された。会場には約100人の聴衆が訪れた。プレゼンテーションは、在ウラジオストク日本国総領事館の高松明総領事、ERINA経済交流部の佐藤尚部長代理（プレゼンテーション文面は後掲）ウラジオストク日本センターの浅井利春所長が行い、投資案件に関わる質疑応答が交わされた。

9月9日～12日まで、ウラジオストク市海港ターミナルで見本市が開かれた。日本のブースには、日本貿易振興会（JETRO）ERINA、ロシア東欧貿易会、新潟県、富山県が出展した。日本ブースの来場者は、1日目900人、2日目1,200人、3日目1,400人、4日目1,100人の合計4,600人を数えた。また、具体的な投資相談が約70件あった。

見本市会場を見渡すと、映像や音響などの派手な演出は少ないが、インターネットを利用した情報検索が多く活用されていた。

ロシアの出展団体には、様々な業種が参加していたがその幾つかを紹介する。

- パシフィックメディア（CM製作会社）はウラジオストクで極東ロシアにおけるビジネスを対象にしてTV、ラジオ、インターネットなどのメディアを使ってCM製作のサービスをしている。モスクワなどの中央と違い、製作料金が安いことを強調した。
- 沿海地方木材協会は、1994年に設立され、沿海地方の主な木材関連企業と木材輸出企業が加盟している。主な事業は木材の貿易だが、環境保護への取り組みもしている。現在、当協会はアジア太平洋地域に良く知られていて、日本と中国の顧客が多い。新しい投資家から木材伐採技術の導入と輸出手続きの改善を期待している。
- プリムテレフォン（携帯電話事業）は、最近サハリンへビジネスを拡大して、サハリンのGMNのネットを使っていることをプロモーションした。
- 極東経済安全促進基金は、海軍の軍艦などの展示会を定期的に開催することを提案した。アジア太平洋地域において、200海里水域を守ることと、海上テロリズムから自国を守るために今後20～30年程度、海軍の装備は大き

な需要が見込まれる。それを見込んで、現在はシンガポールとマレーシアのリマで展示会を開催している。ウラジオストクは大きな軍港が機能していて軍艦の展示会の環境としては最適なため、是非ウラジオストクで今後展示会を定期的に開催したい。来年サンクトペテルブルグで同じような展示会が開催される予定なので、それと平行して取り組みたいとのこと。そのために株式会社を設立する予定である。

- ウラジオストク商業港は、現在600万トンの貨物を扱っている。今回の投資マートでは、コンテナターミナルの取り扱い能力を13万TEUまで引き上げる投資プロジェクトを展示して、700万ドルの投資を誘致したいとした。
 - コムソモリスク・ナ・アムレー航空機製作所は、ハバロフスクで戦闘機などの軍需の他に民需の航空機やボートを製作している。今回紹介したのは、戦闘機スホーイ30と水上機Be-103と双発小型旅客機SuSoであった。
 - グローバルトレード社は、主に海産物を取り扱っているが、その経験を活かして、養鶏場を建設するプロジェクトを計画している。これは沿海地方とウラジオストク市にとって重要なプロジェクトであるため、地方政府もこのプロジェクトには前向きに対応をしている。また、このような国際的な投資マートは、ロシアからエリートが集まり、アジア太平洋地域から投資家が集まるために非常に有意義であると語った。
 - ポストチヌイ港は5つのプロジェクトを紹介した。第1に、年間取扱量100万トンのメタノールターミナルを建設する。第2に、サハリン向けのドライドックを作る。第3に、年間取扱量450万トンの石油ターミナルを建設する。第4に、100～130万トンの輸出が可能なLNGターミナルを建設する。第5に、石炭ターミナルを建設して年間650万トンを取り扱う。これら5つのプロジェクトには合計5億ドルの投資が必要だとした。
- 今回のAPEC投資マートに参加してたくさんの優良案件を収集することが出来て非常に有用であった。

プレゼンテーション発表原稿

北東アジアにおける経済協力・統合に向けた沿海地方の役割

ERINA経済交流部部長代理 佐藤 尚

北東アジア地域における経済協力の水準は、他アジア地域に比較して低いレベルにある。理由は色々考えられるが、我々はそうした貿易を阻害する要因解明に務めており、小さくても経済交流の活性化に寄与するようなパイロット的の実現にも尽力している。十数年以上前、この地域は

