

中央アジアにおける経済発展の可能性

——ダイナミック・キャッチアップ・モデルの観点から——

辻 忠 博

1. はじめに

シルクロードといえば、大航海時代を迎えるまでの何世紀もの間、長安とローマというユーラシア大陸の東西を結ぶ交易路として極めて重要なルートであり、その沿線にはオアシス都市が点在していた。中央アジアのオアシス都市でも中国やヨーロッパ諸国、アラビアなどからの交易品の取引が行われ、近隣各国から商人が集い、商業活動が盛んで繁栄していた。その後、遊牧民族同士の抗争や異文化地域からの征服、中央アジア地域を取り巻くロシアや中国の影響力の拡大などによって、この地域はその自律性を徐々に失っていくことになった。そして、結局、旧ソ連の構成国として組み込まれ、モスクワに対する天然資源供給地としての役割を担わされることになり、経済的に従属する関係に甘んじることを余儀なくされた。

ところが、1980年代末にソ連・東欧革命が勃発し、1990年代前半には中央アジア諸国が旧ソ連から独立を果たし、この地域は再び自律性を回復するようになってきているのである。現在は輸送手段が発達し、陸上輸送のみならず、海上輸送、航空輸送が登場し、しかも、陸上輸送も技術革新によって大変高度化している。こうした新たな環境の中で中央アジア諸国はいかなる取り組みを通じて往時の繁栄を復活させることができるのであろうか。

そこで、本論文では、まず中央アジア諸国の経済発展の可能性を探るための戦略を提示する。次

に、この地域の世界経済との統合の現状について検討した上で、経済発展の始動および促進に欠けている要素を浮き彫りにする。そして、最後に既に類似した取り組みを行ってきた発展途上諸国の事例を引き合いに出して、中央アジア諸国の経済発展に対する若干の含意に触れて、本論のまとめを行う。

2. 『ビーズ型』開発戦略とダイナミック・キャッチアップ・モデル

中央アジア諸国は天然資源供給基地としてソ連邦を構成する共和国として存在してきたが、ソ連邦の崩壊により、1990年代に入って相次いで独立することになった。これらの諸国は国土面積や人口、経済構造、主要産業、経済規模、所得水準など様々であるが、独立当初の1990年代前半は旧ソ連経済システムからの離脱と新たな経済体制の構築への過渡期のために国内経済が大混乱したため、各国経済は疲弊した。当時は、東アジアを「成長するアジア」とすれば、中央アジアは「停滞するアジア」とでもいふべき好対照の存在であった。従来の開発戦略の観点からすると、中央アジア諸国のような内陸地域では自律的な発展は不可能だとされてきたため、これらの諸国の経済発展の可能性は低く見られていた。しかし、グローバル化が進み、フラグメンテーション型分業体制が展開してきたことによって、こうした内陸地であっても経済発展の可能性について

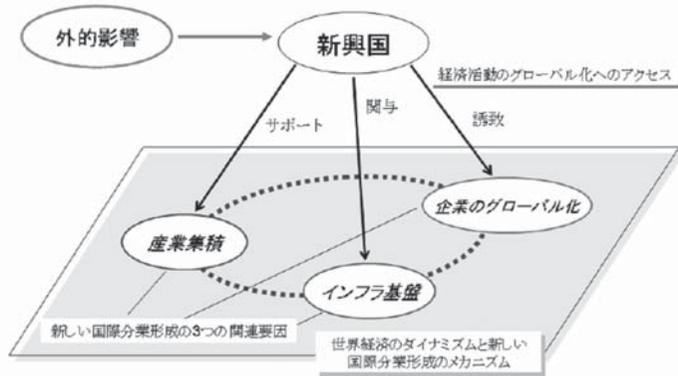


図1. ダイナミック・キャッチアップ・モデル

出所) 陸亦群・辻忠博・呉逸良 (2010)「東アジア新興国の経験の中央アジア経済発展への適用に関する一考察」日本貿易学会全国大会報告原稿 (2010年5月30日)

検討することが可能になってきた。その可能性を引き出す1つの方法が、筆者が共同研究において提言してきた『ビーズ型』開発戦略である¹⁾。これは、日中韓と西ヨーロッパを結ぶユーラシア大陸の東西に広がる新シルクロード地域に『ビーズ型』の都市群が形成されて自律的な経済発展のメカニズムを構築することを通じて、地域全体の経済発展を促していこうという考え方である。この開発戦略では、『ビーズ型』産業都市群を形成するためには、市場経済に基づく開放的な経済政策を推進し、世界経済のダイナミズムをキャッチして国際分業の一翼を担い、一国一地域に限定されずに地域全体の経済的連携の強化を開発戦略に取り込むことが極めて重要であると強調している。

この戦略を基にして発展途上国が世界経済のダイナミズムをいかにしてキャッチするのかというメカニズムを説明するのがダイナミック・キャッチアップ・モデルである (図1を参照)²⁾。このモデルは、多国籍企業の生産活動がグローバル化する中で、東アジアの国際分業が従来の垂直的ないし水平的分業からフラグメンテーション型分業へと変化してきた状況下における東アジア諸国の経済発展のメカニズムを模式化したものである。図1に示されているように、世界経済のダイナミズムと新しい国際分業の形成との間には、①産業集

積、②インフラ基盤、③企業のグローバル化 (すなわちフラグメンテーション型分業を具体化する多国籍企業) の3つの要素が関係している。これらの3つの要素は互いに関連しあっており、経済活動が滞りなく実現されるということは、物流ネットワークの構築を通じてインフラ基盤が確立されていることがもとめられるが、これは多国籍企業のグローバル展開に誘因を与えることになる。多国籍企業の国際展開が世界的に進展すると、そうした企業活動のグローバル化は国際的に分散 (すなわち拡大) していくが、企業活動を一国に限定してみると国内にはいくつかの拠点に生産活動が集中 (すなわち産業集積の実現) するという状況が見られることになる。そして、産業集積の実現はインフラ基盤の確立も伴って実現するものであり、そのことが、生産コストの低下、および、さらなる企業進出の誘因へとつながるのである。この結果が国際分業の成立となるのであり、途上国はいかにしてこうした経済活動のグローバル展開にアクセスするか、アクセスのために多国籍企業をいかに誘致するかということが経済発展のためのカギとなるのである。そこで、途上国政府としてはインフラ基盤の整備や産業集積の実現、そして、多国籍企業に対する優遇措置などを積極的に推進することが望まれるのである。

