



## 経済シリーズ

# 経済・社会のグローバル化を覗いてみよう!

## 世界を動かす中国経済

もちろんこうした成果は、中国国内企業だけで産み出されたものではありません。日本企業をはじめとした多国籍企業が中国に進出してきたことで実現できたといえます。(写真 参照)



日本企業が委託するロシア国境付近の木材工場

### 中国の経済発展と多国籍企業

乗用車を例にあげてお話ししましょう。もともと中国の自動車産業は旧ソビエト連邦から導入されたもので、輸送用トラック

グローバル化を越えて

国や地域の枠を越えて

経済・社会が一体化する。

その行き着く先はどのような世界だろうか。

今回は、中国で展開される国境を越えた

企業活動や民間貿易の実態について、

薛軍先生のお話を紹介します。



の生産が中心でした。改革開放後、政府は乗用車の生産を強化しようとしたが、乗用車はトラックに比べて格段に部品数が多く、従来の技術や生産システムでは対応できませんでした。

そこで外資企業にオファーを出したのですが、ホンダ、日産、トヨタの日本企業はNOといひ、部品調達システムがOKしませんでした。しかし、部品調達システムが確立していないため、フルクスイゲンは苦戦します。そこでドイツから「VW」部品の関連企業を中国に呼んだり、上海の地元部品メーカーを育成するなどして部品供給網を築き上げます。当時中国では「軍転民」と呼ばれる軍需産業の民生化が進んでおり、そうした地元の「軍転民」企業に設計図を渡して指導・育成することが行われました。

90年代に入ると、政府はGM(ゼネラル・モーターズ)に期待するようになります。政府はあくまで中国産車を重視する政策をもっています。そのため、一度に多くの外

### 経済学部 薛軍 准教授

Setu Gun  
1967年中華人民共和国生まれ。中国の大学を卒業後、日本に留学し大学院で学ぶ。在学中に中国進出日本企業を100社以上回って調査研究を行う。その後日本企業に就職し、上海や大連にある現地法人の社長秘書として日本企業の企画・立案・人事・総務などの業務を担当する。日本留学と日本企業への就職経験から2003年に中国社会科学院の研究員となり、引き続き日本企業をはじめとした多国籍企業を研究する。2008年4月から長崎大学経済学部でアジア経済論を担当。



薛先生の著書  
『グローバル化における多国籍企業の現地化戦略』  
2008年3月 人民出版社(中国)



日本と中国の経済関係において、今後は対等なパートナーシップが求められる。中国で事業展開する日本企業は、欧米多国籍企業に比べて「現地化」の経験が不足している。生産、販売、流通はもとより人的資源の「現地化」が重要である。

### 世界が注目する国・中国

今、皆さんが注目している国といえば中国と答える人が多いのではないのでしょうか。今年は北京オリンピックが開催されましたし、2010年には上海で国際博覧会(上海万博)が行われます。皆さんの毎日の食べ物や着ている服も、中国で作られたものが数多くあるはずですよ。今回は中国の経済・社会の発展と周辺の国々との協力について考えてみましょう。

私が中学・高校生だった頃、中国では鄧小平という指導者のおかげで、改革開放と呼ばれる経済政策がはじまりました。この政策は中国の国内体制の改革と対外開放を進めるもので、現在もこの路線が継承され着実に成果をあげています。



中国とベトナム国境での民間貿易



中国とベトナム国境の街(中国側) 中央の白い建物は民間資本による交易センター

### 中国辺境地域の経済交流

しかし、華やかな発展が中国のすべての人々に富をもたらしているわけではありません。そこでもう一つ最近私が研究しているのは、より民間レベルでの経済発展の可能性

資企業を受け入れることはしませんでした。転機は2001年のWTO(世界貿易機関)加盟です。中国のWTO加盟は、中国国内はもとより世界経済全体に大きな影響を及ぼすことになりました。乗用車に関しても先行した欧州勢や米国ビッグ3(GM、フォード、ダイムラー・クライスラー)に続き、ホンダ、日産、トヨタなどの日本企業、現代などの韓国企業が進出し、中国の自動車産業は活況を呈してきます。このような外国資本の多国籍企業を取り入れた経済発展は、「改革開放」後の中国の大きな特徴です。

性、とくに中国国境付近での経済交流です。  
 「存じ」のように中国は国土面積が広く、  
 国境線も2・1万km以上、陸上で接する周  
 辺国は15カ国あります。一方で、1980  
 年代の改革開放は中国沿岸部からはじ  
 まり、国境に近い辺境地域は長い間、経済  
 的に取り残されてきました。たとえば北  
 朝鮮とロシアに接する図們江とむんこうの開発は  
 1990年代に着手しましたが、資金難も  
 あつてあと何十年もかかることになっていま  
 す。こうした辺境と沿岸部との格差を縮小  
 する上で、国境を越えた地域間協力が必  
 要になってきます。

国レベルでの貿易の振興は、FTA(Free  
 Trade Agreement)と呼ばれる自由貿易協  
 定によって推進されます。中国では  
 2010年1月1日から東南アジアの  
 ASEAN6カ国との間で、物品貿易分  
 野の自由化を行うことになっていました。しか  
 し、私はこうした国や地方政府の取り組み  
 のほかに、すでに事実上行われている民間  
 貿易に注目しています。

たとえば、中国とベトナムの国境付近で  
 は、日常的にさまざまな物資が物物交換さ  
 れています。これは密貿易の場合もありま  
 すが、それでもこうして中国国境地域の経  
 済が発展することは良いことだと考えらま  
 す。将来的には広域的な自由貿易ゾーンが  
 できれば、人々の暮らしも改善されるはず  
 です。(写真23456参照)



中国とミャンマー国境(中国側)



ミャンマーの中国国境付近



中国とロシア国境、手前が中国側

**今後の開発に望むこと**

北京などの大都市の大气汚染やモンゴル  
 草原の砂漠化といった話題は、日本でも知  
 られていると思います。今後の開発では、成  
 長や効率を優先した開発スタイルは避ける  
 べきです。辺境地域では環境に優しい経済  
 発展が望まれます。(写真 参照)

日本も中国も単独では生きていきません。  
 各国と協力してパートナーシップを形成す  
 ることが重要になってきます。そうした協  
 力関係の中で、長崎の地域経済にとつても  
 発展のチャンスが広がると思います。



7 豊かな自然を残すモンゴル辺境地域