

ロシア経済動向概況¹

2012 年 12 月 17 日

第 3 四半期の経済成長率は 2.9% に減速

連邦国家統計局が 12 月 10 日に発表した 2012 年第 3 四半期の経済活動別 GDP 統計によると、同期の実質 GDP 成長率は前年同期比 2.9% と、同年上半期からの減速が鮮明になった。要因としては、産業別で最大のシェア (17%) を占める卸・小売業などの伸びが鈍化したことや、農業と建設業がマイナスに転じたことが挙げられる。

2012 年 12 月 25 日

消費の伸びが減速、景況感はやや悪化—第 17 回在ロシア日系企業景況感調査—

モスクワ・ジャパンクラブとジェトロが 11 月に共同で行った第 17 回在ロシア日系企業景況感調査によると、最近の景況感および今後 (2 ヶ月先) の見通しは、インフレ率の上昇や欧州債務危機の影響による消費の伸びの減速などが影響し、前回 (7 月) と比べやや悪化している。

2012 年 12 月 26 日

新車市場は 2015 年に 300 万台に拡大見込み—ロシア自動車・部品産業セミナー (1) —

ロシアの自動車市場は着実に回復を続けており、乗用車・小型商用車 (LCV) の新車販売台数が 2015 年には 300 万台に達する見込み。地場メーカーと外資メーカーの提携が進んでおり、地場自動車産業が集積する内陸部にも日系を含む外資メーカーの進出がみられる。進出に際して許認可手続きで困難を伴うため、専門業者の活用や進出形態の選択が重要となる。ジェトロは 11 月 15 日、東京で「ロシア自動車・部品産業セミナー」を開催した。概要を 3 回に分けて紹介する。

2012 年 12 月 27 日

「中古車天国」の極東で新車販売が拡大—ロシア自動車・部品産業セミナー (2) —

「中古車天国」といわれるロシア極東では、リーマン・ショックおよび 2009 年の関税引き上げで打撃を受けた中古車輸入が徐々に回復している。一方、近年では新車販売が拡大しつつあり、販売担当者の育成など課題は多いが、今後もこの流れは続くと思われる。

買収・合併では独特のプロセスに留意—ロシア自動車・自動車部品産業セミナー (3) —(ロシア)

2012 年 12 月 28 日

買収・合併では独特のプロセスに留意—ロシア自動車・自動車部品産業セミナー (3) —(ロシア)

日本企業によるロシアへの進出形態として、企業の買収または合併企業の設立がある。これらの方法は、単独の企業進出に比べて時間的に早く、資金的にも節約できるという利点がある一方、各ステップでロシア特有の法的留意点が存在する。日ロ両国の投資家が互いの長所を持ち寄り、良いパートナーであり続けるためにも、それぞれの保有する権利はきちんと確保する必要がある。

¹ 以下の記事は、すべて日本貿易振興機構ホームページ (<http://www.jetro.go.jp/indexj.html>) からのものである。

WTO 加盟で関税は既定どおり引き下げ—ロシア経済・ビジネス環境セミナー— (ロシア)

2012 年 10 月 24 日 欧州ロシア CIS 課 添付ファイル：参照

ロシアの WTO 加盟で、関税の引き下げや外資への市場開放などビジネス環境の整備が期待される。ジェトロは 9 月 28 日に東京で「ロシア経済・ビジネス環境セミナー」を開催し、WTO 加盟後のロシア経済やビジネス環境の現状について報告した。

<2012 年は 3.5% 成長の見通し>

セミナーではジェトロ海外調査部欧州ロシア CIS 課の浅元薫哉課長代理が、ロシア経済の現状と WTO 加盟に伴う制度変更の現状について、次のように解説した。

実質 GDP 成長率はリーマン・ショック後の 2009 年はマイナス 7.8% を記録したが、2010 年、11 年と 4.3% となった。12 年に入っても 4% 台が続いているが、直近の第 2 四半期は 4.0% と第 1 四半期に比べると減速した。

業種別でみると、特に伸びたのが金融、不動産、卸・小売業。ロシアの金融機関が大幅に業績を伸ばしている。鉱工業生産はリーマン・ショック以降急回復し、2011 年以降も安定して前年比プラスが続いている。

製造業は 2012 年 1～8 月で前年同期比 4.8% 増だった。好調なのは食肉や油脂製品、ジュースといった食品のほか、金属関係、輸送用機器だ。輸送用機器の中でも好調なのが乗用車生産で、1～8 月で前年同期比 15.5% 増の 130 万台に達した。

政府は 2012 年の経済成長率を 3.5% と予測している。これまで牽引してきた小売売上高が、2012 年下半年に入り、物価上昇の影響を受けて伸びが減速する可能性があるという指摘している。年初に延期されていた公共料金の値上げが 7 月に実行されたこと、干ばつによる不作に伴う食料品価格の上昇が要因だ(2012 年 9 月 27 日記事参照)。

リーマン・ショック後に大規模な資本流出が起き、ロシア経済は打撃を受けた。現在でも資本純流出が続いているが、リーマン・ショック直後ほどの規模ではないので、不安視する必要はない。ロシア企業の海外進出事例もみられるため、資本流出が必ずしもネガティブな要素とはいえない。

