

報告

中ロ経済協力を現地に見る ロシアの人口、北朝鮮の今後が焦点に

駒沢大学教授（ロシア文学・地域研究） 杉山秀子



ハルビン市と筆者

国境の町・綏芬河

去る7月下旬から8月初旬にかけてハルビンで行われた日中国際経済会議へ出席した後、牡丹江と中ロ国境の綏芬河の両都市を訪れた。この会議は中ロ貿易特区を視察するうえで格好の予備知識をあたえてくれた。

この地域では中国の交通インフラの整備が驚くべき迅速さで進行している。これに呼応するかのようにロシアもこの10年間に交通の大動脈を完成させた。従来はアルミニウム輸送およびサハリンへの窓口であったBAM回廊（バイカル—アムール）を、現在は大規模石炭輸送路として活用し、SLB回廊と呼ばれるウラジオストクからモスクワまでの自動車道路も完成させた。

東寧県に属する中ロ国境の町、綏芬河市は面積7140平方km、人口21万人。ウラジオストクまで153km、市内の国際バスターミナルからは30分毎にウラジオストク行き長距離バス

が出ている。

国際旅行者は年間30万人。木材産業などのほか、中国有数のキクラゲ、マツタケの産地であり、石炭などの鉱産資源も豊富である。市中心部にある「青雲デパート」はいつもロシア人で賑わっているという。

国境では綏芬河とロシア側グロデコボ駅の間がロシア側軌道と中国側軌道の4線軌道になっており、相互乗り入れを行っている。

綏芬河—ハルビン間は鉄道で結ばれている。ハルビン—牡丹江間は複線、牡丹江—綏芬河間は単線だが、国境を往復する総合貨物輸送能力は100万トン。2010年度の実績は貨物通関量51万トンであったが、予測では2012年度は60万トンを超える。毎日の出入車両は平均130台程度だが、繁忙期には200台に達するとい

う。通関するのは主にロシア人で、毎日2000人がロシア側から高速バスでやってくる（中



綏芬河の検問所

国側国境検問所の話)。1994年1月に中ロ両国政府により「中ロ国境口岸協定」が調印され、通関の特別許可証が交付されており、通関時の煩雑さに特別な便宜がはかられている。

綏芬河は2009年9月に国務院の許可により、国際道路旅客、貨物輸送の口岸として本格的対外活動を始めたばかりである。綏芬河市にはロシアとの国境沿いに「東寧口岸対ロシア貿易特区」が建設され、ロシア向

け製品の加工・組立・包装・中継等の企業が誘致されている。

綏芬河市へは現在、ロシアからの貨物10000万トンが輸入されているが、そのうち70%以上が加工木材で、市内には400社余りの木材加工企業がある。近年ロシアでは木材の今後の大幅な需要増を見込んで、原木輸出の関税を20%〜80%割増にしている。おかげで中国側では原木輸入のうま味がなくなり、ロシア側に工場を設置して、そこで原木を加工したの

ち、国内に移入する方法が最近多いそうだ。ただ環境汚染により、素材的には質が劣化しているとも言われている。

ロシアとの国境をまたいだ観光・居住・自由貿易地区「綏芬河貿易総合体」が建設されているが、訪れたのが土曜日だったせいか、取引所はシャッターが下ろされ、ロシア製品の土産物



綏芬河の鉄道

店にも立ち寄る人の気配はなかった。店員は100%中国人である。

ロシア人の多くは観光、買い物客として（実際は担ぎ屋として）中国に入り、両手に持てるだけの大量の物資を買い付けて、その日のうちに帰るという。担ぎ屋としてロシアに日用品を供給する役割を担っている

わけである。

冷戦時代にロシアがアメリカを見下し、優位性を保つために宇宙産業や戦闘機製造に大量の資金をつぎ込み、軽工業に力を入れなかったツケが今頃、こういう形で出ているのだ。冷戦時代のロシアでは安価で丈夫な繊維品、気のきいた家電用品など生活を彩る物品の生産がおろそかにされ国民から不興を買っていた。

1991年の社会主義政権崩壊後、ロシアは石油、天然ガスなどの輸出により何度かの経済危機を乗り越ってきたが、資源産業のみでは限界があることはロシア政府も百も承知だ。何とか資源をテコに従来の宇宙産業、重工業機械産業、高分子産業などを更に高度に発展させる一方で、なんとか新規産業の育成をも図りたいと思っているのが現状だ。

ちなみに中国の名門大学、ハルビン工科大学にはソ連が崩壊した1991年当時にお払い箱になったロシア人宇宙科学者が

大挙して移ってきて、彼らの技術が現在、中国が「神仙」などを打ち上げ、成功させる基礎になったとも言われている。

人口減少がロシアの悩み

国境を挟んだ中ロの経済交流は想像以上にがっちり相互に組み込まれている印象だが、同時に積極的な点と否定的な点が微妙に絡まって混在しているのも事実だ。そのうちの一つが労働者の移出、移入の問題だ。

周知のようにロシアも日本と同様に人口減少国である。中国も人口問題を抱えているが、問題の質は正反対。中国の人口はロシアとは問題にならないくらい圧倒的に多い。

具体的には、中国東北三省の人口1億人に対して、ロシアの沿海州の総人口はたかだか200万人にすぎない。しかもロシア沿海州の人口は年々、減少気味である。ロシア人の若者に言わせると給料も低いし、仕事がつまらない。だから気のきいた

人間はみんなモスクワへ移住するか、留学してしまうという。

このような現象は誰よりもロシア政府自身がよく知っているだろう。あるロシア人政治学者は秋のウラジオストクでのAP EC総会を前に、ロシアはこの問題にきちんと取り組むべきだと声高に主張している。