すなわち、政府による政策的な誘導が一定の効果を上げるものとしているのである。もちろん、こうした政府の政策の方向性や企業活動の展開は外的な影響も受けるものであり、世界経済の動向や国際政治の行方も考慮すべき重要な要素である。本論文では、このモデルを中央アジア諸国に適用して、それらの諸国の経済発展と一体化して新シルクロード地域の経済発展の可能性について検討しようというものである。果たして新シルクロード地域に自律的な発展プロセスをもつ成長拠点としての『ピース型』産業都市群が形成されるための条件は整っているのか、そして、そのためにはどのような取り組みが必要かということについて以下で検討していきたい。

3. 世界経済との統合の現状

ソ連邦の崩壊は中央アジア諸国を巡る国際貿易や物流に極めて大きな変化をもたらした。こうした変化は劇的なもので、ソ連崩壊直後の段階では旧ソ連諸国間の経済的関係を分裂させた状態であったが、その後各国がそれぞれ国際貿易を営むようになり、その結果として世界経済へ再統合するという新たな段階に入ってきている (Broadman, 2005, p. 2)。そこで、中央アジア諸国の世界経済に対する統合の現状についてみてみたい。

まず、CIS (独立国家共同体) 諸国による国際貿易はソ連邦の崩壊による経済の大混乱によって大きな影響を受けたというのが一般的な見方である。それは、表1に示されているように、企業による貿易額の報告が滞ったこと、CIS諸国がインフレに見舞われたこと、貿易額の換算に市場レートが適用されたことなどのためによって、CIS諸国による貿易額が激減したということである。しかし、ソ連時代の貿易額の算定が独自の方法で行われていたことに鑑みると³⁾、必ずしもソ連邦の崩壊はCIS諸国による貿易額の急減を引き起こさなかったということがいえる (Broadman, 2005, p. 64)。むしろ、固定レートで評価すると、CIS

諸国による貿易額はそれほど減少していないとされている。表1および図2において、1993年以降についてみると、CIS諸国における貿易額は一時的な変動はあるにせよ特に近年は上昇傾向にある。

次に、CIS諸国の貿易品目にはソ連邦の崩壊後、いくつかの特徴が顕著になってきている。これらの諸国による輸出商品は傾向的に資源集約型の商品が大部分を占める特徴を示している。表2によると、2000年から2008年の間に、これらの諸国による輸出総額に占める燃料のシェアは毎年27%という驚異的な伸び率を示している。なお、2008年における燃料鉱物資源輸出の全輸出に占める割合はほぼ67%に達している。したがって、CIS諸国による輸出は特定の品目に依存する傾向になっている。

商品輸出先についても明らかな傾向が見てとれる。表3によると、CIS諸国の独立後、域内輸出が紆余曲折を経て近年は減少傾向にあり、また、NAFTA (北米自由貿易協定) 向け輸出も低下傾向にあるのに対して、EU (欧州連合) 向け輸出が拡大してきていることである。

国際貿易を促す制度的枠組みに関して、CIS諸国は極めて野心的に様々な貿易協定や物流に関する協定を締結ないし協定に加盟している。まず、CIS諸国は1994年に設立されたCIS自由貿易協定 (CIS FTA) を批准している。これは、①関税、輸出税、輸出入割当、その他の貿易障壁の撤廃、②経済政策の協調、③法律 (技術上の要求、関税手続き) の調和、④輸出入に対する国内税や公正な競争を阻害する補助金の廃止を目的にして設立された組織である。ユーラシア経済共同体 (EAEC) も中央アジア諸国が加盟する有力な関税同盟である。これは1995年設立のロシアとベラルーシとの間で結成された関税同盟が起源である。2000年10月にEAEC条約が署名され、共通関税・政策、共同市場 (単一通貨、統一的な投資制度、共通の運輸市場など) の創設を新たな目的として加えられた。EAECは、これも別に設立さ

表1. CIS諸国における商品貿易の流れ (百万米ドル)

	1990	1993	1996	2000	2003	2005	2008
CIS							
輸出	400,600	89,791	119,098	144,904	191,649	343,705	702,760
輸入	412,924	76,001	84,027	69,588	113,068	215,610	497,800
貿易収支	-12,324	13,790	35,071	75,316	78,581	128,095	204,960
CIS (ロシアを除く)							
輸出	193,073	30,139	35,119	41,906	60,195	99,907	231,157
輸入	215,983	32,355	39,523	35,735	56,391	90,176	205,939
貿易収支	-22,910	-2,216	-4,404	6,171	3,804	9,731	25,218

出所) (Broadman, 2005, pp. 64-65) (WTO, 2009)

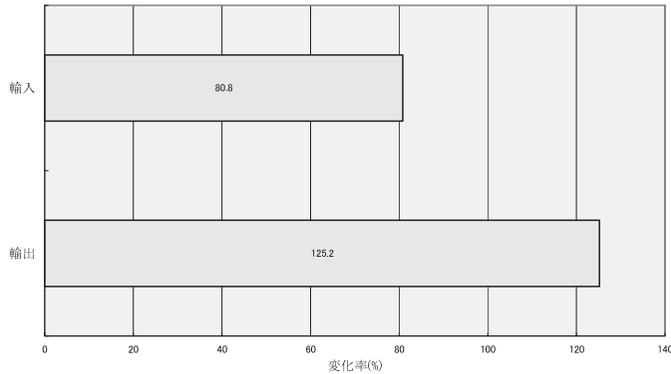


図2. 世界の商品貿易に占めるCISによる輸出入の割合の変化 (1998年～2008年)

出所) (WTO, 2009)

表2. CIS諸国における商品輸出の変化

	農産物	燃料鉱物資源		製造業品						
		総計	燃料	総計	鉄鋼	化学	事務通信機器	自動車	繊維	衣類
対輸出シェア	6.8	66.9	59.3	24.9	9.5	5.9	0.3	1.2	0.3	0.3
年平均増加率 (2000-2008)	17	24	27	19	22	20	17	19	8	6

