

## 中国吉林省の投資環境および物流事情調査

環日本海経済交流センター 貿易・投資アドバイザー 梶田 幸雄  
麗澤大学 外国語学部 教授

### はじめに

中国国務院は、2009年8月に長春、吉林、図們（吉林省）を開発開放の先導区とする図們江地域の共同開発を国家戦略に引き上げることを承認した。図們江地域は東北アジアの中心に位置しており、日本海に最も近い中国内陸地域で、東北アジアの国際交流において重要な役割を果たしている。

また、吉林省としては、日本海横断航路の開通により、ロシアのトロイツァ港を出口として日本、韓国ほか海外および中国南部への物流ルートを確認し、沿海貿易都市として発展させたい考えもある。2008年6月末、琿春-ザルビノ-新潟の日本海横断航路が、正式に運行を開始した。現時点の主要な対日輸出ルートとなっている長春/琿春-＜トラックによる陸送＞-大連-日本（名古屋、大阪）の場合には、所要日数が5～7日かかるが、日本海横断航路を利用すると所要日数は2日間に

短縮される（ただし、2010年2月現在運休中）。

環日本海経済圏の中にあつて吉林省は、地理的、文化的、歴史的にも日本に近いものがある。

吉林省の重点プロジェクトは、自動車・自動車部品、石油化学、農産物加工、光電子およびハイテク技術、医薬、装置設備、冶金建材、軽工業・紡績、観光業および現代サービス業、ならびにインフラ施設といった業種であり、富山県が優位な産業に類似している分野もあり、県内企業にとつても吉林省におけるビジネスチャンスがあるものと考えられる。

そこで、平成21年度の調査研究テーマとして、「吉林省の投資環境と物流事情」を取り上げ、富山県企業の対吉林省貿易・投資可能性、または東北地区の物流拠点としての利用可能性について現地調査を実施することとなった。

### ※調査対象地域および訪問先

吉林省長春市、延辺朝鮮族自治州延吉市、同琿春市の各政府機関、中国国際貿易促進委員会（以下、貿促会）および進出日系企業など

### ※現地調査日程（2009.9.6～9.11）

日 程	訪 問 先
9/6(日)	東京-長春
9/7(月)	伊藤忠商事長春事務所、トヨタ自動車長春事務所、一汽馬自達汽車销售有限公司
9/8(火)	吉林省貿促会、長春市貿促会、長春市商務局、長春-延吉-(車で2時間)-琿春
9/9(水)	琿春辺境経済合作区国際投資促進局、小島衣料(琿春)服装有限公司 中口税関・中朝口国境(防川)視察
9/10(木)	琿春-(図們市)-延吉、延辺州商務局投資促進処、延辺貿促会 神豊信息技術(延辺)有限公司、延吉市永昌商務信息、延辺大学
9/11(金)	延吉-北京-東京

図1 吉林省と日本の位置関係



(出所) 吉林省経済技術合作局『吉林省投資指南』(2009年)

## 1. 吉林省

### (1) 経済概況

吉林省の常住人口は2,734.21万人。うち都市人口は1,454.87万人である(2008年末現在)。2008年のGDPは、6,424.06億元であった(対前年比成長率16.0%)。うち、第1次産業が916.7億元、第2次産業が3,064.63億元、第3次産業が2,442.73億元であり、1人当たりのGDPは、2万3,514元であった。

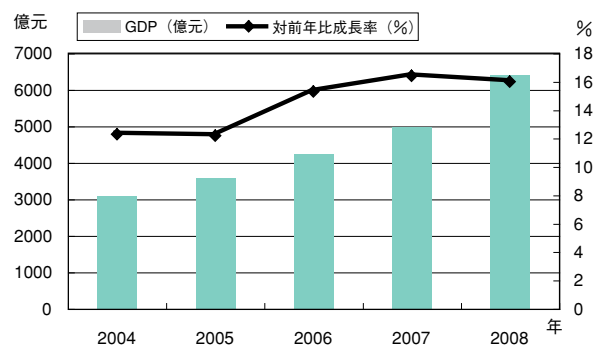
輸出入総額は133.41億ドル。輸出額は47.72億ドル、輸入額は85.69億ドルである。輸出総額の中では機械電気製品が11.41億ドルと全体の23.9%を占めている。外資誘致では、実際の外資利用金額が30.08億ドルで、うち外商の直接投資が9.93億ドルであった。

