

時の動き

(平成 23 年 6 月 16 日～平成 23 年 8 月 15 日の新聞記事から)

北陸環日本海経済交流促進協議会では、新聞各紙に目を通し、毎月、前／後半に分けて記事のヘッドラインをまとめ、ホームページに掲載、会員各位の利用に供しています。更に注目し値する事柄に限って、記事の概要紹介や筆者の知見も交えてコメントをまとめ、ウォームトピック誌上の「時の動き」で取上げてまいります。ウォームトピックの発行は2ヶ月に1回のため、過去2ヶ月分の新聞記事を対象にしますが、原稿をまとめる時点で新しい動きがある場合には、対象期間にかかわらず補足することがあります。また、記事の仕訳は、ホームページのヘッドラインと同様、【ロシア関連】、【中国関連】、【台湾関連】、【朝鮮半島関連】、【その他】としました。

外国為替は9月13日のレートを記載。

【ロシア関連】

[1ルーブル=約2.55円]

ロシア 1～6月 GDP3.9% 成長

ロシア経済発展省は、2011年1～6月GDP伸び率速報値は前年同期比3.9%で2010年実績4.0%からほぼ横ばいで推移していると発表した。この期間の経済成長を支えたのは資源輸出部門で、前年同期に比べ18.8%増となった。原油(代表的な油種)の上半期の平均価格が108ドル/バレルと2010年実績から約38%上昇しているのが経済成長に貢献している。石油・天然ガス最大手の国営ロスネフチは上半期の原油・天然ガス生産量が前年同期比2.4%増の1日量256万バレルへ増加。売上高43%増、純利益34%増となっている。2位のルクオイルも売上29%増、純利益69%増、3位のTNK-BP(英BPとの合弁)も売上40%増、純利益87%増と好調である。

国際エネルギー機関(IEA)によれば、ロシアの7月の原油生産日量は1057万バレルを記録、世界2位のサウジアラビアの980万バレルを上回っている。IEAの予想ではロシアの今年の原油生産日量は1056万バレルと予想、昨年の1045万バレルを上回り、ソ連崩壊後最

高を記録するとしている。

ロシアの石油・天然ガス部門はロシアのGDPの約2割、輸出の約半分を占めており、ロシアの原油頼みは当面変わりそうにない。オイルマネーの流入が消費を刺激、自動車の販売台数は前年同期比で約5割増しとなっている。本年度後半はこの原油価格が弱含みで推移する見込みとなっており、ロシア経済の減速に繋がってくる可能性は大きい。

新たなガスパイプラインが始動

2012年に開催されるAPECの会場となるウラジオストク郊外のルースキー島で、9月8日、プーチン首相とガスプロムのミレル社長がサハリン・ハバロフスク・ウラジオストク(SKV)ガスパイプラインの始動スイッチを押した。また9月9日には東シベリア・太平洋(ESPO)石油パイプライン(2011年5月発効Warm TOPIC 99号の「時の動き」に記載)の幹線部の溶接が完了したと発表。沿海地方の資源インフラ整備が急ピッチで進んでいる。

SKVガスパイプラインは、サハリン・ウラジオストク間1800km(内1350kmを新たに敷設)以上のラインである。最初の溶接が行わ

れたのは2009年7月で、それから2年余りで敷設が完了。

ガスの主な供給源となるのはガспロムが50% + 1株を持つ「サハリン2」でオペレーターはシェル・三井物産・三菱商事からなるサハリンエネジー社。SKV ガスパイプラインの輸送能力は年間60億 m^3 で、2015年までには圧縮ステーションが完成、年間300億 m^3 に増強される。

今回のSKV ガスパイプラインの稼働により、ウラジオストクの14基のボイラー施設の半分がガス化の予定。2012年APECが開催されるルースキー島にもガスが供給される。沿海地方の火力発電の原料であった重油や石炭が順次ガスに切り替わり、その燃料コストは1/4になるといわれ、電気料金の低減に繋がってくる。

