

アジアビジネス

《7》

ロシア極東編 ①

ロシア極東とは いかなる地域か

世界一の広さを誇るロシアの国土。その東端の広大な領域を占め、アジア・太平洋地域と接しているのがロシア極東である。今日のロシア連邦は85の地域(共和国)地方(州)などによって構成されている。また、全国が七つの連邦管区に分かれている。そのうちのひとつが「極東連邦管区」であり、ここには表に見るような九つの地域が属している。なお、「シベリア」は「極東」とは別であり、もつと内陸の領域を指している。なので、注意したい。

首都モスクワから見れば、極東連邦管区(以下、単に「極東」と称す)は最も遠い辺境だ。表に見るように、面積こそロシア全体の3分の1強を占めているが、人口比では5%弱にすぎない。ロシアのなかで最も人口密度が低く、かつ未開の地と

いう位置付けとなる。

ソ連時代には、国防および資源開発の目的で、シベリア・極東での定住が奨励された。賃金などの面で手厚い優遇措置がとられ、それが労働・居住条件の厳しいこれらの地域に住むインセンティブとなっていた。

ところが、1991年にソ連邦が崩壊し、新生ロシアの時代になると、かつてのような奨励策はとられなくなり、極東はロシア国民にとって住む魅力の乏しい地域になってしまった。極東からヨーロッパへの人口流出が続いた結果、1990年から2005年にかけて、極東の人口は18.8%も減少した。近年ロシアでは、出生率の低下と死亡率の上昇による人口減が大問題になっているわけだが、極東ではそれに社会減移住による流出(46.5%)で、全国平均をわずかながら上回っているから、実はこれには単純なからくりがある。

ロシアNIS貿易会
調査役
服部 倫卓

開発投資への期待が高まる

意識には、「人口希薄なシベリアや極東に、中国人が押し寄せてきたら大変だ」という強迫観念がある。極東人口が減少の一途をたどっていることは、ロシア国民にとって心配の種である。

ただ、表の地域総生産(国内総生産を地域別にブレイクダウンしたもの)の数字を見ると、極東は一見それほど悪くない地域のようにも思える。極東の1人当たり地域総生産は4,465ドルで、全国平均をわずかながら上回っているから、実はこれには単純なからくりがある。

ロシアで強みがあるのは、鉱業、林業、漁業等の一次産業なので、それらを抱えるシベリア・極東の諸地域は概して総生産額が大きく、がちである。他方、そうした地域は往々にして人口が希薄なので、1人当たりの数字と比べると、ますます過大評価されるのだ。残念ながら、一次産品を産出して、地元で消費する力はない。東住民の生活は、統計の見かけ上ほど豊かではないのである。もちろん、石油ガス開発ブームに沸くサハリン州などでは、さながら住民が好景気を感しているであろうが、

政府も、単に手をこまねいていたわけではなない。ソ連時代の末期から極東の経済開発を目的とした長期プログラムが、何度か策定されてきた。しかし、財源の裏付けがないなど、実効性を欠いた。今般、ロシア政府は2013年までの新たな極東開発プログラムを取りまとめ、近く正式採択されることになっている。エネルギー価格の高騰で膨大な財政赤字が発生しているだけに、今度こそ連邦政府の主導で極東への開発投資が本格化するのではないかという期待が高まっている。

ロシア極東の基礎データ (2005年現在)

	面積 (1000km ²)	人口 (1000人)	地域総生産 (100万ドル)	1人当たり 地域総生産 (ドル)
ロシア全体	17,075	142,754	636,491	4,447
極東連邦管区	6,216	6,547	29,338	4,465
サハ共和国	3,103	950	6,548	6,890
カムチャッカ地方	472	349	1,543	4,399
沿海地方	166	2,019	6,675	3,292
ハバロフスク地方	789	1,412	5,704	4,027
アムール州	364	881	2,711	3,066
マガダン州	461	172	912	5,266
サハリン州	87	526	4,284	8,093
ユダヤ自治州	36	187	511	2,721
チュクチ自治管区	738	51	451	8,914