2007年8月に国家發展改革委員会と国務院振興東北弁公室が「東北地区振興計画」を發布し、第11次5カ年計画期間および2020年までの東北地区

發展計画を示した。これにより、吉林省の経済は順調に發展をしつつある。

2008年の経済危機の影響も少ない。2009年4、5月から自動車はフル生産となっており、鉄道車両生産も好調。輸出もある。中国政府による4兆元の経済刺激策が、西部地区だけでなく、「汽車下郷」といった政策において東北経済にもメリットを与えている。

図2 吉林省の2004-2008年のGDPおよび成長率



# 中国吉林省の投資環境および物流事情調査

## (2) 産業構造と優位性

吉林省は、自動車および自動車部品、専用車、石油化学工業、トウモロコシ加工、軌道交通設備、農業機械設備、生物医薬、光電子、ファイン・スチール、炭素繊維および新材料の10大産業基地を中心として経済発展を図っている。

吉林省の競争優位として、以下の4点が指摘できる。

- i) 労働集約型産業でも投資が可能である。
- ii) 省として人材育成に力を入れている。
- iii) 自動車、鉄道車両といった基幹産業の存在。
- iv) 吉林省だけで巨大な市場がある。

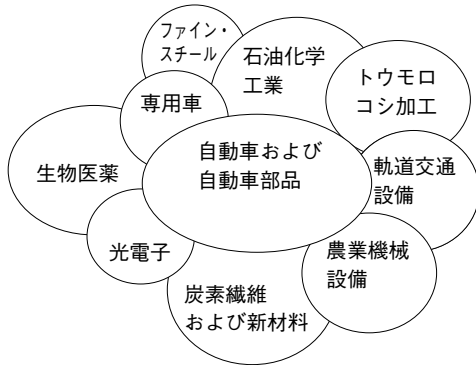
表1 吉林省と遼寧省の比較 (2008年)

		吉林省	遼寧省
面積	(平方km)	18万7,400	14万8,000
人口	(万人)	2,710.56	4,315
財政収入	(億元)	845.2	1,356.1
財政支出	(億元)	1,180.1	2,151.9
GDP	(億元)	6,424.06	13,461.6
一人当たりGDP	(ドル)	約3,000ドル	31,256元
都市住民1人当たり可処分所得	(万元)	1.28	1.44
農民1人当たり純収入	(元)	4,933	5,576
消費者物価上昇率	(%)	5.1	4.6
輸出入総額	(億ドル)	133.41	724.4
輸出総額	(億ドル)	47.72	420.6
うち対日輸出			92.6
輸入総額	(億ドル)	86.69	303.8
外資利用金額	(億ドル)	30.08	2,038 (契約投資額)
うち外商直接投資額	(億ドル)	9.93	120 (実行投資額)
インターネット利用者	(万世帯)	175.9	457.9
固定電話利用者	(100世帯当たり人)	23.2	n. a.
モバイル電話普及率	(100世帯当たり人)	53.9	2,702.1 (利用者数)
民用自動車保有台数	(万台)	122.94	n. a.
鉄道総延長	(キロメートル)	3,749	3,939
等級道路総延長	(キロメートル)	8万7,099	n. a.
河川通航総延長	(キロメートル)	1,609	813
吞吐量能力	(万トン/年)	180	25,000
観光者数	(万人回)	4,558.56	20,078.3
うち外国人	(万人回)	52.46	207.3

