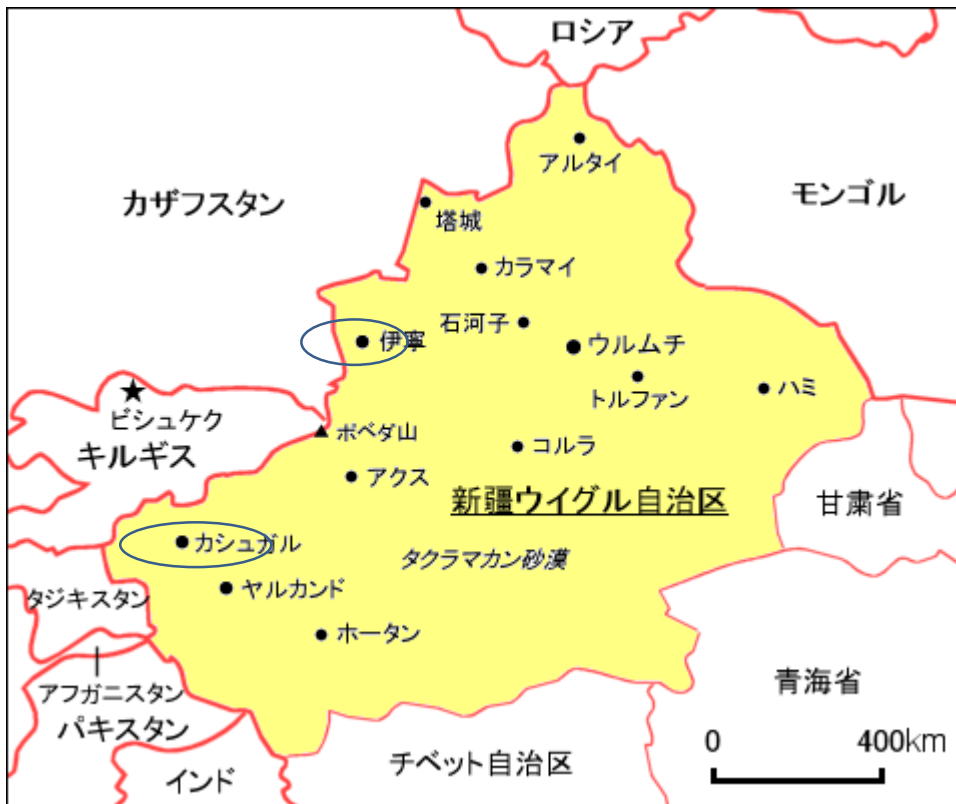


新疆とシルクロード経済帯

朱 炎

2017年5月31日

新疆の地理的位置



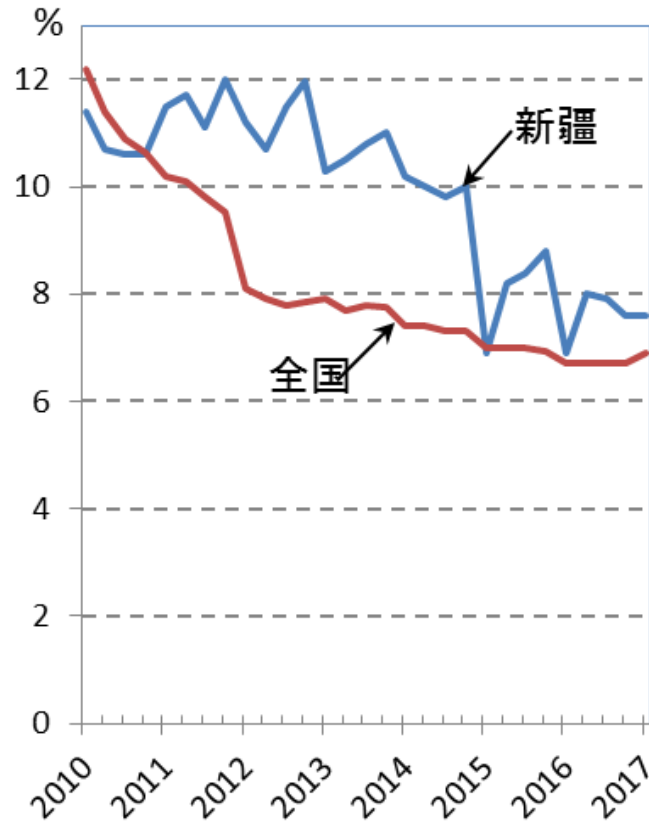
- 中国の最西部、中央アジア、南アジア、中東に接続通路
- 8ヶ国と陸続き：モンゴル、ロシア、カザフスタン、キルギスタン、タジキスタン、アフガニスタン、パキスタン、インド
- 5800kmに及ぶ国境線
- 17の「一類口岸（国境税関・ゲート）」、うち3カ所は第三国に開放。12の「二類口岸」
- 少数民族の多くは周辺国と同一民族、言語、文化、宗教と生活習慣も同じ