出所) (WTO, 2009)

れた関税同盟である中央アジア協力機構(CACO)と統合することが決定されている。その他、1985年にイラン、パキスタン、トルコの間で結成された経済協力機構(ECO)に、1992年にキルギス共和国、アフガニスタン、アゼルバイジャ

ン、カザフスタン、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタンが加盟している。これらの諸国は1996年にイズミール条約(改訂)を署名し、貿易障壁を撤廃して域内貿易を促進するという目的の下で活動している。また、イスラム会議機構

表3. CIS諸国における商品輸出の輸出先分布

年次	CIS諸国	EU-15	東アジア	NAFTA	その他
1993	7.9	46.2	14.7	9.4	21.8
1996	33.5	32.5	8.6	5.2	20.2
2000	37.1	33.6	8.3	4.6	16.4
2003	29.0	39.6	12.4	3.1	15.9
2008	19.2	57.7	10.9	5.1	7.1

注) 2008年のEU-15はヨーロッパ, 東アジアはアジア全体をそれぞれ対象としている。

出所) (Broadman, 2005, p. 72) (WTO, 2009)

(OIC) という組織が, 加盟国57カ国間の経済協力を促進すること, また, 加盟国間の貿易において平等・被差別的な商業的取り扱いを確保し, 貿易の拡大を目指すことを目的として設立されている。

ソビエト・ブロックの崩壊によってこの地域の諸国間の関係は「分裂」することを余儀なくされた。しかし, このことは世界経済への「再統合」を結果として促すことになった (Broadman, 2005, p. 2)。現状において, 世界経済との統合の程度をその進捗状況に照らして分類すると, 次の3つのグループに分類することができる。第1のグループは既に世界経済との統合を完了した諸国であり, それは中・東欧のEU加盟8カ国 (EU-8) (チェコ, エストニア, ハンガリー, ラトビア, リトアニア, ポーランド, スロバキア, スロベニア) である。第2のグループは統合の程度が相当遅れている WTO 非加盟国で, ここに中央アジア諸国を含む CIS12カ国が該当する (アルメニア, アゼルバイジャン, ベラルーシ, グルジア, カザフスタン, キルギス共和国, モルドバ, ロシア, タジキスタン, トルクメニスタン, ウクライナ, ウズベキスタン)⁴⁾。第3のグループは世界経済への統合度が第1と第2グループの中間に位置する諸国の集まりであり, 南東ヨーロッパ諸国 (アルバニア, ボスニア・ヘルツェゴビナ, ブルガリア, クロアチア, マケドニア, ルーマニア, セル

ビア・モンテネグロ, コソボ) が当てはまる。

中央アジア諸国が世界経済への統合において遅々として進んでいない原因の1つが後述のようにインフラ基盤の未整備である。インフラ整備が進めば, 大量輸出を見込むことができ (すなわち規模の経済), 輸送費の大幅な削減を実現でき, 物流の活発な移動, 経済発展の始動・加速を期待することができるのである。しかし, CISを構成する内陸国9カ国 (アルメニア, アゼルバイジャン, グルジア, キルギス共和国, モルドバ, タジキスタン, ウズベキスタン, カザフスタン, トルクメニスタン) では輸送市場が細かく分断されており, 規模の経済性を発揮することができない状況である。さらに, これらの諸国は内陸国であることから, 規模の経済性を引き出すためには密接な地域経済協力が求められる。その意味で, これらの諸国は東アジアの諸国と比較して相当程度不利な状況にあるといえる (Molnar, 2003, p. 18)。

4. 中央アジア諸国における『ビーズ型』産業都市群形成のための条件整備状況—貿易・運輸円滑化 (Trade and Transport Facilitation, TTF) の観点から—

4.1 貿易・運輸円滑化の必要性

上述のように, 中央アジア諸国はその他の旧ソ連諸国との間や, あるいは, 文化的に近い近隣諸

国との間で経済協力の枠組みに重層的に参加しており、世界経済に積極的に関わっていく姿勢を示しているといえる。しかし、表面的にはそう解釈できたとしても、実際の行動にはそうした姿勢が必ずしも反映されていない面が極めて多い。また、中央アジア諸国は世界の主要市場から遠く、しかも、内陸国であることは経済発展にとって経済的なハンディキャップであるといえる⁵⁾。さらに、前述のように、『ピース型』開発戦略やダイナミック・キャッチアップ・モデルにおいても中央アジア域内の経済発展を促進するにはインフラ基盤の構築が必要であると主張している。ただし、物理的に内陸国の位置を欧米市場に近づけることはできないことから、貿易・運輸円滑化 (TTF) を通じて「経済的」距離を縮めようとするわけである⁶⁾ (Molnar, 2003, p. 39)。このことは、ダイナミック・キャッチアップ・モデルにおける3つの基本的要因の1つであるインフラ基盤を構築することである。

まず、TTFを実現するためには関係各国間での協力関係の構築、すなわち地域経済協力の実現が極めて重要である。その一方で、地域経済協力の構築を阻害する要因も同時に存在している。こうした阻害要因をまとめると、①通関や国境通過に関わる汚職の発生、②非効率な通関業務 (通関日数、通関システムなど)、③劣悪な運輸サービス (運送業者、輸送システムなど)、④未整備な物的インフラ (道路、鉄道など)、⑤安全保障上の問題 (近隣諸国との国際関係など) に集約できる (Molnar, 2003, pp9-10)。これらの阻害要因がインフラ基盤の構築を遅らせ、結果として、物流コストの引き上げにつながっているのである。

例えば、十分に機能している市場経済で、かつ、輸送網が高度に発達している場合には、物流コストは製造企業の販売費の10%未満、高価な商品の輸送費は販売額の1%かそれ未満、原材料のような安価な商品の輸送費は販売額の50%に相当するといわれているが、CISを構成する内陸国9カ国 (アルメニア、アゼルバイジャン、グル