(出所) 吉林省年鑑 (2009年版) およびヒアリング、遼寧省人民政府ホームページより作成

(注) 吉林省と遼寧省を比較したのは、遼寧省が富山県と友好省県関係を締結しており、最も密接な関係があるので、読者にとって、両省を比較した場合に吉林省の実感がつかめるものと考えたからである。

図3 吉林省の10大産業



### (3) 物流事情

#### i) 鉄道

鉄道総延長は、3,749キロメートル（2008年）。長春市を中心に、大連、ハルビン、図們江、長白山の主要幹線が敷設されている。琿春鉄道は、ロシア鉄道へつながっている。

琿春－ザルビノ間の約60キロメートルの鉄道の整備（鉄道ゲージの違いも、中口で統一することで合意している。）、また、琿春－羅津（北朝鮮）間の約50キロメートルの鉄道の整備を計画している。

東北3省の東部（黒竜江省牡丹江、吉林省通化、図們など沿海側都市）を鉄道で結ぶ東辺鉄道（東北東部鉄道＝総延長1,389キロメートル）が完全に開通するように計画、整備中。これが2010年に完成すれば、大連までさらに近くなる。

#### ii) 道路

吉林省政府は、東北地区振興政策により、長春から延吉まで3時間の高速道路（398キロメー



建設中の長春－琿春高速道路

ル）を建設し、2009年には琿春までの延長工事（長春－琿春間は522キロメートル）が行われている（2010年に完成予定）。さらに琿春－図們間の高速道路も建設中である。

等級道路総延長は、8万7,099キロメートル（2008年。農村道路を含む。）。うち高速道路は924キロメートル。長春から吉林、ハルビン、瀋陽、大連など大中都市間の高速道路が整備されている。2011年に全省の高速道路総延長は、2,000キロメートルになる計画。

#### iii) 民間航空

長春、吉林、延吉の3市に民間飛行場がある。開通している路線は77。長春龍嘉国際空港の旅客利用者数は、384.51万人回である。今後3倍に拡張する予定がある。延吉空港も既に10本程度の国内航路が開通した。長白山空港が北京オリンピックの開幕前に正式に開業した。

#### iv) 港湾

全省の河川の通航総延長は、1,609キロメートル。大安港、扶余港、吉林港、豊満港などがあり、年間の吞吐量能力は180万トン。河川航路を通じて、ロシア極東の港に直接の輸送もでき、日本海に入ることができる。延辺11か所の港の年間貨物取扱量、旅客利用量は、それぞれ610万トンと290万人数に達している。

日本海横断航路の開設により、ロシアのトロイツァ港を出口として日本、韓国ほか海外および中国南部への物流ルートを確認し、沿海貿易都市と



中朝口国境付近（防川）

（川を隔てて向かって左がロシア、右が北朝鮮、手前が中国。橋から奥に向かって約15キロで日本海に通じる。）

して発展させたい考えである。

琿春は、中国、ロシア、北朝鮮の国境地帯に位置し、琿春を中心に半径200キロメートル以内に10の港湾が分布する。琿春から北朝鮮の羅津港までは50キロメートル、ロシアのトロイツァ港までは73キロメートルである。

## 2. 長春市

### (1) 経済概況

吉林省の省都である長春市の発展も著しい。今後1～2年で黒竜江省の省都ハルビンの経済規模を超える見込みであるという。2009年6月のGDPの伸びは11.2%であった。年間ではGDPが11.5%の伸びとなる見通しである。