新疆の発展と対外開放の現状

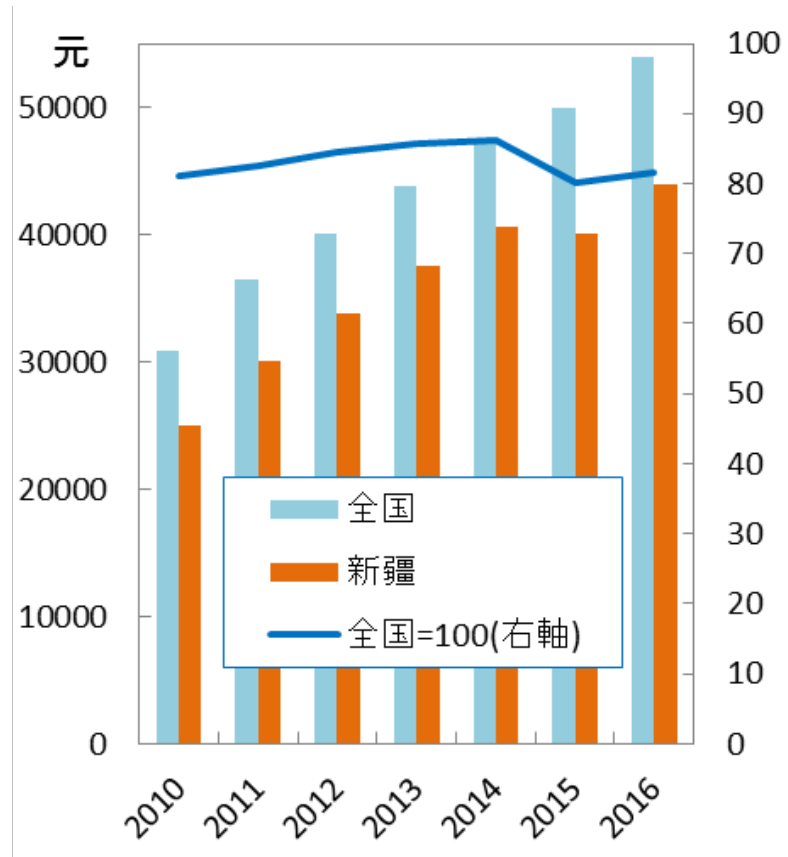
- 経済成長
 - 成長率は全国平均より高いが、1人当たりGDPは全国平均の8～9割
- 対外貿易
 - 192カ国・地域と貿易関係、輸出は輸入を大きく上回り、主に周辺国に
- 外資導入
 - 外資導入4億ドル(2016年)、54の国・地域の企業が新疆に投資、25社のフォーチュン500社企業
- 対外投資
 - 10億ドル(2016年)、対内投資を上回る
 - 新疆は周辺国に6つの開発区を設立、運営
- 開発区
 - 23の国家級開発区、3个特区(保税区):阿拉山口、カシュガル(喀什)、ウルムチ
- 友好都市
 - 新疆と周辺国に、辺境都市、友好都市35ペア