アジアビジネス

《8》

ロシア極東編 ②

ロシア極東地域でのビジネスの特殊性

日本とロシア極東の間では、相互補完的な分業関係が形成されてきた。すなわち、ロシア極東の側は日本に、魚介類、木材、石炭といった一次産品を輸出する。それに対し日本側は、資源開発に必要な資機材や、住民の生活を支える消費物資などをロシア極東に供給するという関係である。

こうした構図は、ソ連時代も、新生ロシアになってからも、基本的に変わっていない。したがって、ロシア極東における日本企業の事業の柱は、第一に天然資源の開発・調達ということになる(現地ですべてを一次加工することも含む)。以下では、この分野を中心に、ロシア極東のビジネス環境について考えてみたい。

さて、ロシアで資源開発に関するとなると、まず問題になるのが同国

の資源ナショナリズムである。「外国人が我々の豊かな資源を及々同然で奪(さん)奪している。母なる大地を汚している」というアピールは、ロシア国民の琴線に触れやすい。極東地域の住民は、特有の屈折した感情をもっているから、なおさらである。外国企業による資源開発が軌道に乗りかけると、ロシア企業あるいは国家当局がこの資源ナショナリズム感情を悪用して、外国企業からその権益を奪い取ることを最たるものが、2006年に発生したサハリン2をめぐる顛末だった。サハリン2とは、国際メジャーのロイヤルダッチシェルと、日本の三井物産、三菱商事が出資し、サハリン島沖の大陸棚で石油・ガスを開発するプロジェクトである。極東地域のみならず、ロシアにおける最大の外国投資プロジェクトであった。

ロシアNIS貿易会
調査役
服部 倫卓

有能な現地人社長の確保が必要

ところが、2006年9月、ロシア天然資源省が、環境対策の不備を理由に、サハリン2の事業認可を取り消す動きに出たのである。結局、同年暮れに外資側がロシア・ガスプロム社に、サハリン2の株式の過半を譲渡せざるをえなくな

った。プーチン政権が、環境問題を口実に使って、石油ガスというロシアにとって戦略的に重要な資源に對する支配権を奪還しようとした動きに他ならない。「合弁事業が軌道に乗るとロシア側に乗っ取られる」というパターンの

典型例が「サンタリゾーホテル」の事件である。このホテルは、日本の商社とロシア企業が折半出資して、1993年にサハリンで開業したものであった。

ところが、1998年にロシア側が一方的にホテルを全面接収し、結局日本側は2002年に撤退を余儀なくされたのである。この種の紛争では、ロシアの地方行政が結託している場合が少なくなく、また司法による公正な裁判も保証されない。乗っ取りのリスクが付きまとうので、ロシアで現地法人を設立する際には、外資側が100%出資しておくのが安全だとするのが、業界の定説である。

ただし、極東のようなムラ社会的な環境では、純外資企業だと、地元で溶け込むのが難しいのも事実。あえてロシア資本の参加を得て、また社長にもロシア人を立て、風当たりを和らげるといったアプローチもある。

ロシアはいわゆる企業城下町「の多い国である。つまり、一つの企業が、一つの都市や居住区を丸抱えしているケース

が非常に多いのだ。外国企業が進出した場合でも、単に地元民を雇用するだけでなく、現地のインフラ整備や社会福祉にも協力することが期待される。寄付の要請なども頻繁に来るが、むげに断ると地元が目が敵しくなるので、誠意を見せておくことが肝心である。

ネガティブなことばかり書いたので、最後に「ただ希望のもてる話を。ロシアでは、有能な現地人社長を確保できれば、事業が成功することが多い。これは極東ではなくシベリア地域の例だが、「イギルマ大陸」社という製材業の日ロ合弁企業があり、同社が順調に操業を続けてこられた最大の要因は、ロシア人社長の有能さにあったと言われている(ただし、イギルマ大陸は現在乗っ取りの危機に直面しており、有能な社長も脅迫を受けて辞めてしまった)。

もう一つ、日本の商社が出資して設立された「サハリンシェルフサーピス」社(サハリン開発の物流関係の下請企業)も、優秀なロシア人社長のお陰で、業績がきわめて好調であると伝えられる。