ジア、キルギス共和国、モルドバ、タジキスタン、ウズベキスタン、カザフスタン、トルクメニスタン) では上記の一般論は通用せず、物流コストは倍あるいは3倍を簡単に超えるといわれている (Molnar, 2003, p. 12)。いずれにせよ、貿易の実績は、地理などの固定要因のみに依存するとは必ずしもいえない。むしろ、政府の行動に大いに影響されうる。したがって、重要なことは国内の生産構造や制度の改善を進めることである。それが、貿易・運輸の円滑化の取り組みを国際経済協力の一環として推進する理由である。

4.2 中央アジア諸国におけるインフラ基盤の現状—ハード要因—

そこで、次に、中央アジア諸国におけるインフラ基盤の現状と問題点について検討したい。まずは、インフラ基盤のハード要因 (輸送インフラの整備状況) についてみてみたい。貿易および物流を促進するにあたって主な障害の1つとなっているのが、道路、鉄道輸送に関する劣悪なインフラ整備状況である。鉄道網、道路網は一応張り巡らされているにもかかわらず整備状況が劣悪なことから、中央アジア諸国の輸送ネットワークの質は極めて悪い (ADB, 2006a, pp. 10-23; Molnar, 2003, p. 31)⁷⁾。

鉄道および道路の輸送網の整備状況についてみると (ADB, 2006a, pp. 10-12)、道路網の方が鉄道網より圧倒的に距離数が長い。旅客は道路を通じて移動している傾向が強い一方で、貨物は圧倒的に (キルギス共和国を除く) 鉄道によって担われている。カザフスタンの主要鉄道についてみると、総延長は14,600キロメートルで、そのうち複線化されている路線は全体の37%、電化されている路線はわずか28%である。ウズベキスタンでは、主要鉄道の総延長は4000キロメートル、そのうち複線化されている路線は150キロメートル、電化されている路線は10%である。一方、中央アジア4カ国 (カザフスタン、ウズベキスタン、キルギス共和国、タジキスタン) の道

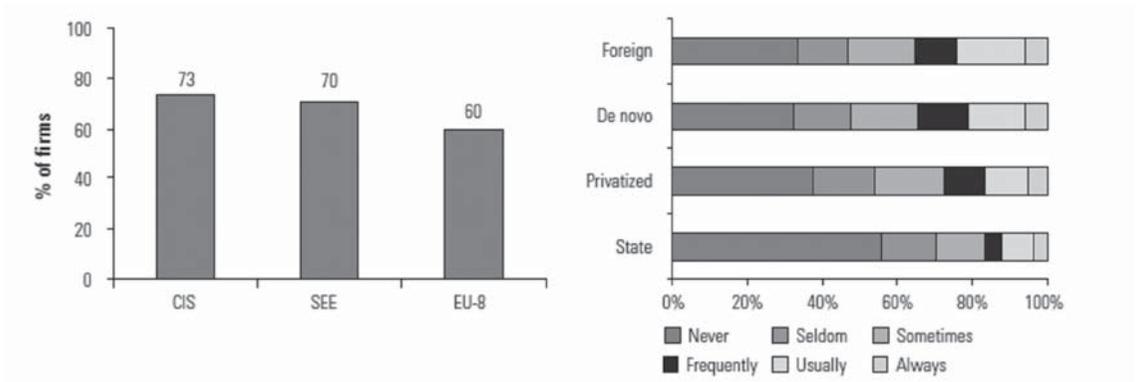


図3. 地域別にみた賄賂の頻度

出所) (Broadman, 2005, p207)

路網の総延長59,430キロメートルのうち、国際物流に使用されている道路は19,600キロメートルと見られているが、そうした道路のほとんどが2車線であつて時速100キロメートルでの走行が想定されている。しかし、これらは高規格道路とはいえず、国際水準に到達しているとみなすことが出来る第1級に該当する道路はウズベキスタンにわずかに見られるだけであり、むしろ第3級あるいはそれ以下の国際水準以下の道路が大半を占めている (ADB, 2006b, p. 58)。

このような現状の中で、中央アジア諸国の輸送インフラは様々な問題点に直面している。問題の背景には、中央アジア諸国を含む旧ソ連圏では、輸送ネットワークがソ連の工業・軍事の必要性の観点から構築されてきた経緯がある。例えば、①旧ソ連時代、各共和国には国境があつたものの、それは無視されて輸送ネットワークが構築されたこと、②旧ソ連時代には天然資源を特定工場に輸送する目的で鉄道やパイプラインが建設されることが優先されたこと、③道路網は各共和国の首都とモスクワを結ぶように構築されたこと、したがって、④鉄道・道路網は各共和国内を直接結ぶようには構築されておらず、中央アジア諸国の独立後、鉄道・道路網は国境を交差するようになり、国内移動のために国境をまたがなければならないような状態になっていることがあげられる。

さらに、⑤ユーラシア大陸を東西に結ぶ鉄道の軌道の間隔が異なり、中国、欧州の大部分、朝鮮半島では標準軌 (1435mm) であるのに対して、ロシアや中央アジア諸国では異なる軌間 (1520mm) を採用しているため、国境を通過する際に荷物の積み替え作業が必要となる欠点がある。したがって、輸送ネットワークは広範囲に張り巡らされているものの、現在の物流ニーズに合致しているとは必ずしもいえない。

4.3 中央アジア諸国におけるインフラ基盤の現状—ソフト要因—

次に、インフラ基盤のソフト要因について述べたい。これには、①非公式な支払いの存在、②国境関連組織の間での調整の欠如、③複雑かつ不明確な通関手続き、④通関運営におけるIT活用の欠如、⑤運送業者および運輸サービスが非効率なこと、⑥政治的な緊張が代表的な問題としてあげられる (Broadman, 2005, p. 17)。

第1に、汚職を含む非公式な支払いに関連する問題が日常的に発生している (図3を参照)。汚職は少なければ少ないほど、そのような国との間での貿易や物流がますます容易にできることにつながるといえるが、現実には中央アジア諸国に清廉な取引を求めることは不可能に近いといえる。例えば、タジキスタンでは調査対象企業の63%

