

時の動き

(2012年11月16日～2013年1月15日の新聞記事から)

北陸 AJEC では、新聞各紙などに目を通し記事のヘッドラインをまとめ、ホームページに掲載し会員各位の利用に供しています。更に注目に値する事柄に限って、記事の概要紹介や筆者の知見も交えてコメントをまとめ、Warm TOPIC 誌上に「時の動き」として取上げてまいります（ホームページにも掲載）。Warm TOPIC の発行は2ヶ月に1回のため、過去2ヶ月の新聞記事を主に取上げ、記載内容の分類は、【ロシア関連】、【朝鮮半島関連】、【中国関連】、【台湾関連】、【その他】としました。尚、国・地域の表題の横に記載の外国為替は2013年1月15日のレートです。

【ロシア関連】

[1 ルーブル=約2.94円、2ヶ月前に比べ約15.3%のルーブル高・円安]

ロシア新車販売市場にも一服感

新車販売台数の動きは、その国の経済実態を反映しており経済指標の一つとされる。

ロシア欧州ビジネス協会（AEB、ロシアに進出している企業で構成）が発表したロシアの2012年の新車販売台数は、過去最高だった2008年の292万台を上回る可能性がでてきた。（速報ベースで2012年の販売台数は293万5111台）

しかし、月ごとの販売台数で見ると、2012年9月は対前年同月比10%増、10月は同5%増、11月の月間販売台数は24万台で前年とほぼ同数で伸びが止まった。このように、2012年後半になり販売台数の伸びが鈍化している。AEBは販売台数の伸びがほぼゼロというのは2年ぶり、この傾向は今後数ヶ月の間は続くだろうとの見方を示している。この新車販売の落ち込みの原因を、AEBは次のように分析している。

1. 世界経済への不透明感

債務危機に端を発する欧州経済への不安が、世界経済の先行き不透明感となり、ロシアの

消費者心理に影響を及ぼした可能性。ロシアはリーマンショックにより大きな打撃を受けた記憶が鮮明に残っており、今の時点で消費に走ることは慎重なっているとの見方。

2. 物価の上昇

2012年の消費者物価上昇率は11月時点で対前年同月比6.0%と、ソ連崩壊後一貫して低下しているものの、ガソリン価格の上昇、2012年3月の大統領選挙まで延期されていた公共料金が7月以降一斉値上げされたことによる、消費者心理の冷え込みが影響しているとの見方。

3. ロシア人の趣味の多様化

日本の自動車関係者の分析は、ロシア人の趣味が多様化しており車以外にも買いたい物が増えてきたことによる影響との見方。

他方、中長期的にはロシアの自動車市場は着実に拡大していくとの強気な見方は多い。

AEBによれば、ロシアの自動車保有台数は1000人に250台と、先進国はもちろん中東欧諸国よりも低い。ロシア人の所得も上昇していることより、ロシア市場の自動車販売の拡大余地は大きく、いずれは400万台規模に成長するとしている。これは日系自動車メーカーの見方も基本的には同様で、トヨタは

2015年にロシア市場の新車販売台数が320万台、日産は2016年には400万台規模に成長すると予測。この市場規模は、ドイツを抜いて欧州最大の市場となる。

2012年極東ロシア経済における重大ニュース

2012年の極東ロシアでの最大のイベントはウラジオストクでのAPEC開催であったが、経済における業種別重大ニュースを、12月末発行のロシア「ゾロトイ・ログ紙」の記事内容を中心に紹介する。

●エネルギー

11月末、プーチン大統領は大統領令により、極東地域のエネルギー関連施設を充実させるため、国営水力発電会社ルスギドロに対し500億ルーブル（約1,470億円）を拠出することを決定。ルスギドロ傘下の東部エネルギーシステム社がこの資金をもとに、ソビエツカヤ・ガワニ発電所、サハリン第2地域発電所、ヤクーチア第2地域発電所、ブラゴベシチェンスク発電所の建設を進めることが決まった。

