

ロシア自動車市場の動向と物流アクセス

環日本海経済研究所名誉研究員 辻久子

2013年春ごろからロシア経済の減速が顕著になり、リーマンショック後順調に回復してきた自動車市場も伸び悩んでいる。日本の対ロシア輸出の太宗を占めてきた自動車輸出にも陰りが見える。本稿では最近のロシア自動車市場の動向と、日系を中心とした自動車メーカーのロシア市場への物流アクセスについて実態を紹介する。

減速するロシアの自動車市場

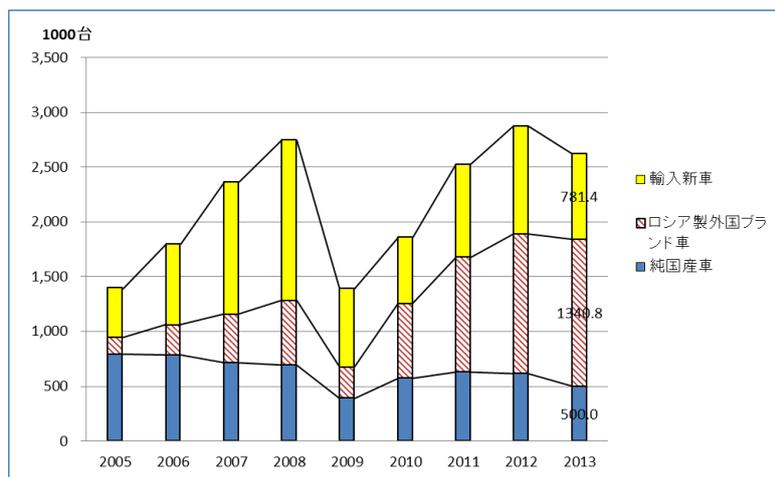
ロシアの完成車市場（新車）はASMホールディングの資料によると、2008年に275万台に達した後、金融危機の影響を受け激減した。その後立ち直り、2012年には危機前を上回る287万台に増加したが、2013年には262万台へと縮小した。2014年も減少傾向は続いており、1-8月は前年同期比10.5%減と元気がない。この傾向が続くならば、2014年通年では235万台に終わると予測される。

販売不振の原因として考えられるのは、ロシア経済の成長率鈍化、ウクライナ問題に端を発する経済制裁、ルーブル安に起因するコスト上昇などである。

新車販売の内訳を見ると、2009年までは輸入新車のシェアが際立っていたが、2010年にロシア製外国ブランド車に逆転され、その差は開く一方だ。2013年の輸入新車は前年比20.5%減の78万台であった。さらに2014年1-8月の内訳を見ると輸入新車の割合はさらに減少し、ロシア製外国ブランド車に置き換わった。この傾向が続くならば、2014年の輸入新車は65万台に落ち込む可能性もある。

他方、純国産ブランド車のシェアは縮小傾向に歯止めがかからない（図1）。

図1 ロシアの乗用車（新車）市場



出所：ASMホールディング

日本車の輸出動向：新車・中古車

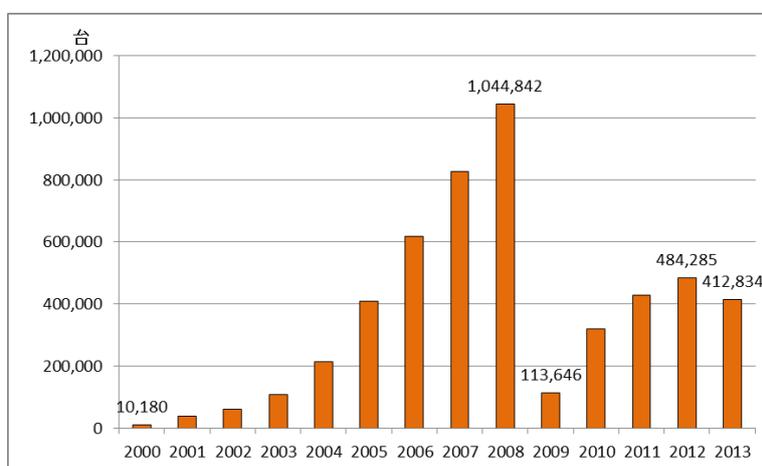
日本の貿易統計によるとロシア向け自動車輸出は中古車、バス、トラックなどを含めて2008年には過去最大の104万台に達した。しかし、金融危機及び中古車を標的とした関税引き上げなどが重なった2009

