

モンゴルの開発動向

——海への市場を目指して——

南ゴビ電源開発株式会社取締役社長
本間 邦興



はじめに

去る6月28日にモンゴルでは総選挙が行われ、野党第1党の民主党が第1党になりましたが、過半数を取れず連立内閣が形成されるものと思われます。いずれの政治勢力が支配するにしても、モンゴルのおかれた地勢的状况は変化しません。

モンゴルの大きな課題の一つが、近年活発に開発が進む鉱物資源を、中国以外の市場にどう輸出して、市場の多角化を図るかであります。このためには、モンゴル国内の及び国境を越えた港湾まで輸送路をいかに確保できるかが鍵となっています。

モンゴルの概要と最近の資源開発

モンゴルは内陸国です。1921年に辛亥革命の後に清国から離脱して独立を果たしましたが、1924年以降は旧ソ連の支配下に入っていました。

1990年から体制が変わり自由経済の国家になりましたが、それまでは、人口増も少なく、遊牧民中心の国家であったと言えます。

近年、資源価格の急上昇と隣国の中国市場の急成長により、未開発のモンゴルの資源に急に脚光が当たってきました。

資源の中心は、石炭、銅、鉄鉱石、金、ウラン、その他の金属資源であり、石油・ガスは東部で少し採れるもののあまり多くの埋蔵量ははまだ確認

モンゴル国の概要と特徴

- 海に面していない内陸国としては世界第2位の広さ (1,564,000km²)
- 人口2,780,800人 (2010年末)
- 未開発資源の宝庫
- 急激な外国投資の増加 (主に資源分野で過去3年間で650%増)
- 巨大なロシア・中国に挟まれた地政学上の環境
- 急速な経済成長 (2011年速報値で実質成長率17.3%)
- 多くの若年層人口 (15～54歳が64%)
- 高い識字率 (98%)

最近の主な経済指標

(2012年1月～5月：モンゴル政府発表資料)

- 貿易赤字 : 939.9百万ドル (対前年比74.2%)
これは鉱山機械の多量の輸入によるもの
- 主要輸出品 : 鉱産物、貴金属、宝石、コイン、皮革
ならびに製品、織物など
- 家畜の損失 : 198,700頭 (対前年比：45.5%)
- 工業生産 : 6,990億トグルグ (対前年比：9.1%増)
主要な原因は鉱山物の増加と食料品を中心とする工業生産物の増加
- 鉄道輸送実績 : 8,336,400トン (対前年比：18.9%増)

されていません。

モンゴルの昨年の経済成長率は著しく、今後数年間は次々と大型鉱山が生産を開始することが予定されており、この勢いは止まらないと思われます。

特に、昨年からは1,500万トン強に増加した石炭輸出は銅精鉱の輸出を超えて、モンゴルの最大の輸出品目となりました。

南ゴビの2つの主要鉱山

タバントルゴイ地域

UHG鉱区

所有者 : Energy Resources (ER) 社
(Mongolian Mining Corporation (香港上場のグループ会社))

石炭埋蔵量 : 約4億トン
2011年生産量 : 約700万トン (全量中国輸出、主に原料炭)
選炭設備能力 : 500万トン/年

Tsanki鉱区

所有者 : Erdenes TT社
(モンゴル政府鉱山資源管理会社Erdenesの子会社)

石炭埋蔵量 : 約60億トン
2011年生産量 : 約100万トン (東地区、自主開発)
※西地区は国際コンソーシアムと共同開発予定
(現在入札手続き後の個別交渉中)

small TT

所有者 : タバントルゴイ石炭開発公社 (地方政府主体に設立)
2011年生産量 : 約500万トン

オユトルゴイ地区

Southern Oyu鉱区 (open pit)

Hugo Dummett鉱区 (underground pit)

所有者 : OT LLC社 (アイバンホーマインズ社66%、モンゴル政府34%の合弁会社)

埋蔵量 : 銅 2,540万トン
金 1,028トン
銀 5,144トン

生産開始 : 2013年
生産量 : 10万トン/1日の鉱石生産



中国側から見た石炭トラックと積み替え施設
(中国国境・内モンゴル自治区ガランチモド)

