

② ロシア

再び成長基調に戻ってきたロシア経済



1998年にロシアを襲った金融危機の影響を受けて、この年マイナス成長となったが、1999年以降のロシア経済は高成長を謳歌してきた。つまり、通貨危機からの回復直後から、国際的なエネルギー資源需要の高まりを背景に石油・天然ガスの価格高騰が大きく経済に寄与し、ロシア経済は1999年から8年連続でプラス成長を継続している。しかし2009年はリーマンショックの影響もあって、再びマイナス



(7.9%)を記録し、ロシア経済は回復が不安視されていた。BRICsの中で、リーマンショックの影響が大きかったのはロシアで、回復も遅れていた。

このように経済危機の影響はあったが、2010年は3.8%とプラス成長を維持することができて、ロシア経済は回復し再び成長基調に戻りつつあり、2011年実質経済成長率も経済発展・貿易省によると3~4%と高い成長率を予測している。



日本に隣接する極東方面でも高い成長の効果が波及しており、住民の生活水準が大幅に向上し、極東の開発・発展の為にロシア政府は2007年に第三次の「極東ザバイカル開発プログラム」を策定、2013年までの長期目標にて事業費全体で5670億ルーブル(約2.6兆円相当)の予算をつけており、主にインフラ整備に振り当てられている。

このようにロシア経済は混沌とした過去から脱却して、高い成長軌道へと転換しつつある。この経済成長は欧州部のみならず極東地域にも浸透してきている。一方で投資法の整備や税体系の整備も進んでおり、ロシアは新しい市場としては魅力的な市場に育ってきている。



## 外国投資法について

石油やガスなどの鉱物資源関連産業が近年のロシアの高成長を支えている。しかしながら、現状の製造業をはじめとして、産業の実態は他の先進国に比し見劣りしており、ロシア政府はこの部門に外資を呼び込む努力を傾注している。その為、外国投資に関する法整備が進められており、1999年に外国投資法が制定された。この法により外資企業の事業活動で生じた利益

のロシア国内での使用及び海外への送金が保証されている。但し、外資への優遇措置は、政府が承認する優先プロジェクトに限定されており、その他のプロジェクトでのこの措置の適用は期待出来ない。

日本とロシアの2国間の保護協定は1998年に署名され、2000年に発効した「日露投資保護協定」がある。この協定書により投資財産に対して最恵国待遇が保証され、その他投資に対しての保護を相互に与えることが保証されている。

## ロシアの税体系

ロシア連邦の誕生以降の政治・経済の混乱時には、極めて不合理で高率の税金が課せられていたが、プーチン政権以後、税体系の見直しが行われ、現状はしっかりした体系になってきている。法人所得税の税率は最高24%で、付加価値税は標準税率18%、輸出対象品目と関連サービスは0%。個人所得税は居住者に一律13%の定率税が課される。なお、外国人の居住者認定は滞在日数が連続する12ヶ月183日以上であり、それを超えると課税される。非居住者のロシアにおける源泉所得税率は30%である。



## ロシアへの外資大手企業の進出状況

上述の通り、ロシアは高い経済成長率を維持し、それに伴い国民の購買力が高まっている。同時に投資、税制の法的な整備が進み投資環境が成熟してきている。特に、自動車産業の投資が盛んであり、VW、GM、フォードに続きトヨタ、日産、スズキが進出して工場を建設している。ちなみに、ロシア国内の自動車総需要は230~240万台と大きな市場に成長をしている。2007年の外国ブランド自動車は前年比61.4%増の164万台の販売実績となっている。また、ロシア国産

車の販売は75万台程度である。

現地生産で重要なポイントは部品の現地調達である。現地生産の当初は外国からの部品調達で生産を進めていくが、年々その国産化率を高めていくことが求められる。したがって、いかに要求される品質水準に達した部品を現地で調達できるかが、今後現地生産の成否のポイントになる。

## ロシア市場進出のリスクと留意点

ロシアには注意を要するリスクと問題点が潜在しており、下記の点は事業計画を検討する上では十分な留意が必要になる。

### ① インフレの進行

急激な経済発展に伴ってインフレが恒常的に進行している。消費者物価指数は2008年には13.30%と悪化しており、それ以降2009～2011年には8～9%の上昇となる見込みである。