しかし欧州債務危機を受け、特に欧州金融機関の撤退が目立ってきている。資本の引き揚げや、ロシア子会社の売却が行われている。欧州危機に加え、金融業界ではロシアの政府系銀行の存在感が大きいため、競争が困難との理由を挙げる事例も出ている。

<1 割の品目で関税引き下げ>

ロシアは 8 月 22 日に WTO に加盟した。2011 年 12 月に開催された WTO 閣僚会議でロシアの加盟が承認され、12 年 7 月 23 日に加盟議定書に批准する連邦法が成立、30 日後に加盟となった。

2012 年 7 月 22 日に加盟以降に摘要される関税率表が発表された。加盟時に全品目の約 1 割の関税引き下げが行われた(2012 年 8 月 2 日記事参照)。乗用車の関税は、加盟議定書で約束されたおりの税率が設定された。乗用車の新車は加盟前の 30% から 25%、中古車は 35% から 25% におおむね引き下げられた(添付資料の表 1、表 2 参照)。

デジタルカメラや薄型テレビといった家電については、加盟前の税率よりも、加盟議定書での約束税率が高く設定されていた。現地の家電業界では、関税が引き上げられるのではという懸念もあったが、結局これらの品目の税率は変わらなかった。

ロシアは、ベラルーシ、カザフスタンとともに関税同盟を結成している。従って、加盟に伴う関税率の改正はベラルーシとカザフスタンにも適用される。車両については例外とされており、カザフstan は 6 ヶ月間(同国の WTO 加盟時まで延長可)、ベラルーシも同国が WTO 加盟するまで高い税率が維持される。

<知的財産保護を強化>

そのほか、加盟に伴って法改正された点として、知的財産権保護の強化が挙げられる。医薬品の流通には国家登録が必要だが、登録後 6 年間、申請者の同意なしでの臨床試験情報の第三者による商用および国家登録目的で

の利用などを禁止する規定が法律に盛り込まれた。知的財産権に関わる出願料なども、加盟前は居住者と非居住者で異なっていたが、一本化された。

既存のローカルコンテンツ規制も変更される。一定の1年当たり生産台数や自動車部品の現地調達率などを達成することで部品の輸入関税が減免される「工業組み立て」スキームは当初2020年末が有効期限だったが、2018年6月末に短縮された。政府では期間短縮に伴う自動車メーカーのコスト増を補償する予算措置を検討しており、法案が下院で審議されている。

また、鉱区採掘に際し締結される生産分与協定(PSA)においても、同協定に現地調達義務が含まれている場合、それが無効となるとPSAに関する連邦法に規定されている。

サービス業で大きな変化が見込まれるのは保険業だ。加盟議定書では、保険業全体の外国資本比率の制限(現行25%)を50%に引き上げるとされている。下院で外資制限を引き上げる法律が審議中だ。

WTO加盟で市場開放が段階的に行われるが、留意すべき動きもある。自動車のリサイクル税が9月1日から導入された。車両に対する関税が引き下げられることを受けて税収減が予想されるため、それを補う措置ではないかといわれている。また、一定の条件を満たす国内自動車メーカーはリサイクル税の支払いが免除される。リサイクル税導入後、乗用車新車の小売価格は数%、排気量の大きい車は1〜2割の値上げがみられる(2012年9月18日記事参照)。

WTO加盟議定書で述べられた約束は現時点でおおむね履行されているものの、国内経済・産業動向によって国内保護に傾斜する余地はあるだろう。

(浅元薫哉)

(ロシア)

通商弘報 5086447db2b60

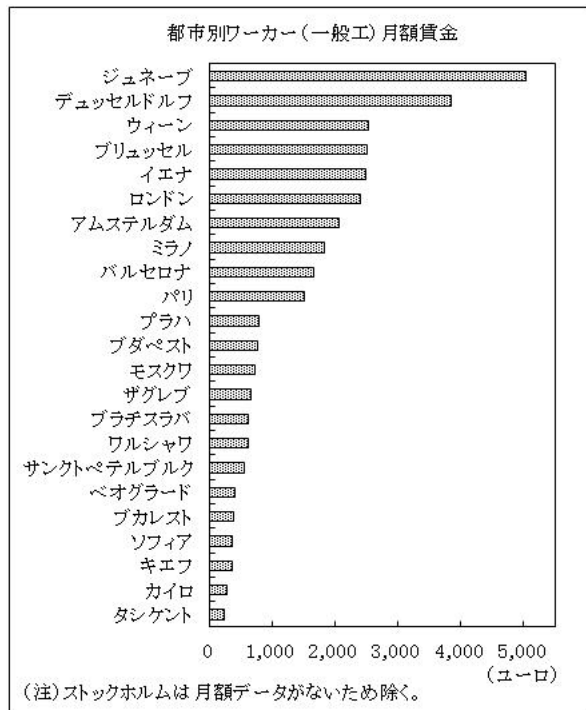
財政再建で付加価値税率の引き上げ相次ぐ—ジェトロの投資コスト比較調査—(欧州、ロシア、CIS)

2012年10月30日 欧州ロシアCIS課 添付ファイル：参照

ジェトロは2012年10月、欧州・ロシアCIS地域の24都市(エジプト・カイロを含む)を対象とした投資関連コスト比較調査をまとめた。欧州債務危機の影響を受けて、財政再建を目標とした付加価値税率の引き上げを実施する国が多くみられた。11年の賃金水準については全体に上昇基調が強まったが、依然として、西欧と中・東欧の格差は大きかった。

