

ブダペスト●盛田常夫

ウィーンへの旅

このところ、朝の車通勤はドナウ河の堤防沿いの道と決まっています。マーガレット橋からブダ側の堤防道路に降り、そこから鎖橋、エリザベート橋、自由橋を過ぎ、ペトーフイ橋の手前で上にあがります。対岸のペストの中心街を形成する建物を見ながら、ブダペストに架かる6つの橋のうち、下流に向かって5つの橋のあいだを走ることになります。旧共産党本部（現、国会議員会館）、国会議事堂、科学アカデミー、フォーラム・ホテル、ドゥナ・インターコンチネンタル・ホテルを見やり、自由橋の袂のブダペスト経済大学を過ぎてから右に上がり、そこから逆戻りする形で工科大学の正門、ゲレルト・ホテル前を通り、自由橋からペスト側の内環状通りに入ります。

ここを流れるドナウは河幅300メートルにもなり、街を縦断します。冬場には河一面に霧がかかり、街全体が幻想的な装いを凝らしますが、春の訪れとともに、雄大なドナウを挟み左にペストの景観と右にゲレルトの丘が視界一面に広がり、季節の変化を感じさせます。

面白いことに、自由橋は戦前までフランツ・ヨーゼフ橋と呼ばれていましたが、社会主義化の波でいまの名称になりました。ところが、ハンガリー^{ハンガリー}の皇太后エリザベートの名前はそのままに残されたのです。ここ3年、通りや広場の名称変更が盛んですが、さすがに消滅して

しまったハプスブルグ帝国の皇帝を復活させるわけにもいかず、自由橋の名称はそのままになっています。

●ブダペストからウィーンへ

3月も末、ウィーン国際比較経済研究所の年次セミナーに出席しました。この研究所は旧ソ連・東欧の情報センターとして知られていますが、東の国境が開いてからは次第にその存在意義を失いつつあります。研究員の多くは亡命研究者で、情報が乏しかった時代には祖国の情報を自らのネットワークを通して取得し、西側のアナリスト・研究者に伝える意義は大きいものでした。しかし、往来が自由になり、それぞれの国のなかで情報が氾濫するに至ってからは、現地での生の情報を直接に取得することが必須になりました。研究所が出版する月報、研究報告は数カ月遅れのデータの整理・分析ですから、ビジネス動向、政治・経済速報という観点からは次第に物足りない存在になってきているのです。

ウィーンとブダペストは車の走行距離にして、ハンガリー側170キロ、オーストリア側70キロ、国境が混んでいなければ3時間半の行程です。このうち、国境を挟んで、ハンガリー側の70キロ、オーストリア側の30キロは狭い対面交通の田舎道です。冷戦がなければとくに二つの都市は高速道路で結ばれているはずですが、「鉄のカーテン」のため、国境周辺の道路は戦車が通り抜けできな

いように、狭くかつ曲がりくねっているのです。

これが両国の地域的経済的な結びつきを滞らせてきたばかりではありません。いまとなつては、冷戦時代の田舎道がもっとも危険な街道になってしまいました。国境通過が自由になってから、この道でどれほど事故が起きたかわかりません。狭い見通しの悪い道を、双方向に100キロ以上のスピードで交差するのですから。とくに初冬、路面の凍結に気づかず、追い越した車がそのままスリップして畑につこんでしまうパターンが多いようです。初めてこの街道を走る、それもウィーン側から来る旅行者に、この種の事故がみられます。このウィーン街道が「死の街道」と呼ばれるゆえんです。

96年ブダペスト万博に備えて、双方から高速道路の完成を目指して建設が進められていますが、それまで、この街道での無理は禁物です。

●正念場を迎える中欧3国

年次セミナーの話題はやはり市場経済へのテイクオフが有望なハンガリー、チェコ、ポーランドの3国に集中しました。しかし、ここにきて、西側経済の不況のせい、中欧3国の輸出に翳りがみえだしました。チェコの統計局は昨年¹⁹⁹⁵の貿易収支を5億ドルの赤字と発表したのですが、国立銀行の統計ではその3倍の15億ドルの赤字を記録しているようです。ハンガリーは通関統計で3.5億ドル

の赤字、国際収支ベースでは5000万ドルの黒字です。ポーランドは当初貿易黒字を発表したのですが、最新の情報では通関統計で26億ドルの赤字、中央銀行の統計では16億ドルの赤字となっています。経常収支が黒になったのはハンガリーだけでしょう。