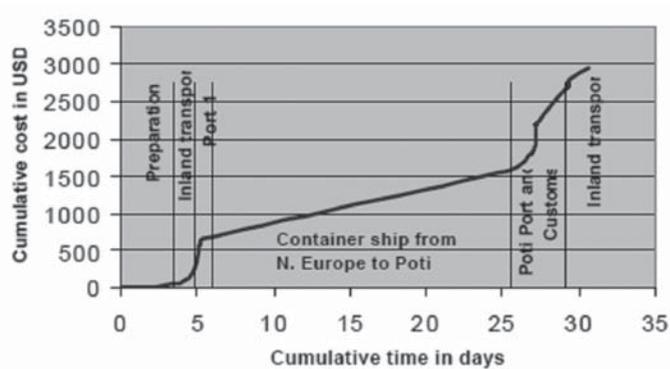


図4. 北欧主要港からエレバン（アルメニア）ないしバクー（アゼルバイジャン）への輸送コスト（2002年，TEU当たり）
出所）（Molnar, 2003, pp. 15-16）

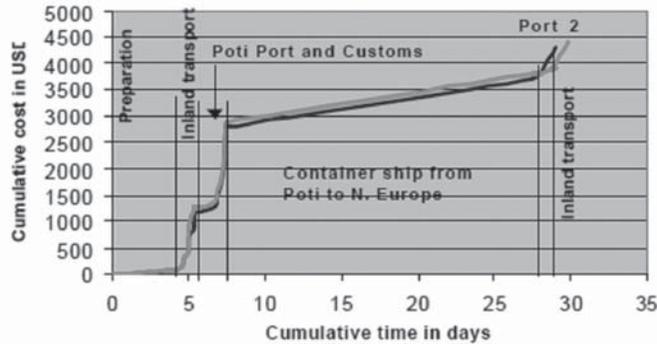


図5. 北欧主要港からトビリシ（グルジア）への輸送コスト（2002年，TEU当たり）
出所）（Molnar, 2003, pp. 15-16）

以上がビジネス取引を容易にするために賄賂を送っていると回答しており、外資系企業の多くが地場企業よりも賄賂を送っていることが調査より示されている（Broadman, 2005, p. 207）。3分の1以上の地場企業は賄賂を送っていないと回答しているものの、地場企業は調査に対して正直に回答していないという可能性もある⁸⁾。こうした汚職を含む非公式な支払いは結果として輸送費に反映されることになる。例えば、日用雑貨をタジキスタンからモスクワへ20フィートコンテナで輸送する場合、タジク人荷送人（荷主）は400米ドルだが、外国人荷送人（荷主）は3000米ドルを支払わなければならない（Molnar, 2003, p. 15）。図4および図5は非公式な支払いが一連の輸送経路

上のどこで発生しているのかを示している。それによると、陸上輸送時と国境通過および通関時にコストが跳ね上がることが示されている⁹⁾。この図はコーカサス・北欧間の輸送の事例を示しているが、南コーカサスと比較すると、中央アジアの方が輸送コストが高いと見積もられている。それは、①輸送ルートが複雑なこと、②貨物の通過と国境越えの料金が低いこと、③競争が限られていること、④禁止的に高い非公式な支払いが求められることがあるからとされている（Molnar, 2003, p. 14）。

第2に、通関手続きに関する問題点も指摘されている。関係各国間で新しい通関基準を開発しているものの、表4に示されているように、通関に

表4. 主要な内陸ターミナルにおける商品決済に要する時間

	公式な概算時間（平均）	指標	備考
カザフスタン	1日	1日で85%が決済される	貿易業者は48時間と見積もっている。
ウズベキスタン	2から3時間（20から30分程度の場合もある）		貿易業者は24から48時間、ないし1週間まで見積もっている。
キルギス共和国	3から4時間		貿易業者は4から5日と見積もっている。
タジキスタン	3時間	最大10日	法的には決済期限を10日以内としている。貿易業者は外交委託品の場合2時間、通常の積荷の場合には平均1日と見積もっている。
トルクメニスタン	不明		貿易業者は外交委託品の場合1から2時間、通常の積荷の場合には平均1日と見積もっている（書類の全然な準備状況次第であるが）。

出所）（Broadman, 2005, p. 230）

要する時間は依然として長い。通関業務遅延の主な5つの理由は、①新しい通関コードの実施が不確実なこと、②通関決済手続きに書類が過度に求められること（例えば、タジキスタンでは異なる機関で発行された18種類の書類や証明書、申請書が求められる）、③国境の通過点が業者にとって遠すぎて不都合なこと、④国境関連組織の間での協力を欠いていること、⑤IT活用の能力を欠いていることが挙げられる（Broadman, 2005, pp. 230-231）。

第3に、ITの活用は地理的な制約を克服し、インフラ基盤の構築の一助になると一般的には考えられているが、中央アジア諸国の場合には必ずしもそうはいかない。トルクメニスタンでは、携帯電話会社は1社しかなく、携帯電話のネットワークも粗末なものである。ウズベキスタンでは、インターネットのプロバイダーは監視されており、政府の厳しい管理下に置かれている（Broadman, 2005, p. 234）。現在のところ、中央アジア諸国は通関業務のコンピュータ化を進める電子通関システムであるASYCUDA（Automated System for

Customs Data）を導入していない。

第4に、運送業者および運輸サービスの効率性についても問題点が指摘されている（Molnar, 2003, pp. 28-30）。まず、中央アジアにおける運輸業界の特徴は零細企業の集団ということである。したがって、そうした零細運輸会社が提供するサービスは専門性に欠けるし、資金難という問題も顕在化している。したがって、それとの関連で、地場の運輸会社が提供するサービスは前近代的とでもいうべきであり、複合一貫輸送も依然として未発達である。そのため、各輸送手段に対して別個の契約をすることが求められているという非効率が発生している。

4.4 中央アジア諸国におけるインフラ基盤の現状—地域経済協力要因—

次のインフラ基盤の構築に影響を及ぼす要因は地域経済協力である。第1の経済協力要因は貿易についてである。既述のように、中央アジア諸国はCIS FTAやEAECなどの地域を包含する経済協力の枠組みに加えて、二国間ベースでFTAも

締結している。そういう意味では、中央アジア諸国は貿易協力に関して野心的な取り組みを正式に関係各国と合意しているということが出来る。しかし、現実にはその実行はかなり遅れているといわざるを得ない状況である (Broadman, 2005, p. 162; Tumbarello, 2005, p. 8; WTO, 2006, pp. 67-114)。