＜軽減税率の引き上げも＞

今回の調査では、欧州債務危機の影響を受けて付加価値税率の引き上げを実施する国が多くみられた。英国、スイス、ポーランド、スロバキアが2011年1月に、イタリアが11年9月に引き上げを実施した。12年に入ってから、1月にハンガリーが標準税率を25%から27%に引き上げ、スペインも9月から標準税率を18%から21%に、軽減税率を8%から10%に引き上げた。チェコは1月から軽減税率を10%から14%に引き上げ、さらに13年1月に標準税率(現行20%)と軽減税率をそれぞれ1ポイント引き上げることが議院に提案されている。この政府案が成立しなかつ



た場合、現行法に従い、13年初頭から標準税率、軽減税率ともに17.5%に統一されることになる。また、ポーランドも12年12月31日時点の公的債務残高のGDP比が55%超の場合、13年7月1日からの引き上げを予定している。

く賃金上昇率も拡大傾向に>

2009年の名目賃金上昇率は、リーマン・ショックの影響を受けてどの国でも低く抑えられていたが、10年と11年は総じて拡大傾向にある。11年においては特に、タシセント(26.5%)、カイロ(23.6%)、キエフ(16.9%)、モスクワ(13.0%)、ベオグラード(11.3%)、ソフィア(9.1%)、サンクトペテルブルク(8.6%)と、ロシア・CIS、中・東欧地域で高い伸びがみられた。一方、西欧諸国では依然として5%以下の低い伸びにとどまっている。

西欧に比べて中・東欧やロシア・CIS地域の名目賃金上昇率は高いものの、ワーカー(一般工)、エンジニア、中間管理職のいずれも、西欧との賃金水準の格差は大きいままだ。

ワーカーの月額賃金を比較すると、上位全てを西欧の都市が占めた。最も高いのがジュネーブの5,045ユーロ、次いでデュッセルドルフ3,857ユーロ、ウィーン2,534ユーロとなった。

一方、ワーカーの賃金が低かったのは、カイロの188~404ユーロ、キエフの211~527、タシセントの253ユーロなどで、EU加盟国ではソフィアの373ユーロが最低だった。

エンジニアの月額賃金(平均値)は、高い方からジュネーブ(6,902ユーロ)、デュッセルドルフ(5,217ユーロ)、パリ(4,946ユーロ)の順だった。ジュネーブとデュッセルドルフは中間管理職の月額賃金でも同様に1位と2位に入っており、賃金水準全般の高さが確かめられた。

本調査は、在欧州・ロシア・CIS・エジプトのジェトロ事務所を通じて現地政府機関、関連企業、進出日系企業、現地日系商工会議所などから12年6~7月時点の情報を収集した。賃金、税制のほか、土地代、輸送費、公共料金などを調査。12年7月2日時点の銀行間レートでドルまたはユーロに換算した。調査内容の詳細は添付資料のとおり。データは一部都市を除いてジェトロ投資コスト比較調査ウェブサイトに掲載している。

(廣田純子)

(欧州・ロシア・CIS)

通商弘報 508e220fa3d18

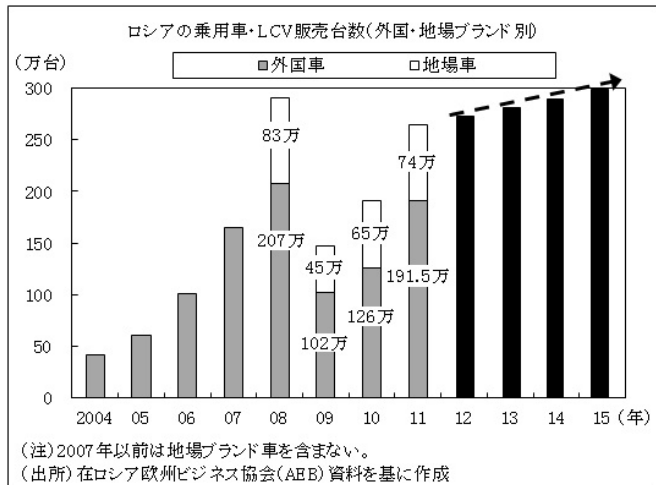
新車市場は2015年に300万台に拡大見込み—ロシア自動車・部品産業セミナー(1)—(ロシア)

2012年12月26日 欧州ロシアCIS課

ロシアの自動車市場は着実に回復を続けており、乗用車・小型商用車(LCV)の新車販売台数が2015年には300万台に達する見込み。地場メーカーと外資メーカーの提携が進んでおり、地場自動車産業が集積する内陸部にも日系を含む外資メーカーの進出がみられる。進出に際して許認可手続きで困難を伴うため、専門業者の活用や進出形態の選択が重要となる。ジェトロは11月15日、東京で「ロシア自動車・部品産業セミナー」を開催した。概要を3回に分けて紹介する。