インフラ開発の必要性

しかしながら、これらの資源を市場に出すためのインフラ開発は遅れています。鉄道や道路の輸送施設ばかりでなく、電力、水資源などの基礎インフラは旧ソ連の時代につくられたものを改良したり、補修したりして使っているのが現状です。最大の資源の賦存地である南ゴビはゴビ砂漠の真ただ中にあり、今まではほとんどインフラ事業の整備はなされませんでした。

石炭輸出の現状

現在のモンゴルの石炭は、ほとんど南ゴビのタバントルゴイ地域とナリンスハイト地域の2か所から産出され、中国市場に向かっていきます。石炭は重量物であり、多量の陸上輸送は本来、鉄道によるべきと思いますが、両地区からはそれぞれ国境まで260km、55kmの道のりをトラックで輸送されています。

タバントルゴイ地域からは比較的多くの原料炭が出荷されており、モンゴル炭は、中国輸入炭の一定程度のシェアを占めるようになってきています。

しかし、これらの石炭は中国経由では日本に届いてきていません。なぜなら、中国の石炭鉄道輸送が基本的に中国ユーザー向けのもので、日本向けの貨車線りと鉄道路線の確保ができないことによります。従って、当面の間は日本への輸送は東回りのシベリア鉄道経由の路線の可能性を追及せざるをえません。

海への市場を目指して

日本は、モンゴルの資源に対しては、まず鉱区権を確保することを目指してきました。

2007年には両国政府の合意に基づき官

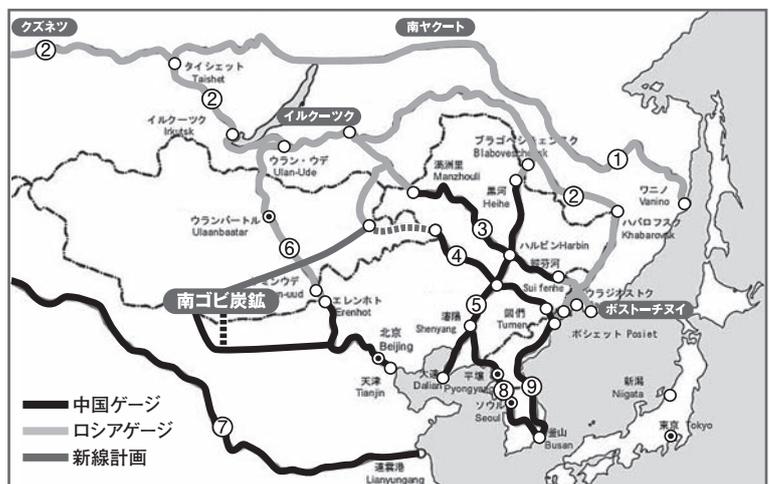
民合同会議が設置され、貿易と投資・鉱山開発の2つの部会が設置され、各種の議論がなされてきました。本年の6月からはEPAの交渉が開始され、両国関係はより緊密になるものと期待されています。

しかしながら、モンゴル政府が管理するタバントルゴイの権益はいまだ確定しておらず、現在まで日本の事業者が大きな炭田や、鉱山を開発している場所は確保されていません。

鉱区権を確保することとともにこれを日本の市場に輸送することは、日本、モンゴル双方にとって重要なことであり、そのためにはモンゴル東部のルートを使って、ロシアの港から日本へのルートを確認しなければなりません。

長期的には、南ゴビ砂漠に新しい鉄道路線を敷設する計画がありますが、これを待つのではなく、道路や既存鉄道の改良などの短期的な整備手法により輸送ルートを確認することが必要であり、これにより相当量の石炭輸送が図られます。

このルートの開拓のためには、道路や積み替え施設の整備ならびに鉄道の改良等の投資とロシア側の協力が必要ですが、新しい輸送システムの構築のため、今、日本のイニシアティブが期待されています。



輸送経路 (NPO北東アジア回廊およびERINA資料に基づく)