年には未曾有の落ち込みとなった。その後回復するも、2012年48万台、2013年41万台とかつての勢いはない（図2）。

日本の完成車輸出の90%以上を占める乗用車を見ても、2008年のピーク、金融危機の落ち込み、その後の回復、さらに2013年以降の失速ぶりが分かる（図3）。日本の乗用車輸出は中古車が先鞭を付け新車がそれを追う構図であったが、2008-2009年の金融危機を機に新車が中古車を逆転した。危機後、新車は素早く回復したものの2013年には22万台（-30.2%）と再び減少した。2014年も、1-8月実績は前年同期比で14.1%減と低調だ。一方、中古車の回復も鈍い。2013年は最盛期の1/3の16万台に留まり、2014年1-8月の中古車輸出は前年同期比21.4%減と低迷する。

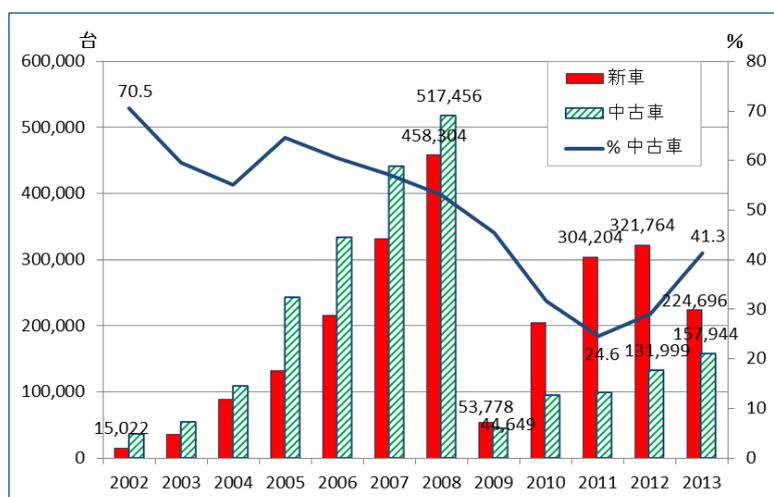
日本発の完成車輸出が低調な要因は、ロシア市場の弱さに加えて日系メーカーが現地生産を本格化していること、さらに「適地量産」の流れの中、世界各国で生産された日系ブランド車がロシアに持ち込まれていることがある。全体的にはロシア市場で日系ブランド車は健闘していると言われている。