例えば、地域全体でみると、①いくつかの製品 (アルコール、たばこなど) がすべての協定から除外されていること、②例外品についての標準化されたリスト作成のための取り組みも今のところ失敗していること、③例外品目は一方的に押しつけられていること、④例外品目の適用終了期日が示されていても実行されないことがよくあること、⑤遅延が生じて何の罰則がないことが挙げられる (Broadman, 2005, p. 168)。

キルギス共和国の例では、同国は地域間FTAおよび二国間FTAを様々に締結していることが、同国の貿易制度の不確実性を増幅させることになっていると同時に、透明性を減じることになっている。その理由として、①締結しているFTAの進捗状況に違いがあること、②ルールや対象範囲、実行期間に違いがあることなどである (WTO, 2006, p. 20)。締結している二国間FTAのルールや対象範囲などが頻繁に変更されると、貿易制度の透明性が妨げられ、首尾一貫した実行が妨げられる。キルギス共和国はウズベキスタンへの輸出品に対して差別的な物品税を課せられているとのことで、近隣諸国との間で摩擦を引き起こしている (WTO, 2006, p. 37)。

第2の経済協力要因は中央アジア域内における貨物の通過についてである。二国間および地域貿易協定を CIS 諸国間で締結するにあたり、通過貨物に関する条項は重要な要件である。そこで、以下ではキルギス共和国が関係する二国間および地域FTAを事例に、通過貨物に関する条項はいかなる原則になっているのかまとめておきたい (WTO, 2006, pp. 67-113)。

①原則として「自由な貨物の通過を認める」ということであり、根拠なく遅延や制限を加えないということであり、非差別的であるということである (これは1999年6月のAgreement on Procedures of Transit Through the Territories of CIS Statesに基づいている)。

②ECAC (European Civil Aviation Conference) 加盟国は道路および鉄道輸送の内国民待遇を強調することによって、貨物と旅客の自由な移動のための法的、経済的、組織上の条件を確認している (これは1998年のRoad Transport Unionに基づいている)。

③EAEC加盟国は通過貨物に関する協定において貨物と旅客の自由な移動を保証するために運輸同盟を形成することになっている (これは1998年のAgreement on Unified Terms of Transit Through the Territories of the Custom Unionに基づいている)。

④ECO加盟国においても自由な貨物の通過を認めることは貿易にとって重要な条項であるとし、輸送インフラ整備が促進されることが認識されている (これは1995年のTransit Trade Agreementと1998年のTransit Transport Framework Agreement (TTFA) に基づいている)。

⑤キルギス共和国がいくつかのCIS諸国と締結している二国間FTAにおいても、国内業者より悪い条件で貨物の通過を認めるのではなく、自由な貨物の通過を認めている。

⑥中国との間でも通過貨物協定が締結されている (これは1995年3月のAgreement between Kazakhstan, Kyrgyz Republic, China and Pakistan on Transit Chargesに基づいている)。

しかし、上記の原則にもかかわらず、現実には建前との間で大きな乖離を示している。キルギス共和国を事例としてこの乖離についてみてみたい。そうすると、キルギス共和国はカザフスタンとの間で次のような問題を抱えている。カザフスタンは1999年に締結した協定 (Agreement on Proced-

ures of Transit Through the Territories of CIS States) を事実上、破棄し、キルギス共和国との間で通過貨物に関する障壁を設けた。それにより、①2000年からキルギスのトラック1台当たり300米ドルの入国・通過貨物料が導入され、これは2003年12月に延長されていること、②2004年7月よりキルギスのトラックには義務として税関への付き添い（50ユーロから200ユーロが科される）が導入されていること、という弊害になって問題が現れている。さらに、③国境地点でのカザフスタン側通関を通過するのに際して、カザフ人運転手が2時間から13時間かかるところ、キルギス人運転手は2.5日から7日の遅延になっているという調査がある。しかし、2003年および2004年の新しい通過貨物に関する協定（1998年 International Transport Agreement）により（2005年1月から実効）、カザフスタンは、①キルギス人商人に対するすべての鉄道料金課徴金を廃止し、②キルギスのトラックには国内レートの手数料を賦課し、許可を要することなく通過貨物を実現しているとしている。その結果として、③国境においてデポジットの支払いを求められることや税関において付き添いを求められることがなくなっているとされている。とはいうものの、依然として障壁は残っているとの報告がある（例えば、①カザフスタンの地方当局は様々な道路税や料金を徴収しているし、②官僚による意図的な遅延を行う目的と同様に、警察による嫌がらせがあり、賄賂を要求するし、③キルギスのトラックは積載する貨物の量を少なくするように強要されることも時々ある）（WTO, 2006, p. 67）。

キルギス共和国はその他の近隣諸国との間でも様々な問題に直面している（WTO, 2006, p. 113）。ウズベキスタンとの間では、ウズベキスタンは1996年の二国間道路通過協定から撤退している。中国との間では、キルギス共和国は国境を接する近隣諸国と協定（2005年 Agreement on Transit Shipments between Kazakhstan, China, Pakistan, and the Kyrgyz Republic）を結んでいる

が、中国は手数料を賦課できるエスコートを排除しなかったため機能していない。

一方で、キルギス共和国自体も同国に入国する外国の運輸業者に対して次のような課徴金を課して問題ある行為を行っている。①許可証がない場合は50米ドルが賦課され、到着後3日以内に登録しなければならない。②ビシュケク・オシュトンネルを使う外国のトラックはキルギスのトラックよりも5倍から10倍高い道路料金を支払う。さらに、汚染課徴金（3米ドルから30米ドル）が課される。③許可証無しに外国のトラックがキルギス共和国の国境を通過する際には、国境にて50米ドルが科される（WTO, 2006, p. 114）。

キルギス共和国にとって2006年に通過貨物に関する地域経済協力が機能していたら、同国の実質GDPは21億米ドル（2002年価格）、あるいは、2006年から15年の期間で112%増大したであろうとADB（アジア開発銀行）は概算している（WTO, 2006, p. 113）。二国間FTAでは、自由な通過貨物を国内業者より悪い条件で行わないことが確保されることになっている。しかし、現実には、FTAがルールに基づいて実行されておらず、規律が弱く、実行体制が欠如しているという問題点がある。