＜今後も見込まれる市場の着実な回復＞

ジェトロ海外調査部の梅津哲也主幹(ロシアCIS担当)が、最近のロシアの自動車・自動車部品産業と外国企業進出状況について講演した。概要は以下のとおり。



ロシアの自動車市場は2008年がピークで、乗用車・LCVの新車販売台数は290万台だった。リーマン・ショック直後の2009年には147万台に落ち込んだが、2011年には265万台に回復した。2012年は1～9月で前年同期比14%増の219万台だった。2012年通年だと280万～290万台になるだろう。2015年には300万台になるというのが業界内のコンセンサスだ(図参照)。

外国ブランド車の乗用車・LCVの新車販売台数はリーマン・ショック以降急拡大している。2012年の月間販売台数は20万台に達し、2008年の月間販売台数と同水準になっている。2012年に入り、リーマン・ショック直後のような急激な回復はみられないが、着実な回復が今後も見込まれる。

＜地場・現地生産の外国ブランド車が売り上げ上位に＞

ブランド別で販売実績をみると、外国ブランドではシボレー(オペル含む)、フォルクスワーゲン(VW、シュコダ含む)、起亜自動車、ルノー、現代自動車が上位を占めている。現代自動車は2011年に現地生産を開始、生産規模は10万台に達する。現代ブランド車の販売は伸び悩んでいるが、同社傘下ブランドの起亜車の販売が伸びている。VW車の販売台数は2012年1～9月で12万台だった。シュコダブランドの車を含めると19万台に上り、販売に勢いのあるブランドだ。日系ではトヨタ、日産が計12万台程度となっている。

地場ブランドの「ラーダ」の新車市場でのシェアは18%で、生産規模に比べると小さい。2009年のシェアは23.3%とリーマン・ショック直後の不景気で低価格車として売れたが、経済状況が落ち着いてきて、消費者は外国ブランドに嗜好(しこう)が移ってきている。

国内の乗用車生産台数シェアでは、地場最大手アフトワ

乗用車・LCV販売台数上位25車種(2012年1～9月)

(単位:台)

	ブランド	車種	台数
1	ラーダ	カリーナ	(a) 96,513
2	ラーダ	プリオラ	(a) 94,519
3	現代	ソナリス	(b) 84,430
4	ラーダ	グランタ	(a) 80,965
5	フォード	フォーカス	(b) 68,332
6	起亜	New リオ	(b) 64,353
7	VW	ポロ	(b) 52,158
8	ラーダ	サマラ	(a) 51,009
9	ルノー	ロガン	(b) 47,820
10	シボレー	クルーズ	(b) 46,448
11	シボレー	ニワ	(a) 44,031
12	オペル	アストラ	41,094
13	GM	ネクシア	40,724
14	ラーダ	4X4	(a) 40,496
15	シュコダ	オクタビア A5	(b) 37,659
16	ルノー	サンデロ	(b) 36,647
17	日産	キャシュカイ	29,093
18	ラーダ	2104/2105/2107	(a) 28,449
19	シボレー	ラヂェティ	(b) 27,399
20	ルノー	ダスター	(b) 27,250
21	トヨタ	カローラ	26,620
22	GM	マゼス	25,761
23	トヨタ	カムリ	(b) 25,753
24	日産	ジューク	24,119
25	起亜	New スポルテージ	(b) 23,834

(注)(a)は地場ブランド車、(b)は現地生産の外国ブランド車。GM車はウズベキスタンで生産。

(出所)在ロシア欧州ビジネス協会(ABB)

ズのシェアが2007年の56.8%と比べ、2011年は32.3%に落ちている。代わりに外国メーカーや、シボレー、起亜、オペル、ハマーなどを請負生産する地場企業アフトルが特にシェアを伸ばしている。

販売実績(2012年1~9月)を車種別でみると、依然としてラーダブランドが強い。上位25位車種のうち、地場ブランド車、現地生産されている外国ブランド車が多くを占めている(表参照)。

＜乗用車関税は7年かけて引き下げ＞

WTO加盟の自動車産業への影響として関税の引き下げがある。WTO加盟前30%だった乗用車の新車の関税は、2012年8月の加盟時に25%に引き下げられ、2019年には15%となる。中古車は、加盟時に35%から25%に下げられ、2019年には20%となる。WTO加盟議定書で設定されたスケジュールに沿って引き下げられていくだろう。

しかし、2012年9月1日から車両に対してリサイクル税が導入された。新車より中古車の方が高額な税が課せられる。排気量3500cc超の中古車であれば1台当たり70万ルーブル(1ルーブル=約2.8円)となる。リサイクル税はロシア国内で生産される自動車にも適用されるが、工業組み立てスキームが適用される地場・日系を含む外資の既進出メーカーは免除されることになっている(2012年8月7日記事参照)。

自動車部品関税は加盟後3~4年かけて引き下げられる。日本からロシアへ輸出するか、現地生産を行うかの検討材料となるだろう。

＜内陸の沿ボルガ地域進出には物流が課題＞

ロシアにおける自動車産業の立地をみると、地場組み立てメーカーはボルガ川流域、外資組み立てメーカーはサンクトペテルブルク周辺とカールガ州周辺に集まっている。立地が分かれる背景としては、組み立て用部品の物流がある。外資メーカーは、進出時は地場から部品調達が困難で外国から輸入する必要があったため、内陸の沿ボルガ地域は進出の対象にならなかった。