図2 ロシア向け自動車輸出



出所：財務省貿易統計、注：中古車、バス、トラックを含む

図3 ロシア向け乗用車輸出



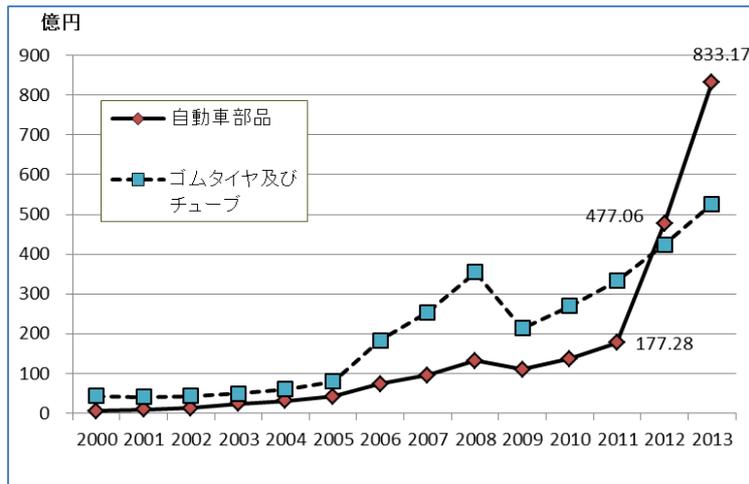
出所：財務省貿易統計

現地生産が本格化

日系各社は「地産地消」の方針でロシア国内での自動車生産を本格化している。トヨタはサンクトペテルブルグ工場に2交代制を導入しカムリを生産中であるが、2016年にはRAV4の導入を計画している。また、ウラジオストクではソラーズの工場でランドクルーザー・プラドのSKD生産を軌道に乗せた。ウラジオストクではマツダもソラーズとの合弁でマツダ6及びCX5のSKD生産を展開している。日産はサンクトペテルブルグ工場でティアナ、エクストレイル、ムラーノ、パسفアインダーなどを生産している。さらに、同社はAvtoVazとの合弁でアルメーラ、ダットサンなどの生産を始めた。三菱もカルーガ工場アウトランダー、パジェロスポーツを生産している。

2012年頃からこれら日系各社の生産が本格化した。ロシアにおいて部品の現地調達には時間が掛かると見られ、部品の多くが日本から輸送されている。部品の輸出高は対前年比で2012年は2.7倍、2013年は1.7倍と驚異的に増加した(図4)。2014年(1-8月)もこの傾向は続いており、前年同期比21.9%増となった。タイヤについても順調に伸びてきた。市場全体が縮小する中で日系各社の現地生産は順調に進み、消費者に受け入れられていることを示している。

図4 ロシア向け自動車部品の輸出



出所：財務省貿易統計

「地産地消」対「適地量産」

自動車の生産・輸出の歴史を辿ると、第一段階では日本の工場生産し、完成車をPCCで輸出する方式が一般的であった。現在でも国内生産を重視するメーカーがある。しかし、需要国の要請、雇用面への配慮、関税、輸送費、為替変動への対応などを考慮し、第二段階として「地産地消」が浸透した。消費地の近くで生産するという考え方である。米国向け生産の殆どを米国工場に移管したメーカーもある。ロシアでも工業アセンブリ措置が導入されたことにより現地生産を迫られ、税制面でも有利な現地生産が本格化した。

一方、グローバルに生産・販売を展開するメーカーは一か所で周辺地域の各国向けに特定の車種を量産する「適地量産」のスキームを導入しつつある。この方法は規模の経済を發揮でき、為替変動にも適

応しうる。また、ロシアのように少量多品種が求められる市場への供給に対応できる。またロシアは既に WTO に加盟しており、今後は輸入関税も抑制される。

「適地量産」の原理で日系メーカーが世界各国で製造した完成車をロシアへ持ち込む例が増加している。例えば、トヨタはトルコ、米国、EU、三菱はタイ、米国、ホンダは米国、UK、日産は EU で製造した完成車をロシア市場に投入している。日本からの輸出の減少分の一部は海外生産分が代替したと推測される。日系メーカーだけではなく、VW などの欧米系メーカーも同様のグローバル展開を進めている。

完成車の輸送ルート：バルト海、黒海、極東港湾

日本を含む外国から完成車をロシアの主要市場（モスクワ方面）に輸出するルートとしては4つが考えられる。バルト海港湾、欧州から陸送、黒海港湾、極東港湾である。

第一のルートはバルト海港湾に揚げて道路や鉄道で市場へ届けるもので、2013年は55万台以上がこのルートを利用したとみられる。東アジアからの輸出も大部分がこのルートを利用した。日本から大型自動車輸送船（PCC）に搭載され、スエズ運河経由で欧州のハブ港で小型船に積替えられ、バルト海諸港に陸揚げされる。日本からサンクトペテルブルグまでの輸送日数は50日～70日、平均60日とされる。

バルト海沿岸には多数の港が立派な RORO ターミナルを整備し、貨物誘致を競っている。各港湾の受け入れ能力と最近の実績を（表1）にまとめた。最近の傾向は老舗のフィンランド港湾やサンクトペテルブルグ港に加えて、開発が進んでいるウスチルガ港に揚げられる例が増えている（図5）。ウスチルガ港には「ユグ2」と「ノーバヤガバニ」の2つの自動車用ターミナルがあるが、日系ではトヨタが「ユグ2」、日産、マツダが「ノーバヤガバニ」のターミナルを利用している。ウスチルガ港はサンクトペテルブルグ港に比べて水深が深く、航路幅も広く、冬期の結氷期間が短いなど利点が多い。