長春市は、自動車、自動車部品の街。現在、自動車の生産能力は100万台だが、これを3年以内に200万台に倍増し、生産額にして1,000億元を増産する計画である。

2010年にはエタノールの生産能力が100万トンになる予定。アミノ酸は年産60万トンで世界一の生産量を誇る。

自動車、自動車部品、食糧、果実、野菜、陶器などの物流センターを20カ所以上建設し、東北三省に配送する中心地とする計画もある。

### (2) 長春市の進出日系企業

長春市日本商工クラブの会員企業数は37社ある。自動車関連企業が多く、このうち3分の2が第一汽車との合弁事業のための進出である。

## 3. 延辺朝鮮族自治州

### (1) 経済概況

全州の領土の面積は4万2,700万平方キロメートルで、吉林省総面積の4分の1を占めている。2008年の延辺州のGDPは379.6億人民元に達し、1978年の14倍に当たり、1人当たりのGDPは2,600ドルを上回る。延辺州の努力目的は、2009年から2020年までにGDPを年平均15%成長させ

ることである。

延辺は、主に4つの特徴がある。

- i) 辺疆近海地区である。
- ii) 延辺は中国ただ1つの朝鮮族自治州で、朝鮮族の人口は80.8万人、全国朝鮮族総人口の37.04%を占め、中国での朝鮮族の37%がここで住んでいる。
- iii) 資源が豊富である。
- iv) 生態が整っている。

2008年に、対外貿易輸出輸入総額18.2億ドルを実現して、25.6%増え、観光総収入は45.3億元を実現して、20.8%増え、全州の港外労働収入は7億ドルを実現した。2008年の全州の投資誘致実際の資金は112億元で、29%増え、外商投資企業数は累計780社に達した。2009年の目標は、GDPを445億元、財政収入を69.9億元とし、社会固定資本投資は567億元、社会消費財小売総額は214億元、輸出入総額17.4億元、都市住民の1人当たり可処分所得は1万3,380元、農民の1人当たり可処分所得は5,115元とすることである。工業生産額は420億元を目標としている。

### (2) 延吉市の進出日系企業

— 神豊情報技術（延辺）有限公司 —  
（総経理 中溝 正俊氏）

#### ①会社の概要

主な取引は3つ。それぞれ3分の1ずつの割合を占めている。第一に、日本の本社からの委託である。これは、日本本社がトヨタグループ（トヨタ自動車のほかに豊田自動織機、関東自動車工業など）から開発を委託されたソフトの再委託である。第二に、中国国内の日系企業（NECや富士通など）からの委託。第三に、中国の地元政府・企業からの委託。延吉には大企業はないので、延辺州、市政府、学校、病院を相手に営業をし、2008年ころから少しずつ委託を受けられるようになった。就労機会を確保するために、省力化には抵抗があるところ。人間関係の構築が重要で、こ

れにより少しずつ顧客を増やし始めている。

技術者は地元から採用している。他省から採用するくらいであれば、この地には進出していない。

### ②延辺への投資メリット

延辺へ進出した経緯は、以下のとおりである。

- a) 日本でのプログラマーの不足から、1996年ころに中国に進出することを検討。当初、南京や無錫から進出要請もあったが、ちょうど同社に延吉市出身の技術者が入社し、彼からの提案で、延辺を視察した。その後、2006年までの間に延辺出身の技術者が10人入社した。
- b) 2005年8月12日に「神豊情報技術（延辺）有限公司」の営業許可を取得。2006年1月より営業を開始した。



総経理 中溝正俊氏

### ③延辺の競争優位

- a) 給与水準が中国都市部（北京、上海等）と比較し、約半分。
- b) 教育水準が高い（大学卒業者は中国全国平均の3倍、80～90%もある。文盲率は3分の1）。
- c) 日本語学習者が多い。朝鮮族の特徴として、外向的性格、親切、接客好き、老人を敬う、子供を愛するということがある。延辺の朝鮮族の中学校の第1外国語は日本語である。
- d) 州政府、市政府の高官が極めて親切で、信頼できる。
- e) 会社設立支援、優遇策が豊富にある。
- f) 人の文化、思考形態、価値観が日本人に似