ただ、沿海地方のガスの需要は周辺都市を合わせても70億 m^3 で2015年時の300億 m^3 には到底及ばない。ガспロムは北朝鮮を経由して韓国への輸出や、ウラジオストク近郊にLNGプラントを建設し、LNGとして中国や日本などへの輸出も検討中といわれている。

9月中旬に韓国ガス公社関係者がロシアを訪問、具体的な協議が始まったようである。

北極海航路の推進

ロシアが旧ソ連時代に確立した北極海航路を復活させる動きが出てきた。北極海航路とは北極海を通過して太平洋と大西洋を行き来する航路で、ロシア沿岸を通るルートと、北米大陸沿岸を通るルートがある。地球温暖化の影響で海水が減少し、アジアと欧州を結ぶ最短ルートとして注目されており、2010年の8月にはロシアの大型タンカーが砕氷船に先導

されながら横断に成功している。オランダのロッテルダムからスエズ運河経由横浜に向かうルートは約2万1000km、これに対し北極海航路は距離が1/3ほど短く、航海日数約1ヶ月が1週間短縮できるという。燃料消費を大幅に減らせることは勿論、海賊の多いソマリア沖を通過しなくてすむというメリットもある。ロシアは今後10年で耐氷船を10隻以上購入する計画だとし、北極海航路に賭ける姿勢を見せている。ロシアにとって、北極圏におけるエネルギー計画との関連も大きく今後の動きが注目される。

一方、日本の気象情報会社のウェザーニューズは北極海の解氷を観測する超小型衛星を2012年9月に打ち上げることを発表。北極海航路のデータを集め、国内外の船舶に安全な航路を提供するもの。北極海の氷の表面積はこの30年で3割減少しており、新航路への期待が広がっている。

【中国関連】

[1人民元=約12.06円]

「西気東輸」第2ルートが稼働

中国でも新たな天然ガスパイプラインが完成した。「西気東輸」とは、中国西部の天然ガスを中国東部沿岸地域に輸送する構想で、第1ルートは2004年に完成、第2ルートが今年6月30日に完成、稼働したと新華社が伝えた。

中央アジアのトルクメニスタンから東部沿海地区・香港を結ぶもので、中国の15省・自治区・直轄市を通る幹線1本、支線8本のパイプライン、全長は8794kmとなる。総工費は1422億元（現在の為替レートで約1兆7149億円）に達した。年間の輸送能力は300億 m^3 で30年以上の安定供給が可能と言われている。

第2ルートの稼働は、中国内のエネルギー構造の最適化、生態環境の改善、持続可能な社会の発展に大いに貢献し、二酸化炭素の排出量を1.3億ト、二酸化硫黄、窒素酸化物、工業粉塵などの有害物質の排出量を246万ト減らすと期待されている。

CO2削減で10の措置

新華社の報道によれば、中国政府は2020年の二酸化炭素削減目標（2005年より40～45%削減）達成のため、気候変動対応計画の制定など次のような10措置を実施する。

1. 温室効果ガス排出量を抑える行動目標についてのマクロ政策を制定実施する。
2. 気候変動対応特別計画を制定する。
3. 低炭素モデル事業を進める。
4. 市場の法則と経済的手段を利用して温室効果ガスの排出量を抑える方策を模索する。
5. 低炭素認証制度を制定し、認証制度を試験的に進める。
6. 温室効果ガスリスト編成のレベルを引上げる。
7. 気候変動対応についての立法と基礎能力建設を強化する。
8. 世論誘導を強め、低炭素消費を提唱する。
9. 気候変動に関する実務協力を引続き推進する。
10. 気候変動に対応する政策と措置を積極的に導入する。

