

東欧・旧ソ連諸国への船用工業製品 輸出に係る課題に関する調査

2008年3月

社団法人 日 本 船 用 工 業 会

刊行によせて

当工業会では、我が国の造船関係事業の振興に資するために、競艇公益資金による日本財団の助成を受けて、「造船関連海外情報収集及び海外業務協力事業」を実施しております。その一環としてジェットロ船舶関係海外事務所を拠点として海外の海事関係の情報収集を実施し、収集した情報の有効活用を図るため各種調査報告書を作成しております。

本書は、当工業会が日本貿易振興機構と共同で運営しているジャパン・シップ・センターにて実施した「東欧・旧ソ連諸国への船用工業製品輸出に係る課題に関する調査」の結果をとりまとめたものです。

関係各位に有効にご活用いただければ幸いです。

2008年3月

社団法人 日本船用工業会

はじめに

東欧・旧ソ連諸国は、市場経済移行時の不安定さを脱却し、経済成長を続けており、経済状況の好転は輸出入・物流の増大につながり、船舶需要の増加も期待されています。

東欧・旧ソ連諸国では、国別の分業体制があり、ポーランド、ルーマニア、ウクライナなどが造船国として、旧ソ連諸国への船舶供給を担っていました。東西の対立解消とともに、これら諸国の多くは、EU加盟を果たすなど西側諸国に接近若しくは取り入れられており、ポーランドなどでは、西側諸国の資本で西側諸国向けの船舶の建造が行われています。

しかし、例えばルーマニアでは、船舶公団が一括受注し、傘下の設計会社・造船所・船用工業が分担して船の建造に当たっていましたが、市場経済への移行とともに、これら体制が分割されたために、設計技術を他に依存していた船用工業は、競争力を喪失した事例も見られ、船用機械の供給体制も十分に整っていません。

今後のロシアなどの旧ソ連諸国における物流増加に伴う海運増強に対して、わが国船用機械を輸出するためには、これら諸国の海事産業の現状、船舶建造の動向、船用製品の自給状況、西欧諸国企業の進出状況、輸出入に関する諸制度、商取引慣行などの情報を収集し、新たな市場開拓に関する課題を把握する必要があります。

したがって、本調査では、関連情報を収集・整理し、わが国船用工業企業が旧ソ連諸国での新たな事業機会の創出、円滑な事業活動を展開していくための企業戦略の策定などの基礎資料を提供するものとしてとりまとめました。

本調査が関係各位のご参考となれば幸いです。

ジャパン・シップ・センター

目 次

1. EUの拡大	1
2. ロシア	2
2.1. 国の概要	2
2.1.1 政治情勢	2
2.1.2 国際関係	3
2.1.3 経済状況	3
2.1.4 海事データ	4
2.2. 海事産業の現状	6
2.2.1 概要	6
2.2.2. 海運	9
2.2.2.1. 概要	9
2.2.2.2 主要船社	10
2.2.2.3 ロシア船主の新造船発注先	11
2.2.3 造船業	12
2.2.3.1 概要	12
2.2.3.2 主要造船所	13
2.2.3.3 ロシア造船業の再編計画	18
2.2.3.4 市場と競争力	20
2.2.4 舶用産業	23
2.2.4.1 概要	23
2.2.4.2 ロシア舶用企業の国際競争力	24
2.2.4.3 外国舶用企業の市場参入状況	26
2.2.4.3.1 概要	26
2.2.4.3.2 西欧・北欧企業の市場参入状況	29
2.3 ロシア市場参入に関する諸制度とビジネス慣行	34
2.3.1. 投資及び輸出入に関する諸制度	34
2.3.1.1 貿易管理制度	34
2.3.1.2 輸出入手続き	34
2.3.1.3 関税制度	35
2.3.2 ロシアのビジネス慣行	36
2.4 今後の見通し	38
2.4.1 市場としての将来性	38
2.4.2 ロシア海事産業の今後の動向	39

3. ウクライナ	42
3.1. 国の概要	42
3.1.1 政治情勢	42
3.1.2 国際関係	43
3.1.3 経済状況	43
3.1.4 海事データ	44
3.2. 海事産業の現状	46
3.2.1 海運	46
3.2.1.1 概要	46
3.2.1.2 主要船社	46
3.2.1.3 船主の新造船発注先	48
3.2.2 造船業	48
3.2.2.1 概要	48
3.2.2.2 主要造船所	51
3.2.2.3 政府の造船政策	54
3.2.2.4 市場と競争力	55
3.2.3 船用産業	57
3.2.3.1 概要	57
3.2.3.2 ウクライナ船用企業例	58
3.2.3.3 ウクライナ船用企業の国際競争力	60
3.2.3.4 外国船用企業の市場参入状況	60
3.3 ウクライナ市場参入に関する諸制度とビジネス慣行	62
3.3.1 概要	62
3.3.2 輸出入に関する諸制度	62
3.3.2.1 概要	62
3.3.2.2 輸入手続き	63
3.3.2.3 関税制度	63
3.3.3 ウクライナのビジネス慣行	64
3.4 今後の見通し	66
3.4.1 市場としての将来性	66
3.4.2 ウクライナ海事産業の今後の動向	66
4. クロアチア	68
4.1. 国の概要	68
4.1.1 政治情勢	68
4.1.2 国際関係	69
4.1.3 経済状況	69

4.1.4 海事データ	70
4.2. 海事産業の現状	72
4.2.1 海運	72
4.2.1.1. 概要	72
4.2.1.2 主要船社	72
4.2.1.3 船主の新造船発注先	75
4.2.2 造船業	77
4.2.2.1 概要	77
4.2.2.2 主要造船所	80
4.2.2.3 市場と競争力	83
4.2.3 船用産業	85
4.2.3.1 概要	85
4.2.3.2 クロアチア船用企業例	86
4.2.3.3 クロアチア船用企業の国際競争力	87
4.2.3.4 外国船用企業の市場参入状況	88
4.3 クロアチア市場参入に関する諸制度とビジネス慣行	90
4.3.1 概要	90
4.3.2 輸出入に関する諸制度	90
4.3.2.1 概要	90
4.3.2.2 輸入手続き	90
4.3.2.3 関税制度	91
4.3.3 クロアチアのビジネス慣行	93
4.4 今後の見通し	95
4.4.1 市場としての将来性	95
4.4.2 クロアチア海事産業の今後の動向	97
5. トルコ	99
5.1. 国の概要	99
5.1.1 政治情勢	100
5.1.2 国際関係	100
5.1.3 経済状況	101
5.1.4 海事データ	102
5.2. 海事産業の現状	104
5.2.1 海運	104
5.2.1.1. 概要	000
5.2.1.2 主要船社	104
5.2.1.3 船主の新造船発注先	109
5.2.2 造船業	111

5.2.2.1	概要	111
5.2.2.2	主要造船所	112
5.2.2.3	市場と競争力	116
5.2.3	船用産業	117
5.2.3.1	概要	117
5.2.3.2	トルコ船用企業例	119
5.2.3.3	トルコ船用企業の国際競争力	120
5.2.3.4	外国船用企業の市場参入状況	121
5.3	トルコ市場参入に関する諸制度とビジネス慣行	124
5.3.1	投資制度	124
5.3.2	輸出入に関する諸制度	124
5.3.2.1	貿易管理制度	124
5.3.2.2	輸入手続き	125
5.3.2.3	関税制度	125
5.3.3	トルコのビジネス慣行	126
5.4	今後の見通し	129
5.4.1	市場としての将来性	129
5.4.2	トルコ海事産業の今後の動向	130
6.	まとめ	132

1.EU の拡大

欧州では、西欧諸国を中心とした先進国グループである欧州連合（EU）加盟国と、旧ソ連諸国を中心とした EU 非加盟国という、政治的、経済的に 2 極化した構図が顕著になっている。

近年、EU は拡大を進め、2004 年初頭には 15 カ国であったのが、2004 年 5 月に中欧、南欧の 10 カ国が加盟、さらに 2007 年にはルーマニアとブルガリアが加盟し、27 カ国、人口約 5 億人、GDP 約 11 兆ユーロの大経済圏となった。なお、EU と EFTA（欧州自由貿易連合）加盟国であるノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタインは、1994 年より EEA（欧州経済領域）協定を結んでおり、欧州自由貿易圏を構成している。

EU 拡大は一段落した感があるが、現在既に EU 加盟申請を行っているのは、旧ユーゴスラビアのクロアチアとマケドニア、及びトルコである。クロアチアとトルコに関しては、2005 年に EU 加盟交渉が開始されている。また、同じく旧ユーゴスラビアのセルビア、モンテネグロ、ボスニア・ヘルツェゴビナ、及びアルバニアが将来的に加盟申請を行う意向を示している。

EU 拡大により、東欧諸国の主要造船国のうち、ポーランド、ブルガリア、ルーマニアは既に EU 加盟を果たしており、EU の規制・法制が適用される EU 市場に組み込まれている。

よって本調査では、新たな市場として、東欧・旧ソ連諸国の造船国のうち、未だ EU に加盟していない主要造船国、即ちロシア、ウクライナ、クロアチア、及び EU 未加盟の欧州造船国としてのトルコの海事産業の現状と将来性に焦点を当てる。



出所：Wikipedia

2. ロシア

2.1 国の概要

1991年12月のソビエト連邦の解体後、ロシア連邦は、民主主義と市場経済への体制転換の途上にある。市場経済化は進展しているものの、主要産業の再国営化の動きもあり、また依然として民主主義基盤は弱い。近年は豊富な地下資源と好調な経済を背景とし、中央集権化が進んでいる。

ロシア：基本データ¹

面積： 約 1,707 万平方キロメートル（日本の 45 倍、米国の約 1.8 倍）

国境：アゼルバイジャン 284 km、ベラルーシ 959 km、中国（南東）3,605 km、中国（南）40 km、エストニア 294 km、フィンランド 1,313 km、グルジア 723 km、カザフスタン、北朝鮮 19 km、ラトビア 217 km、リトアニア（カリーニングラード）227 km、モンゴル 3,485 km、ノルウェー 196 km、ポーランド（カリーニングラード）206 km、ウクライナ 1,576 km

人口： 1 億 4,275 万人（2006 年 1 月現在）

首都： モスクワ

言語： ロシア語が公用語

2.1.1 政治情勢

現時点（2007 年 12 月）におけるロシア政治の焦点は、2008 年 3 月の大統領選挙後の情勢である。近年、「強い国家」の建設を政策目標に掲げて、大統領による知事の任命など権力の再中央集権化を進めきたプーチン大統領への支持率は高い。2007 年 12 月 2 日の下院選挙では与党「統一ロシア」が圧勝し、プーチン基盤をさらに強固なものとした。

内政面での課題としては、社会改革（保健、教育、住宅建設、農業分野）、汚職、テロ撲滅、チェチェン問題などがある。

ロシア：政治体制

政体： 共和制、連邦制（共和国や州等 88 の構成主体からなる連邦国家）

元首： 大統領（任期 4 年、2 期まで）；プーチン、ウラジーミル・ウラジーミロヴィチ（2000 年 5 月就任）、次期大統領選挙は 2008 年 3 月 2 日。

議会： 連邦院（上院、定数 176）と国家院（下院、定数 450、任期 4 年）の二院からなるロシア連邦議会

¹ 外務省、CIA

2.1.2 国際関係

「強いロシア」の復活を国家目標とするプーチン大統領にとって、外交はその手段であり、積極的な首脳外交を展開している。経済外交を重視し、世界経済システムへの統合、特に WTO 早期加盟が当面の課題である。

CIS が外交の最優先地域であるが、最近は欧米との協調路線を維持しながら、中国、インドとの協調やアジア太平洋地域重視を打ち出している。また、中南米や中東・アフリカ諸国に対する外交も活発化している。

2.1.3 経済状況

ロシア経済は 1998 年 8 月の金融危機以後、ルーブルの切り下げによる国内産業の復調と石油価格の高騰を原動力として順調に回復し、2006 年には年間平均成長率 6.7% で 8 年連続の成長を記録した。2003 年以降は個人消費の回復、近年では投資の拡大も高成長に寄与している。また、2006 年のインフレ率は 9% で、過去 8 年で最低水準となった。

また、石油収入を基礎とした安定化基金を利用し、1998 年以降パリクラブと IMF にソ連時代の対外債務を順調に返済しており、2006 年の対外債務残高は GDP の 39% に減少した。2007 年 4 月の残高は約 2.8 兆ルーブル（約 13 兆円）である。

外国人投資家によるロシアへの投資も好調で、直接対内投資は 2005 年の 146 億ドルから 2006 年には 300 億ドル（予測）に拡大している。しかし、天然資源輸出に依存した経済構造、議会及び大統領選に伴う政治情勢の不透明感、汚職、政府系機関への不信などがロシア投資へのマイナス要因となっている感は否めない。

ロシア政府は、石油とガスへの依存構造から脱却して産業を多様化し、経済を安定した成長軌道に乗せるため、経済構造の改革を目指している。プーチン大統領は、2007 年 4 月の年次教書演説で、電力増産、運輸インフラの整備、資源の効率利用、ハイテク及びナノテクノロジーの振興を優先課題として挙げた。また、国内産業の育成・発展や地方開発のため、2005 年 7 月、税制、関税及び行政上の優遇措置を定めた「経済特区法」採択した。

一方、政府高官が主要エネルギー企業の会長職を兼任するなど、再国営化ともいうべき戦略企業に対する国家統制の動きも顕著である。2006 年 11 月には、政府系天然ガス企業「ガスピロム」と政府系石油企業「ロスネフチ」が包括的提携した。我が国に影響する問題としては、2006 年 9 月に、ロシア天然資源省が環境問題を理由に、日本企業が大きく関与していた石油・天然ガス開発プロジェクト「サハリン 2」の承認取り消しを発表し、ガスピロムがプロジェクトを主導する形態となった。また、エネルギー以外でも航空機製造、非鉄（アルミ、チタン）、ダイヤモンド採掘等で国家統制を強化している。

ロシア：主要経済データ²

主要産業：

鉱業（石油、天然ガス、石炭、鉄鉱石、金、ダイヤモンド等）、鉄鋼業、機械工業、化学工業、繊維工業

GDP：

9,791 億米ドル（2006 年：ロシア統計国家委データを基に同年平均のルーブルレートで換算）、1 人当たり GDP：6,859 米ドル（同上）

経済成長率：

▲5.3%（1998 年） +6.3%（1999 年） +10.0%（2000 年） +5.1%（2001 年） +4.7%（2002 年） +7.3%（2003 年） +7.2%（2004 年） +6.4%（2005 年） 6.7%（2006 年）

貿易（2006 年）：

輸出：3,045 億米ドル（石油、天然ガス、鉄、非鉄金属、機械設備 等）（ロシア中央銀行）

輸入：1,639 億米ドル（機械設備、食料品、農産物 等）（ロシア中央銀行）

相手国：上位から独、オランダ、伊、中国、ウクライナ、ベラルーシ、米国の順。

通貨/為替レート：

ルーブル （1 ルーブル=100 カペイカ）

24.67 ルーブル/米ドル、35.64 ルーブル/Euro（2007 年 11 月）

2.1.4 海事データ

ロシア：海事基本データ³

海岸線：37,653 km

内陸水路：102,000 km（内 33,000 km が航行可能水深。）

（注：ロシア欧州地域の 72,000 km の水路がバルト海、白海、カスピ海、アゾフ海、黒海を結んでいる。）

主要港湾・ターミナル：

Anapa、Kaliningrad、Murmansk、Nakhodka、Novorossiysk、Rostov-na-Donu、St Petersburg、Taganrog、Vanino、Vostochnyy

商船隊規模：1,178 隻（1,000 総トン以上の船舶）、5,080,341 GRT、6,287,784 DWT

港湾インフラ

ロシアの港湾インフラは近代化の必要に迫られている。ロシア政府は現在 62 か所の港湾の設備を近代化し、国際レベルに引き上げることを目標としている。同時に、港湾ターミナルと市場を結ぶ道路、鉄道インフラの整備、石油ガス・パイプラインの整備、通関手

² 外務省

³ CIA

続きの電子化等も急務となっており、ロジスティックス・センターの建設には、イタリア、フィンランド、フランスなど外国企業も参加している。⁴

現在、ロシア港湾のコンテナ取扱い比率は全貨物の1%（他国では平均20%）にも満たない。ロシア政府が現在進めている経済特区に港湾を含めることが提案されており、最初の港湾経済特区には、Novorossiisk、Nakhodka、Ust-Luga が含まれる予定である。⁵

2007年春には、ロシアのコンテナ・ターミナル企業 National Container Company（NCC：FESCO Transport Group と Fest Quantum の合弁企業）が、サンクトペテルブルクの西110kmのフィンランド湾に位置する Ust-Luga にロシア最大規模のコンテナ・ターミナル建設プロジェクトに着手した。投資総額は8億ドルである。欧州からの窓口となる同ターミナルは、将来的には6百万TEUの貨物取扱能力を持つ予定である。⁶

また、ロシア政府は、ロシア国内の内陸水路を外国船にもアクセス可能にするため、ロシア北部（北極圏）の20か所の港湾をロシア船籍以外の船舶にも開放する案を検討中である。

⁴ Maritime Market, Issue 20, 2007

⁵ http://www.kommersant.com/p812452/special_economic_port_zones/

⁶ Maritime Market, Issue 20, 2007

2.2 海事産業の現状

2.2.1 概要

ロシアは、今後 15 年以内に、現在年間 70,000～80,000DWT の建造能力を、150,000～200,000DWT に引き上げ、世界の大造船国のひとつになることを目標としており、国内造船所の近代化を行っている。

2004 年の政府組織再編に伴い、ロシア造船業の管理、行政、規制をつかさどる連邦政府組織であるロシア造船局「Rossudostroyenie」は、工業エネルギー省内の連邦工業局（造船部門）に統合された。ロシア造船局は 180 企業からなり、うち約 80 企業が 100% 国営企業、その他は政府が持ち株の一部または大部分を有するジョイント・ストック・カンパニー（JSC：株式会社化された旧国営企業）であった。同局は旧造船省の役割に加え、旧防衛産業省、旧電子通信産業省の役割の一部を持ち、ロシア科学技術省、防衛省と協力して、造船産業における商船及び艦船の技術開発、製造設備の近代化を担当していた。

ロシア政府は 1990 年代半ば以降、サンクトペテルブルクの 3 造船所（Baltiysky Zavod、Severnaya、Admiralty）の統合プロジェクトなど政府主導の造船所の再編計画を提案しているが、実現には至っていない⁷。また、2007 年春には、大統領勅令により、造船業を統括する国営「United Shipbuilding Corporation」の設立（後述）という、さらに大規模で抜本的な造船業再編計画が発表された。