新疆の経済発展と全国との比較

実質GDP伸び率

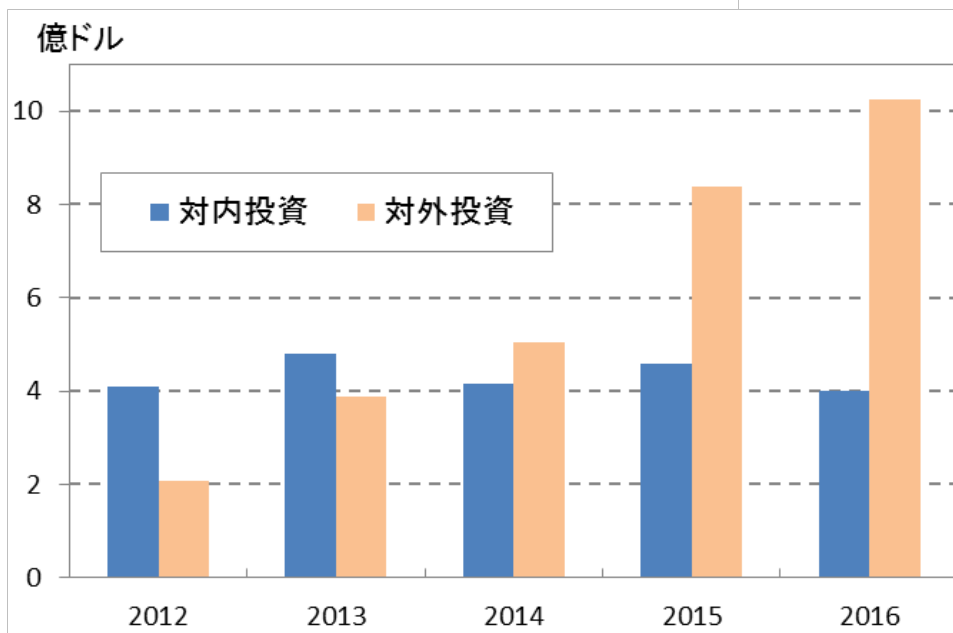
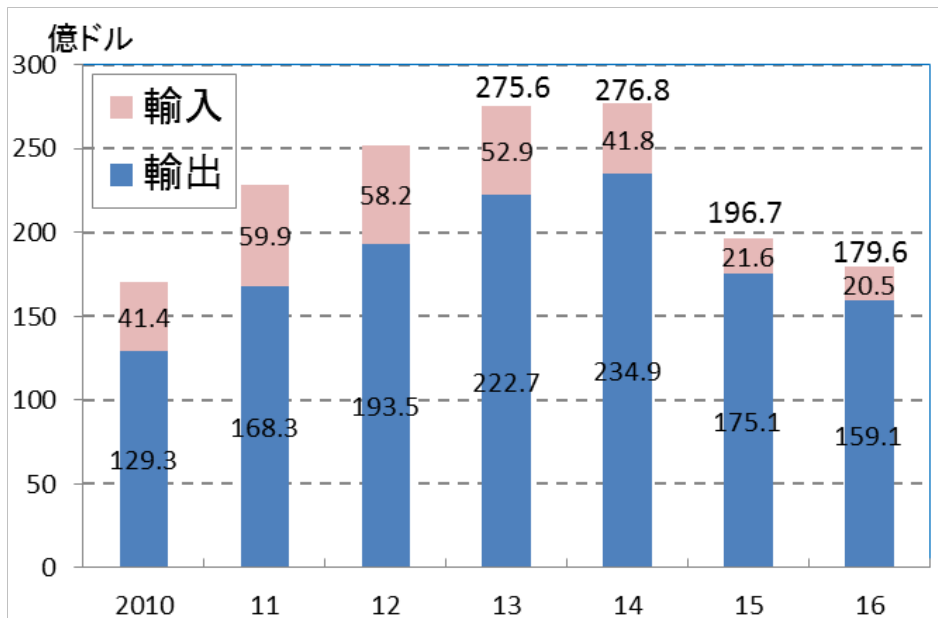


一人当たりGDP



注: 実質GDP伸び率、四半期別の年初からの累計の前年同期比。
一人当たりGDPは名目値

新疆の 対外貿易



対内投資と 対外投資

一帯一路戦略における 新疆の位置付け

- 戦略的位置付け:シルクロード経済帯核心区
 - － 第13次五カ年計画
 - 「建設新疆絲綢之路經濟帯核心区、福建“21世紀海上絲綢之路”核心区」
 - － 2014年9月の二つの文書
 - “推進新疆シルクロード經濟帯核心区建設的実施意見”
 - “推進新疆シルクロード經濟帯核心区建設行動計画(2014-2020年)”
 - 戦略、目標、方針と関連政策を決め、短期(3~5年)、中期(5~10年)、長期(今世紀半ば)の目標をそれぞれ設定
 - － 組織構成
 - 2014年に「核心区建設領導小組」、下に8つのグループを設け:総合、交通、エネルギー、貿易外資物流、金融、社会発展、産業、特区、地域経済協力

核心区建設の計画

- 三つの基地

- 国家大型石油天然ガス生産加工基地、大型石炭火力発電石炭化学基地、大型風力発電基地

- 地域的五大センター(中心)

- 交通ハブのセンター、貿易物流センター、金融センター、文化科学教育センター、医療サービスセンター

- 十大輸出入産業集積地

- ①建設機械装備産品、②軽工業消費財産品、③紡績服装産品、④建材産品、⑤化学産品、⑥金属製品の出口加工集積地、⑦情報サービス業、⑧輸入石油ガス、⑨輸入鉱物資源、⑩輸入農産物加工集積地