ている。プログラマーは責任感を持って仕事をしている。組織で活動するという点でも日本に似ている。

- g) 気候、風土が日本に似ている（北海道の環境とほぼ同等）。

### ④経営の現状およびその他

延吉の1人当たりGDPは、2,444ドルで、2006年に中国100の経済総合実力都市に選ばれている（93位）。吉林省は同1,953ドル、延辺は同1,399ドルであるのに比べ、随分と高い。

延吉の人件費（月給）の相場は、大卒（新卒）が1,000～2,000元、女子従業員（一般ワーカー）が1,000元位。同社の賃金は、これよりも若干高めに設定している。日本語のできる人材には資格手当を支給している。

残業は、基本的でない。従業員も積極的に残業をしてお金を稼ぎたいということもない。生活が豊かなので、必死に残業をする必要はない。

## 4. 琿春市

### (1) 琿春辺境経済合作区

琿春辺境経済合作区は1992年、国務院に認可された国家級開発区である。

2000年には合作区内の輸出加工区の建設が国家により認可された。吉林琿春輸出加工区は全国15ヶ所の輸出加工区の一つで、計画面積は2.44平方キロメートル。最初の段階として、労働集約型と資源集約型の輸出加工業を中心に、日本・韓国・ロシア・北朝鮮市場を対象とした軽工業、衣



琿春日本工業団地

類、木製品、食品、電子製品、新建材、農業副産物、地方特産物輸出加工等の業種と材料、サンプル、製品輸入加工組立の分野を重点的に発展させている。

琿春日本工業団地は、2008年10月25日に起工式が行われた。総面積は5平方キロメートルで、1期工事として1平方キロメートルを整備済み。環境にも配慮した工業団地建設を目指し、自動車部品、ハイテク電子、縫製品加工などの産業の発展に重点を置く。

## (2) 琿春市の日系企業

### 一島衣料（琿春）服装有限公司

（常務副総経理 村山 文夫氏）

#### ①会社の概要

2006年10月に設立。土地面積2万5,500平方メートル、建屋面積8,442平方メートル。従業員数は、現在500人。将来、3倍にまで拡大することができる。

現在の生産量は、3万5,000から4万着／月。20フィート・コンテナで20～30本分を輸出している。製品はすべて日本本社が顧客から委託された特注品である。日本本社の生産委託工場という位置付けである。

大きな経営上の問題はない。安定した経営ができています。

同社の総経理は、琿春市の合作局の元局長である。当該地方の優遇政策は多い。

#### ②琿春への進出理由

琿春への進出理由は、次のとおりである。華東、華南地区は、将来人手不足になるだろうと予測し、内陸部だと物流コストがかかるということが考えられた。そこで、海に近い琿春に進出することとした。

#### ③人事労務管理、工場管理

労働者の採用は、新聞、テレビなどによる公募もあるが、紹介による採用が一番多い。当該地方の最低賃金は600元だが、実際には800元以下では

採用できない。同社の平均賃金は他者より若干高めである。高級レディ服を扱っていることもあり、給与は高めにしている。上海地区よりも人材は集まりやすく、定着率も高い。ただし、教育、とりわけOJTが重要である。

従業員の平均年齢は33歳。半数は勤続3年になる。20代のはあまり長続きしないようだ。女子従業員が多い。女性は35歳の者が最も多い。35歳が安定する年齢であるといわれている。自宅から通勤する者が多い。寮に入っているものは40人位。

労働契約法の施行によって、特に変わったことはない。人件費は逆に落ち着いたと思う。労働保険にももともと加入しているので、何も問題は発生していない。

品質と生産量は正比例する。不良品を生産し、手直しするのに時間がかかるからである。会社側の意思で配置転換することはない。品質確保のため、班による検品、工場検品、採取検品（＝本社検品。本社から検品の要員が来て検品する。）の過程がある。高価な検針機を2台設置し、ミシン針の混入などを防止する体制を取っている。