現在、ロシア国内には約 40 か所の造船所があり、そのうち 17 造船所が全長 122m 以上の新造船建造能力を持つ。大型海洋船の建造能力を持つ造船所は 5 か所のみである。⁸

造船業の中心はサンクトペテルブルクで、主要造船所及び関連機器、コンプレッサー製造、船舶設計などの船用産業の大部分が位置している。

ソ連時代には、ロシアの造船業の 60% が海軍向けであったが、近年ではそのシェアは 5～10% に減少しており、造船業全体の衰退につながっている。国内造船所は新市場の開拓と新船種の建造を模索しているが、欧州及びアジア諸国の造船所に比較した場合、技術、納期、工程管理、コストなどの面で後れをとっており、国際競争力は弱い。

一方、ロシア船主は年間 150～200 隻の近代化のために巨額の投資が必要であると予測されている。しかし、新造船建設資金を持つ船主は限られており、ロシア船の老朽化が進んでいる。

また、ロシア政府は、将来的には 150 か所の原油及びガス・プラットフォームが必要に

⁷ Maritime Market, Issue 20, 2007

⁸ <http://www.globalsecurity.org/military/world/russia/rossudostroyenie.htm>

なると予測しており、それに伴う船舶の重要が期待されている。

2007年5月末時点のロシアの新造船受注残高は32億ドルで、新造船の約50%はタンカーである。⁹

2006年時点におけるロシアの商船隊規模は、1,178隻（1,000総トン以上の船舶）、トン数では5,080,341 GRT、6,287,784 DWTである。ロシア船籍船に加え、便宜上外国船籍を持つロシア船が約465隻、及び外国船主所有のロシア船が約100隻（2006年）がロシアの商船である¹⁰。ロシアの商船の多くは、海洋及び河川航行が可能な船舶である。

ロシア：ロシア船籍商船（1,000総トン以上）の船種別隻数¹¹

バージ・キャリア	1
バルク・キャリア	46
貨物船	743
ケミカル・タンカー	25
オーレ・オイル・タンカー	38
コンテナ船	13
客船	12
旅客・貨物船	7
石油タンカー	219
冷凍貨物船	54
RORO船	15
特殊タンカー	5
合計	1,178

ロシア：主要海事関連政府組織

工業エネルギー省 連邦工業局造船工業部門
運輸省
防衛省

⁹ BRL Shipping、NEVA

¹⁰ CIA

¹¹ CIA

ロシア：海事関連業界団体

Union of Russian Ship Owners-SOROSS
Association of Sea Commercial Ports-ASOP
Union of Oil and Gas Equipment Producers-SPNGO
All-Russia Krylov Scientific and Technical Society of Shipbuilders
"Rosmorrechbunker" Association of Russian Sea and River Bunkering companies
EuroAsian Transport Union - EATU

ロシア：海事研究機関・組織

Federal State Centre for Shipbuilding "Krylov Shipbuilding Research Institute"
Maritime Register of Shipping
CNII TS Technology of Shipbuilding Research Institute
CNII MF Sea Fleet Central Research Institute
Arctic and Antarctic Research Institute

2.2.2 海運

2.2.2.1 概要

国際海運に従事するロシアの大手船社には下記の企業が挙げられ、全社ともジョイント・ストック・カンパニーの形態をとっているが、ロシア連邦政府が持ち株を 100%または部分的に所有している。

これらの船社は、欧州とアジアに広がる国土と領海を反映し、従来それぞれの海域でのビジネスを得意としているが、最近では船隊の近代化や外国船社の買収により、国際競争力を増加させている。この 5 社で、2006 年には 30 隻、2007 年には 21 隻の新造船を就航させたが、その大部分はロシア国内ではなく海外の造船所（主に韓国と中国）で建造されたものである。¹²

ロシアの大手海運企業

- Sovcomflot（バルト海）
- Novorossiisk Sea Shipping（Novoship）（黒海）
- Primorsk Shipping Corporation（PRISCO）（沿海地方）
- Far-Eastern Shipping Company（FESCO）（沿海地方）
- Murmansk Shipping Company（MSCO）（白海、バレンツ海）

なお、Sovcomflot と Novoship は 2007 年内に合併が予定されており、実現した場合には、資産総額 40 億ドル、所有船 113 隻（うち 97 隻がタンカー）の Frontline 社に次ぐ世界第二のタンカー船社となる。

ロシア政府は、特にエネルギー関連の海運業における国際競争力強化を狙っており、海運業の再国有化ともいえるべきこの政策により、海事産業におけるロシア連邦政府の発言力はさらに増大する。また、ロシア国内造船所への新造船発注増加と、両社の本社が位置するサンクトペテルブルクとノボロシースクにおける海事クラスターの発展が予想される。

¹³

また、海運会社以外の船主として注目されるのは、ロシアの大手金属企業である Norilsk Nickel である。同社は自社発注した新造船隊を持ち、2006 年には、砕氷船の助けをほとんど必要としない 14,500DWT のディーゼル電気推進コンテナ船を北極海航路に就航させた。同船はフィンランド Aker Arctic Technology 社が開発した砕氷タンカー（DAT: ダブル・アクティング・タンカー）技術を採用しており、ヘルシンキの Kvaerner Masa-Yards で建造された。同社は 2009 年までに貨物船隊を 4~6 隻に拡大する予定である。

¹² <http://en.portnews.ru/comments/92/>

¹³ Shipbuilding.ru

さらに、ロシア国内には、上記の主要海運企業の外、10万 km に及ぶ内陸水路を中心に活動する大小様々な内陸水運船社が多数存在するが、主要船社は以下を含む約 10 社である。

- North Western Shipping Company
- Vision Fleet
- Volga-Flot-Tanker
- Navigator
- Prime Shipping (イタリア Pietro Barbara Group のロシア子会社)
- Palmali Group (トルコ) のロシア子会社
- Yenisei River Shipping Company
- Lena United River Shipping Company

2.2.2.2 主要船社

- SOVCOMFLOT

1995 年にロシア連邦政府決議によって設立された Sovcomflot (Sovremenny Commercial Fleet) は、ロシア政府が 100% 所有するジョイント・ストック・カンパニーであり、ロシア最大手の国際海運船社である。主要ビジネス分野はタンカーによるエネルギー輸送で、サハリン 1、サハリン 2、Varandey、Prirazlomnoye などのロシアの大規模エネルギー産業プロジェクトに参加している。特にロシアのオフショア石油及びガス・セクターにおけるビジネスを拡大しており、ロシア大手のエネルギー企業 Rosneft と提携し、Rosneft のオフショア、ターミナル運営及び輸送に関するジョイント・ベンチャーを行っている。

同社は、53 隻 (合計 423 万 DWT) の自社船を有し、バルト海、極東、北極海における耐氷仕様タンカーによるオペレーションを得意とする。加えて、Novoship 社と共同所有のケミカル・タンカー 12 隻を運営している。従業員数は約 3,400 人である。

同社は船隊の近代化を積極的に進めており、2007 年 10 月時点での新造船発注残は 17 隻 (タンカー 13 隻、LNG 船 4 隻、合計 146 万 DWT) に上る。発注先は大部分が韓国であるが、日本では三菱重工に LNG 船 2 隻を発注している。同社所有のタンカーはすべてダブルハルで、平均船齢は 4.9 年と非常に若い。¹⁴

100%ロシア政府所有の同社は、耐氷仕様タンカーを中心にロシア国内造船所への新造船発注を増加させており、2006 年には、ロシア造船所への投資総額は 1.15 億ドル¹⁵であった。現時点では、サンクトペテルブルクの Admiralty 造船所に 2008 年及び 2009 年引

¹⁴ <http://www.sovcomflot.ru/>

¹⁵ ShipbuildingRu, 28.02.2007

渡し予定のタンカー3隻を発注している。また、2007年6月には、同社所有の地中海及び黒海船隊の修繕と乾ドックを全てノボロシースク造船所に発注することに合意している。

2007年7月には、同社は船舶金融大手のロシア銀行VTBとの協力を合意した。VTBはSovcomflotの投資プログラムに融資とアドバイスを行うと同時に、同社の金融システムの近代化に協力する。

● Novorossiisk Sea Shipping (Novoship)

ロシア第二位の船社Novoshipは、1964年にBlack Sea Shipping Companyのタンカー部門として設立され、1967年に独立企業となった。ソ連崩壊後の1992年にはロシア連邦政府決議によりジョイント・ストック・カンパニーとなり、ロシア政府が持ち株の87%を所有している。従業員数は約4,500人である。

現在Novoshipは、56隻(合計370万DWT、240億ドル相当)を所有・運営しており、船隊の平均船齢は9年弱である。Sovcomflotと同じく、Novoshipも船隊の近代化を進めており、2010年末までには16隻の新造船が引渡される予定である。

2.2.2.3 ロシア船主の新造船発注先

過去10年間のロシア船主の新造船発注状況は下表の通りで、次のような特徴が見られる。

表: 1997年以降のロシア船主向け新造船隻数推移(他国への転売船舶を除く。)

建造年	中国	クローチ	デンマーク	フィンランド	ドイツ	日本	韓国	リトアニア	オランダ	ノルウェー	ポーランド	ロシア	シンガポール	スペイン	ウクライナ	ユーゴスラビア	計
1997		2			4	0		1		0		9	2	1	3		22
1998		7				1	2			1	3	4			2		20
1999	3	1			3	2	0					8			2		19
2000						1	1					3			1		6
2001	2						0				1	9					12
2002						0	0		1	1		15		2	2		21
2003			1			1	8					8		6			24
2004		2				1	3					14			1		21
2005	4	2		1			12				1	11				1	32
2006	8	1		0	0		13			2	2	12	1				39
計	17	15	1	1	7	6	39	1	1	4	7	93	3	9	11	1	216

(出所) Lloyds Register Fairplayデータ(Mar 2007)より作成。

- 2000年以降の海外発注先は、大部分が韓国と中国。
- 日本と韓国への発注は、ほとんどがロシア大手船社によるもの。
- ロシア国内造船所には物理的、技術的に建造能力に限界があるため、海外への発注は大型タンカー及びLNG船などの特殊船が多い。
- 日本への発注は、LNG船が中心。
- ロシア以外の旧ソ連及び東欧諸国への発注は非常に少なく、特にウクライナへの発注は過去10年間に減少した。
- ロシア国内造船所への発注は、大手国内船社によるもの。
- 発注隻数の全体的な増加は、ロシア3大大手船社が牽引している。

2.2.3 造船業

2.2.3.1 概要

ロシア国内には大小 40 か所以上の造船所があるが、その大部分は小規模で、大型船建造能力を持たず、修繕及び小型船やバージの建造のみを行っている。ロシア造船業の地理的な中心は、3 つの大造船所のあるサンクトペテルブルク市であり、船用機器メーカーや船舶設計コンサルタント等の支援産業も集中している。

CESA 統計¹⁶によると、2005 年のロシアの造船所による商船建造隻数は 106 隻 (908,000GT) であった。隻数では世界の 0.5%、トン数では 0.9%に相当する。

ソ連崩壊後 1990 年代の民間及び軍事向け造船業の衰退は激しく、国内外の船主の需要を完全に満たす国際競争力のある近代的な造船所は存在しない¹⁷。現在、ロシアの造船業は、海軍向けの艦艇建造から商船建造へのシフトを進めている。ロシアにも商船建造能力はあるが、ソ連時代には商船建造は主に衛星国家の担当であったため、技術の蓄積がなく、依然として国際競争力は低い。

また、ロシアの造船所は 70,000DWT 以上の大型船の建造設備を持たず、約 50,000DWT までの商船船舶の建造が可能な造船所は、現在 Admiralty、Baltisky Zavod、Sevmash の 3 か所のみである。

ロシア造船業の競争力の低さは、ソ連崩壊後の設備投資及び研究開発投資の欠如が大きな要因となっている。国内造船所の建造設備の老朽化は深刻な問題で、新造船の設計及び建造能力を持つ造船所の 50%以上が現在インフラの修理と近代化を行っている。国内造船所の建造能力不足は、特に海軍向け造船への影響が大きい。

コストや納期の面でもロシアの造船所の競争力は低い。例えば、西欧やアジアにおけるアフラマックス型タンカーの建造に要する期間は約 5 か月であるが、ロシアの造船所においては最低 9～10 か月はかかる。Admiralty 造船所では、プロダクト・タンカー建造に平均 19 か月を要している。中国の造船所で新造船を建造した場合、人件費や原材料費の安さや税制面における優遇措置に加え、シフト体制による納期の短縮により、船価はロシア造船所で建造した場合に比較して約 20%低く抑えることができるとされている¹⁸。

近年、ロシア政府は基幹産業の近代化に巨額の投資を行ってきたが、造船業への投資は 2 億ルーブル (約 811 万ドル) に止まっている¹⁹。ロシア政府は、ロシア産業エネルギー

¹⁶ http://www.shipgaz.com/magazine/issues/2006/08/0806_locked_article2.php

¹⁷ Valentine Pashin, general director of the Krylov Research Institute, Shipbuilding.ru 11.09.2007

¹⁸ <http://en.portnews.ru/comments/92/>

¹⁹ <http://en.portnews.ru/comments/92/>

省が提案する 2009～2016 年の造船業近代化計画（「Development of Civilian Maritime Machinery for 2009 – 2016」）を、2007 年 11 月 8 日の議会で承認し、国営 United Shipbuilding Corporation 設立を含む具体的な方策決定により着手したばかりである。

ロシア産業エネルギー省の造船業近代化計画の目的は、オフショア・エネルギー産業の振興である。そのために必要なオフショア・プラットフォームの建設と耐氷仕様のタンカーの建造を担当する国営 United Shipbuilding Corporation の設立により、造船・船用産業の近代化を行っていく計画である。²⁰

2.2.3.2 主要造船所

ロシアの造船所は再編、買収、閉鎖が多く、所有形態や事業体制は非常に流動的であるが、2006 年末時点で受注残を持ち、商船の建造を行っている主な造船所には以下が挙げられる。

ADMIRALTY SHIPYARD, St. Petersburg
AMURSKY SB, Komsomolsk
BALTIC SHIPYARD (Baltisky Zavod), St. Petersburg
CHKALOVSK SHIPYARD, Chkalovsk
KRAS. BARRIKADY, Astrakhan
KRASNOYE SORMOVO, Gorkiy
NEVSKY SB, Schlisselburg
OKA SHIPYARD, Navashino
SEVERNAYA SB, St. Petersburg
SEVMASH SMP, Severodvinsk
THIRD INTERNATIONAL, Astrakhan
VOLGOGRAD SY, Volgograd
VYBORG SY, Vyborg
YANTAR SHIPYARD, Kaliningrad
ZELENODOLSK, Zelenodolsk

現在、ロシアの主要大型造船所は、国営 Admiralty 造船所、Sevmash 造船所に加え、United Industrial Corporation、MNP グループ、Volgotanker グループという企業グループが所有するいくつかの造船所である。また、KSMK は、ロシア国内に数か所の中小造船所を所有する。その概要を以下に述べる。

①ADMIRALTY SHIPYARDS, St. Petersburg

サンクトペテルブルクの Admiralty Shipyards は、300 年の歴史を持つ艦艇建造を専門

²⁰http://www.government.gov.ru/government/governmentactivity/government_meetings/archive/2007/11/13/3191187.htm

とする造船所であるが、近年、潜水艦を含む各種艦艇の建造に加え、商船の設計、建造、改造を行っている。10,000DWT までの建造が可能な船台 7 台に加え、最大 70,000DWT までの建造が可能な船台 2 台を持つ。同造船所は関連船用機器の製造も行っており、主要業務は以下の通り。

- 新造船建造、及び主に同社建造船舶（タンカー、潜水艦等）の修繕。
- フレーム、スプリング、セクション、コンパートメント等の機械部品の製造。
- 船用家具の建造。
- 電気めっき作業。
- 漁船関連製品の製造。
- 自社鉄道駅の運営、他社製品の倉庫管理、タグ・サービス。

2004 年 10 月の 70,000DWT 型氷海シャトル・タンカー 2 隻の受注以来、Admiralty 造船所の商船部門はロシア最大の船社 Sovcomflot 向けのタンカー建造に特化している。Azipod 推進システムを採用した砕氷機能を持つ 70,000DWT タンカー (DAT) の受注金額は 1 隻当たり 6,000 万ドルと見積もられている²¹。2006 年末時点の受注残 5 隻はすべて Sovcomflot 向けの DAT タンカー及びケミカル・タンカーである。

②Sevmash

白海沿岸のセベロドビンスクに位置する国営 Sevmash 造船所(正式名称:Federal State Unitary Enterprise «Production Association «Northern machine – building enterprise») は、ロシア海軍向けの原子力潜水艦を中心とした艦艇を建造してきた 100 年の歴史を持つ大造船所である。

前述の Admiralty 造船所と同様に、近年は商船建造も行っており、1990 年以降、既に大小 100 隻以上の商船を建造している。船舶の設計・建造に加え、船用機械製造、エンジニアリング機器の製造、石油・ガス工業向け機械の製造、オフショア用構造物の建造なども行っている。ロシアでオフショア設備の建造を行っているのは、Sevmash 以外には Vyborg 造船所と Amur 造船所のみである。

2004 年 11 月、Sevmash 造船所はノルウェーの大手船社 Odfjell から 45,000DWT ケミカル・タンカー 8 隻 (加えて 4 隻のオプション) の建造を受注した。船価は一隻当たり約 4,100 万ドルとされている²²。船型の設計はノルウェー Kleven Design AS によるものである。現在、同造船所の商船部門はこれらタンカーの建造に特化しており、2007 年、2008 年中にそれぞれ 4 隻ずつの引渡しが予定されているが、2007 年 8 月時点で 1 番船の引き

²¹ Fairplay 01 Sep 2005

²² <http://www.marinelog.com/DOCS/NEWSMMIV/MMIVNov12a.html>

渡しは9カ月遅れると報道されている²³。(なお、現在 Odfjell は日本の諸造船所にも8隻の新造船を発注している。)

③United Industrial Corporation

ロシアの企業グループ United Industrial Corporation (UIC または OPK) は、International Industrial Bank ((IIB、Mejprombank、Mezhprombank)) を中心としたビジネス体制を持ち、BALTIC SHIPYARD (Baltisky Zavod: BZ) 及び Severnaya Verf という大造船所を所有している。加えて大手石炭企業 Eniseyskaya Industrial Company を傘下を持つ。

● BALTIC SHIPYARD (Baltisky Zavod: BZ), St. Petersburg

Baltisky Zavod (BZ) は、サンクトペテルブルクに位置する150年の歴史を持つ造船所で、Severnaya Verf 造船所と同様に United Industrial Corporation が所有している。