外資部品メーカーも外資組み立てメーカーの立地傾向と同じだが、最近では沿ボルガ地域のサマラ州、タタルスタン共和国、ニジェゴロド州に進出している。アフトワズにルノー・日産が提携したことをきっかけに、日系部品メーカーの中でも同地域の調査を始めている企業がある。

地場部品メーカーは沿ボルガ地域に多く立地している。ウラル地域にもある程度立地しているが、同地域にトラックメーカーが存在するためだ。中央地域には燃料システムや電気部品のメーカーが多い。北西地域は新興地域といえるが、排気システムやプラスチック部品メーカーが立地する。

工業組み立てスキームには、旧規定と新規定が存在する。現地調達率の引き上げ、導入する組立工程などの条件を満たすことで自動車部品の輸入関税が减免される。新規定の下ではVW、フォード・ソレルス、アフトワズ・ルノー・日産、ゼネラルモーターズ(GM)を中心とした4グループが適用を受けている(2011年6月9日記事参照)。新規定の有効期限は当初2020年末までだったが、WTO加盟条件に抵触していたため、2018年6月末までに短縮された(2011年11月11日記事参照)。

＜工場設立には専門業者の活用が重要＞

工場設立は、更地から開発するグリーンフィールドで進出するか、既存工場施設を利用するブラウンフィールドで進出するかを選択肢がある。グリーンフィールドの場合は、連邦政府、自治体、民間企業によって、経済特区や工業用地の整備が少しずつ進んでいるものの、多くのところでは工場の稼働に至るまで最低3年かかるという状況は今でも変わっていない。

工場設立における許認可取得プロセスが煩雑だ。設立を円滑に行うためには、専門の設計会社、建設会社、会計事務所などをうまく活用する必要がある。

進出形態には、単独進出、地場企業買収、地場企業との合弁企業設立、技術提携を通じた部品供給の4形態がある。

単独進出は、企業運営や意思決定が容易な半面、現地事情に通じておらず、許認可手続きなどに苦勞するだろう。地場企業買収は単独進出と比べて、メリットとデメリットは逆になるが、買収先企業の経営陣をいかに取り

込むかがポイントとなる。

合併企業設立は提携先の既存施設を活用できるため、操業までのリードタイムを短縮できる。しかし出資比率が小さい場合は合併企業の意思決定をどう自社に近づけていくかが課題となる。

技術提携を通じた進出は資金的风险が小さいのが特徴だ。本格的な進出まではいかないが、供給先企業の要請で進出する必要がある際の選択肢となり得る。製品の品質にどの程度自社の希望を反映させることができるかが課題となる。

(浅元薫哉)

(ロシア)

通商弘報 50d9784b70cb0

「中古車天国」の極東で新車販売が拡大—ロシア自動車・部品産業セミナー (2) —(ロシア)

2012 年 12 月 27 日 欧州ロシア CIS 課

「中古車天国」といわれるロシア極東では、リーマン・ショックおよび 2009 年の関税引き上げで打撃を受けた中古車輸入が徐々に回復している。一方、近年では新車販売が拡大しつつあり、販売担当者の育成など課題は多いが、今後もこの流れは続くとみられる。

＜中古車輸入は徐々に回復＞

ロシアの自動車市場・産業の概要に続いて、ロシア極東の自動車市場の動向と WTO 加盟後の物流・通関の状況に関し、海外調査部欧州ロシア CIS 課の菱川奈津子職員が以下のように報告した。

ロシア極東は右ハンドル車が多い。自動車関連調査会社アフタスタによると、極東連邦管区で登録された外国車のうち 84% が右ハンドル車だ。ロシアでは 2009 年以降、自動車の輸入関税が引き上げられ輸入が減少した。その一方で、ロシアは現在でも日本の中古車輸出先の第 1 位だ。特にロシア極東では日本車がよく売れている。

中古車は新車とほぼ同価格だが、必要なオプションが既に装着されており、お得感があること、選択肢が豊富なのが人気の理由のようだ。また、日本の中古車は長距離を走っても壊れないということで、品質に対する信頼も高い。

ロシアは 2002 年から関税引き上げにより、中古車の輸入規制を開始した。それでも 2005 年ごろにはロシア極東の中古車市場は飽和状態となった。ロシア欧州部への中古車移送が始まったのもこのころだ。

2009 年には中古車輸入関税の大幅引き上げがあり、日本からロシアへの中古車輸出は前年比 91% 減となった。しかし、その後は少しずつ回復してきており、2012 年は 1～9 月で 10 万 295 台に達し、11 年の輸出台数 (9 万 8,992 台) を既に上回った。

2012 年 9 月にリサイクル税 (2012 年 9 月 18 日記事参照) が導入され、中古車輸入は再び低調になるかと思われたが、10 月末時点の地元輸入事業者の話によると、同税の導入による影響は小さいようだ。「個人によって個人利用目的で輸入される輸送用機器」に対する課税が比較的軽微であることを利用するなどして、輸入を継続しているとみられる。

＜「極東振興」の一環で自動車メーカーを誘致＞

最近のロシア極東の自動車業界での大きなニュースは日系メーカーの生産が開始されたことだ。ロシアの自動車メーカー・ソレルスは 2009 年に双竜 (韓国) ブランドの車の生産を開始していたが、11 年に三井物産が同社と合併でトヨタ車の組み立てを始めると発表、12 年にはマツダも合併で生産を開始した。