また、東シベリア・太平洋石油パイプラインのうち、アムール州スコヴォロジノからコズミノ港までは鉄道輸送されていたが、その区間2,000kmのパイプライン第二期工事（ESPO2）が12月末に完了、竣工式が行われた。この石油は日本、韓国、中国、その他アジア太平洋諸国や米国に輸出されることになる。このパイプライン完成の結果、輸送コストも下がりコスト競争力が増すことになる。ESPO2の輸送能力は、当面年間3,000万トンのだが、今後5,000万トンに増強される計画。

●自動車製造業

9月6日、ウラジオストクでプーチン大統領立会いの下、マツダとソラーズの自動車製造

合弁会社の工場が稼働。投資総額は100億ルーブル（約294億円）で両者が折半出資。工場では10月からクロスオーバーSUV「CX-5」の量産が始まっており、2013年春には新型セダン「マツダ6」（日本名 アテンザ）の生産も開始される。2年後にはフル生産に移行の予定。

●運輸業

12月中旬、多角経営型投資会社スマグループがロシア最大の物流会社FESCOグループの中核企業である極東海洋船舶の経営支配株式を取得。買収金額9億ドル（非公式情報）のうち、約8億ドルはオランダINGや米ゴールドマン・サックスなどによる外国銀行シンジケートが供与、残りをスマグループおよびパートナー企業が支払う。今回の出資でスマグループはFESCOグループ買収に総額10億ドルを投じたことになる。

●航空業

12月国営航空会社アエロフロートはウラジオストク航空とサハリン航空が合併して設立した極東航空会社株式の51%の保有を決定。極東開発を重視するロシア政府は、極東を基盤とする航空会社を必要としアエロフロート支援を打ち出しており、今回の動きもその一環である。（2013年夏季限定で、新潟－ウラジオストク便が7月30日～8月20日の毎週火曜に1往復、新潟－ハバロフスク便が8月3日と10日に各1往復、関西空港－ウラジオストク便が7月13日～30日まで計6往復の運航が発表された。）

●港湾業

12月、ワニノ海洋商業港の株式（定款資本の55%）が競売にかけられ、ロシアの鉄鋼生産・石炭開発のメチェルグループ傘下のメチェ

ルトランス社が155億ルーブル（約456億円）で落札。メチェルは国内外の投資家とコンソーシアムを組織、ヤクーツウゴル、エルガのアジア向け石炭の輸出拡充のために、港湾の買収、輸出施設の建設に乗り出したもの。

上記以外でも、ムラビヨフ岬の穀物ターミナル建設や沿海地方での養殖振興など食料・食品分野でも新たな動きが出てきているが、2012年は、極東ロシアがアジアに向けた石化資源の輸出基地として、活発に動き始めた1年であったといえる。

【朝鮮半島関係】

[100韓国ウォン=約8.39円、2ヶ月前に比べ約13.23%のウォン高・円安]

韓国新大統領に朴槿恵氏

12月19日に行われた大統領選挙で、与党「セリヌ党」の朴槿恵（パク・クンヘ）氏が当選した。朴新大統領が選挙戦で訴えてきた内容、選挙後の様々な動きを分析することにより新政権の動きがみえてくる。

1. 経済の民主化

選挙戦を通じ朴氏が最も訴えたのは「経済の民主化」である。これは財閥系企業への富の偏在など、賃金格差拡大などに不満をもつ若者を中心とした国民を意識したものである。

聯合ニュースが1月8日に発表した記事では、2012年12月決算の製造業1345社の売上高のうち、10大財閥に属する80社の売上高が54.2%、純利益では78.1%を占めており、財閥系企業が中小企業を圧迫し、自分だけがもうけているとの批判につながる。

朴新政権はこれらをふまえ、まずは「富の公正な配分」に力を注ぐことになる。

具体的には財閥企業の下請けとなる中小企業の取引価格の是正で、公約の中でも、中小企業の共同組合に単価調整協議権を付与することを明記している。また、零細企業の事業領域を財閥企業が浸食することなども正すとしている。

中小企業に対しては、研究開発の支援や人材確保支援を強化、国際的に活躍できる「強い中小企業の育成」に力を入れる。

企業の定年年齢については、韓国の一般的な定年年齢50歳を60歳に引き上げるとともに、企業からの解雇要件提示も厳しく取り締まる方針。

ただ、朴新政権は、財閥批判一辺倒ではない。韓国経済の競争力の源泉ともいえる財閥系企業の競争力は極力温存したい考えで、例えば創業家支配の見直しには慎重な姿勢で、創業家による少ない持ち株でのグループ支配、所謂「循環出資」については、新規の出資は禁止するに留めている。