BZ は、新造船建造用船台を3台持つ。350mのA船台はロシア最大で、100,000トンまでの建造が可能である。以前はロシア海軍向けの艦艇建造が主要業務であったが、近年商船建造市場にも進出し、ケミカル船、浮体式電力供給ユニット、オフショア施設用砕氷船等を建造している。同造船所は4,200人(2005年)を雇用している。

2004年に、BZは、ロシア軍需産業史上最大の受注となった10億ドルに及ぶ契約金額で、インド海軍海軍向け艦艇を引き渡した。また、商船建造では、ドイツ Transocean Shipmanagement 社向けにケミカル船2隻を引き渡した。2004年9~10月には、原子力砕氷船「50 Let Pobedy」の修繕・建造を行った。同年11月には、オランダ Rensen Shipbuilding 向けの河川用タンカー6隻を竣工した。2006年には、ノルウェーFosen Mek 造船所向けの船体2隻を建造、また Rosmorport 向けディーゼル電気推進の多目的砕氷船の第1隻目を進水させた。

さらに、BZは最新鋭ROPAX船(貨客フェリー)2隻を建造し、2008年1月と4月にそれぞれ竣工の予定である。追加2隻のオプションも有するこれらの受注総額は3億ドルとされている²⁴。BZはこれまでロシア国内船主向けの小型タンカーの建造、及び欧州造船所向けの船体建造が主要業務であったが、今回の高度技術を要するROPAX船は、旧ソ連地域で最も高い船価の輸出用船舶である。同ROPAX船は10デッキを有し、旅客定員は300人、トレーラー200台のスペースとヘリコプター・パッド(離着陸帯)を持つ。²⁵

BZは、艦艇用の低ノイズ・プロペラを製造してきたが、同プロペラの商船向けビジネスも開始した。同社は、特許取得済みのブレードにより、推進効率が10%改善し、船主に

²³ TradeWinds AUGUST 23, 2007

²⁴ Fairplay 01 Sep 2005

²⁵ www.bz.ru

としては年間 7 万ポンド分の燃料及び修理コスト削減になるとしている。2005 年 7 月には最初の受注を獲得した。

- Severnaya Verf

サンクトペテルブルクに位置する Severnaya 造船所 (Northern Shipyard) は、1912 年設立以来、約 400 隻 (うち 170 がソ連、ロシア海軍向け) の新造船を建造した。現在、United Industrial Corporation が 72.23% を所有している。

同造船所は、全長 170m、幅 20.5m までの船舶の建造・修繕が可能な船台 8 台を持つ。船台には 30~100 トン・クレーンが装備されている。また、溶接、配管業務と船体建造も行っている。

2007 年には、2011 年までに 216,000DWT 級の LNG 船建造を開始し、2020 年までには 20 隻の LNG 船を建造するという野心的な計画を発表している。²⁶

また、2007 年秋には、130 億ルーブル (約 5.27 億ドル) をかけた新ドックの建設を含む設備近代化計画を発表した。²⁷

④MNP グループ

MNP (Marine Oil and Gas Projects) グループは、海洋・河川航行用船舶建造を主要業務としているが、大型タンカー、小型艦艇、オフショア設備の設計及び建造も行っている。同グループは、5 つの造船所、即ち Krasnoye Sormovo Shipyard (Nizhniy Novgorod)、Nizhegorodskiy Teplokhod Shipyard、Volgograd Shipyard、Astrakhan III International Shipyard、Lotos Shipyard (Astrakhan) を傘下に持つ。また、関連機械メーカーの Volgograd Special Engineering Plant、Sormovskoye Mashinostroyeniye 及び CDB Corall (ウクライナ)、Volgo-Caspian Design Bureau (Nizhniy Novgorod)、Friede & Goldman (米国) も所有している。

2006 年、MNP グループの造船所では、タンカー 5 隻、乾貨物船 6 隻、船体 5 隻、バージ 2 基を含む 19 隻を竣工させた。また、同年には 10 隻の新造船を受注した。主要造船所は、Krasnoye Sormovo Shipyard (Nizhniy Novgorod) と Volgograd Shipyard である。

- Krasnoye Sormovo Shipyard

MNP グループ傘下の Krasnoye Sormovo 造船所では、15,000DWT までの商船の建造を行っている。2001 年に小型タンカー 11 隻の建造を開始したが、これらはロシアの河川で運航される最大規模のタンカーである。

²⁶ <http://rzd-partner.com/news/2007/09/12/311004.html>

²⁷ <http://shipbuilding.ru/eng/news/2007/10/16/upgrade/>

2005年6月には、Azerbaijan State Caspian Shipping Co (KASPAR) 向けの13,000DWT型タンカーを起工し、既に5隻を竣工させている。同シリーズの「President Heydar Aliyev」は、英国 The Naval Architect 誌の「Significant Ships 2004」の1隻に選ばれている。

さらに、イラン Safinat An-Najaat Shipping Company Limited 向けにも同型タンカー“Mahmud Afandi”も竣工させている。これらタンカーは、カスピ海で原油と石油製品を輸送する最大級のタンカーである。

また、トルコ船社 Palmali Shipping 向けの6,270DWTの乾貨物船5隻の建造プロジェクトを進めている。2006年中には、うち2隻を竣工させた。さらに、イタリア船社 Pietro Barbaro S.A.向けのプロダクト・タンカー2隻を受注しており、2006年には1隻を竣工させた。

● Volgograd Shipyard

同じく MNP グループ傘下の Volgograd 造船所では、トルコ Palmali Shipping 向けの河川・海洋貨物船を建造しており、既にシリーズ船7隻を竣工している。同シリーズは、ウクライナの Maritime Engineering Bureau of Odessa が船主とともに開発した革新的デザインの貨物船で、このクラスの船舶としては国際的に高い評価を受けており、英国 The Naval Architect 誌の「Significant Ships 2004」の1隻に選ばれている。6,970DWTの同船は、ロシア内陸水路最大の貨物船である。アジマス・ラダー・プロペラ2基で駆動される初の貨物船である同船型は、現在同造船所の主力製品となっており、2007年にはイラン Irinvestship 向けの4隻の竣工を予定している。

また、2007年中には、スウェーデン Svithoid Tankers 向けのケミカル・石油タンカー(7,940DWT)3隻を竣工させる予定である。

MNP グループ内の他造船所 Lotos Shipyard、Nizhegorodskiy Teplokhod Shipyard Astrakhan III Int. Shipyard では、主に河川船舶の船体建造を行っている。現在の主要プロジェクトは、オランダ Rensen Shipbuilding BV 向けの河川用コンテナ船の船体を建造である。同シリーズ船の最終艤装はオランダで行われる。

⑤ Volgotanker グループ

ロシア内陸水路におけるタンカー業務を主要ビジネスとする Volgotanker グループは、ロシアの運河、河川沿いに以下の造船所及び修繕所を持つ。

- ZAO Lenin Shipbuilding and Ship Repair Yard, Astrakhan
- ZAO Blagoveshchensk Ship Repair Yard, Blagoveshchensk
- Rybinsk Shipyard, Rybinsk
- ZAO Kuibyshev Ship Repair Yard, Kuibyshev
- ZAO Nefteflot, Samara

⑥The Concern of Medium and Small Tonnage Shipbuilding (KSMK)

KSMK は海軍及び民間向けに中型及び小型船舶を建造する以下の 4 造船所を所有している。

- Yantar Shipyard (Kaliningrad)
- Vympel Shipbuilding Plant (Rybinsk)
- Amur Shipyard (Komsomolsk-on-Amur)
- Khabarovsk Shipbuilding Plant (Khabarovsk).

また、造船所に加え、JSC Interregional Investment Bank (MIB) (Moscow)及び Kazan Electrotechnical Plant JSC (Kazan)も KSMK の所有である。

2.2.3.3 ロシア造船業の再編計画

2007 年 3 月 22 日、プーチン大統領は、ロシア国営総合造船社「United Shipbuilding Corporation (OSK)」の開設に関する勅令を発し、ロシアの国営造船所の再編成を開始した。OSK は三支社体制で、サンクトペテルブルクに本部を置く北西部支社「Western Center of Shipbuilding」、白海に面したセベロドビンスク市の北部支社「Northern Center of Shipbuilding and Ship Repair」、ウラジオストクに極東部支社「Far East Center of Shipbuilding and Ship Repair」の本部が開かれる予定である。

OSK はソ連時代の造船省と同様の権限を持つこととなり、ロシア政府による造船業の再国有化ともいえる。ロシア造船及び関連産業は、OSK 枠内で再編を進めてゆき、競争力のない造船所及び船用企業は、他企業との合併や事業の変更により生き延びるか、または閉鎖される。閉鎖に伴う土地売却による収入は OSK の活動資金の一部となる。

各地域の支社には、造船所の他に関連機器メーカー、造船技術研究所、設計事務所などが含まれる予定である。その主要業務は、民間及び海軍向け船舶の開発、設計、製造、引渡し、保証、サービス、近代化、修繕、リサイクル、新技術の導入、及び大陸棚の開発である。同計画の予算総額は約 20 億ルーブルである。²⁸

例えば、造船業の衰退が激しい極東部支社地域では、カムチャツカ半島やハバロフスク

²⁸ <http://en.portnews.ru/news/7186/>

地方、沿海地方の海軍および民間の船舶修理工場などを運営する。沿海地方のポリシヨイカメニ町の「ズベズダ」原潜修理工場は、太平洋艦隊の原潜が少なくなったため資金不足に悩み、日本の支援で廃棄原潜を解体している。旧ソ連海軍や輸出向けの小型艦艇を建造したウラジオ造船所は、海軍や国境警備隊の発注がないため、経営悪化が深刻化。民間の船舶修理工場も破産寸前の段階にある。

同支社は、ロシア海軍やすべての船舶会社の発注を取りまとめ、船舶工場を維持しながら、アジア太平洋地域の艦船市場への進出を目指す。計画では、大型貨物船やタンカー、えい航船、漁船を建造し、中国をはじめベトナム、インドネシア、マレーシアなどに輸出する。政府はナホトカ市でスーパータンカーの三隻が同時に建造できる大規模ドックの建設を検討する。地元の造船関係者は、造船業の復興による失業率の低下、生活水準の向上、アジア太平洋地域との経済関係の強化・多様化を期待している。²⁹

現時点（2007年10月）では計画の詳細や10億ルーブル³⁰（約4,055万ドル）と見積もられている財源は発表されていないが、OSKには以下のような企業・組織が含まれる予定である³¹。ほとんどの企業・組織は100%国営となる。

Center of Ship Repair "Zvezdochka" (現 Machine-Building Enterprise "Zvezdochka")
(Severodvinsk)

Nerpa (Snezhnogorsk)

NPO "Vint" (Moscow)

10th, (Polyarny, Murmansk region),

35th (Roslyakovo, Murmansk region)

82th (Roslyakovo, Murmansk region)

1st (Sochi, Krasnodar krai)

Astrakhan ship repair plants of the MoD

5th ship-repair plant of the Border Guard Service

Zelenodolsk Design Bureau (Zelenodolsk, Republic of Tatarstan)

Central Design Bureau "Rubin" (St.-Petersburg),

St.-Petersburg Maritime Bureau of Machine-Building "Malachite"

Research Design-Technological Bureau "Onega" (Severodvinsk)

西部支社：

Admiralty Shipyards, Sredne-Nevisky Shipyard

Kronshtadt Plant

33th Ship Repair Plant of the MoD (Baltiysk, Kaliningrad region)

²⁹ <http://www.chunichi.co.jp/hokuriku/article/asia/vladivo/CK2007051402016035.html>

³⁰ Shipbuilding.ru 11.09.2007

³¹ http://shipbuilding.ru/eng/articles/rus_ship/

Severnaya Verf (政府保有率 20.96%) (St Petersburg)
Krasnoe Sormovo (33,53%) (Nizhni Novgorod)
Yantar (51%) (Kaliningrad)
Center of Shipbuilding and Ship Repair Technology (St Petersburg)
Plant Burevestnik (Gatchina, Leningrad region) (38%)
Proletarsky Zavod (St.-Petersburg) (29.97%)
Design Bureau "Iceberg" (24.49%) (St Petersburg)
Svetlovskoe Enterprise "ERA" (Kaliningrad region)
Severnoe Design Bureau (St Petersburg)
Central Maritime Design Bureau "Almaz" (St Petersburg)

北部支社：

State Center of Ship Repair Zvezdochka
Severnoe Production Association Arctica
Sevmash
Special Design Bureau of Electro Chemistry

極東支社：

Zvezda (Bolshoi Kamen)
Khabarovsk Shipyard
30th (Dunai)
92nd (Vladivostok)
178th (Vladivostok)
179th (Khabarovsk) ship repair plants of the MoD of the Russian Federation
Northeast Regional Center on Repair and Recycling of Arms and Military Technic
(Vilyuchinsk, Kamchatka) of the MoD
Holding Company Dalzavod» (Vladivostok) (20%)
Nikolaev-on-Amur Shipyard (Nikolaevsk-on-Amur, Khabarovsk region) (10%)
Amur Shipyard (Komsomolsk-on-Amur) (20%)

2.2.3.4 市場と競争力

①国内需要

国際貿易量の増加に伴い、ロシアの船舶需要は、以下のような理由による急成長が見込まれている。ロシア政府は、国際貿易量の増加により、2010年には、貨物輸送量は5億4,000万トンに増加すると予想している。

- ロシア国内の大手エネルギー企業及び大手船社（GAZPROM、ROSNEFT、SOVCOMFLOT、ROSMORPOR）による北極海、サハリン、カスピ海における石油・ガス田開発に伴う船舶需要の増加。
- ロシア国内の大手船社及び中堅船社（FESCO、PRISCO、MSCO、Northern Shipping Company、Volga-Baltic Shipping Company、Azov-Don Shipping Company 等）の貨物輸送量増加及び船隊近代化による新造船需要の増加。

ロシア政府はこのような新造船需要を国内造船所で満たす政策を進めているが、現在ロシアの造船所では、急速に増加するエネルギー輸送のために大手国内船主が緊急に必要としている以下の船種の建造能力を持たない。

- 130,000～150,000 m³型の LNG 船
- 130,000～150,000 m³型のアイス・クラス（耐氷仕様）シャトル LNG 船
- 70,000～100,000DWT 型石油タンカー
- 100,000DWT 以上の石油タンカー

また、ロシア船主の多くがオフショア油田からの原油輸送のために必要としている 20,000～50,000DWT のシャトル・タンカーの建造能力を持つロシアの造船所は、現在 Admiralty、Baltisky Zavod、Sevmash の 3 か所のみで、その建造能力には限りがある。

ロシアの専門家³²は、ロシアの造船所と造船業の問題点を以下の様に指摘している。

- 受注状況が不規則で計画性がなく、設備や労働力が十分に活用されていない。
- 多くの造船所は現在船体のみの建造に特化しており、設計やぎ装に関する技術力、労働力の質の低下を引き起こしている。
- 造船所及び船主に対する優遇税制などの政府政策の欠如。
- 主要顧客であるロシア国内の中小船主・船社の過去 10 年の財政的問題。
- 船舶金融システムの未発達さによる船主、造船所の新造船建造資金の欠如。

②外国船主からの受注状況

上記のような問題により、ロシア国内船主による国内造船所への新造船発注は非常に少なく、現在 Admiralty 造船所以外のロシア大手造船所の多くは、主に欧州船主向けの新造船建造を行っている。

これには世界的に好調な新造船需要により、アジア諸国の造船所の受注能力が限界に達

³² V. Chugunov, Director, shipbuilding projects, JSC Finance Leasing Company
<http://www.maritimemarket.ru/eng/flc.html>

していることも原因であろう。少なくとも今後数年間は、アジアの造船所で受注しきれない新造船が、ロシアなど中小造船国に流れる可能性も予想される。

2007年時点でロシア造船所に新造船を発注している主な外国船主・船主には以下が含まれる³³。なお、Palmali と Pietro Barbaro はロシア国内に子会社を持ち、海運ビジネスを行っている企業である。

- Odjfell（ノルウェー）：Sevmash 造船所にタンカー12隻（内4隻はオプション）を発注。
- Hanseatic Lloyd（ドイツ）：Amursky 造船所にタンカー4隻を発注。
- Stena Line AB（スウェーデン）：Batlic 造船所に RoPax3 隻を発注。
- Pietro Barbaro（イタリア）：Krasnoy Sormovo 造船所にプロダクト・タンカー3隻を発注。
- Palmali Shipping（トルコ）：Krasnoy Sormovo 造船所、Volgograd 造船所に貨物船5隻を発注。
- Svithoid Tankers（スウェーデン）：Third International 造船所にケミカル石油タンカー4隻を発注。
- Hermann Buss（ドイツ）：Yantar 造船所にコンテナ船4隻を発注。
- Intersee Schiff（ドイツ）：Zelenodolsk 造船所にケミカル石油タンカー4隻を発注。
- Rensen Shipbuilding（オランダ）：Zolenodolsk 造船所に貨物船3隻を発注。

また、現在 Sovcomflot 向けの新造船建造に特化している Admiralty 造船所は、フィンランド、ポルトガル、クロアチア船主との交渉を行っていると報道されている³⁴。

³³ World Shipyard Monitor、ShipbuildingRu

³⁴ ShipbuildingRu 02.10.2007

2.2.4 船用産業

2.2.4.1 概要

ロシアの船用メーカーは、伝統的に前述の Admiralty 造船所、Sevmash 造船所などの大手国営造船所に付属したものが多く、特定の造船所向けのビジネスを行っていたため、ソ連崩壊後の艦艇建造の大幅な減少に伴い、造船所とともに衰退したものも多いと考えられる。

ロシア政府は、2007 年春の大統領勅令による造船業の再編計画、即ち国営 United Shipbuilding Corporation の設立とともに、造船所付属の船用工業の再編を行い、今後は企業の整理・統合と製品の自国化が進むと予想される。しかし、現在は既存のロシア国内の船用企業だけでは、造船所や船主が必要とする製品や技術を提供できない状況であり、外国船用企業、特に欧州企業で既にロシア市場に参入している企業は多い。

サンクトペテルブルクで開催されるロシアの主要海事見本市 Neva 2007 には、約 360 社のロシア企業が出展した。ロシアには日本や欧米諸国の船用工業会に相当する組織がなく、市場規模、市場シェアなどの船用産業全体に関する系統だった情報はないが、Neva に出展したロシア企業一覧からは以下のような特徴が見られる。