極東唯一の自動車組立工場であるソレルス極東の生産台数は、ロシア国内のソレルス工場の中で最も少ないが、2010 年の 1 万 3,700 台から 11 年には 2 万 5,100 台、12 年には 3 万 2,000 台 (見込み) と、大きくその数を伸ばしている。また 2013 年には 6 万台規模に生産規模を拡大する計画だ。

ソレルスの工場の隣接地には部品などの荷下ろしができるターミナルがあり、部品の輸入通関手続きも工場の敷地内で行うことができる。また工場敷地内には鉄道線も引き込まれており、工場からロシア欧州部への完成車の輸送も円滑に行える。ちなみに、ソレルス極東工場で生産する完成車の90%はロシア欧州部向けのものである。

ロシア欧州部で販売するものを、なぜ遠く離れた極東で生産するのかという疑問があるかもしれない。ここにはロシア政府の極東振興の意図がある。ロシア極東には競争力のある産業がなく、これまでも輸入の大半は機械・設備をはじめとする加工品、輸出は資源という偏った貿易構造が続いていた。また人口の流出も続き、ソ連時代の1990年に804万人だったロシア極東の人口が、2010年には644万人と大幅に減少している。

この状況に危機感を抱いたロシア政府は、ロシア極東に製造業を誘致するため、ロシア極東での自動車生産に当たっては、工業組立立て（注）による優遇措置の適用や、ロシア欧州部への完成車輸送費用の免除といった措置を導入している。ソレルス極東やソレルスとの合併企業は、これらの優遇措置を利用している。

ソレルスの中期的な課題は人材の確保だ。ウラジオストクでは技術専門学校の卒業生が少ない。またロシアではソ連崩壊後、政府の施策により経済や金融といった文系教育に注力してきたこともあり、工場で働くよりも自分で起業したいという学生が多く、人材のミスマッチが起こっている。

しかし、ソレルスも手をこまねているわけではない。大学をはじめとする教育機関と連携し、製造実務の教育に力を入れる大学から学生を受け入れ教育する、あるいは工場内にトレーニングセンターを設置し、自社内での人材育成にも力を入れ始めている。

＜拡大の余地が大きい新車販売＞

自動車販売市場に目を転じると、ロシア極東での新車販売が増えている。これまでロシア極東といえば「中古車天国」だったが、新車販売台数も2010年の1万3,361台から11年には前年比80.5%増の2万4,112台と、その数を大きく伸ばした。ディーラー網も整備されつつあり、2012年にはトヨタ、マツダが正規ディーラー網を構築した。ロシア極東には約50の新車販売正規ディーラーがあるが、他地域に比べるとまだ少ない。こうした背景もあり、新車販売は今後も伸びるものとみられる。

ロシア極東における新車需要の多くは買い替えだ。ロシア極東、特に沿海地方では他地域に比べ車齢が高い車が多い。アフタースタットの資料によると、全乗用車登録台数に占める車齢10年以上の車の割合は、ロシア全体では48%にすぎないが、ロシア極東では75%、沿海地方では81%にも達する。今後も新車販売が拡大する余地は大きいとみられる。

その一方、新車販売拡大のための課題も見え隠れする。第1の悩みは個人輸入による新車の転売だ。個人輸入では、税関申告価格を実際の価格より低めに申告し、通関コストを抑えようとする。そのため、個人売買市場でのそれらの車の流通価格は正規ディーラーに比べ15%安いものもあり、売り上げを圧迫しているという。第2に車両保険に対する消費者の不信感がある。自動車ローンを組む場合には購入価格の約4~5%が保険として上乘せられるが、この部分への割高感が消費者の不信を生むようだ。第3に優秀な販売員の確保がままならないこと。新車販売が本格化して間もないことから、「消極的過ぎず、かといって押し売りではない」優秀な販売員の確保・育成が必要になる。

＜WTO加盟後も通関実務に変化なし＞

ロシア極東の通関手続きの状況は、WTO加盟後も大きく変わっていない。混乱も少なかったとの声が現地では多い。電子申告が普及してきたことにより通関作業のスピードアップが図れること、職員の不正が入り込む余地が相対的に減ってきたことがその理由となっているようだ。

沿海地方政府はウラジオストクをアジア太平洋諸国向けの窓口にしようとしており、ロシア独自の通関書類の廃止も視野に入れている。現在はまだ構想段階で、連邦政府関係機関との調整が必要だが、地元のビジネス界の声をくみ取り施策を立案するという姿勢は、ロシア行政当局の対応の変化を示すものといえる。

物流分野でもインフラ整備が進められている。ウラジオストクの南西約103キロにあるシベリア鉄道の基点となるトロイツァ（ザルビノ）港では、マツダの完成車が陸揚げされており、ここからシベリア鉄道を經由してロシア欧州部へと輸送される。

また、同港では穀物ターミナルの建設構想もある。2012 年 9 月にウラジオストクで開催された APEC 首脳会議でプーチン大統領は、ロシアがアジア太平洋地域における穀物供給地になるとの野心的な構想を披露した。これらの背景もあり、現在ウラジオストク商業港にのみ設けられている穀物ターミナルが、トロイツァ港にも設置される可能性がある。