2. 科学技術政策

朴氏は「科学技術を国家政策の中心とする」との考えを示している。公約の中では、科学技術の一層の推進を図るため「未来創造科学省」の新設を謳ったが、新政権発足を準備する「政権引継ぎ委員会」も、行政組織の改編案で「未来創造科学省」の新設、ICT（情報通信技術）と他の産業分野の融合を通じ新たな経済成長の牽引役とするとした。その為、教育科学技術省や知識経済省の関連部門を「未来創造科学省」に移管。

ICT担当の次官を置き技術開発や産業化に取り組む。（朴氏は西江大学の電子工学科卒業、好きな外国人はビル・ゲイツと語っている。）

3. 外交政策

外交政策については、最大の貿易相手国である中国を「戦略的協力同伴者」とし関係を強化する。一方、米国との関係も包括的な戦略同盟に格上げするとみられており、GDP 規模世界一位の米国と二位の中国という2つの大国との関係構築を最優先する。

また、李明博政権が重視した各国との自由貿易協定（FTA）は引き続き推進、輸出が牽引する韓国経済の根幹は変わらない。日韓経済連携協定（EPA）の交渉再開に意欲的だ。日中韓 FTA については、東アジア地域包括的経済連携（RCEP）への土台になることと、交渉過程において3カ国の信頼構築につながるの考えから推進していく方針。

FTA 推進するにより中小の製造業が成長できる環境を整備したい考えで、企業の貿易環境改善に向け通商交渉の専門性を強化する観点から、外交通商省から通商政策部門を切り離して産業政策を担当する知識経済省に移管し、産業通商資源省とする案が検討されている。

韓国は、今まさに経済、外交のあらゆる面で転換期を迎えている。中でも「待ったなし」の課題は、症状がすでに出始めた少子高齢化問題だ。OECD によると、韓国の生産年齢人口（15歳～64歳）が全人口に占める割合は2012年にピークに達した。今年から世界最速とされる高齢化のオーナス（負担）期に入る。家計貯蓄率は1988年の25.9%から2012年は2.8%に落ち込んでいる。実質経済成長率も2012年は2.1%、2013年予想が3.0%と韓国政府が3年前に見込んだ2020年まで3.6%の目標率をすでに下回って

いる。不動産価格も2008年をピークにじりじりと下がり、1990年代初めの日本と似た状況となっている。

これらに追い打ちをかける動きが、急速に進むウォン高だ。日米両国の量的緩和政策を背景に投資マネーが韓国市場に流れる構図で、ウォン高が一気に進んでいる。日本の円とウォンとの関係は【朝鮮半島関係】冒頭に記載しているように、2ヶ月前と比べ13.23%の韓国ウォン高・円安となっている。韓国ウォンの高値推移は海外市場で日本メーカーとしてのぎを削る自動車や鉄鋼、造船など韓国輸出企業の競争力をそぎ、業績を悪化させる可能性がある。

2月25日に朴新大統領が誕生するが、経済の中核を担う輸出の急減速は韓国経済全体の不振につながりかねない。朴新政権にとって厳しいスタートが予想される。

【中国関連】

[1 人民元＝約14.27円、2ヶ月前に比べ約8.46%の人民元高・円安]

習近平総書記主宰の中央経済工作会议・新中央委員研修班

習近平総書記が主宰する初の中央経済工作会议が12月15日、16日に北京で開かれた。会議には習近平共産党総書記、温家宝総理、李克強などの中央政治局常務委員が出席。

この会議では、「国際経済は、依然として錯綜し調整期にある。中国国内は、不均衡で持続不可能な問題が多くみられ、企業も生産能力の過剰問題、コストの上昇、改革能力不足問題が併存、金融分野でも潜在リスクがある」と分析、その上で、2013年は「経済の質と効率の向上を中心に据え、持続的な健全な経済