- 甲板機械などの船用機械、部品は造船所で製造される場合が多い。
- スペアパーツの製造販売や修理を専門にする企業が多い。
- メーカーよりもサプライヤーが多い。
- メーカーは、完成品よりも部品製造が多い。
- 自社製品製造よりも、外国製の部品の組み立て企業が多い。
- 自国製品よりも、外国製品や部品の代理店、ディストリビューターが多い。
- ハイテク機器メーカーは少ないが、航海機器などの精密機器は元軍用メーカーが多い。
- エンジン・メーカーは主に小型船、河川船舶向け。
- ロシア語以外の情報を提供している企業は少ない。

ロシア造船所で建造された船舶の搭載機器・メーカーの例として、2004 年に建造された以下の 2 隻を挙げる。³⁵

13,000DWT 型石油タンカー「President Heydar Aliyev」

造船所：	Krasnoye Somovo（ロシア）
船主：	Azerbaijan State Caspian Shipping（アゼルバイジャン）
設計：	MNP Onshore & Offshore（ロシア）
主機：	Wärtsilä（フィンランド）
減速機：	Reintjes（オランダ）

³⁵ Significant Ships of 2004, The Royal Institution of Naval Architects

プロペラ :	Lips (オランダ)
補機 :	Liag-MAN (ドイツ)
ボイラー :	Aalborg (デンマーク)
クレーン :	Proletarsky Plant (ロシア)
係船装置 :	Rolls Royce (Rauma-Brattvaag) (英国/ノルウェー)
貨物ポンプ :	Marflex (オランダ)
バウスラスター :	Pergales Konceptionas (不明)
防火システム :	Unitor (ロシア)
廃棄物焼却システム :	Teamtec (ノルウェー)
汚水処理システム :	RWO (ドイツ)

河川用貨物船「Palmali Voyager」

造船所 :	Vogograd Shipyard (ロシア)
船主 :	Palmali Shipping (トルコ)
設計 :	Marine Engineering Bureau (トルコ)
主機 :	Wärtsilä (フィンランド)
アジマス・プロペラ	Schottel (ドイツ)
補機 :	Volvo Penta (スウェーデン)
ハッチ・カバー :	Volgograd Shipyard (ロシア)
バウスラスター :	Schottel (ドイツ)
航海機器システム :	Transas (ロシア)

2.2.4.2 ロシア船用企業の国際競争力

現在、ロシアの船用企業で国際的にビジネスを行っている、または外国市場、特に欧州市場への参入計画を持つ企業は少ない。これは、欧州などの主要海事見本市に出展するロシア船用企業が未だに少なく、また、ほとんどのロシア船用企業がロシア語以外の情報を持たないことから推察される。

例えば、2006年に開催された欧州の代表的な国際海事見本市 SMM (ドイツ) に出展したロシアの造船及び船用企業は以下の通りであるが、船用機器の製造も行っている Admiralty 及び BZ という国営の大造船所以外は、国際的知名度は低い。

Admiralty Shipyards (造船、船用機器)

Baltiysky Zavod (BZ) (造船、船用機器)

Concern of medium and small tonnage shipbuilding, JSC (造船、機械)

Compressor JSC (コンプレッサー)

DELO Company Ltd. (スペアパーツ)

ElectroRadioAutomatika, JSC

INMOR Group (ゴム製品、スペアパーツ)

Ladoga-Service (スペアパーツ)

また、2006年の海事見本市 Posidonia (ギリシャ) に出展したロシアの船用企業は、Gorizont (航海機器) 一社のみ、2007年の Norshipping (ノルウェー) には、Proletarsky Zavod (タービン、甲板機械)、Nevsky 造船所 (船舶修繕、甲板機械) の2社が出展した。2007年の International Boat Show (イタリア) の出展は、Zvezda (エンジン) のみであった。

ロシアの船用企業で国際的知名度の高い唯一の企業は、主要国際海事見本市には必ず大規模な出展を行っている航海機器メーカー Transas である。1990年に設立された同社は、2003年には国際本社をアイルランドに移転したが、経営トップはロシア人である。同社の概要を以下に述べる。

ロシア船用企業例：Transas グループ

Transas は、1990年、元航海士のグループによってサンクトペテルブルクに設立された。同社は、PC上で駆動する使いやすい航海機器の開発でビジネスを急速に拡大し、それまで欧米及び日本の大手航海機器メーカーがほぼ独占していた高度航海機器システム市場への参入に成功した。

設立3年後には売上は100万ドル、5年後には790万ドルに達した。また、5年間で英国、ドイツ、スウェーデン、フランス、米国等、欧米の主要市場に相次いで支店を開設した。

国際ビジネス戦略の一環として、2003年、本社をアイルランドに移転したが、事実上の本社組織であるセントラル・オフィスは、サンクトペテルブルクに位置している。

2006年末現在、Transas は世界110カ国に拠点を持ち、1,200人を雇用している。年間売上高は1.6億ドルである。

Transas は航空機器分野にも進出しているが、航海機器分野における主力製品は、航海機器 (ECDIS、AIS、VDR、INS 等)、シミュレーター、VTS (Vessel Traffic Services : 船舶通航業務)用システムで、同社によると主な業績は以下の通りである。³⁶

- Transas の航海機器は世界100カ国、10,000隻以上の商船及びヨットに搭載されている。

³⁶ <http://www.transas.com/company/>

- 同社フォーマット TX-97 の電子海図は 14,000 枚（種類）が作成され、世界で 3 百万枚以上が使用されている。
- 10,000 隻以上が Transas の ECDIS（電子海図情報表示装置）を搭載しており、その世界シェアは約 30%である。
- 70 カ国、300 の航海訓練所で、Transas のシミュレーター1,700 基以上が使用されており、その世界シェアは同じく 30%である。
- 世界の 100 港湾以上が Transas の VTS を使用している。
- 2006 年には、現代重工業と共同開発した INS(統合航海システム)である Hyundai-Transas intelligent Bridge System (HTiBS)が、世界初の INS C タイプの型式承認を取得した。

同社は、Maersk Line、P&O Nedlloyd、Stena などの先進国の大手国際船社に加え、伝統的にロシアとの関係の深いイラン、インドなどの第三諸国にも多くの顧客に持つが、ロシア船主・船社へのビジネスにも積極的である。

例えば、上記 HTiBS の第一号シリーズを搭載したのは、ロシア大手船社 Primorsk Shipping が現代蔚山造船所に発注したタンカー5 隻である。

また、Transas は、既にロシア最大手船社 Sovcomflot のタンカー10 隻にも航海機器システムの納入実績があり、Sovcomflot が Admiralty 造船所に発注した耐氷仕様タンカー DAT2 隻にも Transas の航海機器システムが搭載される予定である。

さらに、ロシアに子会社を持つトルコ船社 Palmali Shipping がロシア Volgograd 造船所に発注した貨物船 4 隻、及び Krasnoe Sormovo 造船所に発注した貨物船 5 隻とタンカー数 5 隻にも航海機器システムを納入している。

2.2.4.3 外国船用企業の市場参入状況

2.2.4.3.1 概要

既にロシア市場に参入している欧州船用企業は多く、その大部分が現地代理店やディストリビューターを通じたビジネスを行っている。一方、現在ロシアに支店・事務所を持つ外国船用企業・組織には、以下のような例がある。

Alfa Laval Potok, JSC（スウェーデン：熱交換器、バラスト水処理システム）

Viking Life-Saving Equipment Russia Ltd.（デンマーク：救命装置）

Hempel（デンマーク：塗料）

ESAB (Russia (Sweden))（スウェーデン：溶接機械）

Messer Cutting & Welding Moscow Office JSC（ドイツ：溶接機械）

Innovation Norway（ノルウェー：貿易振興会）

以下に示すサントペテルブルクの海事見本市 NEVA2007 に出展した企業・組織の内訳を見ると、ロシア市場に既に参入している、または市場として重要視している外国企業の傾向がわかる。

地元ロシアを除く参加企業・組織は、欧州勢が大多数を占めている。国別では、ドイツが圧倒的に多く、北欧諸国とオランダが続いている。

英国の参加企業・組織は、船用メーカーよりも、メディアや研究機関が多いのが特徴である。また、ロシア船用企業は、欧州船用メーカーの代理店を兼ねているものが多い。

ソ連崩壊以前は統一経済圏を構成していた旧ソ連・東欧諸国からの参加は、意外にも全体的に少ない。最も参加企業の多いウクライナとポーランドは、船用企業よりも造船所の参加が多い。これは、ロシアと同様に国際競争力のある船用メーカーが少ないという理由に加え、ロシア船用機器市場への進出よりも、ロシア船主による新造船建造または既存船修繕を自国の造船所に誘致するというセールスを目的としている企業が多いからであろう。

アジアからの参加は、中国企業が増加傾向にあるが、未だに少ない。日本の船用企業としては、唯一、古野電気のロシア現地拠点 FURUNO EURUS, LLC が出展しているが、日本からの直接参加は皆無である。

表：ロシア海事見本市 Neva 2007 に出展した企業・組織の内訳³⁷

旧ソ連・東欧企業	405
ロシア	360
ウクライナ	17
ポーランド	17
ラトビア	5
エストニア	2
クロアチア	2
ブルガリア	1
リトアニア	1
西欧・北欧企業	248
ドイツ	62
ノルウェー	30
フィンランド	26
スウェーデン	26
オランダ	25

³⁷ NEVA2007 資料より作成。

英国	24
デンマーク	16
スペイン	13
フランス	9
イタリア	5
その他	12
北米企業	8
米国	6
カナダ	2
アジア企業	10
中国	5
韓国	1
シンガポール	2
トルコ	2
その他	3
計	

NEVA2007に出展した船用メーカーの業種別企業数

ケーブル、ワイヤリング	11
部品	114
航海機器、コントロール	43
電子機器	52
甲板機械	5
港湾機械、機器	36
ハードウェア、ソフトウェア開発	20
IT、ソフトウェア	5
船用エンジニアリング	48
海図	17
オフショア採掘機械	9
レーダー、航海機器	50
通信機器	39
安全装置	39
オートメーション、トレーニング機器	21
造船機器	113

エンジン、タービン、ギア	74
溶接機械	26

注：企業が重複している場合もある。

出所：NEVA2007

2.2.4.3.2 西欧・北欧企業の市場参入状況

欧州企業、特に西欧・北欧の EU（欧州連合）諸国及びノルウェーの企業は、ソ連崩壊後、急成長が見込まれる中東欧・旧ソ連市場にいち早く進出した。過去数十年のアジア造船国の台頭による欧州造船業の衰退によって自国市場の多くを失った欧州船用企業は、国外市場への進出やニッチ市場の開拓などの戦略で生き延びており、新たに開かれた中東欧・旧ソ連市場は重要なビジネス機会であるととらえられている。

現在欧州 27 カ国をメンバーとする EU にとってロシアは最大の隣国であり、EU はロシアの貿易額において最大の貿易相手国（地域）である。両者は 2004 年、2007 年の EU 拡大により距離的にも近づいており、そのパートナーシップの重要性はさらに増している。

このような地理的な近さ、歴史的関係の深さなどの優位があるとはいえ、NEVA2007 に出展した欧州企業の多さを見ると、ロシア市場へのコミットメントは明らかである。

欧州船主は、近年ロシア造船所への新造船発注を行っている。欧州で設計された船舶には、ロシア製以外の船用機器が搭載されることが多いため、外国船用メーカー、特に欧州メーカーにとって、ロシアは魅力的な市場であるといえよう。

同時に、近年アジア諸国で精力的に新造船発注を行っているロシアの大手船主・船社も、重要なセールスのターゲットとなっていると考えられる。

①ドイツ

欧州諸国の中でも、特にドイツ企業はロシア進出に積極的であり、船用企業も例外ではない。NEVA2007 にも、大小様々なあらゆる業種のドイツ船用企業（ドイツに拠点を持つ外国企業を含む）が参加した。また、下記の企業に加え、ドイツ船用工業会 VDMA、ドイツ造船工業会 VSM も参加している。

既にロシアに現地拠点を持つドイツ企業やロシアの船用企業との代理店契約を結んでいる企業も多い。また、ロシアの造船所の設備近代化、及び船用企業との技術協力や提携を行っているドイツ企業もある。例えば、2007 年 1 月、ドイツ IMG 社は、Admiralty 造船所の設備近代化の一環として、組立機器納入に関する約 900 万ユーロ相当の契約を結んでいる³⁸。

³⁸ ShipbuildingRu

ロシア NEVA2007 に出展したドイツ企業・組織

Goepfert AG (バルブ)
Ocean Clean GmbH (汚水処理装置)
ProfiSeal (シール)
ROSOMA GmbH (漁業機器)
ABS Nautical Systems (ソフトウェア)
Allweiler AG (ポンプ)
ASD Sensortechnik GmbH (センサー)
Balland-Messe-Service GmbH (見本市サービス)
Barthels & Luders GmbH (アンカー、チェーン)
BLN GmbH (スペアパーツ)
Boening Automationstechnologie GmbH & Co. KG (オートメーション)
BOLL & KIRCH Filterbau GmbH (フィルター)
Cassens & Plath GmbH (磁気コンパス)
Caterpillar Marine Power Systems (エンジン)
Cattron-Theimeg Europe GmbH & Co. KG (遠隔操作装置)
Centa Antriebe Kirschey GmbH (カップリング)
Converteam GmbH (電力変換装置)
d-i davit international gmbh (甲板機器、救命装置)
Diesel & Gas Turbine Publications (出版)
DMR Kloska Technik GmbH (スペアパーツ、修理)
Elektronik-Systeme Lauer GmbH & Co. KG (オートメーション)
EvoLogics GmbH (センサー)
Fr. Fassmer GmbH & Co. KG (造船)
GEA Grasso International GmbH (冷凍設備)
German National Group (船用工業会)
Gottwald Port Technology GmbH (港湾設備)
HATLAPA (甲板機器)
Heinzmann GmbH & Co. KG (ガバナー)
IMG Ingenieurtechnik und Maschinenbau GmbH (システム・サプライヤー)
IMAG
Johnson Controls Systems & Service GmbH (冷凍・空調装置)
Jung Gong ADCO GmbH (窓)
KIROW Leipzig KE Kranbau Eberswalde AG (クレーン)
Kupke+Wolf GmbH (ブースター)
LOROWERK (パイプ)
MAFI Transport-Systeme GmbH (トラクター)
Mahle Filtersysteme GmbH (フィルター)

MAN Diesel SE (エンジン)
Messer Cutting & Welding Moscow Office JSC (溶接機械)
Minimax GmbH & Co. KG (防火装置)
Noell Mobile Systems GmbH (クレーン)
ORTS GmbH (甲板機器)
Pickhan Heavy Fabrication (溶接機械)
Rudi Schneider Special Bolts (ボルト)
Schaller Automation KG (オートメーション)
Scheuerle Fahrzeugfabrik GmbH (造船機械)
Schiffsversorgung Rostock GmbH (サプライヤー)
Schottel GmbH (プロペラ)
SAM Electronics GmbH (航海機器)
SKL Motor GmbH (エンジン)
STOP-CHOC Schwingungstechnik (衝撃装置)
Stromag AG (カップリング)
Volz GmbH Fluidtechnology (カップリング)
VOSTA LMG GmbH (浚渫機)
Westfalia Separator Mineraloil Systems GmbH (液体処理システム)
Wilckens Farben GmbH (塗料)
WISKA Hoppmann & Mulsow GmbH (ケーブル)
ZF Marine GmbH (減速機)
Zollern-BHW Gleitlager GmbH & Co. KG (ベアリング)

②北欧・オランダ

北欧諸国とオランダは伝統的に海事産業が盛んで、国際的に知名度の高いハイテク船用メーカーや環境関連機器メーカー、及びニッチ市場を持つ専門メーカーが多いことが特徴である。

また、北欧諸国とオランダは、自らも確立されたオフショア産業を持つため、ロシア市場で急成長が見込まれているオフショア・エネルギー産業の関連技術や機器を提供することも強みである。また、オランダは、ロシア国内での需要が高い河川用船舶関連の企業も多い。

一方、地理的に最も近いフィンランドは、ロシアが必要としている氷海船技術を持ち、近年ロシアとの協力関係を強めている。

以下は、NEVA2007に出展した北欧及びオランダ企業・組織の例である。

ロシア NEVA2007に出展した北欧・オランダ企業・組織の例

デンマーク：

Atlas Incinerators A/S（廃棄物処理装置）

Callenberg A/S（スイッチボード、コンソール）

Danfoss A/S（冷凍・空調装置）

Viking Life-Saving Equipment A/S（救命装置）

SELCO A/S（電子機器）

スウェーデン：

Consilium Marine AB（航海機器）

Jowa AB（汚水処理装置）

Kockum Sonics AB（電子機器）

MacGREGOR Group（甲板機器）

SKF Coupling Systems AB（カップリング）

Volvo Penta Corporation（エンジン）

フィンランド：

Aalborg Industries Oy（ボイラー）

ABB Marine & Turbocharging（推進装置）

Aker Arctic Technology Oy（設計）

Aker Yards（造船）

Deltamarin Ltd（設計）

Kalmar Industries Oy Ab（甲板機器）

Wärtsilä Corporation（エンジン）

ノルウェー：

Det Norske Veritas（船級協会）

Frank Mohn AS（ポンプ）

Hamworthy Gas Systems AS（イナートガス装置）

Hamworthy Moss AS（ガス運搬システム）

Hamworthy plc（液体運搬システム）

Hydramarine AS（オフショア機器）

Innovation Norway（貿易振興）

Jotron AS（通信機器）

Kongsberg Maritime Ship Systems（航海機器）

MARINTEK（研究）

TTS Marine AS（甲板機器）

Sperre Industri AS（コンプレッサー）

オランダ：

Aalborg Industries Inert Gas Systems BV（イナートガス装置）

Damen Shipyards Gorinchem (造船)
Heinen & Hopman Engineering BV (空調装置)
IHC Holland Merwede BV (浚渫・オフショア機器)
Maprom Engineering BV (プロペラ軸)
Sandfirden Technics BV (推進装置)
SigmaKalon (塗料)
Winteb v.o.f. (エア・パイプヘッド)
VDL Klima BV (熱交換器)
Verhaar Omega B.V. (スラスタ)

2.3 ロシア市場参入に関する諸制度とビジネス慣行

2.3.1. 投資及び輸出入に関する諸制度

ロシアの対内直接投資額は、98年8月にロシアで通貨・金融危機が発生した後、2002年までは低迷していたが、2003年から急増し、2006年の対内直接投資額は前年比93.8%増の287.3億ドルに達した。貿易収支も、2006年には前年比8.3%増の1,243億600万ドルに達している。その背景には原油、ガスなどの資源価格の高騰で追い風を受けていることがある。³⁹

今後、ロシアのWTO（世界貿易機関）加盟が実現すれば、法制度や行政手続きの透明性が高まり、ロシアへの直接投資と貿易はさらに拡大する可能性が高いが、現時点では制度や手続きは複雑で、変更も多いため、十分な注意を要する。