- 一つの通路

- 国家エネルギー資源陸上大通路

シルクロード経済帯の 主要案件及び進展

- 3つの通路建設
 - シルクロード経済帯の実施のため、国家戦略の一部として、新疆は周辺国との3つの通路建設を重点的に推進
 - 中国・パキスタン経済回廊
 - 中国・キルギス・ウズベク三ヶ国鉄道
 - 中・露・蒙経済協力
- 中国・カザフ経済協力
- 鉄道輸送：中欧国際コンテナ輸送定期便

中パ経済回廊

China-Pakistan Economic Corridor、CPEC

- 一帯一路最大の協力案件

- 2013年5月李克強首相がパキスタン訪問の際に提唱し、2015年4月習近平主席が訪問する際に調印
- 投資総額460億ドル、2030年完成を目指す

- 主要投資案件

- アラブ海に面するグワダル港の建設
- グワダル港と新疆カシュガル(喀什)を結ぶ通路、全長3000km
道路、鉄道、石油ガスパイプライン、光ファイバーケーブルを建設
沿線には交通施設とエネルギー施設、工業団地を建設
- アーリーハーベスト
中国からの投資と援助、51の案件が調印、一部は着工
- カト水力発電所(発電容量72万kw)、2016年に着工
投資総額16.5億ドル、シルクロード基金と輸出入銀行が融資
2020年完成、中国企業(長江三峡集団の子会社)による30年間のBOT

中パ経済回廊 の路線図



中・パ輸送通路の建設

● グワダル港

- 中国企業は同港を43年租借し、面積923ヘクタールの経済特区を建設、運営する。16億ドルを投資、3～5年に完成の予定
- 一部の埠頭が2015年から操業開始、中東とアフリカに貨物輸送

● 中・パ鉄道

- 計画：既存のパキスタン1号幹線(M1、カラチーラホールーイスラムバートーペシャワル、全長1726km)を改築し、グワダル港からカラチまでの部分、パキスタン既存鉄道の最北端の駅、Havelianから新疆のカシュガルまでの部分、両端の線路は新規建設
- 中国側：中長期計画に組み入れた。カシュガルとタシクルガン(塔什庫爾干)には、物流センターなどの関連施設を建設開始、タシクルガンでは鉄道駅の立地選び
- 2015年4月に、両国は1号幹線の改築とHavelian駅にコンテナ輸送施設の建設に、共同の事業化調査に合意、現在なお交渉中

● 中・パ道路

- 既存の中パ道路: 中巴国際公路、喀喇崑崙公路、The Karakoram Highway, KKH
- 新疆のカシュガルからパキスタン北部のギルギット・バルティスタン州をつなぐ(全長1224km、中国内415km、パキスタン内809km)、60年代から建設、70年代に完成。、自然環境が厳しい、老朽化
- 中国内、既存道路(国道314)の拡張工事が2013年着工、最も危険な70kmの区間が2017年2月完成
- パキスタン内、既存道路の改築が2015年に完成、5年ぶりに開通。拡張工事は16年4月着工、中国企業が落札、中国の融資
- カラチーラホールーペシャワルの高速道路(全長1152km)の建設を計画、中部の部分区間(400km)が16年5月に着工、中国企業が落札
- テスト走行: 2016年11月、新疆から陸路で、トラックでコンテナを15日間グワダル港まで運び、グワダル港から海運

中パ道路の現地視察

- カシュガルから中パ国境のクンジェラブ峠(紅其拉甫山口、標高5100m)は、600km弱、冬季通行不能
- 既存の314国道は改築中、施工現場を観察
- 途中のタジキスタン国境に、カラス税関事務所(カラ蘇口岸)あり、標高4000m
- タジキ国境まではトラックが多いが、パキスタン国境まではトラック少ない
- 道路と鉄道建設の条件が厳しい、難工事が予想される。地形は河川の峡谷、高原(4000-5000m)、冬季通行不能。パキスタン内の自然環境はさらに厳しい
- カシュガルとタシクルガン(塔什庫爾干)には、物流センターなどの関連施設をすでに建設開始。タシクルガンでは鉄道駅の立地選びも始まった

工事中の中パ道路(314国道)