以前からチェコとポーランドの統計の信頼性にたいへん疑問を抱いているのですが、はからずもポーランドの昨年1年間の外資導入額が40億ドルであったというニュースを聞き、ますます疑いの念を深くしました。91年末時点で、直接投資残高はハンガリーが31.5億ドル、チェコはスロバキアが10億ドルで、ポーランドはわずかに7億ドルでした。昨92年の新規投資はハンガリーとチェコはスロバキアでおおよそ17億ドル程度と推定されていますが、3月初めにポーランド政府から40億ドルの新規投資があったと発表されたのです。

もしこれが事実なら、ポーランドの中・東欧での地位に大きな変化がおきることになりますが、リスクをおこなっている国に急に大量の外資が入ることなど信じられません。事実、昨年上半年のデータでは数億ドルの外資流入しか公表されていませんから、下半期に一気に数十億ドルも増えることなど考えられません。内訳の発表がないので確認できませんが、かなり希望的な数字が混ざっていると考えるのが常識です。事実、40億ドルのニュースの注意書きには、投資計画を含めた数値だとコメントしてありますから、そうなのでしょう。それにしても、副首相のグリシェフスキーが今年は60億ドルの投資も見込め、東欧最大の資本受け入れ国になると予想しているのには呆れました。ポーランドのみならず、い

まの中・東欧の政治家には経済音痴が多いようです。

同じことはチェコについてもいえます。ふつう通関統計の方が銀行経由のキャッシュフロー収支より大きな赤字を示すはずですが、それが逆の動きを示しています。これは通関統計の信頼性を疑わせるものといえましょう。チェコの政治家たちはマクロの経済指標が中・東欧でいちばんよいことを売り物にしていますが、企業の整理が十分におこなわれていないことの証左であることを理解していません。だから、外務大臣などは96年までに EC 加盟が実現できるなどと公言して憚らないのです。

ハンガリーでも、外資の優遇策を今年限りで廃止することが決まっていますが、これも直接投資の役割を理解しない「民族政治家」からの圧力によるものです。

ともあれ、今年は中欧3国の試験の年になることは間違いなく、輸出の減退をどれほど食い止め経常収支の悪化を最小限に止めることができるか、外資がどこまで民営化と工業の再編成を助けるのかがポイントです。現実はかなり厳しいでしょう。

●オーストリアの警官にもご用心

前の手紙では旧ソ連の入国管理の腐敗ぶりを書きましたが、腐敗は何も旧東側だけでは限りません。ウィーンからの帰途、国境の町に近づき、減速表示が現われ高速道路が終わろうとしている地点に、2人の警官が立っていました。「60キロ制限のところ20キロの超過であるから、300シリングあるいは2000ハンガリー・フォリントを支払え」、と。

ちょうどまい具合に財布のなかにはわずかなフォリント紙幣があるだけで、大きなお金はカバンに入れてありました。ですから、ここは違

反の証明を見せてくれなどと議論を吹っ掛けしないで、正直に財布を見せることにしました。支払いたいが、これしかない。警官は「ツー・ヴェーニツヒ」とつぶやいているのですが、無い袖は振れません。後は根くらべて、放免されるのを待つだけでした。

だいたい、速度測定器もなしに、それもハンガリー・ナンバーを狙って恣意的に止めているのですから、正当な公務ではありません。お金を払っても、まず違反キップを切らないでしょう。そのような小遣い稼ぎに真面目に付き合う必要はありません。

入国管理といえば、ハンガリー＝オーストリアの最大の国境であるヘジェシュハーロム（三つ叉峠）のオーストリア側の官吏の態度もただけではありません。ここは89年9月の国境開放で、東独から脱出する人の波で埋まったところですが、旅行者が増えて仕事が見つかったせいか、態度が悪いのです。混雑時にはハンガリー側が6～8車線で出国体制をとるのに、オーストリア側は混雑度に関係なく常に1車線入国体制です。それもやる気のない態度で面倒くさそうに、そのくせもったいぶりながら1台ずつ通していくのだからたまりません。共同管理区域の1キロを通過するのに1時間もかかることがあるのです。

この渋滞に痺れを切らして、相互の国境から延々と続く対面通行の田舎道で、無理な追い越しをしないことが肝要です。どこもお役所仕事は同じです。

[1993年4月11日 ブダペスト]

(もりた・つねお/野村総合研究所研究顧問・ブダペスト経済大学客員教授)