昇格制度は、サンプル製品製作班（サンプルの出来で発注するか否かの判断をされるので、重要な班）→副班長→班長（現在、30～40名いる。）→フロア長（3～4班をまとめる。）→工場長→副総経理→常務副総経理である。リーダーシップ、決断力、技術力が昇格する場合の判断基準である。



小島衣料（琿春）服装有限公司

## ④物流について

輸出は、大連経由で名古屋港に向け輸送している。資材の搬入は、日本から15~20コンテナ/月で、これは神戸から大連港に輸送され、陸路で珲春に搬入している。

雪が降ったら、交通がストップするということがあり、時間がかかる。2010年に長春-大連間の高速道路が完成すれば、物流は安定すると考える。

ザルビノ経由は、コストが高い。北東アジアフェリーが就航したが、見積金額が高すぎる。物流が少なく、固定費がかかるのは理解できなくもなく、またロシアにおける手数料も高いと聞か、現在の価格では使用したくてもできない。日本からの資材購入で使用したことはある。ただ、輸送日数が短縮されることは魅力で、コストが安くなれば利用したい。

大連港が混んでいるということによるトラブルはない。船のキャパシティーの関係で、突然に輸出货量を増やそうとしたときに、キャパがないということで断られたことはあるが、これは当社の問題である。大連税関が、土日は休みであるのは不便。

## まとめ

### 1. 日本海横断航路-中国・ロシア西部、中東欧向けの陸路輸送ルート開発の動き

日本から中国経由での当該地区への輸送、または中国に生産拠点を設けてロシア西部や中東欧を市場として考える戦略も考え得る。輸送ルートは、(1)満州里-ザバイカルスクーチタ、(2)二連浩特-モンゴル-ナウシキ、(3)阿拉山口-カザフスタン、(4)綏芬河-グロデコボの4つが考えられる。

中ロ貿易-中国は、ロシアから原油、石油製品、木材、パルプ、肥料、金属などを輸入。中国の対ロシア輸出は、電気製品が30%以上を占め、自動車、消費財(衣類、履物、靴、玩具など)が多い。中国からロシアへの単一商品輸出では、最も多いのが携帯電話で2007年には4,100万台が輸出された。テレビ、パソコン、複写機の対ロ輸出国とし

ても中国が最大。中国製電気機器の多くは韓国系、日系、欧州系ブランドであり、中国がOEM家電工場となっている。

### 2. 吉林省・長春市・延辺自治州への投資可能性

吉林省には、10大産業基地が形成されている。今後もこの優位を強化する方針である。10大産業基地は、以下の通りである。(1)自動車および自動車部品、(2)専用車、(3)石油化学工業、(4)トウモロコシ加工、(5)軌道交通設備、(6)農業機械設備、(7)生物医薬、(8)光電子、(9)ファイン・スチール、(10)炭素繊維および新材料。これが吉林省の有望産業である。

吉林省の10大産業分野において投資可能性があると考えられ、また吉林省だけをマーケットとして考えるという発想もあり得る。

パナソニックは、中国農村の20兆円市場を狙って、2010年に全自動の洗濯機を普及価格帯の約1,000円で売り出す計画であるという。同社の主力製品は現在1,500~2,000円であるが、製造の簡素化や部品数削減などにより原価低減を徹底して、市場参入を図る(日本経済新聞 2009年12月29日)。これは、吉林省をターゲットとしたものではないが、マーケットの開拓には、このような発想があり得るということである。

ネスレは、1980年代の初めに黒龍江省双城市で乳製品の生産プロジェクトについて協議を始めた。そして、その10年後になってやっとプロジェクトがスタートし、ほんとうに急速な発展を遂げ始めたのは1990年代末になってからであった。いわれているところでは、ネスレは「中国の農場が乳牛を改良するのを助ける。」ことから始めたからであるという。ネスレ・コーヒーの中国における生産も同じような過程を経ている。雲南省のコーヒー栽培の援助計画から始まっている。このほか、ネスレの水プロジェクトも水源の検討に3年が費やされた。