東西陣営の対立の最前線であり、経済協力など話題にもならなかった。しかし現在各地域の状況は大きく変化した。ロシアは市場経済の国家になり、現今の課題としては、中央と地方との経済格差の是正、産業構造の転換が急務となっている。中国は政治体制を維持したまま、自国民により多くの経済的自由を認め、これが現状ダイナミックな経済発展を支えている。中国はWTOに加盟した。世界経済において日本は既に昔日の面影は無く、世界標準に見合った新しい経済システムの創生に苦慮している。

これら3カ国の相互関係は次のようになっている。日本企業はより多くの投資を中国に実施している。そこで安価な労働力を利用し、世界市場、日本市場向けの製品を製造している。中国は最大かつ最後の市場と見なされている。日本は領土問題、最近のロシア関連のスキャンダルもあり、ロシアへの投資には踏み切れない状態である。ロシアでは日本の機械、設備に対する需要が依然として大きい。中口関係は歴史的諸問題の解決ゆえ拡大しており、中国の日用雑貨がロシアに輸出され、ロシアから原材料が輸入されるという図式が成立している。これら3カ国の経済発展の度合いは異なり、経済的優位性と同時に欠点も有している。北東アジアの一角を占めるロシア極東地域は、ロシア向け投資、資金が集中するモスクワから距離的に大きく隔たっている。この為、大消費地であるモスクワとのビジネスは輸送がネックとなるため難しく、近隣諸国との緊密な関係構築が必須となる。中国東北地域は重工業地域であるが、産業構造の変化に伴い重工業は中国の主要産業とは見なされなくなった。同産業の合理化等により失業者が増大してきた。また中国国内の貧弱な輸送体系ゆえ海外投資家は内陸部への進出はこれまで控えて来た。日本は太平洋岸に主要産業、進んだ交通システム、人口が集約されており、日本海側は産業、人口集積、交通体系の面からも遅れている。この不均衡の是正は今に至るも解消されていない。各国は自国の自助努力だけではこれらの国内問題を解決することは出来ない。北東アジア域内に統合された経済圏を創出し、ビジネス活動に大幅な自由を与えることが解決の鍵となる。最終的にはEUモデルを目指し、交通体系整備、人的交流の拡大、通関制度の簡素化といった施策が求められる。

日中貿易の日本側主要窓口は全て太平洋岸港となっている。2000年実績では直行で120万TEUの荷動きが見られた。航空便に限っていえば、今夏季スケジュールだけでも、日中30都市間で週400便以上の就航が数えられる。日中間の物流、人流はここ当分増大しつづけるものと思われ、これが激変するとは思われない。しかし、日中間の物流、人流ルートは変更することはできる。即ち、日本海側からロシ

ア沿海地方を經由し、中国東北地方に向かうルートにである。現状では中国東北地方への日本側投資は華東地域、沿岸地域に比較しはるかに小さい。しかし新ルート開発は投資を促進するものと考えられる。

日中間の貿易量低下のため、日本海側とロシア沿海地方港湾間には定期船が無くなり、集荷ベースでの配船となった。沿海地方は黒龍江省、吉林省と国境を接しており、国際トラック輸送はかなり前から実施されている。2000年には綏芬河～グロデコボ間で316万トンの貨物が輸送され、ザルピノ～琿春間では4万トンが輸送された。同ルートでの人流は77万6千人、同14万7千人である。これらの数字を持って、日本発の物流量、人流量を測定するのは困難であるが、国境での諸手続きが簡素化されれば、物流、人流両面で数量の増加が見られるものと考えられる。