2.3.1.1 貿易管理制度⁴⁰

①管轄官庁

- 総括：ロシア連邦政府（内閣）<http://www.government.ru>
- 貿易一般：経済発展商務省 <http://www.economy.gov.ru>
- 輸出入関係：連邦税関局（旧国家税関委員会）<http://www.custom.ru>
- 輸出入に対する外為管理：ロシア中央銀行 <http://www.cbr.ru>
- 関税：財務省税務局：<http://www.nalog.ru>
- ロシアへの輸入品の基準認証：連邦技術規制・計量庁(旧国家度量衡委員会) (Gosstandart) <http://www.gost.ru>

②輸入品目規制

輸入禁止品目、輸入割当対象品目、輸入許可を必要とする品目、適合性検査証明書を必要とする品目がある。

適合性検査証明については、ロシアは、WTO加盟を視野に、標準化、製品認証及びラベリング要求に関し、欧州を始めとする国際システムへの準拠の姿勢を示しているものの、それらとは異なる独自のシステムを持っており、これがしばしば同国への輸出に対する障壁とみなされている。例えば、一部の例外を除き、ロシアはCEマークなど欧州その他の国際的に受け入れられている規格や認証を直接認めておらず、それらはロシア国内での品質証明のラベルにはならない。

2.3.1.2 輸出入手続き⁴¹

①管轄官庁

- 経済発展商務省 <http://www.economy.gov.ru>

³⁹ <http://russiainvestment.seesaa.net/>、JETRO

⁴⁰ <http://www3.jetro.go.jp/jetro-file/search-text.do?url=010024310202>

⁴¹ <http://www3.jetro.go.jp/jetro-file/search-text.do?url=010024310205>

- 農業省 <http://www.mcx.ru>
- 保健・社会発展省 <http://www.mzsrrf.ru>
- 情報技術・通信省 <http://www.minsvyaz.ru>
- 連邦技術規制計量庁（旧国家度量衡委員会）（Gosstandart） <http://www.gost.ru>
- 連邦保健・社会発展監察局（Roszdravnadzor） <http://www.roszdravnadzor.ru/>

2.3.1.3 関税制度⁴²

①管轄官庁

ロシア連邦政府（内閣）（www.government.ru）が関税政策を決定し、同政策を連邦税関局が実行する。

関税率問い合わせ先：連邦税関局（旧国家税関委員会）（www.customs.ru）

住所：121087, Moscow, Novozavodskaya street, 11/5

②関税体系

- ・ 最恵国税率。
- ・ 開発途上国を原産国とする商品に最恵国税率の 75%。
- ・ 後発開発途上国は免税。CIS 諸国も、一部の品目を除き免税。
- ・ 上記以外で最恵国待遇が適用されない国を原産国とする商品、および原産国を特定できない商品に対し、最恵国税率の 2 倍を適用。

③関税の種類

従価税、従量税、あるいは、これらの併用。輸入関税、輸出関税。季節関税、特殊関税（アンチダンピング関税、相殺関税、特別セーフガード関税）。

④対日輸入適用税率

最恵国税率。日本からの輸入品は、最恵国に適用される最恵国税率で課税。

⑤関税以外の諸税

- 付加価値税（基本税率は 18%、一部 10%や 0%の軽減税率）、物品税、通関手数料。
- 国税基本法で定められた税率で物品税が課税。
- 国税基本法で定められた税率で付加価値税が課税。

⁴² <http://www3.jetro.go.jp/jetro-file/search-text.do?url=010024310203>

2.3.2 ロシアのビジネス慣行

ロシアは多民族国家であり、多様な国民性があるという点に留意する必要があるが、ロシアで事業を行う日本の投資家が理解しておくべきビジネス慣行の例として、以下のような注意点があげられている⁴³。

- スラブ民族の時間に対する概念は日本人ほど厳格でない。先方は相手に時間厳守を期待する一方で、自らが遅れてくることは日常茶飯事。
- 現地の郵便は時として信頼性に欠けるため、コンタクトをとるにはファックスかEメールが望ましい。
- 将来のパートナーに対し、訪問前に目的と提案について知らせておくことが慣例。
- 署名のない書類はほとんど意味がない。ビジネスの実践においては文書作業が核心となる。
- 名刺は不可欠。片面はロシア語で印刷すること。
- 重要な問題は非公式な場で話し合っても構わないが、最終的な交渉と決定は公式の場で行うこと。
- 個人的かつ非公式な関係の構築が重要である。時としてプライバシーはあまり尊重されない。また、身体的なコンタクトは無礼な行為ではなく、友好的姿勢の表れと受け取られる。
- 摩擦が生じた場合には、公式な姿勢で臨むのは避けた方がよい。スラブ人は「人物重視」を旨としており、より個人的なアプローチが功を奏するが多い。
- ビジネス・ネゴにおける安易な妥協は相手が弱みを抱えているからだと解釈される。

また、英国の他文化ビジネスサイトは、一般的には以下のようなビジネス慣習を指摘している。⁴⁴

信頼関係・コミュニケーション

- ロシア人はビジネスライクで、ビジネスを行うために長年の関係は必要とはしないが、信頼できる人とのネットワークやコネは役に立つ。
- 何事にも忍耐力が不可欠。
- ビジネスのみの人は信用されない。
- 信頼関係を築くためには誠実さが大切。
- 頼みごとをされることは、個人的な信頼の証拠。

ビジネス・ミーティング慣習

- 事前のアポは不可欠で、できる限り前にとること。

⁴³ ロシア科学アカデミー世界経済国際関係研究所機関誌「世界経済と国際関係」のセルゲイ・チェバノフ経済部長、JETRO 資料

⁴⁴<http://www.kwintessential.co.uk/resources/global-etiquette/russia-country-profile.html>

- 政府関係者とのアポをアレンジするには、通常約 6 週間が必要。
- ロシア到着時にアポを確認し、さらに 2 日前または前日に再確認すること。
- 5 月の第 1 週目は公休日が重なるため、アポは避けること。
- アポには時間厳守で到着すること。
- ロシアのスケジュールは変更が多く、何事も予想より時間がかかるため、待たされることを覚悟すること。
- 直前のキャンセルもあり得る。
- 初回のミーティングは、相手及び相手企業が将来的なビジネスを考慮するに値するか否かを定めるものである。
- 競合他社と比較した場合の自社の有利な点を効率的に述べること。
- ビジネス以前の相手方による社交的会話を避けないこと。
- すべての必要書類は英語及びロシア語で用意すること。
- 事業の歴史的背景や過去の業績を含めた詳細なプレゼンテーションを用意すること。
- ミーティングは無関係な話題で中断されることも多い。
- ミーティング終了時には「プロトコル」（議論の要旨）に署名することが多い。

ビジネス交渉

- 交渉過程は遅く、ロシア人は急かされることを好まない。
- 交渉チームには技術専門家も含めること。
- 年齢や階級、役職というヒエラルキーの考慮が重要。
- 決断は常にトップが行う。
- ロシア人は自分と同じ階級の人物との交渉を好む。
- ロシア人はビジネスには勝ち負けがあると信じている。
- また、妥協を好まず、相手が譲歩するまで交渉を続ける。
- 相手方の譲歩を引き出すために、癩癩を起したり、席を立つこともある。
- 時間を引き延ばすことも戦術としてよく使われるため、時間的余裕がないことを見せなくてはならない。
- 契約書に署名するまでは最終決定ではない。また、契約書ですら変更されることがある。
- 押しの一手のセールス手法は逆効果である。

2.4 今後の見通し

2.4.1 市場としての将来性

ロシアへの外国投資は増加傾向にある。直接投資は過去数年、40億ドル前後で推移してきたが、2003年以降上昇に転じ、2004年、2005年とも前年比約39%の増加、2006年には前年比93.8%増の287.3億ドルに達した。

日本は、2005年以降自動車メーカーのロシアにおける生産計画が発表され、新たな展開が見え始めたが、対ロ投資は欧米諸国と比べ、活発とは言えない状況が続いていた。また、販売市場としてのロシアの魅力が増す中、モスクワにおける拠点の形態も、これまでは販売会社（現地法人）ではなく、駐在員事務所が主流であった。⁴⁵

市場としてのロシアには、以下のような利点がある。

- 広大な領土。
- 豊富な地下資源。
- WTO（世界貿易機構）加盟の可能性。1993年に加盟申請し、WTO現状のステータスはオブザーバー。2006年11月に米国との二国間交渉が妥結し、2007年8月現在でグルジアなどとの二国間交渉が残っている。
- 税制の合理化と負担軽減の傾向。
- 良好なマクロ経済の実績と中期的見通し：高い経済成長、経常黒字と外貨準備の増大、対外債務の返済、通貨の安定。

一方、ロシアのビジネス環境については、制度の未整備・不徹底、手続きの煩雑さ、情報収集の困難など、日本企業から否定的な声が聞かれる。さらに、2003年の石油大手ユコス脱税・横領事件以来の追徴課税問題や中央集権化の動きは、新たなリスクとして諸外国に懸念を引き起こした。こうした情勢の下、ロシアへのコミットメントの拡大に躊躇する企業も見られる。以下はロシアの政治的、経済的リスクである。⁴⁶

政治的リスク

- 強力かつ増大しつつある国家の影響。これは、「国家主導型資本主義を選択した国特有の長期的なリスクとして捉えられるべきものである。投資家は、その点を考慮して自らの事業計画を合わせていくか、あるいはロシアにおける投資を控えることになる。
- 行政の不透明さ。この問題は、国が直接経済活動に関与する一方、外国企業も含めた民間と協力していく方針を示していることから、徐々に改善していくとみられる。
- なお、中央集権化という形で進行している中央政府と地方政府間の権限配分上の変化

⁴⁵ http://www.jetro.go.jp/biz/world/russia_cis/reports/05001264

⁴⁶ http://www.jetro.go.jp/biz/world/russia_cis/reports/05001264

は、外国投資家にとって必ずしもマイナスを意味しない。相対的に、地方政府により恣意的傾向、汚職といった側面が強くみられるからである。

- 2007年12月の下院選挙と2008年春の大統領選挙のゆくえ。プーチン体制の継続が予想されているが、主要な政策の決定は両選挙後に持ち越されるものが多いと予想され、不安定な状態が続く。

経済的リスク

- ロシアの国家独占企業体との競合。大企業は協力体制及び合弁プロジェクトの確立により、中小企業は独占事業体の利害分野の範囲外での事業を行うことにより、そうしたリスクは回避可能である。
- 中央政府当局が撲滅に努めているものの、依然としてはびこる汚職。
- 穏やかにではあるものの、ロシア国内における生産コストの上昇は避けられない。電力、燃料、輸送、原材料及び労働力などのコストは、次第に欧州レベルに近づいて行くであろう。
- 現在の銀行システムは先進国諸国と比較すると未だ発展が遅れているため信用力が低く、預金流出の可能性がある。

2.4.2 ロシア海事産業の今後の動向

ロシアでは、造船所や大手船社及びエネルギー産業などの主要産業の多くが事実上国営であり、造船業、船用産業を含めた海事産業政策も政府主導である。以下は、中期的にロシアの造船・船用産業に影響する今後の動向である。

- 造船業の近代化と造船量増加

ロシアの造船所の多くは、設備の近代化を要している。また、現在、拡大するオフショア産業が必要としている大型タンカーや特殊船の建造能力を持たない。

このような状況を打開するために、ロシア政府は、2009～2016年の造船業近代化計画の一環として、2015年までには、ロシアの造船所が140,000～160,000DWT型のタンカー建造能力を持つことを目標に設備の向上と近代化を進めてゆく。⁴⁷

また、上記計画と関連して、ロシア工業エネルギー省は、造船所近代化による建造能力の増大と、国内、国外船主からの新造船需要の増加などから、2015年までに建造量（艦艇及び商船）の220%の増加を予測している。造船における商船建造比率は24%から34%に増加する。⁴⁸

⁴⁷ http://www.kommersant.com/p823514/shipbuilding_hydrocarbon_production/、
<http://www.setcorp.ru/?language=english&when=3>

⁴⁸ <http://english.pravda.ru/russia/economics/88398-1/>

- 造船業の再編と国営化

2007年春の大統領勅令により、United Shipbuilding Corporation (OSK) が設立され、ロシア造船業は政府主導の再編を進めてゆく。現時点（2007年12月）では再編計画の詳細は発表されていないが、OSK 設立には2009～2016年間に1,400億ルーブル（約56億7491万ドル）が必要であると見積もられており、うち910億ルーブル（約36億8869万ドル）が国家予算から拠出される予定である。⁴⁹同計画はロシア政府による最も抜本的な造船業再編計画である。

- オフショア産業の振興と自国化

ロシア工業エネルギー省は、中期的に見た場合、商船建造量の60%以上はオフショア産業向けであると予測しており、同省は既にオフショア向け石油及びガス・タンカーのデザインに関する入札を開始している。⁵⁰

また、同省は、2030年までには、40基のオフショア・プラットフォーム、85隻の特殊船、140隻の支援船の需要を見込んでいる。⁵¹

ロシア政府は、このような膨大なオフショア関連需要を、優先的に自国造船所で賄う意向を示しており、国営 United Shipbuilding Corporation の設立とともにその動向が注目される。オフショア関連の船用製品に関しても同様であるが、自国製品がない場合に限り、輸入製品の付加価値税をゼロとする案も提出されている。⁵²

- 船隊の近代化

一方、ロシア商船の平均船齢は18年以上である。また、河川船舶の平均船齢は28年以上、漁船の平均船齢は20年以上である。過去10年間にロシア国内の造船所が建造した新造船のわずか5%がロシア船主向けであることから、国内大手船社以外の商船の老朽化が進んでおり、近代化を要していることがわかる。商船だけではなく、ロシアの艦艇や調査船も老朽化が激しい。⁵³

ロシア政府は、今後新造船建造への融資制度や優遇措置を充実させ、自国商船隊の近代化とともに、自国造船所への受注を増やしてゆく意向である。⁵⁴

- 海運の自国船化

ロシアの国際貿易量は着実に増加しており、2004年時点では約90億ドルに上るが、国

⁴⁹http://www.kommersant.com/p823514/shipbuilding_hydrocarbon_production/

⁵⁰ <http://english.pravda.ru/russia/economics/88398-1/>

⁵¹ ShipbuildingRu 23.02.2007

⁵² <http://shipbuilding.ru/eng/news/2007/02/23/report/>

⁵³ ShipbuildingRu 23.02.2007

⁵⁴ <http://shipbuilding.ru/eng/news/2007/02/23/report/>

際貨物輸送におけるロシア船のシェアは 3.5 億ドル、即ち全体の 4%である。⁵⁵

ロシア政府は、2006 年、商船隊の自国化政策の一環として、ロシア国内の造船所で建造され、ロシア船籍を取得する船舶に対しては、付加価値税と関税を免除することを決定した。これは国際貿易に従事する船舶に適用されるが、内陸船には適応されない。⁵⁶

また、2007 年 10 月には、Russian International Register of Ships (RIRS) に登録してロシア船籍を取得する船舶に対して輸入税を撤廃した。⁵⁷

- 船用機器の需要増加

ロシアの造船量増加に伴い、船用機器への需要も必然的に増加する。ソ連時代には造船所付属の船用機器製造部門で船用機器の需要を賄ってきたが、外国船主の技術的要求を満たすロシア製品は少なく、今後も船用製品の輸入、及びロシア企業と外国企業のジョイント・ベンチャーが増加すると予想される。

⁵⁵ ShipbuildingRu 23.02.2007

⁵⁶ <http://en.portnews.ru/comments/92/>

⁵⁷ ShipbuildingRu 02.10.2007

3. ウクライナ

3.1. 国の概要

1922年以來、ウクライナ社会主義共和国としてソビエト連邦の一部を形成していたウクライナは、1990年7月16日に共和国主権宣言、1991年8月24日に独立宣言をし、国名を現在の「ウクライナ」と変更した。同年12月1日の独立に関する国民投票では、投票参加者の90%以上の圧倒的多数が独立を支持した。ウクライナの独立は、ソ連邦崩壊の契機となった。

しかし、ロシアと同様に、ソ連時代の国家統制の負の遺産は大きく、経済改革、民営化、民主化の進展を妨げている。また、ウクライナがエネルギー供給の大部分を依存している隣国ロシアとの関係も時として不安要因となっている。

一方、2004年及び2007年のEU拡大により、ウクライナはEUと国境を接することとなり、ロシアとEUの中継地点としてのウクライナへの関心が高まっている。投資環境におけるメリットは、欧州・ロシア地域へのアクセスの良さ、高い技術力であるが、法令およびインフラの未整備及び投資政策が一定しないことや政治的な不安定さがデメリットといえる⁵⁸。

ウクライナ：基本データ⁵⁹

面積： 60万3,700平方キロメートル（日本の約1.6倍、欧州ではロシアに次ぐ大きさ）
国境：ベラルーシ891km、ハンガリー103km、モルドバ939km、ポーランド526km、ルーマニア（南）169km、ルーマニア（西）362km、ロシア1,576km、スロバキ97km
人口： 4,630万人（2007年予測）
首都： キエフ
民族： ウクライナ人（77.8%）、ロシア人（17.3%）、ベラルーシ人（0.6%）、モルドバ人、クリミア・タタール等（2001年国勢調査）
言語： 公用語はウクライナ語、ロシア語も一般に通用。

3.1.1 政治情勢

2004年、「オレンジ革命」と呼ばれる平和的抗議活動により、大統領選のやり直しが行われ、改革派のユーシチェンコ氏が大統領に就任し、社会・経済改革の進展が期待された。

しかし、2007年春には、ユーシチェンコ大統領のライバルであるヤヌコーヴィッチ首相

⁵⁸ JETRO

⁵⁹ 外務省、CIA

との政争激化により、内政は不安定化した。前倒しで実施された 2007 年 9 月の議会選挙では、ユーリア・ティモシェンコ元首相率いるブロック「ユーリア・ティモシェンコ」が単独で躍進をし、現与党は過半数割れとなり、政治的に不透明な状態が続いていた。総選挙後 2 カ月を経て、親欧米派 2 党による多数派の連立会派が成立し、12 月 6 日、ユーシチェンコ大統領はティモシェンコ元首相を新首相に指名した。

ウクライナ：政治体制⁶⁰

政体：共和制

元首：ヴィクトル・ユーシチェンコ大統領（2005 年 1 月～、任期 5 年）

議会：一院制のウクライナ最高会議（2006 年 3 月、2007 年 9 月に総選挙）（任期 5 年）

3.1.2 国際関係

地理的に EU とロシアの間に位置するウクライナは、「欧州への統合」を掲げつつも、欧米とロシアの間の均衡を模索する路線をとっている。エネルギーの大部分をロシアからの輸入に依存しており、経済的にロシアとの深い繋がりを有している一方で、将来的には EU 加盟を目指しており、1998 年に「EU・ウクライナ・パートナーシップ憲章」に署名している。