発展を図る」ことを決定した。

同会議で決まった6つの重要な任務、構造改善項目を下記する。

1. 経済運営は「成長の質と効率の向上」を中心に据え、改革開放を深化

その為に：

- 経済発展・経済構造の最適化
- 持続可能な速度で、質的、効率的な成長を実現
- 内需の拡大
- 積極的な財政政策の実施
- 減税政策の実施
- 人民元為替レートの安定、維持
- 資金調達コストの引き下げ
- 不動産市場コントロール政策の堅持
- 財政・金融リスクの低減

2. 農業の基礎を確立し、農産品の供給を保障

その為に：

- 三農（農業、農村、農民）問題の解決
- 農業の生産能力を高める
- 農耕地の保護
- 農業用水の整備、確保、管理
- 農業科学技術の導入
- 農業の総合的な水準の向上
- 農業経営体制の刷新
- 近代農業の推進、加速

3. 産業構造調整を加速し産業全体の質の向上

その為に：

- 過剰生産能力の解消
- 企業家が才能を発揮できる環境の整備
- 技術革新の加速
- 製品、ブランド、産業構造、ビジネスモデルの刷新、強化

4. 積極的に都市化を推進(都市化は内需拡大の最大の潜在力となる)

その為に：

- 大中小都市を科学的に配置
- 地域経済の発展を促す
- 産業配置には、その地域の資源の有無、環境対策などを考慮
- 農業からの移転住民の市民化を推進（戸籍制度改革の推進）
- エコロジー理念を織り込んだ都市化の推進

5. 国民の生活保障強化、生活水準の引き上げ

その為に：

- 低所得者層の基本生活を保障
- 就業の安定と拡大に留意
- 大卒者の就職対策強化
- 中小企業の成長を支持
- 大企業の社会的責任の強化
- 都市農村の社会保障体系構築を強化
- 年金や社会保険の拡充
- 低所得者層向け住宅の拡充

6. 経済体制改革の深化、経済開放政策の拡大

その為に：

- 国際市場におけるシェアの拡大
- 国際収支の均衡促進
- 外国企業の権益、知的財産権の保護強化
- 対外投資の拡大
- 多国間・二国間経済貿易協定（FTA）の推進
- 自由貿易戦略の推進

また、1月5日には中国共産党の新中央委員、同委員候補を対象にした研修会議の席で習総書記が演説し、「中国の特色ある社会主義を揺るぎなく堅持し発展させなければならない。また、共産党員の指導幹部は共産主義の遠大な理想実現のため、全身全霊で人民の為に服務するという根本原則を堅持し、享楽と私利

私欲の為に活動するものは指導幹部にそぐわない。」と述べた。この演説は習総書記のいわば年頭所感である。

しかし、習総書記が今後中国をどのように牽引していくのかその具体的な方針はまだ見えていない。その内容がはっきりするのは、3月5日から開催される全国人民代表大会で国家主席に就任後となる。次の Warm TOPIC 3月号で報告する。

追記：

1月22日 中国政府は自動車、鉄鋼、造船、電子・IT、アルミ、セメント、レアアース、医薬、農業の9業種で合併を進める方針を発表。2015年の9業種上位10社のシェア目標を設定、中小企業の乱立を整理し、国有化企業を中心に合従連衡を進める。

中国のジニ係数

ジニ係数という言葉をご存知だろうか。イタリアの統計学者ジニ氏が考案した所得格差の程度を示す指数で、全世帯の所得が同じである場合のジニ係数は0（ゼロ）、一部の世帯が極端に大きな所得を占める場合のジニ係数は1に近づくものである。ジニ係数が0.4を越えると社会不安につながる警戒ライン、0.6を越えると危険ラインとされる。

中国のジニ係数は、改革開放直後の1980年代初めは0.2程度であったが、2000年には0.412まで上昇。その後中国政府は公式には具体的な数字を発表していなかったが、12月9日、四川省西南財経大学中国家庭金融調査・研究センターが2010年の中国のジニ係数は0.61であったと発表。これは世界平均水準0.44を大きく上回っている。内訳は、都市部が0.56で農村部が0.60、また沿海部が0.59で内陸部が