人口規模において沿海地方は中国東北3省にはるかに及ばない。故に隣国との経済協力についてはロシア人にある種の危惧を抱かせる。つまりロシア極東は中国人に支配されるのでは、という危惧である。このような危惧は部分的には正しいであろう。日本においても所謂不法滞在の中国人についてはつとに喧伝されている。いずれにせよ海外との交易が増大すればこのような問題は発生するのであり、肯定、否定の両面的性格を有する。残念ながらEU諸国ではショービニズム、外国人排斥の動きが感じられる。今日どの地域もアウトルキーな経済形態を保持することはできず、相互補完関係は一層強まっている。人は閉鎖経済の中で貧困の中で生活するか、民族の誇りは若干傷つけられはするが、物質的に豊かに生きる道、どちらを選ぼうとするであろうか？現在、生活の質のほうが、民族の誇りより重要であり、民族問題は経済協力を阻害する要因とはなっていない。

北東アジアにおける経済協力の規模を増大させる方策として、我々は日本～中国東北間物流を沿海地方が取りこむことを提案する。迅速な輸出入通関手続きは現代の国際物流には不可欠な要素となっている。このルートを使う想定品目は日本発が製品の部材、中国発が一次産品、繊維関連である。沿海地方は日中間の膨大な物流通過を羨望の眼差しで見るだけになるのであろうか？歴史は主要交易路が、沿線に新たな交易都市を発展させることを教えている。シンガポールや香港は以前は小さな寒村に過ぎなかった。東西間の交易量増加に伴い、これらの港湾都市は巨大な中継貿易センターとなっていった。幾多の日本企業がそこに進出し工場を建て、単なる港湾都市は世界的レベルでの工業都市へと変貌した。ウラジオストックもこれらの都市に追随する潜在性を有している。

日本から中国東北部は最短距離で1,000*₀未満であり、これは日本国内物流の観点からは標準的な距離である。簡素且つ迅速な通関、複合一貫輸送育成、これらは沿海地方に課せられた使命である。日中物流を担うルートが沿海地方を通過し、そのルート上におけるサービスが量的、質的に向上すれば、沿海地方からの輸入も想定できるようになる。最有力候補は農産物、海産物であろう。何故工業製品ではないのか？日本市場に適合する製品製造関連コストが、期待される利益より少ないと想定されるからである。日本以外にも販売するとなれば話は別であるが、その場合は一層詳しい市場調査が必要になる。

食料品に対する疑念は世界中で沸き起こっている。農薬の過剰使用、遺伝子組換え食品、これらは日本人にも食品の安全性に対する信頼を喪失させている。全ては生産性向上の為である。

北方地域は南方に比較し、病害虫の働きが不活発で安全な農作物の生育に適している。沿海地方では遊休地が多いが、国境の向こう中国東北地域では、可能な限り土地を利用している。中口国境を通過するとその違いは歴然とする。農業分野だけに限っても、沿海地方の日本に対する潜在的供給能力は高い。水産においても同様なことが言える。旧ソ連時代をも含めロシアでは沿岸漁業、養殖漁業が省みられなかった。ロシア漁船といえば、そこ引きトロールで魚類を根こそぎにするといったイメージがある。これは資源を枯渇させる。沿海地方ハサン地区を日本の漁業者と訪問したことがあるが、異口同音にハサン地区は栽培漁業に理想的な場所だという感想を述べていた。

東京へは日本全国、世界各国からあらゆる食品が集約されている。沿海地方も東京への食料供給地として役割を十二分に果たしうる。高品質の食品供給も不可能ではない。

最近プーチン大統領が極東を訪問し、北朝鮮の金正日主席と会談した。会談の席上両首脳は鉄道連結に関し合意した。ロシアは朝鮮半島縦断鉄道とシベリア鉄道の連結の実現をめざしているが、専門家の意見では数百億ルーブルの資金が必要といわれている。現状では誰もそのような資金負担をする用意はない。30年前、下関と釜山の間にフェリーが開設され、現在では福岡、北九州間にも定期航路が開設されている。理論的には日本～日本海～沿海地方～朝鮮半島～日本と円環ルートが形成され、北東アジアの輸送動脈となりうる。このような円環ルートは単純な往復ルートに比してはるかに効率が良い。通関手続きが簡素化され、スムーズな輸送が実現されることが待たれ、それがこの地域の経済統合を促進する。そのような円環ルート構築の中で、沿海地方は基軸となる場を占めている。