また、12次5ヵ年計画でも気候変動対応事業を組み入れており、GDP原単位あたりの二酸化炭素排出量を17%削減する目標を打ち出している。

中国政府は二酸化炭素削減に向けて積極的に動いてくるであろう。対策が不十分な企業

は様々な措置を講じる必要がある。その結果、これら費用を製品価格に転化せざるを得なくなり、製品のコスト競争力に影響がでてくることになる。

中国の新車販売が減速へ

中国の自動車販売台数は2009年に1362万台（前年比45.5%増）となり、米国の1060万台（前年比▲21.4%）を上回り世界一になった。2010年は中国が1806万台（32.5%増）で、米国が1158万台（11.0%増）と、その差は一層拡大した。

しかし、その中国での新車販売台数の伸びが2011年1月～7月の累計では前年同期比3.7%増と大きく減速している。

8月も前年同月比4.2%増と低調で3ヶ月連続で1ケタ台の成長にとどまっている。

自動車販売の伸び悩みの主な原因は、次の3つといわれている。

1. 政府の購入支援制度の順次打ち切り。
2. 東日本大震災の影響による日本車の生産落ち込み。
3. ガソリン価格の上昇。

また、10月からは、排気量の1600cc以下の小型車に適用だった購買補助金の燃費基準を約1割厳しくすることが発表された。この結果、補助金の対象車種が現在の3割程度まで減り、市場に悪影響がでるのではと懸念されている。

また、ブランド力や販売力で販売実績に格差が出ている。好調なのは独フォルクスワーゲン、米GM、日産で、中国の独自ブランドは劣勢である。これら中国勢は輸出に活路を見出し、東南アジアや南米への輸出が増えている。1月～7月の輸出の伸びは、前年同期比57%増を記録した。しかし、人民元が上昇し

ていることは、輸出にとっての不安要素である。中国の自動車業界にも淘汰の時代が近づきつつある。

中国・ロシア・日本を結ぶ新輸送ルートが開設

北陸に近い中国の東北3省の内、遼寧省を除く吉林省と黒龍江省は海に面しておらず、今まで港からの輸出は、渤海に面する遼寧省の大連港を活用してきた。例えば、吉林省の琿春から新潟までの輸送は、琿春から1200km離れた大連港まで陸送し、そこから船で輸送するしかなく、日数は9日から10日が必要であった。それを新輸送ルートでは、なんと半分以下の4日に短縮できるのである。

新しいルートは琿春から70kmの距離にあるロシアザルビノ港まで鉄道で輸送、そこで船積みされ新潟東港へ入るルートで、8月18日に第一船が入り入船式が行われた。運行するのは飯野港運（京都府）で、小型貨物船（1500ト）を使用する。今後、月に2、3便が運行される。



初の便は吉林省から東日本大震災の被災地向けの支援物資であったが、今後は吉林省、黒龍江省から衣料品、建材、製材などの輸入が見込まれている。尚新潟県は、当面3ヶ月間の運航に対し、合計1500万円を援助している。

【台湾関連】

[1 台湾ドル=約2.62円]

日本から投資誘致の専門組織を設置へ

台湾の経済部（日本の経済産業省にあたる）は、日本からの投資誘致を積極的に働きかける専門組織を行政院（内閣）の中に設置すると発表した。新組織は閣僚をトップに据え今秋にも設立の意向で、投資誘致活動と同時に既に進出した企業の問題解決にもあたる方針。

特に誘致したい分野は、電気自動車関連や発光ダイオード関連など今後市場拡大が予想される先端技術や、環境・省エネといった分野を考えている。

今年1月～7月の4000万ドル以上の日本からの台湾投資は、13件で投資額合計は11億5200万ドル、件数は1位で、投資額は米国に次ぐ2位となっている。東日本大震災後に増えているが、これらは円高の影響、リスク分散の考え方によると思われる。

また、今年1月に発効した中台間の経済協力枠組み協定（ECFA）による台湾・中国間の関税引き下げは、台湾経由中国へ進出する日本企業にとって大きなインセンティブになりつつある。

【朝鮮半島関係】

[100 韓国ウォン=約7.03円]