この学者は、ロシアに外から流入してくる労働者は専門能力のない、知性も劣った人々だと嘆いている。しかし「そんな贅沢言えるかい！」と云いたい。

とにかくロシア側は圧倒的に労働力不足なのだ。この苦境を救うためには中国人労働者の受け入れをどうしても考慮せざるを得ない。この8月のWTOへの加盟、また9月初旬のAP EC会議以降、どのような方針を打ち出してくるか、当面の注目点である。

アムール沿海州のブラゴベンチェンスク（黒竜江省の黒河の対岸の町）は最も中国人労働者が多い町だ。最近、中国人は持ち前の積極性を発揮して農業の

単純作業以外のビジネスにも乗り出し、ロシア人もタジタジと聞く。同時にいくつかの軋轢もあり、刃傷沙汰までおきているといわれる。

いずれにせよ、グローバル化時代は経済が最も速く動く時代だ。中ロの利益共同体はがっちりスクラムを組んでいる。綏芬河ルートの開発に力を注いで、それをさらに日本をも視野に入れた綏芬河—ウラジオストク—日本の物流ルートの基点としようとしている。

因みにロシア側はボストーチヌイ（ナホトカ）港に特別経済特区を作る予定をたて、綏芬河ルートの振興策としてグロデコボのコンテナ積み替え施設の整備をすすめている。ロシア側のもくろみは将来的にはウラジオストクを極東地域のビジネス・ハブ港とすることだ。

中朝連携、新展開か

しかし、北東アジアの情勢はめまぐるしく変化しようとして



胡錦濤、チャン・ソンテク会談（2012年8月17日）

いる。その一つの要因は金正日体制から金正恩（キム・ジョンウン）時代に移った北朝鮮の動きだ。

韓国の『中央日報』8月13日（日本語版）によると、「香港招商局」が12日、その投資チームが先月中旬に北朝鮮北東部の羅津・先鋒特区を訪問し、北朝鮮側関係者と今後の特区開発について基本的な合意に達したことを明らかにしたという。

「香港招商局」は1873年

に設立された中国交通部系統の一大交通コングロマリットで、資産は1兆5000億円を擁している。

合意の内容は、現在、中国・大連の「創力グループ」が開発中の羅津港第1埠頭と北朝鮮が開発する第2埠頭、ロシア企業が主導する中国国営企業コンソーシアムがすべて担当して開発し、50年間にわたり租借するというものである。このコンソーシアムには中国最大の国営不動産と総合建設会社である「上海緑地」と「中建」が参加する。

この合意に基づいて、北朝鮮当局と招商局は現在、創力グループおよびロシア企業と開発権の買収に向けた交渉に入ったが、創力側は2億円を求めており、ロシア企業は開発権放棄を拒否している状態、という。

しかし、「北朝鮮の方針は確固としており、両企業が開発権を放棄しない場合には追加事業の禁止など多様な方法で圧力を

加える計画のため、事実上中国国営企業コンソーシアムの特区独占開発は確定的」だそうである。招商局側はまた、3つの埠頭のほかに追加で3つの埠頭をさらに建設することも北朝鮮側と合意したとある。

もしもこの中国国営コンソーシアムが実現するとすれば、ウラジオストクをハブ港にする価値は相対的に減少する可能性がある。羅津と新潟とは日本海を隔てて至近距離で対面する絶好の位置関係にあり、これぞ中国が長年望んできた日本海への玄関口を半世紀にわたって手にいれることを意味するわけである。中国は領事館敷地としてすでに新潟に5000坪の敷地を購入しているという話もある。

その後、金正恩の後見人として知られる北朝鮮のチャン・ソンテク国防副委員長が訪中し、8月14日には中国の陳徳銘商務相と会談した。その席では北東部の羅先と両国国境の鴨緑江沿いの黄金坪・威化島の「特区の共同開発を積極的に進めること

が中朝間の友好協力関係を強化し、地域の安定と繁栄にも重要な意義をもたらす」との認識で一致したと伝えられる。チャン・ソンテクは17日には胡锦涛、温家宝の中国2首脳とも会って、存在感を示した。

確かに中朝両国は特区の共同開発を関係強化のテコとして強力に推進する方向に動き出した感がある。

一方、ロシアと北朝鮮の間の鉄道協力もじつは以前から着々と進められてきた。1991年に北朝鮮は羅津を経済特区に指定。シベリア鉄道を北朝鮮領内へ接続することを2001年8月に合意（プーチン・金正日―モスクワ会談）。2008年4月に「ロシア鉄道」社長と北朝鮮鉄道相との間で調印。2009年に「ロシア鉄道」は線路整備に着手した。埠頭整備を含むプロジェクトは2億5900万ドル。鉄道事業費1億9500万ドル、うち7200万ドルがロシア負担である。

ついで2011年10月には羅

津―ハサン間の試運転が行われた。この間、羅津港第3埠頭の使用権をロシアは49年間取得したのだが、このターミナルはロシアからの石炭の輸出と韓国その他のアジア諸国からの物流に使用予定であり、2012年には約14万TEU（コンテナ）、2013年には20万TEUの予定（環日本海研究所―三橋郁雄氏資料より）とある。

このプロジェクトと、今回の北朝鮮と招商局の合意事項とがどのように調整されるのか、大いに注目される。

飛ぶ鳥落とすような中国の敏速さにロシア側ももっと俊敏に対応し、危機感をもつべき時であるようだ。おっとり構えているような状況ではないように見える。この辺りにエリツインに端を発したマフィア市場主義経済を抱え込むロシアの国家資本主義と抜け目のない中国の国家資本主義との間の成熟度の違いが垣間見えているのであろうか。

（会員）