他方、トロイツァ港は中ロ国境に近いことから、中国発着のコンテナも取り扱う構想も持ち上がっている。

(注) 自動車組み立てを行うに当たって、現地調達率や生産台数などの一定の義務を達成することにより、組立部品の輸入関税の減免を行う措置。

(梅津哲也)

(ロシア)

通商弘報 50da9c81226c8

買収・合併では独特のプロセスに留意-ロシア自動車・自動車部品産業セミナー (3) -(ロシア)

2012 年 12 月 28 日 欧州ロシア CIS 課

日本企業によるロシアへの進出形態として、企業の買収または合併企業の設立がある。これらの方法は、単独の企業進出に比べて時間的に早く、資金的にも節約できるという利点がある一方、各ステップでロシア特有の法的留意点が存在する。日ロ両国の投資家が互いの長所を持ち寄り、良いパートナーであり続けるためにも、それぞれの保有する権利はきちんと確保する必要がある。シリーズ最終回。

＜買収時のステップは主に 4 つ＞

K & L Gates 法律事務所パートナーのセルゲイ・ミラノフ弁護士が、ロシアにおける企業買収・合併設立の際の法的留意点について、以下のように解説した。

企業買収のステップは主に、(1) 対象会社のデューデリジェンス（企業の持つ資産・債権の内容調査・評価）、(2) ロシアの連邦反独占局（FAS）から持ち分譲渡における事前承諾または FAS への事後的届け、(3) 持ち分譲渡契約書の作成と交渉、(4) 持ち分譲渡契約書の公証人による認証、の 4 つがある。これらのステップは、ロシアとその他の国であまり大きな違いはない。ただし、各ステップでロシア特有の注意すべきポイントがある。

(1) 対象会社のデューデリジェンスを行う際、ロシアで特に気を付けなければならないことは、企業の行う節税方法と、土地・不動産取得の適正さの確認だ。

企業によって節税の方法はさまざまだが、企業買収後に税務局に脱税を指摘されるような事態にならないよう、節税方法が適切か事前に確認する必要がある。また、旧ソ連時代は個人や企業が土地・建物を所有することがなかったことから、ロシアでは企業が保持する土地・不動産・施設の所有権に曖昧な部分が存在する（特に土地）。これらの取得が適切に行われているか確認が必要だ。

(2) 持ち分譲渡に関する FAS の事前許可、または FAS への届け出はロシア特有の手続きだ。2009 年に行われた法改正によって、有限会社の持ち分を 3 分の 1 以上（株式会社の株の 25%）購入する場合で、かつ買収元企業の売り上げや総資産の金額が一定の金額以上となる場合は、事前許可または届け出が必要となった。ロシアでは、企業の 90% 以上が有限会社といわれているため、ほとんどがこの規定に抵触する。また買収元企業の売り上げや総資産は、関連企業も含めた買主会社グループ全体の資産が対象となる。日系企業はこれらの条件に当てはまる場合が多いため、特に注意が必要だ。

(3) デューデリジェンスの結果に基づき、持ち分譲渡契約書案を作成する。持ち分譲渡契約書では、デューデリジェンスの段階で見つかった法律上の瑕疵（かし）に対して、売り主の責任として損害賠償請求が行えるよう保証を付けなければならない。外資系法律事務所では、売り主の保証の不正確さによって起きた損害も損害賠償請求の範囲に含めることができるよう、準拠法にニューヨーク州法を利用する場合が多い。しかし一方で、2009 年の法改正以降、持ち分譲渡契約書に公証人による認証が必要となったが、ロシアの公証人はロシア法以外を準拠法とした契約書は認証しない場合が多い。このようなケースには、通常 1 つでまとめられる「持ち分譲渡契約」

を「協力契約」と「簡略持ち分譲渡契約」の2つに分割し、前者にはニューヨーク州法を、後者には公証を得やすいロシア法を準拠法とする方法が考えられる。また、ニューヨーク州法の適用に加え、エスクロー（金融機関などの第三者が取引の安全性を保証する仲介サービス）口座に売買代金を支払い、一定の期間にその口座に保存することにすれば、契約後に発見された瑕疵に対する損害賠償支払いでも柔軟な対応ができる。

(4) 持ち分譲渡契約書の公証人による認証は、持ち分譲渡を完了させる最後のステップだ。公証人による文書の審査を経て、認証が終わった段階で持ち分譲渡が完了したと見なされる。売り主であるロシア企業が、持ち分譲渡契約を結ぼうとしている買い主以外の株主に対して持ち分を譲渡してしまわないよう、先買権を放棄させる必要がある。そのためにはロシアの公証人による認証が必要となるが、手続きが煩雑なことから、外国企業の認証に協力するロシアの公証人が少ないのが実情だ。そのため外国企業は、手続きだけでなく、ロシアで適切な公証人を見つけるのに要する時間もあらかじめリードタイムに見込んでおく必要がある。

＜合併設立は過半数の持ち分保有が望ましい＞

合併設立の手始めとなる合併事業契約書では、日本側投資家とロシア側投資家の間で責任の所在を契約書に明記することが必要だ。特に、義務の不履行が想定される場合に備えて、対処方法を事前に決めておくことが肝心だ。例えば、どちらかの投資家が不履行を起こした場合に、他方が損害回復のために受け取れる金額（損害賠償予定額）をあらかじめ決めておく方法がある。また乗っ取りなどの最悪の場合を避けるために、準拠法には請求範囲の広いニューヨーク州法を採用し、紛争解決方法として、国際商事仲裁を利用できるよう明記しておくことが望ましい。