ウクライナは、ロシアから欧州へのエネルギー供給におけるトランジット国としての立場から、ロシアとの協力関係を構築しつつある。2004 年大統領選挙の際、ロシアは与党ヤヌコーヴィチ候補を支持する立場を見せていたが、ユーシチェンコ大統領は大統領就任後最初の訪問先をロシアに選ぶなど、従来のロシア重視外交を示している。

3.1.3 経済状況

ソ連時代のウクライナはロシアに次ぐ経済大国で、肥沃な領土を利用した農産業、及び造船を含む専門性の高い重工業を主要産業とし、他のソ連諸国に製品を供給していた。

1991 年の独立後、クチマ大統領はほとんどの価格を自由化、民営化に関するフレームワークを構築するなど自由経済移行に着手したが、政府内外からの反対により、経済改革の進展は遅れた。物価高騰と生産低下は著しく、1999 年の生産高は 1991 年の 40%減まで落ち込んだ。2000 年以降は経済が安定し、プラス成長を続けている。2005 年は世界的な鉄鋼市場不況等により、GDP 成長率が 2.4%と鈍化したが、2006 年は 7%台に回復した。

ウクライナは、ロシアと同じく、WTO 加盟を目標としており、2005 年 1 月に発足したユーシチェンコ政権は透明な市場経済システムの確立を目指す改革を進めている。しかし、長期的成長は政府の今後の経済、金融政策に影響されよう。

⁶⁰ 外務省、CIA

ウクライナ：経済主要データ⁶¹

主要産業：農業、鉄鋼業、機械、造船

国民総所得（GNI）：713.8 億ドル（2005 年：世銀）

一人当たり GNI：1,520 ドル（2005 年：世銀）

経済成長率：2.4%（2005 年：CIS 統計委員会）

物価上昇率：13.5%（2005 年：CIS 統計委員会）

総貿易額（2005 年：CIS 統計委員会）：

（1）輸出 342.9 億ドル

（2）輸入 361.4 億ドル

主要貿易品目：

（1）輸出 鉄、非鉄金属、機械

（2）輸入 石油、天然ガス、機械、電子機器

主要貿易相手国：

（1）輸出 ロシア、独、伊、中

（2）輸入 ロシア、独、トルクメニスタン、ポーランド

通貨：フリヴニャ（hryvnya：UAH）1 ドル=5.05 フリヴニャ（2007 年 1 月現在）

3.1.4 海事データ

ウクライナ：基本海事データ

海岸線：2,782 km（黒海、アゾフ海）

水路：2,253 km（大部分がドニエプル川）

主要港湾・ターミナル：Feodosiya、Kerch、Kherson、Mariupol'、Mykolayiv、Odesa、Reni、Yuzhnyy

商船隊規模：193 隻（1,000 総トン以上の船舶）、763,293 GRT、899,859 DWT

国の南部が黒海に面し、航行可能な大河を持つウクライナには、国営の港湾が 20 か所、川湾が 10 か所ある。海運・水運の中心は、オデッサ州で、7つの海港に1つの川港があり、貨物取扱量はウクライナ全体の 71%を占める。オデッサ港はウクライナ最大の港で、年間 2,700～2,800 万トンの貨物を扱う。⁶²

海事関連政府機関・組織

- Ministry of Industrial Policy of Ukraine
- Ministry of Transportation and Communication
- Committee of Fishing Business
- Ministry of Defense

⁶¹ 外務省

⁶² JETRO

- Shipping Register of Ukraine (RU)

業界団体

- Association of Shipbuilders of Ukraine (UKRSUDPROM)
- Ukrainian shipbuilding industry, "AQUILA-M" Ltd.

海事関連見本市

- Kyiv International Boat Show
- ODESSA BOAT SHOW. SPORTS & LEISURE
- TransUkraine
- ODESSA 214
- CONTAINER. SERVICE. TRANSPORTATION

ウクライナ：ウクライナ船籍商船（1,000 総トン以上）の船種別隻数⁶³

バルク・キャリア	6
貨物船	145
コンテナ船	3
客船	6
旅客・貨物船	4
石油タンカー	9
冷凍貨物船	11
RORO 船	7
特殊タンカー	2
合計	193

注：上記ウクライナ船籍船に加え、外国船籍のウクライナ船は 194 隻である。

⁶³ 米国 Central Intelligence Agency (CIA) The World Factbook

3.2. 海事産業の現状

3.2.1 海運

3.2.1.1 概要

ウクライナには約 150 の船社があり、ドニエプル川、黒海、アゾフ海、ドナウ川下流と黒海を結ぶ運河を中心に貨物及び旅客の輸送を行っているが、概して船社の規模は小さく、大部分は 1 隻または数隻の老朽化した船舶を運航しているのみである。

1990 年代後半には、1997 年時点で 185 隻以上の船舶を所有し⁶⁴、ソ連時代には有数の大海運企業であった国営 Black Sea Shipping Company (BLASCO)、及び 100 隻を所有していた Azov Shipping Company が経営破綻し、現在ウクライナの水陸貨物輸送におけるウクライナ船のシェアはわずか 7% である⁶⁵。

2005 年のウクライナの港湾の貨物取扱量は 1 億 900 万トンで、うち 3,904 万トンは他国向けのトランジット貨物であった。ウクライナ最大の港はオデッサ港で、全貨物取扱量の 27.4% を占めている。⁶⁶

3.2.1.2 主要船社

ウクライナの主な船社は以下の通りである。

- Commercial Fleet of Donbass (CFD)
- UKRRICHFLOT
- UKRAINIAN DANUBE SHIPPING COMPANY

その他の船社としては、以下のような企業があるが、事業規模は小さい。

- UKRAINIAN SEA SHIPPING COMPANY
- POSEIDON SHIPPING COMPANY
- ODESSKAYA SVYAZ SHIPPING COMPANY

また、以下の船社は経営破綻した BLASCO の所有船の一部を運航させるために設立された国営船社である。

- Ukrferry
- Ukrship
- Ukrreefer
- Ukrtanker

⁶⁴ http://www.bctoms.net/docs/dbu_ship.pdf

⁶⁵ http://www.murs.com.ua/en/articles/shipping_transportation/shipping_in_ukr/

⁶⁶ <http://www.ukrdzi.com/usa/uapotential/35.htm>

- Commercial Fleet of Donbass (CFD)

Commercial Fleet of Donbass (CFD)は、経営破綻した Azov Shipping Company の後継会社として 2002 年に設立された有限責任会社 (LLC) である。

Azov Shipping Company が所有していた船舶 100 隻のうちのウクライナ船籍船を含む 33 隻 (35 万 DWT) の貨物船を運航し、アゾフ海の Mariupol 港を拠点に、世界中に貨物輸送を行っている。貨物船の内訳は、一般貨物船 19 隻、RORO 船 5 隻、コンテナ船 3 隻、バルク貨物船 6 隻である⁶⁷。現時点では、新造船発注の実績はない。

- UKRRICHFLOT

Ukrriichflot (Ukrainian Inland Water Transport)は、1992 年に民営化されたジョイント・ストック・カンパニーで、株式の 70%はロシアの投資会社 Veles-Capital が所有している⁶⁸。2006 年度の純利益は UAH2,433 万 (約 422 万ドル) である。

同社は、200 隻以上の貨物船と旅客船を所有し、主に国内のドニエプル川で貨物及び旅客の輸送を行っているが、黒海、地中海東部、ドナウ川でもビジネスを行っている。2004 年度の貨物輸送量は 900 万トンであった。⁶⁹

同社は、民営化以前は 53 部門・組織を持ち、25,000 人を雇用するウクライナ有数の大企業であった。ウクライナ企業民営化のモデル企業として、EBRD (欧州復興開発銀行) は、民営化に関するアドバイスをを行い、融資を行っている⁷⁰。

2005 年 11 月、EBRD は、Damen Shipyards Okean で建造される貨物船 5 隻向けに 2,800 万ドルを融資した⁷¹。Ukrriichflot は、既に同造船所に 9 隻の河川用貨物船を発注している⁷²。

同社は今後 5 年間で、海上輸送量を 50%、ドナウ川輸送量を 30%、内陸水路輸送量を 25%増加させ、またクルーズ・ビジネスも拡大することを目標としている。⁷³

- Ukrainian Danube Shipping Company

Ukrainian Danube Shipping Company は 50 年以上の歴史を持つウクライナの船社で、ウクライナ政府が 100%所有するジョイント・ストック・カンパニー (ロシア、ウクライ

⁶⁷ <http://www.cfd.com.ua/en/about.html>

⁶⁸ http://ufc-capital.com/new/news.php?lang=en&link=delo151007_2

⁶⁹ <http://www.ukrriichflot.com/cgi-bin/eng/about/view.cgi?id=2>

⁷⁰ <http://www.ebrd.com/new/pressrel/1993/11feb10.htm>

⁷¹ <http://en.for-ua.com/news/2005/11/09/175605.html>

⁷² <http://en.portnews.ru/news/378/>

⁷³ <http://www.ukrriichflot.com/cgi-bin/eng/history/view.cgi?id=2>

ナなど旧社会主義国の国営企業を民営化した株式会社) である。海洋及び河川における貨物及び旅客の輸送を行っており、約 660 隻、100 万 DWT 以上の輸送能力を持つ。

主要ビジネス・エリアはドナウ川とその流域で、オーストリア、セルビア、ブルガリア、ルーマニア方面に鉱石、石炭、コークス、肥料等を輸送し、ドナウ川の全貨物輸送の 3 分の 1 を取り扱っている⁷⁴。また、黒海、地中海において、ロシア、コーカサス、アジアへのトランジット輸送を行っている。

3.2.1.3 船主の新造船発注先

ウクライナの商船の平均船齢は 22 年で、多くの新造船が必要とされているにもかかわらず、資金的に余裕を持つ船主・船社は少なく、独立以降の新造船発注の例はごくわずかである。

近年の新造船の発注例としては、1990 年代前半から EBRD からの 4 回にわたる融資を受けている Ukrrihflot がある。同社は既に 16 隻の新造船建造に関する融資を受けており、2006 年時点では 11 隻が竣工している⁷⁵。これまではルーマニアの造船所への発注が多かったが、最近ウクライナ国内のオランダ系造船所 Damen Okean への貨物船の発注を始めた。

EBRD は最大の対ウクライナ投資元で、ウクライナの民間企業を中心に融資を行っている。2007 年 6 月末時点における EBRD の対ウクライナ総投資額 290 億ユーロのうち、4 億ユーロが運輸セクター向けである⁷⁶。

新造船発注に関する EBRD 融資のもうひとつの例は、オデッサの Black Sea Shipping Management Co. Ltd (BSSM) である。同社は EBRD から 2,000 万ドルの融資を受け、ウクライナの Kherson 造船所に、5,500DWT の乾貨物船 5 隻の発注を予定しているが、その詳細は発表されていない。⁷⁷

3.2.2 造船業

3.2.2.1 概要

体制崩壊以前のソビエト連邦は、世界有数の造船国であり、世界の艦艇の 3 分の 1 以上を建造、商船建造でも世界の 10 大造船国のひとつであった。

造船業は伝統的にウクライナの主要産業のひとつで、同国の 11 か所の造船所は、ソ連

⁷⁴ <http://www.cemt.org/online/Water05/Raiyu.pdf>

⁷⁵ <http://www.ebrd.com/new/stories/2006/060823.htm>

⁷⁶ EBRD

⁷⁷ <http://www.ebrd.com/new/pressrel/2006/132Sept28.htm>

全体の造船量の約 30%を建造していた。関連産業としては、7つの船用エンジニアリング企業、11の船用メーカー、27の研究開発企業・組織があった。

ソ連崩壊後、ウクライナの造船所及び関連企業の大部分はウクライナ政府、即ち産業政策省、運輸通信省、防衛省、漁業管理当局などの管理下に置かれた。多くの企業は民営化されたが、国営造船所及び船用メーカーも残っている。

現在、上記の企業の大部分はウクライナ造船工業会（UKRSUDPROM）に加盟している。産業全体の雇用数は約 65,000 人である。

ロシアの場合と同様に、ソ連崩壊後、旧ソビエト諸国の国家による新造船発注が激減し、1990年代のウクライナ造船業は長い低迷時期を経験した。1992年～2003年期のウクライナの11造船所の建造量は、237隻、150億ドル相当であった。

同時期のウクライナ国内船主からの発注量は、わずか30隻、7,500万ドルにとどまった。ウクライナ国内船主の資金難により、現在でも造船所のビジネスのほとんどは国外船主向けである。

2000年代に入り、事業再編、輸出増、政府補助などにより、ウクライナの造船業は回復の兆しを見せており、2003年度には生産高は前年比で104%増加し、10億フリヴニャに達した⁷⁸。2003～2004年には、72隻（1億4,050万ドル相当）、2005年には、27隻（1億1,700万ドル相当）を竣工した。2006年にも11.1%の伸びを示した。2007年上半期も引き続き好調で、8月までに国内船主向け5隻を含む28隻を引渡し、新造船25隻（1億1,230万ドル相当）を受注している⁷⁹。

Fairplay Solution 誌によると、ウクライナは欧州第10位の造船国（2005年）である。同時に、船舶修繕業も成長している。ウクライナ産業政策省は、ウクライナ造船所は年間4億～4.5億ドル相当の建造能力を有するとしている。⁸⁰

このような造船業の回復は、造船所の民営化の進展によるところが大きい。これまでに民営化された造船所は、Okean造船所（Nikolayev）、Zaliv造船所（Kerch）、SevMorZavod造船所（Sevastopol）、Azovskiy修繕所（Mariupol）、Kherson造船所、Izmail修繕所、Chernomorskiy造船所である。

⁷⁸ http://www.fdi.gov.cn:8080/pub/FDI_EN/Economy/Sectors/Manufacturing/Shipbuilding/t20060707_53658.htm

⁷⁹ PortNews

⁸⁰ <http://www.ukrdzi.com/usa/uapotential/32152.htm>

オランダの Damen 造船グループに買収された Okean 造船所は、ウクライナ造船所民営化の大きな成功例である。買収以前の 5 年間はほとんど稼働していない状態であった同造船所は、現在ではウクライナ最大の造船所となっている。2005 年には、ノルウェー、デンマーク、オランダという従来の顧客に加え、初めてウクライナ国内船社が 5 隻の新造船発注を行った。

ウクライナの造船所は、ソ連時代から輸出船建造の比率が特に高く、現在も 95%が輸出向けである。主な輸出船の船種は、最大 10 万 DWT のタンカー、ばら積み船、冷凍船、漁船などである。

ルーマニア、ブルガリア、トルコなどの他の東南欧諸国の造船所と同様、ウクライナの造船所も、人件費と原材料費が比較的安いこと、また確立された鉄鋼業と労働力が存在することが利点となり、西欧諸国の造船所が船体建造を発注することが多い。また、近年の世界的な造船市場の好況により、アジア諸国の造船所で受注しきれなかった新造船需要が、ウクライナにも流れていることが追い風となっている。

しかし、溶接工などのウクライナ造船所の熟練工が、労働条件のよいフィンランドやロシアの造船所に転職し、人手不足がウクライナ国内の造船所の技術力と生産能力に悪影響を及ぼしているという問題も指摘されている。⁸¹

ウクライナ造船工業会（UKRSUDPROM）に加盟している造船所及び修繕所⁸²

Damen Shipyards Okean
Sevastopol Marine Plant
Shipbuilding Yard Named After 61 Communards
Chornomorsky Shipyard
`ZALIV` Shipbuilding Yard
Kherson Shipbuilding Yard
Feodosia Shipbuilding Company `MORYE` Plant "Leninska Kuznya"
Kyiv Shipbuilding & Repair Yard
Shipyard `Sevmorverf`
Pallada, Kherson State Plant
Kiliya Shipbuilding & Repair Plant
SRZ Ltd.
Nikolaev Small Tonnage Shipyard
Shiprepair yard `Yuzhniy Sevastopol` Ltd

⁸¹ ShipbuildingRu 17.02.2007

⁸² UKRSUDPROM

DOBRYNYA & CO Ltd.
SHIBUILDING AND REPAIR
NAVIGAL` YACHT YARD Production-Commercial Small Enterprise

3.2.2.2 主要造船所

ウクライナ国内には 49 の造船所（修繕所を含む）が登録されているが、主要造船所は以下の 11 社である。⁸³

- JSC（ジョイント・ストック・カンパニー） Shipbuilding Yard Liman（所在地：Mykolaiv ミコライエフ）
- 国営 Shipyard named after 61 Communards（通称 61 Communards）（Mykolaiv ミコライエフ）
- JSC Damen Shipyard Okean（Mykolaiv ミコライエフ）
- JSC Leninska Kuznya Plant（Kiev キエフ）
- JSC Sevastopol Marine Plant（Sevastopol'セヴァストポリ）
- JSC ZALIV Shipyard（Kerch'ケルチ）
- JSC Khersonkiy (Kherson) Shipyard（Kerson ヘルソン：ドニエプル川河口）
- JSC More (Feodosia フェオドシア：クリミア半島黒海沿岸)
- Production association Kiliyskiy Shipyard (Kiliya キリヤ：オデッサ近郊)
- Close Corporation Zaporozhskiy Shipyard（Zaporizhzhya ザポリジジヤ）
- Chernomorsky (Black Sea) Shipyard Stock Holding Company（Mykolaiv ミコライエフ）

造船業の中心は、現在ウクライナ最大の造船所で、民営化の成功例でもある Damen Shipyard Okean、及び Chernomorsky Shipyard (Black Sea Shipyard)、61 Communards Shipyard という 3 つの大造船所があり、ウクライナ国内の造船量の約半分を建造しているミコライエフ（Mykolayiv、Mikolaiv、または Nikolaev、Nikolayev）である。ミコライエフは黒海から 65km の Buh 川沿いに位置する工業都市で、造船に加え、ガス・タービン製造などの造船支援産業、アルミニウム産業などを持つ。⁸⁴

⁸³ UKRSUDPROM

⁸⁴ <http://www.gotonikolaev.com/index.php?page=about>



出所：Wikipedia

伝統的に河川を利用した水運が盛んなウクライナやロシアでは、内陸部に大造船所が位置することが多く、ウクライナではミコライエフ以外にもドニエプル川沿いの首都キエフや河口のヘルソン（Kherson）などの大規模な造船所の例がある。

2007年10月時点の報道では、Kherson造船所が、2008～2009年に Kherson Shipyard、Black Sea Shipyard、61 Communards Shipyard が合弁で造船持ち株会社を設立することを提案している。同持ち株会社は、造船、修繕業に加え、独自の貨物、旅客船社を設立する計画である。⁸⁵