円環ルートはある意味で理想であり、現実的には2つの朝鮮半島縦断ルートが想定される。

1つは、九州～釜山～ソウル～平壤～新義州～丹東ルートで比較的平坦地が多く、(特に北朝鮮内)ルート整備には次に述べるルートよりはるかに少ない資金で済む。さらに、ルート上の北朝鮮内に、安価且つ精密な手作業を提供する工業団地のような設備を設置すれば、さらにルート実現の具体性は高まる。中国側国境都市丹東には大東港もあり、この港は敦賀、直江津と結ばれている。さらに大連まで陸路330キロで2004年までには高速道路が開通すると伝えられる。

既に存在する関釜フェリーでのJR5トンコンテナ・サービスをこのルートに投入し、現在は釜山でトラックに積み替え韓国国内輸送に限定されているサービスを鉄道輸送に切り替え、北朝鮮内の工業団地へと直送するプランが考えられる。北朝鮮内では精密手作業が必要な行程のみ実施し、その後、より精密な加工を必要とする製品は丹東から大連へ輸送する。そこで最終完成品として大連港を利用し世界へ向け出荷することが想定される。北朝鮮内の手作業精密加工のみで製品が完成するのであれば、丹東から輸出することも想定される。また中国国内では対応しきれない超高度加工が必要とあれば、朝鮮半島を南下し、下関等に戻るルートを利用することも考えられる。ここで5トンコンテナに焦点を当てた理由は、扱いやすさ、少量多品種、高頻度輸送に対応できるからである。20あるいは40フィートコンテナの様に取り卸機器に多大な出費が必要でなく、ほぼ現行の機材で対応できる。また輸送車両については、無蓋車で輸送することが可能である。日本国内では各JR貨物ターミナルで取り扱いが可能であり、地方の中小企業にとっては物流のコンパクトさも然る事ながら、適度な物量でFCLを組めるというメリットも発揮できる。

次に北朝鮮の日本海側を北上するルートであるが、インフラ整備の資金投下額に比較して、はるかに効果、利益は少ないと考えられる。北朝鮮内の鉄道は非幹線鉄道、山岳地帯ゆえ、ほぼ荒れ放題とも言っても良いような状況にある。数千億円とも試算される鉄道近代化に本腰を入れたとしても果たして何年で償還できるのか想像もつかない。さらに朝鮮半島内と連結が予定されるロシア鉄道は相互に軌道幅が異なり、これを調整する何らかの追加設備が必要になる。

因みに中国は朝鮮半島内と同一な軌道幅である。勿論JR5トンコンテナを想定して、これを前述のルート同様、朝鮮半島を横断し、シベリア鉄道で欧州まで輸送することも考えられる。実際ロシア鉄道省に進言したこともあるが、メガロマニアのロシア人には少量多品種、ハンドリングが

委細且つ煩雑な5トン利用の国際輸送はお気に召さないらしく、反響は無かった。冷凍コンテナを投入するとかして新たな輸送サービスの創出も可能ではあるが、それをも見越しても、数千億の投資を、輸送サービス提供の見返りとして算段するのは難しいと思われる。結局のところ沿海地方は中国東北部へのトランジット地域で、朝鮮半島縦断鉄道との連結云々のコンテキストで論じることには困難を感じる。沿海地方港湾は日本と中国東北地方との往復ルート上に位置する通過港的立場にある。リップサービスの沿海地方は北東アジア円環ルートの要と持ち上げたが、それは朝鮮半島縦断西岸ルート(九州~釜山~ソウル~平壤~新義州~丹東ルート)が繁栄し、北朝鮮の日本海側を北上ルートと何らかの関係を有する様になる、かなり遠い将来予想であり、中口間の国境通過がノーチェックになるような時代に成ってからの話しである。

かつて筆者は朝鮮半島縦断ルートとシベリア鉄道につき何度となく言及してきた。しかしこれは一種の誘い水であり、人々の関心を朝鮮半島縦断鉄道ルートに向かわせたかったというある意味では筆者の悪意であった。本音は九州~釜山~ソウル~平壤~新義州~丹東ルートの実現であり、資金投下額、国際情勢の変化、全てが揃いつつあるように思われる。