出資比率の決定は、合併事業の成否に関わる重要なポイントだ。ロシアに進出する日本企業にとって最も安全なスキームは、日本企業が過半数の持ち分を取る形態だ。ロシアでは社長の権限が強いことから、過半数を持つ投資家が合併会社の社長を任命できることは、安全を担保する1つの手段となる。日本側が少数持ち分しか保有しなくても、第三国に合併会社を設立し、その合併会社が100%出資する有限会社（実質的営業子会社）をロシアに設立する方法は、比較的安全なスキームといえる。その際、事前に不履行時の条件や子会社への義務事項を過半数の持ち分を保有するロシア企業に細かく明示し、請求範囲の広いニューヨーク州法を準拠法として採用することが望ましい。米国や英国がこのようなスキームを採用することが多く、合併会社はオランダやキプロスに設立するケースが多い。

日本側から合併企業への技術提供をする場合は、技術流出のリスクがある。ロシアは中国などに比べれば、流出した技術を使って第三者がビジネスを始めるといった例は少ない。しかし、ロシア連邦法第98-FZ号「商業上の秘密について」（2004年7月29日付）など、機密情報の保護を目的とした法律を活用し、必要に応じて措置は講じるべきだ。

ロシア進出時の最も危険なケースは、ロシア側投資家が持ち分の過半数を保有し、ロシア法の下、ロシアで合併企業を設立するスキームだ。ロシア側によって日ロ合併企業が乗っ取られた例では、ロシア側が持ち分の過半数を保有する状況下で、企業同士の信頼に基づき日本側が無担保で融資を行い、最終的にはその回収が不可能となった。

合併事業は、日本側投資家とロシア側投資家が互いの長所を持ち寄り、子会社を通して現地で事業を行うものだ。相手と良いパートナーであり続けるためにも、法的観点から自分の権利はきちんと確保しなければならない。

（菱川奈津子）

（ロシア）

通商弘報 50db4f79a8a8

表1 輸出統計 (国・地域別)

最終更新日: 2012 年 8 月 20 日

単位: 100 万ドル %

	2010 年	2011 年		
	金額	金額	構成比	伸び率
オランダ	53,974.2	62,639.1	12.1	16.1
中国	20,326.4	35,241.0	6.8	73.4
ドイツ	25,662.5	34,177.2	6.6	33.2
イタリア	27,475.7	32,657.5	6.3	18.9
ウクライナ	23,148.1	30,519.8	5.9	31.8
トルコ	20,317.4	25,409.2	4.9	25.1
ペラルーシ	18,080.6	24,922.6	4.8	37.8
ポーランド	14,935.5	21,368.0	4.1	43.1
米国	12,319.9	16,510.8	3.2	34.0
フランス	12,419.9	14,857.7	2.9	19.6
日本	12,828.5	14,681.4	2.8	14.4
インド	6,392.3	6,091.7	1.2	△ 4.7
ブラジル	1,798.3	2,124.9	0.4	18.2
輸出総額 (FOB)	397,067.5	516,480.9	100.0	30.1

注: 通関ベース

出典: ロシア連邦税関局

表2 輸入統計 (国・地域別)

最終更新日: 2012 年 8 月 20 日

単位: 100 万ドル %

	2010 年	2011 年		
	金額	金額	構成比	伸び率
中国	38,964.4	48,262.2	15.8	23.9
ドイツ	26,698.8	37,677.8	12.3	41.1
ウクライナ	14,047.4	20,121.9	6.6	43.2
日本	10,259.9	15,006.6	4.9	46.3
米国	11,096.7	14,602.8	4.8	31.6
ペラルーシ	9,953.6	13,685.0	4.5	37.5
イタリア	10,042.8	13,401.9	4.4	33.4
フランス	10,042.9	13,277.5	4.3	32.2
韓国	7,287.3	11,595.8	3.8	59.1
英国	4,576.0	7,180.4	2.3	56.9
ブラジル	4,067.2	4,389.0	1.4	7.9
インド	2,143.4	2,786.4	0.9	30.0
輸入総額 (CIF)	228,911.6	305,604.5	100.0	33.5

注: 通関ベース

出典: ロシア連邦税関局

表3 対内直接投資統計（国・地域別）

最終更新日：2012 年 8 月 20 日

単位：100 万ドル %

	2010 年末	2011 年末		
	残高	残高	構成比	伸び率
キプロス	44,737	55,729	40.0	24.6
オランダ	22,401	23,668	17.0	5.7
ドイツ	9,254	11,361	8.2	22.8
英領バージン諸島	4,103	8,643	6.2	110.7
英国	3,501	3,567	2.6	1.9
フランス	2,922	2,691	1.9	△ 7.9
中国	942	1,389	1.0	47.5
日本	824	1,135	0.8	37.7
ルクセンブルク	661	945	0.7	43.0
アイルランド	568	623	0.4	9.7
合計（その他含む）	116,199	139,150	100.0	19.8

注：届出ベース

出典：ロシア連邦国家統計局