吉林省に投資しようとする場合も、いろいろな



現地化を図る戦略も必要であろう。

最近、世界的にBOP（Base of the Economic Pyramid）市場の開拓が注目されている。BOPとは、購買力平価ベースで年間所得が3,000ドル未満の開発途上国の低所得者層、世界人口の約72%に相当する層であり、将来的な「ボリュームゾーン」として注目されている。日本企業はこれまでの高機能、高付加価値製品の開発、製造を基本とする「ハイエンド戦略」から輸出先多様化への展開に向けた戦略の見直しを迫られているところ、その対応策として、アジアを中心とする新興市場の中間層である「ボリュームゾーン」をターゲットとする市場開発戦略が注目され、より中長期的な視点に立てば、現在は低所得であっても将来的にボリュームゾーンに参入するであろう開発途上国のBOP層も視野に入れた戦略が検討されるべきであるという見方が出てきている（経済産業省）。

吉林省は、中低所得から急速に高所得になりつつあるマーケットである。市場参入チャンスは、BOPよりも大きいものがあるのではないか。

東北地区振興政策に関連して、吉林省としては、「長春・吉林・図們江開発開放先導区」の建設を推進している。

また、長春から延吉まで3時間の高速道路（398キロメートル）を建設し、2009年には琿春までの延長工事（長春－琿春間は522キロメートル）が行われている。さらに琿春－図們間の高速道路も建設中である。

日本海横断航路の開通により、ロシアのトロイツァ港を出口として日本、韓国ほか海外および中国南部への物流ルートを確認し、沿海貿易都市として発展させたい考えもある。

琿春－ザルビノ－新潟の日本海横断航路が、2009年6月末に正式に運行を開始した。現時点の主要な対日輸出ルートとなっている長春／琿春－＜トラックによる陸送＞－大連－日本（名古屋、大阪）の場合には、所要日数が5～7日かかるが、日本海横断航路を利用した場合、所要日数は2日

間に短縮される。

しかし、現実には日本海横断航路は、開通後2カ月弱の間に8便の運航予定のうち半分が運休している状況である。大連から長春への陸路トラック輸送費は、日本から大連の海上コンテナ輸送費よりも高いという問題もある。

このような物流上の問題が改善されれば、投資可能性は高まると言える。物流事情が良くなれば、10大有望産業を中心に、吉林省だけでも巨大な市場の存在もあるので、投資可能性は高まると考えられる。吉林省への企業進出を検討する外資企業は、吉林省の目指す産業クラスターへの参入を意識するのが適当であるといえる。それでもこの場合、現地の経済レベル、ニーズに合わせた商品開発という視点が必要であり、また、地元根差して、地元の利益にもなるWin-Winの経営、会社の社会的責任を意識した誠実な経営を考えなければならぬだろう。

（以上）

#### （参考資料）

- 1 吉林省経済技術合作局『吉林省投資指南』（2009年）
- 2 中国国際貿易促進委員会長春市分会长春市会展管理弁公室パンフレット
- 3 長春市發展改革委員会＝長春市商務局『長春市2009年外資誘致プロジェクト』
- 4 長春市商務局『長春市輸出商品目録』
- 5 琿春辺境經濟合作区管理委員会『東北アジア国際協力の窓口；琿春辺境經濟合作区』
- 6 『延辺大学』パンフレット

#### （参照ホームページ）

- 1 吉林省人民政府  
<http://www.jl.gov.cn/>
- 2 長春市人民政府  
<http://www.cc.jl.gov.cn/>
- 3 延辺朝鮮族自治州人民政府  
<http://www.yanbian.gov.cn/>
- 4 延吉市人民政府  
<http://www.yanji.gov.cn/>
- 5 琿春市人民政府  
<http://www.hunchun.gov.cn/>
- 6 延辺招商局  
<http://www.ybinvest.gov.cn/>