道路工事現場



タジキ国境のカラス税関事務所(カラ蘇口岸)、 標高4000m



タジキのナンバープレートのトラック



● 中国・キルギス・ウズベク鉄道

- カシュガルからキルギス経由、ウズベキの東部都市(アンディジャンAndijon)まで、全長577km
- 将来、トルクメニスタン経由でイラン、トルコに伸ばし、新たなランドブリッジに
- キルギスは国内の南北格差を解消するため、南北方向の環状鉄道の建設を優先すると要求、難航、交渉中



● 中露蒙經濟協力

- 新疆北部はカザフ、ロシア、モンゴルと隣接
- 2016年6月に「中露蒙經濟回廊」の建設に合意、調印
- 初期段階に観光協力、4カ国国境地域の自動車旅行

中国・カザフ経済協力

● 各分野の経済協力

- 阿拉山口 (Alataw Pass) 口岸総合保税區 (特區)、鉄道輸送のゲート
- コルガス (霍爾果斯) 口岸に「中哈国際辺境合作区」、国境を跨る、面積5km²、免税機能も。貨物・旅客輸送のゲート、トラック・バスが通過
- 中欧鉄道輸送は阿拉山口経由でカザフ通過、今後コルガス経由の鉄道建設の計画もある
- 鉄道通過でカザフ側の収入は毎年120億ドルに達し、従来トラック通過だけは10億ドルに過ぎない

● 政策協調

- インフラ整備と産業発展の計画の接続、中国側の一帯一路とカザフ側の「光明の道」(2015年12月の中国・カザフ共同声明)
- 中国・カザフ「国際産能合作」

● 投資案件

- 2015年3月、カザフの首相訪中の際、合計33の案件を調印、資金規模236億ドル
- 中国企業が投資、事業参加: 道路、水力発電、住宅、鉄鋼、非鉄金属、ガラス、石油精製、自動車生産など

中欧国際コンテナ定期便 (中欧国際集装箱班列)



- 2011年から運行開始、中国各地のコンテナを新疆に集め、阿拉山口からカザフ経由で、欧州の主要都市に、全長9900km
- 中国内の16個の省市29都市と12カ国28都市の間に輸送
- 累計で4000便以上の実績、2017年1～5月にすでに1000便、中央アジアと欧州向け
- 一列に最低でも41のコンテナを運ぶ。海运より一か月の時間節約。一つのコンテナの価値が100万ドルを超え、輸送距離が5000kmを超える場合、鉄道輸送は経済性ある
- 全国各地的貨物がウルムチに集結して車両編成する。帰路の貨物は今後ベラルーシのミンスクに集結。今後、ミンスクに車両編成施設を建設
- 問題は帰路の貨物が少ない、一方通行の鉄道輸送か

周辺国との協力事業

- 電力事業

- 周辺諸国はエネルギー資源が豊富だが、例外なく電力不足に見舞われる
- 発電、送変電は有望な事業、多くの新疆企業が参入

- 農業

- 周辺諸国の自然環境と気候など農業生産の条件は新疆より優れているが、農業生産と農業技術、市場運営は新疆よりはるかに遅れる
- 農業技術と市場育成、流通のノウハウを活用し、新疆の農業企業が周辺国に進出する

- 繊維産業

- 新疆は良質綿花の産地、沿海部から綿紡績産業が移転、一大産業集積に
- 周辺国は原料供給地と市場になる

- 地域の中心都市機能

- 新疆は地域的五大センターを目指す、交通、貿易物流、金融、文化科学教育、医療
- 新疆の都市機能が地域の経済センターの役割を果たす
 - 「亜欧博覧会」の定期開催、「シルクロード経済連盟」の立ち上げ、「シルクロード経済帯大学連盟」の結成、など
- 周辺国にとって、新疆の都市建設や、教育、文化、医療などのサービス機能がモデルに

新疆教育の「走出去」

- 孔子学院

- 新疆は周辺各国に10数ヶ所の孔子学院を設立
 - パキスタン1(建設中1)、モンゴル1、カザフ3、キルギス4、タジキ2、ウズベク1
- 今後さらに10所か所の孔子学院を新設、うちの8ヶ所をシルクロード沿線国、2ヶ所を先進国に
- 「合作共建、共同管理、成果共享」の原則
 - 新疆と所在国の大学が対一で運営に参加、運営費用は折半負担
 - 新疆が初期投資を負担し、教師と教材を提供
 - 所在国は場所を提供

- 留学生の受け入れ

- 新疆に7000名外国人留学生、70%は周辺の中央アジア各国
- 留学生に各種奨学金を提供

問題点

- インフラ建設が自然環境に制限される
- 中国と相手国の思惑が違う
- 事業の採算が厳しい
- ビジネス環境にも問題