インフラ基盤の構築はハード面だけではなく、ソフト面および地域経済協力面も含めた総合的な取り組みを通じて実現するものである。ハード面についてはADBやEBRD（欧州復興開発銀行）あるいは先進国との間の二国間援助を通じて着実に整備されつつあるが、ソフト面、地域経済協力面での進捗はそれほど容易いものではない。このインフラ基盤の構築をいかに進めていくべきか、これが中央アジア諸国が直面する大きな課題の1つといえよう。

5. 南東ヨーロッパおよびEU-8における インフラ基盤の構築と中央アジア諸国 の貿易・運輸促進に対する含意

中央アジア諸国では依然として貿易・運輸の自由化に対して大きな問題を克服しなければならないが、この点について南東ヨーロッパ諸国では中央アジア諸国よりも進展している。このケースを引き合いにして、中央アジア諸国における貿易・運輸促進を促進するにあたっての参考例として紹介したい。

南東ヨーロッパにはアルバニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ブルガリア、クロアチア、マケドニア、ルーマニア、セルビア・モンテネグロ、コソボの8カ国が含まれる。これまでのこの地域の経済交流は不合理な障害の存在のために円滑に行われていなかった。例えば、ボスニア・ヘルツェゴビナは近隣諸国との間で420カ所の国境通過地点があるが、正規のものは32カ所ではなく、その他は非公式な国境通過地点である。そうした非公式な地点を通過する際には、規則がないため通関手続きは複雑で、地域間協力に基づく国境通過の円滑化など期待できるものではなかった。関係諸国は長期的には地域の安定と経済復興を目指していたが、一方で短期的な現実によってそれが阻害されてきた。その結果として、物流面では高コスト問題が発生し、これがFDIの停滞、消費財の高騰につながった。また、国境通過地点では、数時間から数日待たされることや非公式な支払いを要求されることがあったし、それを解決する制度もなかった。

そこで、こうした問題を解決するために、南東ヨーロッパ貿易・運輸円滑化プロジェクト(TTFSE, Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe)が当事国政府、世界銀行、EU、米国との間の共同プロジェクトとして始まった¹⁰⁾。このプロジェクトの加盟国は南東ヨーロッパ諸国からコソボを除く7カ国である(モルドバも関心を示している)。TTFSEプロジェクトの目

標は、①物的インフラの改善、②貿易円滑化のための訓練およびその関連活動、③税関情報管理システム、④税関に関する訓練、⑤反汚職プログラムの5つの分野を中心にして、包括的な制度改革を促進していこうとするものである(U. S. Department of State, 2005)。こうした改革を実現するために、具体的には、①業務や能率、実績に関する指標づくり、②業務評価システムの構築、③新しい手続きを試験するためのパイロット地点の構築、④国境管理機関同士の協力の促進、⑤通関法および手続き分野の検察官の訓練、⑥通関コードの法的な修正項目に対する支援が行われた。

いかなる要素がTTFSEプロジェクトの進捗を比較の実効性のあるものにしたのであろうか。それは地域協力の原動力が制度的な枠組みの発展によって支えられたからであるとされている(Broadman, 2005, p. 163)。南東ヨーロッパ安定協定(Stability Pact for Southeast Europe)によって「貿易自由化および促進に関するワーキング・グループ」が設立され、南東ヨーロッパ諸国、先進国、多国間援助機関が関与した。このワーキング・グループは、覚え書きを取り交わす必要がある協定の交渉の場所を提供したり、協定締結後の進捗状況のモニタリングをしたり、覚え書きの締結のみに留まらず、協定内容の実現へ向けての取り組みも行った。当事者が協定内容に積極的に関与するために、①協定の締結はFTAの締結を視野に入れて進めること、②貿易に逆効果になるようなことには断固反対すること、③第三国に対して貿易自由化することの重要性を認識すること、④サービス貿易を開放すること、⑤貿易に関する法や規制を調和させることに注意が払われた。

今後の課題として残された事項は、基準認証の違いである。これは貿易を円滑化する上で大きな要素となってきている。したがって、南東ヨーロッパ諸国ではEUとの間で技術標準を調和させることがますます重要な課題であるという認識が高まってきている。これは特にブルガリア、クロ

アチア、ルーマニアに当てはまり、これらの諸国がEU加盟を実現するためには避けることが出来ない課題である（Broadman, 2005, p. 249）。

南東ヨーロッパ諸国より先にEUに加盟したEU-8（チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、ポーランド、スロバキア、スロベニア）は、2004年5月1日のEU加盟以降、アキ・コミュノテール（*aquis communautaire*）と呼ばれるEU共通の法的枠組みを適用している。これによって、EU内の通関手続きの多くが消滅し、通関の効率性が向上した。また、エストニア、ラトビア、リトアニア、スロバキアがASYCUDAを採用した。こうして、EU-8が賦課していた関税および非関税障壁は相当程度除去され、貿易・運輸の円滑化が飛躍的に進展した（Broadman, 2005, pp. 239-242）。

ただし、これらの諸国で全く問題がないわけではない。すなわち、①EU域外に対しては新たな「国境」が設けられることになり、また、②汚職は依然として主な問題である。基準認証について未だ実現していない分野については、さらに、技術面での標準化と特定商品グループの標準化のための取り組みを始めているが（すなわち *Technical barriers to trade* (TBT) の解決へ向けた取り組み）、技術面での標準化が実現しない分野では相互認証原則を適用することを検討している（Broadman, 2005, p. 242）。

これに対して、中央アジア諸国では基準認証の改革についてはまだ初期段階である（Broadman, 2005, p. 256）。これは、当事者がどれだけの誘因を持って貿易・運輸の円滑化に取り組んでいるのかということに大きく関わっているといえる。既にEU加盟を実現したEU-8や加盟を目指している南東ヨーロッパ諸国の中には、EU加盟が自国にもたらす経済的利益を追求する方が、近隣諸国との経済摩擦を伴いながら自国の利害を確保しようとする自己中心的な利益追求に固執しているよりもはるかに得策であるという判断があったものと思われる。そのことが、自国がこれまで採用し