### ② 物流インフラの未整備

広大な領土において物流インフラがいまだ整備しきれていない。欧州部のサンクトペテルブルク港の処理能力は急増する荷に対応しきれず、フィンランド港を利用した陸路からの輸送も大渋滞を引き起こしており、納期・コストの面で問題を引き起こしている。また極東への輸送もコンテナ輸出の際に輸送業者による混載が難しく、コンテナ単位での数量確保が要求される。

### ③ ロシア人従業員の確保

現地へ企業進出する場合、ロシア人材の確保が容易でない。その背景には“少子高齢化”がある。



## ロシアにおける大型インフラ・建設プロジェクト

現在ロシアの交通インフラ市場は国内の全建設産業の約15%を占めており、2009年において全建設市場が16%近く減少したにもかかわらず、交通市場は5%程も伸びを見せている。

さらにロシアの交通システム近代化を目指す連邦交通プログラム(Federal Transport Programme=FTP)は、2009年に4740億ルーブル(約14兆円)を道路・橋梁市場に投じており、このうち60%が新規建設、40%が補修と維持管理に費やされている。

上記に加え、ロシアで多くの官民パートナーシップも実施されている。その中には鉄道建設、道路建設、および空港の建設など大型プロジェクトがある。

またロシアにおける高層ビル建設の先兵として現在開発中のモスクワ副都心計画「モスクワ・シティー」における「連邦タワー」の建設がある。連邦タワーは、橋梁で繋がれた東西2棟の超高層ビルに、オフィス、ホテル、商業施設、展示場、住居などが含まれた複合型ビル群であり、総床面積は、34万6770平方メートルとなる。完成の暁には、ドイツのコメルツバンク・タワーを抜いてヨーロッパで一番高いビルとなり、世界でも指折りの高さを誇る鉄筋コンクリート建築の一つとなる。

モスクワ・シティーの中心となる連邦タワーは、まさしく経済発展目覚ましい新しいロシアのシンボルとなる。

また、このプロジェクトの建設には中国最大の建設企業である中国建築工程総会社が参入している。台頭するBRICsの二大強国が協力しているプロジェクトでもある。

## ロシアの一般的な建設プロジェクトの進め方

ロシアの一般的な建設プロジェクトは、企画段階で DOI (Declaration of Investment=投資表明)、概念設計では JOI(Justification of Investment=投資の根拠)、そして基本設計～詳細設計では TEO-C(Technical and Economical Justification for Construction=建設のための技術的・経済的根拠)とロシア語による独自の政府承認図書が必要であり、事業主および研究所がその作成を担当する。この企画から設計に至る段階では、日本企業にとって参入する余地はほとんどない。

また、調達や施工に当っては、事業主や設計・エンジニアリング会社から各業者への分離発注となる。したがって、日本のようにゼネコンが一括で工事を受注し、工事を下請に外注するという仕組みではない。

日本企業が参入をするとなると、資材調達あるいは建設工事の段階となる。しかし、基本的にはロシアの現地地元業者への発注となるため、日本企業にとってはそれを覆すことができる突出した価格競争力や技術競争力、あるいは発注者との強い結びつきが必要となる。あるいは、現地地元業者との合弁企業を設立して受注するなどの方法が残されている。

## ● ロシアにおける主要建物用途別建築コスト単価

建物種別	グレード別	単位	ロシア	
住宅	標準集合住宅	円/㎡	83,000	～ 132,000
事務所/商業	標準事務所建築 中層	円/㎡	142,000	～ 190,000
	高級事務所建築 高層	円/㎡	150,000	～ 208,000
工場	軽工業用工場 平屋	円/㎡	30,000	～ 55,000
	重工業用工場 平屋	円/㎡	59,000	～ 73,000
ホテル	3つ星ホテル(家具除く)	円/客室	9,830,000	～ 10,660,000
	5つ星ホテル(家具除く)	円/客室	22,050,000	～ 25,440,000

注) 2011年