FTA 対処国の更なる拡大へ

日本企業の韓国への進出が相次いでいる。

韓国に投資をする理由の一つが、韓国が結んでいる FTA 対象国の多さである。2004 年に韓国は初めての FTA をチリと締結、それ以降シンガポール、欧州自由貿易連合 (EFTA) : スイス、ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタイン、東南アジア諸国連合 (ASEAN)、インド、EU と締結し、既に発効済みでもある。米国とも、早ければ年内に発効することが期待されている。次に中国、日本、南米共同市場、ロシアなどとの FTA を検討しているがこれに留まらない。次世代有望市場 15 ヶ国との提携の検討に入っている。エジプト、モロッコ、チュニジア、ナイジェリア、アンゴラ、ケニア、ベネズエラ、ドミニカ共和国、エクアドル、パナマ、ウクライナ、クロアチア、台湾、スリランカ、パキスタンの 15 ヶ国で、15 ヶ国合わせた人口は 5 億人、GDP は 1 兆 8000 億ドル、輸入規模は 6656 億ドル。

対象国の総人口に占める若年層 (0 ~ 24 歳) の割合は 50% を超えており、今後の成長が見込める地域である。また、これらの国々は豊富な資源を有しており、資源確保の意味からも FTA 締結は意味がある。

我が国は韓国に追いつこうとしているが、東日本大震災の影響もあり TPP 参画問題も頓挫しており、このままでは、益々韓国に引き離れそうだ。

海外での食料基地確保へ

韓国の 2010 年の穀物の自給率は 26.7% と日本 (28%) と同じようになりかなり低い状態である。この穀物自給率を 2020 年までに海外生産を含め 65% まで高めるため 10 兆ウォン (約 7030 億円) の予算を投入する。

韓国よりコストの低い海外民間企業や政府

系企業による穀物生産を資金面から支援し、出来た作物は国内で消費する。2015 年に 91 万トン、2020 年に 138 万トンという数字目標を設定している。国内でも新種開発や機械化の促進を進め、国内生産分による穀物自給率を 25% から 2015 年に 30% に高めるとしている。

韓国の農業経済研究所の昨年末時の調べでは、中小企業を中心とした韓国企業 73 社が中国 (11 社)、インドネシア (10 社)、カンボジア (10 社) など 18 カ国に進出、小麦粉など計約 24000 ㌦の農地を耕作している。

一方中国も南米やオセアニアの農地獲得に動いており、農地も高騰、今後海外での食料基地確保も難しくなってくる。日本は完全に出遅れているが、食糧自給に限度がある我が国にとっても検討が急がれる重要な案件の一つである。

【その他】

アジア経済の展望

アジア開発銀行は 8 月 2 日、2050 年までのアジア経済の展望を発表した。その中で世界総生産 (GDP) に占めるアジアの比率は、現在の 27% から楽観シナリオの場合で 52% まで拡大するとし、悲観シナリオの場合 31% としている。

楽観シナリオでは、アジア域内の好調な成長が続くとし、2010 年約 17 兆ドルの域内 GDP は 2050 年に 174 兆ドルに膨らむと試算、世界全体の GDP に占める比率は中国が 20%、インドが 16% となり、米国の 12% を上回る。

2050 年のアジアの 1 人当たりの GDP は約 4 万ドル (現在の 6 倍) となり、その時点での世界平均 3.7 万ドルを上回る。その時の日本の一人当たりの GDP は 8 万ドルと予想されており、現

在の約3万ドルより倍以上に増えるとしている。

悲観シナリオでは、中国やインドで賃金上昇により生産性の伸びが鈍化、コスト面で優位な新興国と先進技術で優位な先進国との間で成長が停滞、結果としてアジアの比率が現状とあまり変わらない31%になるとしている。

一方、9月に入り国連貿易開発会議(UNCTAD)は、2010年3.9%であった世界全体の実質経済成長率が2011年は3.1%に減速するとの予測を発表した。2012年は一段と鈍化し1.5%以下になるとしている。

日本の成長率は東日本大震災と円高の結果2011年は▲0.4%で、主要国で唯一のマイナス成長と予測している。

(杉山 正樹 sugiyama@hokkeiren.gr.jp)