てきた基準認証制度を国際標準化したり、通関コードを国際標準化したりすることなどの積極的な取り組みへの大きな誘因になってきたのではないかと思われる。中央アジア諸国では、EUに加盟することは地理上からして無理であろう。しかし、ロシアとの経済的関係を緊密化するとしても、かつての旧ソ連の構成国のように経済の一体化を進める動きはない。また、上海協力機構を通じた中国を含めた地域の諸国との間で経済関係を深める動きもある。したがって、中央アジア諸国はEU、ロシア、中国の三つどもえの中でいずれの地域とより緊密な経済関係を構築するのか決めかねている中では、貿易・運輸の円滑化はなかなか進みそうにないのではないだろうか。

6. おわりに

ソ連邦の崩壊とそれに続く予期せぬ形での独立は、中央アジア諸国の経済を混乱に陥れ、1990年代前半はこれらの諸国の経済は「停滞するアジア」とでもいうべき存在であった。2000年以降、これらの諸国は旺盛な経済発展を経験するが、それは一部の中央アジア諸国が原油、天然ガス、希少金属を豊富に埋蔵していることから、国際的な資源価格の高騰によって一時的に支えられてきたことに過ぎないといえる。長期的かつ安定的な経済発展を実現するには、これらの諸国にいかにして自律的な経済発展のメカニズムを植え付けるのかということがカギを握ることになる。

そこで、本論文では、フラグメンテーション型分業が展開する世界経済の中で、中央アジア諸国が先進国にキャッチアップするためにはどうすればよいのかということについて検討した。過年度の共同研究において自律的な経済発展のメカニズムの構築のためには、『ピーズ型』産業都市群の形成が必要であることを明らかにしたが、それに加えて、本論文では、ダイナミック・キャッチアップ・モデルを導入して世界経済のダイナミズムをキャッチする必要性と可能性について検討し

た。

それによると、中央アジア諸国では依然としてインフラ基盤の整備に弱点を抱えていることが明らかにされたし、それは欧州のその他の発展途上地域と比較しても遅れていることが明らかにされた。中央アジア諸国は経済発展の促進のためにいかなる取り組みに専念すべきか、その具体的項目の1つについて本論文では明らかにすることが出来た。

注

- 1) 『ビーズ型』開発戦略は、日本大学新シルクロード研究チーム(本多光雄, 呉逸良, 陸亦群, 井尻直彦, 辻忠博)の共同研究から生まれた概念であり、『ビーズ型』開発戦略アプローチの詳細については、陸(2008)を参照されたい。
- 2) ダイナミック・キャッチアップ・モデルは陸亦群, 辻忠博, 呉逸良によって2010年5月29・30日に開催された日本貿易学会全国大会にてはじめて公表されたものである。
- 3) ルーブルが過大評価された固定レートで貿易額が算出されていたため、米ドル表示では貿易額が誇大に示された。
- 4) 中央アジア諸国のうちキルギス共和国はWTOに加盟している。
- 5) ある研究では、1人当たり所得における格差の原因の70%が主要市場への近接性で説明できるとされている(Redding and Venable, 2001)。
- 6) TTFは関税削減よりも2倍の恩恵をもたらすというAPECによる研究もある。それによると、TTFは実質GDPに対して0.25%引き上げる効果(あるいは1997年価格で460億米ドル相当)をもたらしたのに対して、関税削減を通じた貿易拡大は同0.16%にとどまった(Molnar, 2003, p. 39)。
- 7) 特にコーカサス、バルカン半島では、インフラが内戦で被害を被っている。中央アジアでは、ソ連時代から引き継いだ輸送網が問題となっている。一方で、EU-8では、輸送システムは十

分に維持され、新たな投資も行われており、市場指向的政策で運営され、民営化も行われている。EU-8では市場指向的な政策が比較的早い段階から採用され、輸送費をコストに近づけたり、補助金を削減したりする取り組みを行ってきた(Broadman, 2005, p. 95)。

- 8) インタビューでは汚職について報告したがらないし、また、そういう質問をされることを避けようとしている。
- 9) 不必要な支払いは通関に絡んで徴収されるだけではなく、通過国内での貨物通過中に発生することもある(Molnar, 2003, p. 20)。
- 10) このプロジェクトは、南東ヨーロッパの平和と安定を促進するために1996年12月に始まった南東ヨーロッパ協力イニシアティブ(Southeast European Cooperative Initiative)の2つの目的(①越境犯罪への対処, ②貿易・運輸円滑化)のうちの経済的側面での協力プロジェクトとして開始された。当初は米国の関与が大きかったが、次第にEUが中心的役割を取って代わるようになった。プロジェクトは2005年を目標として進められた。

参考文献

- ADB (2006a) *Connecting Central Asia: A Road Map for Regional Cooperation*, Asian Development Bank.
- ADB (2006b) *Central Asia: Increasing Gains from Trade through Regional Cooperation in Trade Policy, Transport, and Customs Transit*, Asian Development Bank.
- Broadman, Harry G. (ed.) (2005) *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the Former Soviet Union in International Trade*, World Bank.
- Molnar, Eva, WB Lauri Ojala (2003) *Transport and Trade Facilitation Issues in the CIS 7, Kazakhstan and Turkmenistan*, a paper prepared for the Lucerne Conference of the CIS-7 Initiative, 20th-22nd January 2003.

中央アジアにおける経済発展の可能性（辻）

- Redding, S. and A. Venables (2001) London School of Economics and CEPR: Economic Geography and International Inequality.
- Tumbarello, Patrizia (2005) 'Regional Trade Integration and WTO Accession: Which Is the Right Sequencing? An Application to the CIS,' *IMF Working Paper*, WP/05/94, pp. 1-26.
- U. S. Department of State (2005) Regional Program? Southern European Cooperative Initiative (SECI), January 2005, accessed on 29 July, 2010.
- World Trade Organization (2006) *Trade Policy Review: Kyrgyz Republic*, WT/TPR/S/170, 4 September 2006.
- World Trade Organization (2009) *International Trade Statistics 2009*.
- 陸亦群 (2008) 「持続的発展に向けた新たな開発戦略構築への模索—中国の西部地域開発にめぐって—」『研究紀要』第21号, 日本大学通信教育研究所, pp. 87-116.