0.55。これらの数字は中国の貧富の差が、都市部より農村部、内陸部より沿海部が大きいことを示している。所得は社会保険や年金の受給状況、学歴などに左右されるが、71%の貧困家庭が政府の補助を受けていないことも明らかにした。同大学は、「中国は所得の再配分がほとんどなされていないことが問題。社会保障制度の拡充や教育水準の向上が必要」と提言した。

一方、中国国家统计局は今年に入り、1月18日に2012年のジニ係数が0.474であったと発表。上述の数字よりは低いですが、警戒ラインを越えており格差是正は中国にとって喫緊の課題であることに違いはない。

参考までに日本のジニ係数は2008年のOECD調査によると0.321、昨年筆者が訪問した南アフリカは2008年に0.70という数字である。

中国労働人口減少へ

中国では一人っ子政策を導入して30年以上経過、2012年末の15～59歳の「労働力人口」が前年比0.6%減と初めて減少したと中国国家统计局が発表した。これまでは国際標準である15～64歳の「生産年齢人口」を労働力人口として公表してきたが、59歳で区切るのは今回が初めてである。年齢の基準を変えてまで労働人口の減少を強調したのは、関係部局に早急な対応を促す狙いがありそうだ。

中国市場では、今まで、「生産年齢人口」がその他の年齢の人口を上回る「人口ボーナス」が期待できたが、労働力人口がピークを迎え、経済を牽引してきた「豊富な労働力」というメリットは消え、今後は急速な高齢化という「人口オナーズ（重荷・負荷）」に変わること

になる。

2012年夏に国家統計局が発表した出生率は1.18で、これまで議論されてきた数字をはるかに下回っていた。少子化が進む日本ですら、2011年の出生率は1.39である。こういった数字をベースに試算すると、2013年の生産年齢人口の総数が10億人、それが2030年には7700万人減少。更に、出生率の回復が無ければ、中国の今世紀末の総人口は5億人を割ってしまうという。少子高齢化対策は習新政権にとっても大きな課題である。

中国の新シルクロード

シベリアランドブリッジ (SLB) はロシアウラジオストクからオランダのロッテルダムまでの全長約14300kmの国際貨物鉄道輸送ルートである。それに代わり新たに注目されているのがチャイナランドブリッジ (CLB) 別名「新シルクロード」で中国連雲港から重慶を經由しロッテルダムまで10900kmの国際貨物鉄道輸送ルートである。

重慶を起点とする欧州向け国際貨物鉄道輸送ルートが2011年に開通、2012年末までに、中国—欧州間の鉄道輸送が時間、コスト面で従来の輸送ルートに対し十分な競争力を持つことが証明された。

安い労働力を求め中国内陸部の重慶に進出した企業は多い。しかし、重慶は中国沿岸部まで1000kmと遠く、物流コストが高いことが問題であった。重慶に進出した大手企業の一つである米ヒューレット・パッカード (HP) は新たな競争力を見つけ出した。それが「新シルクロード」を利用した欧州向けのノートパソコンの輸送である。重慶からカザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランドを經由

して最終駅ドイツのデュイスブルクに到着する。

HPによれば、コンテナ1個にかかる輸送コストは、このルートで約1万ドル、空輸の3分の1で済む。船輸送に比べると2倍のコストだが、輸送時間は船輸送が40日に対し、鉄道は21日に短縮できる。CO₂排出量は空輸の13分の1に抑えられる。

同社は2013年からインクジェット・プリンターの輸送でも新シルクロードを活用するという。

ドイツの自動車大手BMW、フォルクスワーゲンは新シルクロードの逆ルート、すなわちドイツ西部から中国の組立工場まで自動車パーツを運ぶ。

このルートの問題点は鉄道軌間（線路の幅）が通過する国により異なり貨物の積み替え作業が発生、それによる遅延が発生する点である。

中国政府は隣国ウズベキスタンやキルギスタンにおける路線設置工事の資金援助を近く実施、より直線に近い路線の開発、鉄道軌間の統一化を図っていく。

【台湾関連】

[1 台湾ドル=約3.06円、2ヶ月前に比べ約10.07%の台湾ドル高・円安]