● JSC Damen Okean Shipyard

ミコライエフに位置する1951年創立のOkean造船所は、ソ連時代には大型貨物船建造の大手造船所として、新造船の大部分を海外に輸出していた。ソ連崩壊後、需要の激減により深刻な資金難に陥り、1990年代末には操業を停止していた。

Okean造船所買収を行った1927年創立のオランダのDamen Shipbuilding Groupは、32か所の造船所を持ち、うち13か所はオランダ国外に位置している。年間65～70隻の新造船を建造しており、タグ・ボートと作業船では世界の40%のシェアを誇っている。1994年、Damenはオランダ国内の造船所買収により大型貨物船建造に参入し、貨物船事業拡張のために1998年には人件費が安く、技術力のあるルーマニアの造船所を買収した。続く2000年10月のウクライナOkean造船所の買収も、そのビジネス戦略の一環であった。

⁸⁵ <http://www.ukrainianjournal.com/index.php?w=article&id=5472>

Okean 造船所への投資総額は 4,070 万ドルと見積もられている。⁸⁶

Damen による買収以後、Okean 造船所のビジネスは大きく回復し、2006 年末までに 36 隻 (266,733 トン) を竣工している。この成功は、①ウクライナの労働力、エネルギー価格、鉄鋼価格の競争力、②確立した市場を持つ Damen のブランド力とビジネス・ノウハウ、③Damen の技術力と効率性、④Damen の資金力と融資確保力の組み合わせによるものである。Damen は、設備近代化や品質管理の徹底を行った。

Okean 造船所は、タンカー、貨物船、コンテナ船など大型船建造用の船台、及び 6,000 ~6,500 トンの河川船舶を中心とした中型船建造用の 2 船台を持つ。大型船台は、354×60m、中型船台は 140×21.5m である。従業員数は約 3,000 人である。

2006 年 2 月には、欧州最大手の造船企業 Aker Yards (ノルウェー) が、1,000 万ユーロ (1,170 万ドル) を出資し、Okean 造船所は Damen と Aker Yards のジョイント・ベンチャーとなった。今後、年間建造能力を 60,000 トンに引き上げる計画である。

現在、Damen Okean 造船所の最大の顧客は、ウクライナ船社 Ukrrichflot である。同社は 6,300DWT の多目的貨物船 9 隻を発注している。また、ドイツ船社 Briese Schiffahrts 向けの多目的貨物船 (2,490 万ドル) を受注している。

● JSC Kherson Shipyard

ドニエプル川河口に位置する Kherson 造船所は、50 年の歴史を持つウクライナ有数の造船所で、ソ連時代は大型貨物船やタンカーなどの商船建造を行っていた。しかし、ソ連崩壊後は他の造船所と同じく深刻な経営難に陥り、修繕業に特化していた。

2005 年、ウクライナ Evroresurs (Euroresouce) 社に買収され、ようやく民営化を終えた Kherson 造船所は、500 万ドルを投入した近代化に着手した。同造船所の事業は短期間で大きく改善し、2005 年の生産高は前年から倍増、売上げは 140%増となった。

Kherson 造船所は、最大 185m 及び 160m の船舶建造が可能な 2 台の船台を持つ。2007 年 11 月現在の新造受注残 20 隻の大部分は、オランダ及びノルウェーの船主及び造船所向けのタンカー、サプライ船、貨物船の船体または船体の一部の建造である。

● JSC Zaliv Shipyard

クリミア半島の黒海とアゾフ海の接点である Kerch 海峡沿いに位置する 1938 年創立の Zaliv 造船所は、ソ連時代には超大型タンカーを中心とする商船及び艦艇の建造を行って

⁸⁶ International Finance Corporation

いた。ソ連諸国及び国内からの需要に依存していた同造船所は、ソ連崩壊により大打撃を受け、民営化にも 7 年を要した。現在の大株主はウクライナの金融機関 **Finances and Credit Group** である。

同造船所は、最大 340×54m、500,000DWT の船舶建造が可能な乾ドック、120×22m までの建造が可能な船台、278 m 及び 240 m の艀装岸壁を持つ。

民営化以降は船体建造と修繕に特化している。貨物船、コンテナ船、タンカーなどの船体建造の顧客は主にオランダ、ルーマニアの船主と造船所である。

3.2.2.3 政府の造船政策

ウクライナ政府は造船業を基幹産業のひとつと位置付けており、ソ連崩壊以後造船所の民営化に着手したが、その政策には一貫性がなく、多くの造船所の民営化と造船業全体の回復には時間がかかっている。

一方、政府政策の成功例としては、政府補助と特別自由経済区設立により、ミコライエフの造船業が復興したことが挙げられるが、これはオランダ **Damen** グループの **Okean** 造船所買収に牽引されたところが大きい。

特別経済区設立の他に、政府は造船所への無利子融資などの直接補助も開始しており、**61 Communards** 造船所は政府融資を利用して、冷凍船の建造を行った。

また、ウクライナ造船業の上位 46 社は、政府の法的特恵待遇を受けており、固定資産税、船舶建造に必要な外国製品への輸入税と付加価値税免税、研究開発プロジェクトに対する付加価値税を免除されていた。このような特恵措置は、造船所の資金難を緩和し、投資家と顧客の誘致に役立っていた。⁸⁷

しかし、2005 年初頭、政府は造船業の特恵待遇廃止という政策転換を行った。その後、特恵待遇の一部は回復されたが、造船業は政府補助の多くを失い、今後の政府政策は不透明である。⁸⁸

また、政府は、2010 年までに、現在輸出が 95% を占める造船の 35~40% を国内市場向けに転換することを目標としている⁸⁹。これはロシアと同じく、自国の造船業の振興と船隊の自国船化を目指したものであると考えられるが、その具体的な方策や財源は発表されていない。

⁸⁷ www.maygerconsulting.com

⁸⁸ <http://www.ukrdzi.com/usa/uapotential/32152.htm>

⁸⁹ <http://www.ukrdzi.com/usa/uapotential/32152.htm>

3.2.2.4 市場と競争力

ウクライナ国内船主が資金難により新造船発注をほとんど行わないため、近年ウクライナの造船所の大部分は、外国造船所及び船社向けの船体建造に特化している。

特に、自国造船所に大型船建造設備を持たないオランダやノルウェーなどの欧州造船所にとって、大規模な船台と黒海へのアクセスを持ち、人件費の比較的安いウクライナの造船所は、船体建造工場としての魅力を持つ。オランダやノルウェーの造船所は、ウクライナ以外にも、既にポーランド、ルーマニア、トルコ、中国などで船体建造を行っている。

下記は、ウクライナ造船所の最近の受注例である。世界的な造船ブームに乗り、船体建造ビジネスは好調であるが、外国造船所が設計し、最終艤装を行う船舶の船体建造のみを続けた場合、船体設計や艤装、新たな舶用製品開発のための研究開発への投資がさらに減少し、将来的な技術力の低下に対する懸念も指摘されている。

Chernomorsky 造船所

- Chernomorsky 造船所が関連造船所 Mykolaiv (Nikolaev) Shipyard Naval でノルウェー船社 Westfal-Larsen 向け 47,000DWT 型ケミカル・タンカー6隻（内4隻はオプション）を建造。2006年11月から6か月ごとに竣工。船価は一隻あたり4千万ドルと見積もられている。⁹⁰

61 Communards 造船所

- 61 Communards 造船所がスペイン造船所 Factoria Naval de Marin S.A.向けに貨物船の船体を建造。2007年11月竣工。⁹¹

ZALIV 造船所

- オランダ Damen 造船所から受注したコンテナ船6隻の船体を建造中。2009年秋まで順次竣工予定。同造船所の受注残は10隻、総額6,000万ユーロ。⁹²
- 2007年10月、ノルウェー造船所 Ulstein Group と船体建造に関する提携を開始。Ulstein は大型船建造のための事業拡張を行っており、360×60m の乾ドックを持つ ZALIV 造船所が提携相手に選ばれた。Ulstein は、ポーランド Maritim Ltd と同様の提携を行っている。⁹³
- 2007年6月、オランダ Bodewes 造船所から 2,040GT 型多目的コンテナ船2隻の船体建造を受注。⁹⁴

⁹⁰ http://www.libaek.no/wr/17_05.pdf

⁹¹ Ukrainian Journal November 06, 2007

⁹² UKRINDUSTRIAL.COM, September 25, 2007

⁹³ http://www.oilpubs.com/v_oso/print.asp

⁹⁴ ShipbuildingRu

- オランダ船社 Unisea Shipping が Damen 造船所に受注した 7,200DWT 型多目的コンテナ船 2 隻の船体を建造中。2008 年竣工予定。⁹⁵
- 2003～2007 年にオランダ IHDA Shipbuilding 向けのコンテナ船 6 隻の船体を建造。⁹⁶
- 2008 年第一四半期に、175,000DWT 型貨物船 10 隻の船体建造を開始予定。⁹⁷

Damen Okean 造船所

- Damen Okean 造船所は、親会社 Aker Yard が 2006 年 10 月に Stolt-Nielsen Transportation Group から受注した 43,000DWT 型タンカー4 隻の船体(前部と後部)を建造。船体中央部の建造と艤装はノルウェーの Floro 造船所で行われる。⁹⁸

Kherson 造船所

- ノルウェーMYKLEBUST PROSJEKT AS 向け冷凍船 4 隻の船体を建造中。⁹⁹
- ノルウェーMYKLEBUST PROSJEKT AS 向け 70m 型サプライ船 1 隻の船体建造を 500 万ドルで受注。2007 年 10 月に竣工。同船型のデザインは Rolls Royce Marine。

100

⁹⁵ ShipbuildingRu

⁹⁶ <http://www.ukraine.be/news/actualit/a010607.html>

⁹⁷ http://www.gl-group.com/images/glgroup/nonstop_2007-03_E.pdf

⁹⁸ <http://marinelog.com/DOCS/NEWSMMVI/2006oct00052.html>

⁹⁹ <http://xsz.ks.ua/en/html/aboutus.html>

¹⁰⁰ SEANEWS.RU, October 30, 2007

3.2.3 船用産業

3.2.3.1 概要

ソ連時代には、ソ連の船用機器の 20%、レーダーなどの航海機器の 10%はウクライナ製であった¹⁰¹。主な市場は、ロシアを始めとするソ連諸国の他、インド、エジプト、アルジェリア、イランなどの友好国が多く、西欧諸国向けに活発なビジネスを行うウクライナ船用メーカーはほとんどなかった。

ソ連崩壊後のウクライナ造船業の長い低迷、国内船主による新造船発注の激減、また近年のウクライナ造船所の船体建造への特化などの要因は、ウクライナ国内の船用工業にも大きな打撃を与えたと考えられる。

ウクライナには独立した船用工業会はなく、船用工業に関する情報は非常に限られているが、ウクライナ造船工業会（UKRSUDPROM）には、以下の船用エンジニアリング企業及び船用機器メーカーが加盟している。

- Plant `Ekvator` (または Equator). Joint Stock Company (空調設備)
- Plant `Krasny Luch`. Joint Stock Company (航海機器)
- Dnipro Enterprise `ERA`. Joint-stock Company (電気機器)
- `HidroDon`. Private Enterprise (エンジニアリング)
- Kyiv State Plant `Burevisnyk` (レーダー、通信機器)
- Danfoss (空調設備、オートメーション、デンマーク系企業)

また、ウクライナには、船用エンジニアリングや船用機器の製造設備や関連企業を持つ造船所が多い。特に、後述の Chernomorsky 造船所や Leninska Kuznya 造船所などは大規模な船用機器製造部門を持っている。

3 つの大造船所のあるミコライエフ特別経済区には、支援産業としての船用関連メーカーも多い。例としては、以下のような企業が挙げられる。¹⁰²

- Raduga (塗料)
- Era (電気機器)
- Crystal (溶接機器)
- Equator (空調設備)
- Zorya Mashproect (または Zoria) (ガス・タービン製造)
- Mashproect (または Mashproject) (ガス・タービン設計)
- Pervomayskiy zavod "Dieselmash" (ディーゼル発電機)

¹⁰¹ Mayger Consulting Company August 1, 2006

¹⁰² http://www.rada.com.ua/eng/Regions_Potential/?id=232

3.2.3.2 ウクライナ船用企業例

● ZORYA-MASHPROEKT

1954年創立のZORYAは、当初はソ連海軍向けのガス・タービン製品の設計、開発、製造に携わっていた。1961年、設計部門はMashproektとして独立したが、2001年に両社はウクライナ国営企業「Zorya-Mashpoekt」として再統合された。

1970年以降は、艦艇向けガス・タービンに加え、陸上発電施設向けガス・タービン、及び商船（主に高速船）向けのガス・タービンの製造を行っている。同社は、ソ連海軍向け3～16MWのガス・タービンの65%を供給していた¹⁰³。

ソ連崩壊以後は、輸出市場向けに10～25MWのガス・タービンを開発した。現在70タイプ以上の船用ガス・タービンを製造しており、世界20カ国の艦艇、商船、客船に搭載されている。主な市場は、従来と同じくロシア、インド、中国である。

船用関連の近年の販売実績としては、ウクライナ、ロシア及びシンガポールの造船所で建造された水中翼船とホバークラフト向けに、ガス・タービンを納入している。¹⁰⁴

同社は、2006年のギリシャ海事見本市Posidoniaに出展している。

● Chernomorsky 造船所

1999年に持ち株会社として統合されたウクライナの大造船所のひとつであるChernomorsky造船所は、以下の関連企業を傘下に置いており、造船に加えて船用機器及び一般機器の製造も行っている。

- Chernomorsly Shipbuilding Yard
- Shipyard “Meridian”
- “Chernomorsky Machine-Building Plant”
- Paint & Insulation Enterprise “Raduga”
- "Small Tonnage Shipyard"

同造船グループの機械製造部門Chernomorsky Machine-Building Plantが製造している船用機器は以下の通りであるが¹⁰⁵、販売実績や市場に関するデータは発表していない。

¹⁰³ <http://www.thefreelibrary.com/Medium-sized+ship's+steam-a0132776799>

¹⁰⁴ <http://www.zorya.com.ua/Eng/AboutEnterprise/AboutEnterpriseEng.htm>

¹⁰⁵ <http://www.blackseayard.com.ua/English/descript.htm>

- 甲板機械
- チェーン
- ウィンチ
- アンカー
- シャフト
- 舵
- アラーム
- 音響装置
- ボイラー
- パイプ
- 鍛造物
- 減速機

- JSC Plant "Leninska Kuznya"

1862年、鉄鋼・機械工場としてキエフで操業を開始した Leninska Kuznya は、造船所としても 80 年の歴史を持つ。現在、造船部門は主に漁船やタグ・ボートの建造、及び輸出向けのタンカーや貨物船の船体建造を行っている。

Leninska Kuznya 機械製造部門の旧ソ連諸国以外の市場は、フィンランド、ブルガリア、トルコ、ルーマニア、ベトナム、インド、エジプト、イラク、インドネシア、モザンビーク、セネガルである。

現在、同社は以下の舶用機器の製造を行っている。¹⁰⁶

- 鍛造物
- ボイラー
- 焼却炉
- プロペラ
- 冷凍設備
- 油圧機械
- ポンプ

また、同社は 2006 年 3 月、ドイツの溶接ピンのメーカー Köster & Co GmbH のディストリビューターとなった。

¹⁰⁶ <http://www.lk.kiev.ua/machinebuilding/?lang=en>

3.2.3.3 ウクライナ船用企業の国際競争力

近年ウクライナの造船所は外国造船所向けの船体建造に集中しているため、船用機器への需要は少なく、低迷しているウクライナ国内からの造船需要が回復しない限りは、ウクライナの船用製品市場はさらに縮小する可能性がある。

ウクライナ企業は、ソ連時代は主にソ連諸国及び友好国とのビジネスを行っていたため、西欧諸国にはほとんど知られておらず、現在でもウクライナ船用企業を国際海事見本市で見かけることは少ない。

例えば、2006年のドイツの海事見本市 SMM に出展したウクライナの造船及び船用企業は、以下の4社である。

- "ALBATROS", Shipmodelling Centre
- Joint-Stock Holding Company "Chernomorsky Shipbuilding Yard"
- Leninska Kuznya Plant, JSC
- Sevastopol Marine Plant, JSC

また、2006年のギリシャの Posidonia に出展した船用メーカーは、ガス・タービン製造の ZORYA-MASHPROEKT のみであった。

一方、2007年にサンクトペテルブルクで開催された海事見本市 NEVA2007 には、造船所以外に以下のウクライナ船用企業が出展しており、今でもウクライナ企業の輸出ビジネスは、依然として旧ソ連諸国が中心であることがわかる。

- Ekvator Plant, JSC (空調設備)
- Lognar Maritime Ltd. (修繕、スペアパーツ)
- ProLine Ltd., Design bureau (設計)
- Yuzhniy Sevastopol Shiprepair yard Ltd. (修繕)
- Azovmash, JSC (エンジニアリング、コンテナ)
- Kakhovka plant of electric welding equipment (KZESO) (溶接機械)
- MARKO Ltd. (ポンプ、ロープ、サプライヤー)
- Pluton JSC (電子機器)
- Torola Ltd. (設計)
- Zorya-Mashproekt (ガス・タービン)

3.2.3.4 外国船用企業の市場参入状況

造船以外でウクライナ市場に直接参入している西欧船用企業の例はなく、ウクライナの造船所向けビジネスは、本国またはロシアやポーランドなどの近隣諸国から行っているものと考えられる。

これは、近年ウクライナの造船所が、主にオランダとノルウェーの造船所向けの船体建造を行っており、艤装は本国の造船所で行われるからであろう。オランダとノルウェーの造船所で最終艤装される新造船の搭載機器を見ると、通常通り両国の舶用製品が多いため、両国以外の舶用メーカーにとって、ウクライナ造船所向けビジネスは参入が難しいと考えられている可能性がある。

3.3 ウクライナ市場参入に関する諸制度とビジネス慣行

3.3.1 概要

ウクライナの法律や制度は変更が多く、市場参入にあたっては、最新の情報を入手するなどの注意が必要である。

欧州ビジネス協会（EU との密接な関係をこの国が創り出すためウクライナの新政権を支援する組織として EU により出資、設立された）が 05 年に実施した包括的調査「ウクライナにおける投資に対する障害」の中で、同協会は以下のように結論付けている：「投資家の観点から見ると、主要な問題はウクライナの税制改革が予測できないことにある。投資家は十分な根拠に基づいた投資に関わる決定を下すことができず、それは投資の遅れや減少に結びつく。過去 5～7 年間に於いてウクライナは、法改正の頻発、公表された税制改革の実現の失敗、税務当局による一方的な法解釈の適用、税制の不安定さで特徴づけられる」¹⁰⁷。

