

ロシア

再生！ウラジオストク

ジェットロ海外調査部欧州ロシア CIS 課 浅元 薫哉

プーチン大統領は、ロシア極東地域の発展に本腰を入れ始めた。新しく導入される特区「優先的社會經濟發展区域」に加え、大統領が「自由港」にすると提案したウラジオストク港が注目を集める。同港は帝政ロシア時代にも自由貿易港に指定され、國際貿易港として繁栄した。今後は加工・輸出ビジネスや中国東北部との取引機会の拡大を含め、ビジネス面での地位向上が期待される。

極東の投資促進に本腰

2012年5月にプーチン大統領がその座に返り咲いて以来、政府内の極東地域發展体制が強化されている。13年、極東發展省の大臣には、大統領が代表を務める政治団体幹部で企業經營經驗もあるアレクサンドル・ガルシカ氏が就任した。同省幹部にはカルーガ州で外国企業誘致の実績豊富な人材を集め、新体制の下で投資促進施策を次々と打ち出し始めた。

目玉の一つは、15年3月に導入された新しい特区、「優先的社會經濟發展区域」だ。極東地域では当初、14の特区候補地が挙がっていたが、2月に第1弾として指定されたのは、ハバロフスク、コムソモリスク・ナ・アムーレ、沿海地方ナデジンスキー地区——の3区域である（図）。優先的發展区域の設置期間は70年。入居企業には企業利潤税（法人税）の減免、雇用主が負担する従業員の社會保險料率の優遇、行政手続きのワンストップサービスなど、各種の恩典がある。

「自由港」構想で脚光

大統領は14年12月の年次教書演説でウラジオストク港を自由港にする構想を明らかにした。ウラジオストク港は、1862～1909年の間、自由貿易港に指定され、港町としても繁栄した。かつてはこの町に日本人が約

6,000人（1919年）居住し、日本人街もあった。中国系、朝鮮系民族も多く居住し、北東アジアの國際都市として栄えた。ソ連時代には外国人の立ち入りが禁止され、92年になって解除されたものの、その間に日本、韓国、中国の急速な經濟發展に取り残され、現在も存在感は薄い。

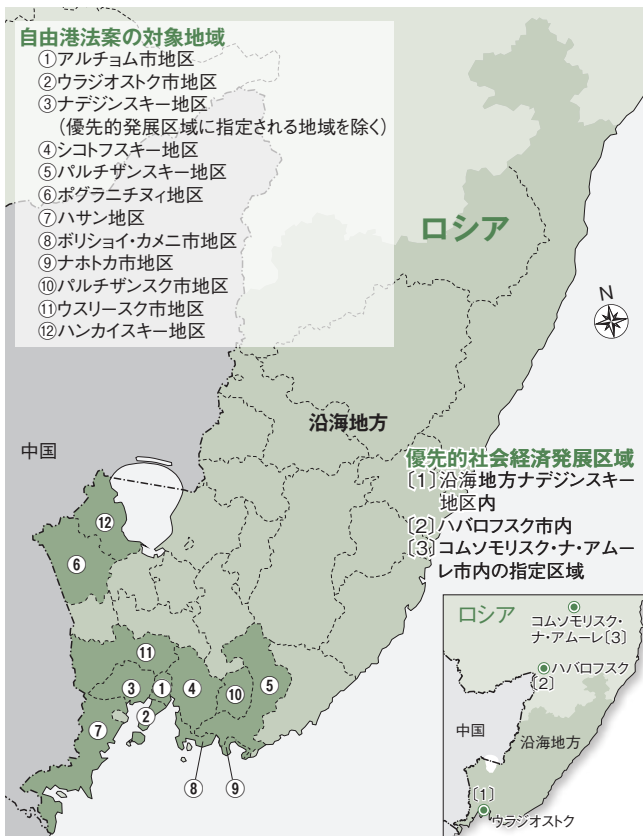
しかし状況は明らかに変わりつつある。極東地域は近年、ロシアが日本や中国などアジアとの貿易投資關係を重視する「東方シフト」の拠点であり、中でもウラジオストクは、その「海側の玄関」として欠かせない存在だからだ。

15年3月3日、ウラジオストク自由港法案が公表された。4月9日付改定版によると、優先的發展区域に対する優遇措置内容との類似点が多く、目指すところは、「自由港」とうたわれてはいても、いわゆる經濟特區に近いものと考えられる。