アジアビジネス

《9》

ロシア極東編 ③

中古車市場からみた ビジネスチャンス

前回2回分の連載をお読みになると、ロシア極東はリスクばかり高く、ビジネスには不向きな地域のようにお感じになるかもしれない。

だが、当然のことながら、ロシア極東にもビジネスチャンスはある。ロシア極東でのビジネスが、日本側の制御を超えて、大きな奔流に育った分野がある。日本製中古車のビジネスに他ならない。日ロ経済関係、ロシア極東経済の非常に重要なトピックスなので、今回はとくにこれについて紹介してみたい。

さて、ロシア極東地域に日本製中古車が大量に流入するようになったのは、1991年のソ連邦崩壊前後の時期からである。

最初は、日本の港に寄港したロシアの船員がその街で中古車を買ひ、関税のかからない「手荷物」として扱いで本国を持ち帰って、それを転売する

といった形だった。次第に、ウラジオストクを拠点として、それが産業として組織化されていくことになる。日本側でも、富山県を中心にロシア向け中古車輸出が一大産業と化し、パキスタン人の業者も数多くこの商売に参入した。

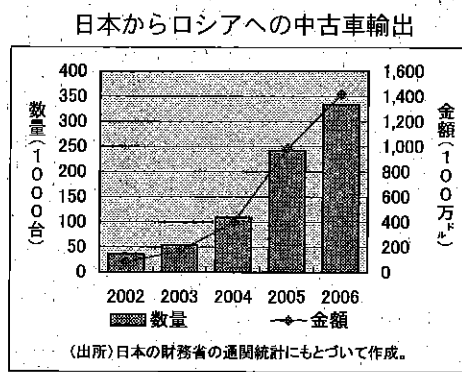
もともと、ロシア・メーカークの乗用車は品質に難がある(しかも工場がヨーロッパ部にあるので、極東まで運んでくるのはコスト高)。日本から輸入した中古車の方が、コストパフォーマンスではるかに優っていたから、極東の住民が日本製中古車に飛び付いたのも当然であった。1990年代を通じて、極東では日本製中古車が増殖し続け、地域によっては走っている車の8割がそれという状況となった。

ロシアは左ハンドルの国。したがって、極東の街で右ハンドル車が走っていれば、すぐに日本製中古車と分かる。それを別にしても、日本製中古車はよく目立っている。というのも、極東では、〇〇商店とか、XX株式会社といった漢字のロゴを残したままの日本製中古車を見かけることが少なくないから、日本語がペイントされてあることは、高性能な日本車の証(あかし)だから、彼らはあえてそれを消さないのだから。それほどまでに、ロシアに、極東住民は日本の中古車に信頼を寄せ、必要として、必要とする車をオークションで競り落としてもらっていた。

ロシアでは2002年、2003年に中古車の輸入関税が引き上げられる。というのも、極東では、〇〇商店とか、XX株式会社といった漢字のロゴを残したままの日本製中古車を見かけることが少なくないから、日本語がペイントされてあることは、高性能な日本車の証(あかし)だから、彼らはあえてそれを消さないのだから。それほどまでに、ロシアに、極東住民は日本の中古車に信頼を寄せ、必要として、必要とする車をオークションで競り落としてもらっていた。

大きく育つ日本製中古車ビジネス

ロシアNIS貿易会
調査役
服部 倫卓



最近、ロシアの業者が直接オークションに参加するケースが増えているという。また、ロシアへの中古車輸出はベリアなどの業者が、極東ウラジオストクの中古車市場で商品を買付け、右ハンドルの車を規制するといった形で、日本製中古車の勢力圏が西へと広がりをを見せているようだ。

極東は、ロシアのなかでは後進的な部類に属する。連邦政府による地域振興策で救済すべき対象として語られることが多い。また、諸外国との関係では、「〇〇経済圏」といったような理念や議論ばかりが先行しがちで、日本国内での中古車販売が減少しているほどだ。つまり、ロシアはずでに、日本の中古車市況を左右する一大ファクターになっていっているのである。

日本の中古車売場で、ネットオークションを、はからずも教えてくれている。(ロシア極東編おわり)