台湾企業の中国離れ

台湾経済部の発表によれば、2012年1月～11月の対中投資額は前年同期比21%減の98億ドル（約8700億円）で、全体の2割弱を占める電子部品製造業の投資が42%減となったのが響いた。一方、同期間の中国を除く対外投資は79億ドルと前年の2倍強に増加。台湾の対中投資は2011年が過去最高で、最近「中国離

れは」が鮮明になってきた。

背景には中国の労働者不足、人件費高騰がある。中国政府は2015年までの5年間、最低賃金を毎年13%以上引き上げる方針で企業の負担が今後も増大。また、提携企業との契約や安全を巡るトラブルも多発しており、これらが台湾企業の動きに大きく影響している。

では、台湾企業が代わりに投資をしている地域を調べてみると、やはり東南アジアである。2012年1～11月のベトナムへの投資が前年同期比87%増の8億4000万ドル、マレーシア向けも79%増の約1億9000万ドルに拡大。

反日デモの結果、「チャイナプラスワン」の動きで中国以外の拠点確保で動き出した日本企業に続き、今回の台湾企業の動きは間違いなく中国政府が目指す経済構造改革にも影を落とす。半導体などハイテクで台湾と中国の差は大きく、中台の強力関係強化で産業構造を高度化したいという中国の思惑が頓挫することとなる。

この問題は、日本、台湾だけではなく、先端技術を持った国々も同様の行動をとること明白であり、中国の産業高度化に遅れが生じる可能性がある。

【その他】

ベトナムへの投資動向

ベトナム外国投資庁（FIA）は2012年の対内新規直接投資を発表した。2012年の新規投資の認可件数は1,100件（0.8%増）、認可額合計78億5,400万ドル（32.0%減）となっている。認可額が大きく減少した要因は、2010年と11年にあった20億ドル超の石炭火力発電所建設案件がなくなったことや、大型投資案件が減少したため。

国・地域別に新規投資をみると、日本は270件（29.8%増）、40億700万ドル（2.16倍）で件数、認可額とも1位となっており、件数では約25%、認可額では約51%を占めている。対前年比の増減率をみると、プラスは日本116.7%、キプロス+162.8%、ドイツ+256.7%で、韓国、香港、シンガポール、中国、台湾、マレーシアはマイナスとなっている。（表1を参照）

全体の投資認可額が減少する中で、2012年は日本からの投資の存在感が際立った1年といえる。新規認可額上位3位案件も日本企業が占めている。1位は東急電鉄によるビンズオン省での不動産開発（12億ドル）、2位ブリジストンによるハイフォン市でのタイヤ製造工場（5.75億ドル）、3位LIXILによるドンナイ省でのサッシ、ドア、窓などの製造工場となっている。

表1 対内直接投資の推移

（単位：件、100万ドル）

		2010年		2011年		2012年	
		件数	金額	件数	金額	件数	金額
認可ベース	新規	969	17,230	1,091	11,559	1,100	7,854
	拡張	269	1,366	374	3,137	435	5,159
	計	1,238	18,595	1,465	14,696	1,535	13,013
実行ベース		n.a.	11,000	n.a.	11,000	n.a.	10,460

（出所）外国投資庁（FIA）データによる

表2 国・地域別対内直接投資（新規、認可ベース）

（単位：件、100万ドル、%）

	2011年			2012年		
	件数	認可額	増減率	件数	認可額	増減率
日本	208	1,849	△ 9.4	270	4,007	116.7
韓国	270	873	△ 57.2	243	757	△ 13.3
香港	49	2,948	1,814.4	43	549	△ 81.4
シンガポール	105	2,005	△ 53.9	89	488	△ 75.6
キプロス	2	143	5,192.6	2	376	162.8
中国	78	600	247.1	69	302	△ 49.6
台湾	64	372	△ 68.5	52	192	△ 48.2
ドイツ	13	52	55.9	20	186	256.7
マレーシア	21	360	△ 12.7	37	116	△ 67.9
英国	35	802	△ 54.4	31	110	△ 86.3
合計（その他含む）	1,091	11,559	△ 32.9	1,100	7,854	△ 32.0

（注）英国にはバージン諸島、ケイマン諸島、セントクリストファー・ネイビスを含む。
（出所）表1に同じ

（杉山 正樹 sugiyama@hokkeiren.gr.jp）