「自由港」の設置期間は前出の特区同様70年間、対象地域は沿海地方内の12区域（図）。港湾名は明記されていないが、指定地域内に含まれるのは、ウラジオストク商業港・漁港、トロイツァ港（旧ザルビノ港）、ポシエト港、ナホトカ港、ヴォストチヌイ港、ポリシヨイ・カメニ港、ウラジオストク空港の他、スンマ・グループが開発構想を発表している「大ザルビノ港」などが含まれる。対象地域は自由貿易ゾーンとされ、域内で使用される設備や原料といった輸入品に対する関税が免除される（個人利用目的は除く）。

また、社會保險料率の軽減、公共インフラ利用、当局による企業監査の緩和、税金面など、多方面での優遇措置が受けられるが、詳細は別途法律で決められる。その他、区域内の空港や港から入国する外国人は、72時間以内の滞在に限りビザが不要となる。中身については引き続き議論が行われ、ビザなし滞在時間を120

図 優先的社會經濟發展区域と自由港の対象地域



時間まで延長すべきだという提案が既に出されているように、今後、法案の内容が変わる可能性もある。

強まる中国東北部の存在感

極東地域の経済規模は、ロシア全体の4%にすぎない。人口も92年以降、長期的に減少傾向にある。自動車組み立てのように、近年、沿海地方で新しい産業が形成される例もあるが、産業基盤が脆弱なため、北東アジアのサプライチェーンに組み込めるようなビジネス形成は考えにくい。では、どのような可能性があるのか。

第1の可能性としては、現地で生産・加工して現地で販売または輸出する加工貿易。14年に新潟大学と沿海地方農業アカデミーが提携し、同アカデミーの試験用の圃場で食用大豆の試験栽培に着手したのもその一例だ。日本式栽培方法が結果を残したものの、課題も浮き彫りになった。15~16年にかけて改良を加えて試験栽培を続け、将来的には日本への大豆輸出も視野に入れる。本事業に協力する新潟市の能登谷巖参事

(交流戦略担当)は、中国などの新興国を中心に世界的に食糧需要が拡大する中、大豆調達先としてロシアを有望視する。理由は二つある。一つは、日本から距離的に近く、広い土地があること。他は、大豆の主要生産国であり遺伝子組み換え(GM)作物が認められている米国で非GM作物を作るにはコストが高くつく一方、GM作物の商業栽培が現状制限されているロシアでは、そうした不都合は生じないことだ。

第2の可能性としては、沿海地方の内陸に位置する中国東北部(遼寧省、吉林省、黒龍江省)の経済的需要の取り込み。ロシア極東に隣接する中国東北部は人口1億人を超える巨大市場。中国国内の主要最寄り港である大連港よりもロシア沿海地方の港のほうが地理的には近い。

日本の地方自治体の中には、こうした方向性を先取りして中口間の物流環境を調査し、ロシア極東に中国東北部を加えた貨物需要の発掘に動くところも出てきた。秋田商工会議所は14年11月、ロシア沿海地方商工会議所および中国吉林省延辺朝鮮族自治州の国際貿易促進委員会延辺支会との間で、国際コンテナ輸送回廊の構築に向け、連携を含む合意書を締結した。同会議所は、13年にもトロイツァ港を経由した物流ルート进行调查しており、沿海地方とのコンテナ航路開設を目指している。この他、韓国経由ウラジオストク行き定期フェリー便が就航する鳥取県では、自由港法案で対象区域とされるポグラニチヌイおよび中国の綏芬河^{すいふんが}経由での輸送試験を実施している。

沿海地方の港を利用した中国貨物のトランジット輸送に対する中国側の関心は高い。08年に口中間の国境問題が解決したため、沿海地方の港湾利用に対するハードルはさらに下がった。一方、ロシア側の動きは鈍く、インフラ整備や税関手続きの改善も進まなかった。だが、ここに来てようやく、地域活性化のためには中国貨物の取り込みが重要であると認識し始めているようだ(本誌15年2月号p.39参照)。

このように投資促進措置は充実し始めている一方で、乱立感もある。全体として企業にとって最適なビジネス環境・誘致体制はどうあるべきか、あらためて検討する時期もくるだろう。ウラジオストク港が自由港になることで、極東ビジネスの中心地としての地位がますます高まることは確実だ。