これら既存の RORO ターミナルに加え、サンクトペテルブルグ港の近辺に新たにブロンカ・ターミナルの建設が進められており、2015年には供用可能となる見込みだ。このようにバルト海沿岸は RORO ターミナルの激戦区となっており、ターミナル不足が深刻であった2007-2008年とは対照的である。整備が進む港湾に対して需要は減るといふ皮肉な現象が起こっている。

第二のルートは欧州の陸続きの国から道路や鉄道で運ぶ方法で、欧州の自動車メーカーが利用している。

第三のルートは黒海沿岸港湾に揚げて内陸へ輸送するもので、ロシア南部、コーカサス、ウラル向けに強みを持つ。2013年8月、黒海沿岸のロシア最大のノヴォロシースク港を利用した完成車輸送が始まった。日系メーカーではトヨタがトルコ工場で製造したカローラをノヴォロシースク揚げでロシアやカザフスタンへ輸送している。さらにスバルの利用も報道されている。関係者の話では、東アジアからモスクワ方面へ輸送する場合、バルト海ルートに比べて約30日の日数短縮が可能でコスト的にも有利だという。今後の発展が期待される。

第四のルートはウラジオストクやザルビノなどの極東港湾に揚げ、トレーラーや鉄道で輸送するものだ。2013年は主としてウラジオストク商業港が利用され、約8,000台を扱った。主に極東・シベリア向け完成車を扱っている。同港は約15万台/年の受け入れ能力があり中古車の輸入センターでもある。

2008年～2012年の期間、ザルビノ港から自動車専用ワゴンを連結したブロックトレインを仕立ててシベリア鉄道でモスクワへ輸送するルートが大幅な日数短縮を実現して人気を博した。マツダなど日韓

のメーカーの間で人気があったが、残念ながら鉄道料金の値上げにより 2013 年には中止となった。完成車受け入れ施設がロシア国内で過剰となってきた状態では価格競争も厳しいものとみられる。

表1 ロシアの主要 RORO ターミナルの完成車取扱能力と実績

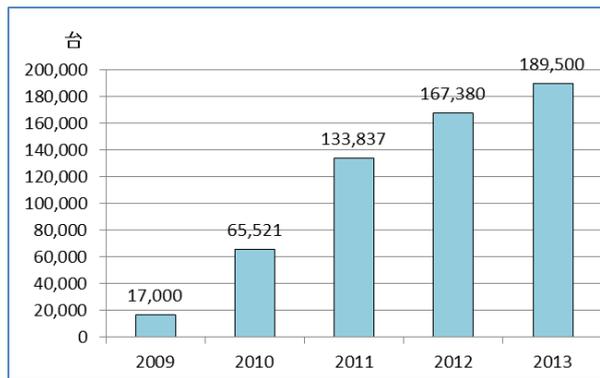
水域	港湾・ターミナル	取扱能力	取扱実績(台)		Index
		(1,000台)	2012	2013	
バルト海	ペトロレスポルト(サンクトペテルブルグ港)	190	105,000	109,643	104
	サンクトペテルブルグ海洋港	80	52,543	43,001	82
	サンクトペテルブルグ漁業港【注2】	160	138,646	117,849	85
	ノーバヤガバニ(ウスチルガ港)【注2】	250			
	ユグ-2(ウスチルガ港)	500	167,380	189,500	113
	ハミナコカ港(フィンランド)	NA	115,819	92,223	79
黒海	ノヴォロシースク港【注1】	50	0	9,635	
極東	ウラジオストク商業港	150	8,356	8,017	96
	ザルビノ港	60	43,733	NA	

出所:各港湾・ターミナルの情報に基づき筆者作成。

【注1】ロルフSCS取扱、2013年8月取扱開始。

【注2】ロシアトランスポートラインズ(RTL)傘下

図5 ユグ2ターミナル(ウスチルガ港)の完成車輸入実績



出所:同港 HP および報道資料に基づく。

(2014年10月28日)

i 日本経済新聞 2014年10月16日付記事参照のこと。