また、ビジネス慣行に関しては、前述のロシアと似ているが、ロシアとは異なるウクライナ国民のプライドとアイデンティティを考慮することが大切である。

以下は貿易関連の諸制度、及びウクライナのビジネス慣行の概略である。

3.3.2 輸出入に関する諸制度

3.3.2.1 概要

他の欧州諸国と同様、ウクライナへの輸入品には関税が課され、国境管理局でチェックされる。ウクライナ国内には、国際空港、港湾、鉄道駅その他に 300 か所以上の税関があるが、通関手続きには時間がかかるため、最終目的地の近くで物品を保管することが望ましい。

ウクライナの通関手続きは変更が多く、非常に複雑であり、また税関係官の判断に左右されることが多い。そのため実績のある認可された輸入ブローカーを利用することが得策であろう。

輸入品には、関税、消費税、付加価値税が課される。また、特定の品目の輸入には、ライセンス制度が適用されている。

¹⁰⁷www3.jetro.go.jp/jetro-file/BodyUriPdfDown.do?bodyurlpdf=05001273_001_BUP_0.pdf

3.3.2.2 輸入手続き

- 基準・技術規格、ラベリング¹⁰⁸

ウクライナの法制では、輸入品に対して一般的な表示義務を課していない。その他、危険物質などには特別のラベルが必要である。

国家基準（ウクライナ語の略語で DSTU）は、基本的に適合評価に関わる欧州規則と似ているものの、相違点も存在する。この分野における中央の管轄当局は、技術的規則および消費者保護に関するウクライナ国家委員会（現地名 Derzh Spozhy v Standard、以下、DSS/<http://www.dssu.gov.ua>）である。電気通信装置に対する適合認証は、ウクライナ通信情報国家局（<http://www.stc.gov.ua>）が所管する。

標準化、計測学、および認証に関わる 28 カ所の国家センターと 118 の認証機関並びに試験ラボの全国ネットワークが存在している。各々のセンターは個別のタイプの試験および認証に対する責任を負っているが、試験ならびに認証を求める企業はまず、最終的に認証に対する決定権を持つ DSS にコンタクトを取らなければならない。

認められた全ての製品に対して交付される基準適合証明は、国家認証システム登録 UkrCEPRO に登録される。製品試験ならびに認証は通常、技術、安全、および環境基準に関わるものである。認可プロセスには、時間とコストがかかる。

2001 年以降、標準化プロセスの合理化に努力が払われてきた。ウクライナは自らの標準化ならびに認証システムを国際的基準に適合させることを望んでおり、2011 年までにそれを欧州基準に適合させることを計画している。ウクライナの基準認証を巡る環境は非常に流動的となっている。

3.3.2.2 関税制度

- 輸入税

一時的輸入、再輸出またはトランジット以外のすべての輸入品には関税、消費税、付加価値税が課される。ウクライナはいくつかの国々とは輸入税の一部を免除する協定を結んでいる。

関税率は物品によって異なり、輸入品と類似した製品がウクライナ国内で製造されている場合には高率となる。IMF や WTO はこのような制度に批判的であるが、今後のウクライナ国内製造業の動向によっては、輸入税が徐々に引き上げられる可能性もある。

⁵¹JETRO、http://www.jetro.go.jp/biz/world/russia_cis/reports/05001273

- 関税

2002年、ウクライナ政府は新関税法を採択し、同法は2004年1月1日に発効した。その内容は、知的著作権の保護を含めたもので、WTO加盟を視野に入れた変更がなされている。

- 消費税

ウクライナ政府は、消費税の課税対象となる品目及び課税率の見直しを定期的に行っている。

- 付加価値税

輸入品の大部分には、契約価格の20%の付加価値税が課される。付加価値税は通関時に発生し、通常入国の際に徴収される。

3.3.3 ウクライナのビジネス慣行

ロシアの主要シンクタンク機関誌「世界経済と国際関係」のセルゲイ・チェバノフ経済部長¹⁰⁹によると、基本的にスラブ系のロシア人とウクライナ人は、比較的よく似た国民性、文化的アイデンティティ、言語、ビジネス慣行等で特徴付けられ、本レポートで前述したロシアのビジネス慣行がウクライナにも適応される。そこには共通したスラブ民族であるということ、ならびに相互関係の長い歴史があり、市場経済への移行期間において同様の問題を抱えてきたこと等が背景にある。

これまでの歴史全体を通して、ウクライナ人は自立し安定した国体というものを決して持たなかった—彼らはトルコもしくはポーランドの支配下、あるいはロシアの「より貧しい親類」であった—。現在、若い民主国家として、あくまで自らの独立性を証明しようと試みているウクライナは、ロシアと比較した場合に多くの独自の特徴を持ち、一部の事柄に対してよりセンシティブに反応する。

とりわけ「言語問題」は、ウクライナが自らのアイデンティティと（一義的にロシアからの）独立を模索する過程で、非常に先鋭なものとなってきた。この国のどこでもロシア語はよく理解されているにもかかわらず、公式言語はウクライナ語のみであり、全ての公式文書やビジネス契約はウクライナ語で書かれなければならない。したがって、この国でのビジネス上の成功には、ウクライナ語の知識が不可欠となる。しかし、今日までに多くの外国企業が、また政府ですら、ロシア語しか話せない代表をウクライナに送り続けてきている。必然的に、ウクライナ当局ならびにビジネスマンとの、効果的なコミュニケーションは阻まれることになる。

また、ウクライナで非常に豊富な経験を持つ、米国籍のビジネスマンであり専門家（その名前から彼の祖先がウクライナ出身であることがわかる）によると、ウクライナでは汚職、経済社会のあらゆるレベル、分野にまで行き渡っている。それなしでは何も機能しな

いほど、社会に根を生やしているのが実情である。

もう一つの重要なポイントは、契約上の義務に対するウクライナ人の流動的な姿勢に関わるものである。この米国人専門家によれば、「ウクライナでは破られない契約というものはない」。契約はきわめて具体的かつ正確でなければならず、表現が具体的であれば、それだけ係争の解決もより容易になる。現地のルールを考慮することが必要である。

また、別のウクライナ専門家は、ウクライナ人のビジネス・センスは、ソビエト時代の遺産、冒険心旺盛な企業家精神、複雑な税制と法体系の組み合わせで特徴付けられるとしている。

3.4 今後の見通し

3.4.1 市場としての将来性

ウクライナは、造船業を含めた発展した工業ベースと、欧州、ロシア、アジアの確立した市場及び新たな市場へのアクセスの容易さが強みである。また、ソビエト時代の軍需産業の多くはウクライナ国内に位置していたため、ウクライナは熟練したエンジニアと大規模な製造能力を持っている。しかし、インフラや輸送機関の整備と近代化が課題となっている。

経済面では、ウクライナは過渡期にある典型的な旧ソビエト経済である。WTO 加盟を目標に、近年は経済成長を続けているが、国際市場動向や国内政治と絡んだ短期的なリスクは依然として存在する。特に、ウクライナ経済は、国際市場における鉄鋼価格と、輸入に依存しているエネルギー価格に影響されやすい。このため、短期的には、インフレ率が再上昇に転じる可能性があるとして、EBRD は指摘している。

また、政治面でも、ウクライナは過渡期にある。2006 年には、大統領と議会の権限を変更する法改正が開始された。しかし、大統領と首相、及びそれぞれを支持する議会勢力の権力争いは激化し、2007 年 9 月には繰り上げ総選挙が実施された。以後も不透明な情勢が続いており、短期的、中期的なリスクは否定できない。

3.4.2 ウクライナ海事産業の今後の動向

ウクライナ政府は、2003 年に開始した造船業への政府による直接補助を、2005 年には中止し、特定企業に対する税制優遇措置に変更した。2008 年度予算では、2 億フリヴニャ（約 3,960 万ドル）の政府補助を復活させることが予定されているが¹¹⁰、2005 年以降、民営化された造船所や船用企業、既に造船業を廃止または稼働を停止している企業などもあり、再編と淘汰が進んでいることがわかる。

ソ連崩壊後のウクライナ造船業の低迷により、造船所付属の船用機器製造部門や、ZORYA-MASHPROEKT（ガスタービン製造）などの船用機器メーカーは、船用ではなく一般及び他産業向けの製品の製造を増加させてビジネスを存続させている例もある。

ウクライナの造船業は回復基調にあり、2007 年 1～8 月期のウクライナ造船所の建造量は、28 隻、12 億 7,000 万フリヴニャ（2 億 5,400 万ドル）で、前年比 10% 増となった。28 隻のうち 5 隻は国内船主向けである。同時期の新規受注は 25 隻（1 億 1,230 万ドル）であった。¹¹¹ 現在稼働しているウクライナの造船所の大部分は、オランダ、ノルウェーを中心とした外国造船所向けの船体建造に特化しているため、船用製品、特にウクライナ国内メーカーへの船用機器の需要は限られていると考えられる。

⁵³ ShipbuildingRu 02.10.2007

¹¹¹ <http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?mod=article&cat=Stock&article=3404>

今後のウクライナ造船業の動向、特に造船支援産業としてのウクライナ船用産業の存続は、世界の造船需要、及びウクライナ国内からの造船（完成船）需要の回復に大きく影響されよう。

4. クロアチア

4.1. 国の概要

第二次大戦後、社会主義ユーゴスラビア連邦の構成共和国の一つであったクロアチアは、1991年6月にユーゴスラビアからの独立を宣言した。ツジマン大統領下では、独立に反対するセルビア系住民との民族紛争は4年間に及び、また隣国ボスニア・ヘルツェゴビナの紛争にも介入するなど、国際社会での孤立を強めた。民族紛争の結果、国内の民族構成は大きく変化した（クロアチア人 75%→90%、セルビア人 12%→4.5%）。1999年のツジマン大統領没後は、クロアチアは国際協調路線を採っており、現在の目標はEUとNATOの早期加盟である。

クロアチア：基本データ¹¹²

国名：	クロアチア共和国（Republic of Croatia）
面積：	5万6,542平方キロメートル（九州の約1.5倍）
国境：	2,197 km（ボスニア・ヘルツェゴビナ 932 km、ハンガリー 329 km、セルビア 241 km、モンテネグロ 25 km、スロベニア 670 km）
人口：	444万人（2001年国勢調査）
首都：	ザグレブ（人口78万人）（2001年国勢調査）
言語：	公用語はクロアチア語
民族：	クロアチア人（89.6%）、セルビア人（4.5%）等

4.1.1 政治情勢

ツジマン大統領の没後、2000年に入って行われた下院選挙及び大統領選挙では、社会民主党と社会自由党を中心とする6野党連合が勝利し、メシッチ大統領、ラチャン首相率いる民主的連立政権が誕生した。

ラチャン政権は、国内の民主化を推進するとともに、ボスニア和平履行上重要なセルビア系難民のクロアチアへの帰還や戦犯を裁く旧ユーゴ国際刑事裁判所（ICTY）との協力に取り組むなど、国際協調路線を図るとともに、マクロ経済の安定化にも成功したが、失業問題をはじめ具体的な生活水準の向上を実感できないなど国民の不満が募ることとなった。

2003年11月に行われた議会選挙では、ラチャン政権への不満を背景に、故ツジマン時代の与党であったクロアチア民主同盟（HDZ）が152議席中最大の66議席を獲得し、小規模政党や少数民族議員を中心に閣外協力を得て、サナデル政権を発足させた。

2007年11月の議会選挙では、最大野党社会民主党（SDP）が議席数を大きく伸ばし、

¹¹² 外務省、CIA

与党クロアチア民主同盟 (HDZ) との議席差は 32 議席から 10 議席に縮小した。現在 (2007 年 12 月)、与野党とも閣外協力を調整中であるが、両党とも最大の政策目標は EU 加盟と NATO 加盟である。

クロアチア：政治体制¹¹³

政治体制・内政

政体： 共和制

元首： スティエパン・メシッチ大統領 (1934 年生 2000 年 2 月就任、2005 年 1 月再任。任期 5 年)

議会： 1 院制 (任期 4 年 定員 152) (2001 年 3 月上院廃止)

4.1.2 国際関係

クロアチア外交の最大の目標は EU 及び NATO への加盟である。1992 年 5 月に国連加盟、同年 7 月に現在の欧州安全保障協力機構 (OSCE) に加盟を果たし、欧州評議会については国内人権保障措置が不十分との理由で遅れたが 1996 年 11 月に加盟した。

2000 年 1 月に成立したラチャン政権の国内改革と国際協調への取組が評価され、2000 年 5 月に NATO 平和のためのパートナーシップ (PFP) 参加、同年 7 月に世界貿易機関 (WTO) 加盟、2001 年 10 月に EU との安定化・連合協定 (SAA) 署名、2002 年 5 月に NATO 加盟のためのアクション・プラン (MAP) 参加を果たした。更に、2003 年 2 月に EU 加盟申請を行い、2004 年 6 月に正式加盟候補国となった。加盟交渉は 2005 年 10 月に開始された。また、2007 年 10 月には、国連安全保障理事会の非常任理事国となった。

4.1.3 経済状況

クロアチア：主要経済データ (2005 年) ¹¹⁴

主要産業： 観光業、食品加工業、電気・ガス・水道業、化学工業、精油業、農林水産業

国民総所得 (GDP、百万米ドル)： 38,493

一人当たり GDP (米ドル)： 8,671

経済成長率： 4.3%

物価上昇率： 5.5%

貿易収支 (百万米ドル)： -9,738

(1) 輸出 (百万米ドル) 8,809

(2) 輸入 (百万米ドル) 18,547

主要貿易品目：

(1) 輸出： 船舶 (11.2%¹¹⁵)、繊維、石油製品、化学製品、食品

¹¹³ 外務省

¹¹⁴ 外務省

¹¹⁵ http://www2.hgk.hr/en/pdf/Partner_06_en.pdf

(2) 輸入：石油製品、繊維、食品、電気製品

主要貿易相手国：

(1) 輸出：イタリア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ドイツ、スロベニア、オーストリア

(2) 輸入：イタリア、ドイツ、スロベニア、ロシア、オーストリア

通貨：クーナ (HRK)、1ドル=6.2336 (2005年末)

経済概況

ユーゴ連邦内の経済先進地域であったクロアチアは、独立後の民族紛争のため、冷戦終結直後に中東欧に大量に流入した外国からの直接投資を受ける機会を逃した。しかし、2000年以降、状況は徐々に回復し、直接投資の伸びは低いものの、個人消費の増加と観光収入の回復に牽引され、年間4~5%の経済成長を維持している。インフレ率と自国通貨クーナの為替相場も安定している。

しかし、クロアチアは、高い失業率(16.9%)、貿易赤字の拡大、地域開発の遅れなどの困難な問題を抱えている。政府と国民の反対が強いため、企業民営化は遅れており、大造船所を含む主要経済の大部分は依然として政府の手中にある。

マクロ経済の安定はほぼ達成されたが、構造改革は途上にある。EU加盟準備に伴い、財政改革及び構造改革の進展が期待されている。

クロアチア政府の経済優先課題は、起業促進、減税、雇用促進、社会保障制度の改善、歳出の削減、新技術の開発と導入などである。

日本からの企業進出例としては、矢崎総業(自動車部品)とNYK SHIPMANAGEMENT(日本郵船系、船員管理)がある。製品販売(資本関係があるもの)は、オリンパス、島津製作所、トヨタ、マツダ、ミノルタが行っている。また、ホンダ(農業機器)はOEMを行っている。

4.1.4 海事データ

クロアチア：基本海事データ¹¹⁶

海岸線：5,835 km (本土 1,777 km、島々 4,058 km)

水路：785km (2006年)

主要港湾：Omislj、Ploce、Rijeka、Sibenik、Vukovar (ドナウ川)

商船隊規模：72隻 (1,000総トン以上の船舶)、1,079,286 GRT、1,724,698 DWT

¹¹⁶ CIA

クロアチア：クロアチア船籍商船（1,000 総トン以上）の船種別隻数¹¹⁷

バルク・キャリア	22
貨物船	11
ケミカル・タンカー	3
貨客船	27
石油タンカー	5
冷凍貨物船	1
RORO 船	3
合計	72

注：上記クロアチア船籍船 72 隻に加え、外国船籍のクロアチア船が 36 隻。

海事関連政府機関及び業界団体：

- Ministry of Maritime Affairs, Transport and Communication
- Croatian Shipping Association “Mare Nostrum”
- CSC Croatian Shipbuilding Corporation
- CRS Croatian Register of Shipping
- Croatian Chamber of Economy

海事見本市（プレジャーボート関連のみ）：

- CROATIA BOAT SHOW, INTERNATIONAL BOAT AND NAUTICAL EQUIPMENT FAIR（スプリト）
- SPORT AND BOAT SHOW（ザグレブ）

¹¹⁷ CIA

4.2. 海事産業の現状

4.2.1 海運

4.2.1.1. 概要

クロアチアは小国であるが、自国に 1,246 の島（内、有人島は 49）と約 6,000km の海岸線を含む旧ユーゴスラビアのアドリア海のほとんどを領有し、海事産業に有利な立場にある。国内に登録されている船舶は、ヨットやボートを含めると約 104,500 隻に上る。海運貨物取扱量は年間 1,700 万トン以上、旅客数は約 700 万人である。¹¹⁸

また、クロアチアは国内外に 4 万人の船員を送りだしている。総人口約 400 万のクロアチアに、船員訓練学校が 7 校、海事プログラムを持つ大学が 3 校あり、歴史的に国民と海の関係が深いことがわかる。

一方、クロアチアには国際的な大船社はなく、また 1980～90 年代の海運政策の欠如、民間部門や市場経済の不十分さなどの要因から、クロアチア商船（貨物船、旅客船、漁船）の老朽化が進んだ。

2000 年以降、国内情勢の安定と経済の回復が進み、EU 加盟を目指すクロアチア政府による一連の海運振興政策とともに、クロアチア船主は国内外の造船所に新造船を発注し始めている。

また、クロアチア政府は、海運振興政策の一環として、国内フェリー・サービスの充実、商船と漁船の近代化、船隊の自国化、及び EU 海事法の導入などを優先政策として挙げている。

1999～2005 年には、クロアチアの海事観光運輸開発省から総額 2 億 1,170 万クーナ（2,880 万ユーロ）の補助を受け、国内船主は国内造船所に 12 隻の新造船を発注している。

119

船隊の自国化に関しては、1990 年代の民族紛争により、国際航海に従事するクロアチアの船舶はほとんどが他国の船籍を持っていたが、クロアチアが国際社会に認められた後、クロアチア船籍への転籍が進んでいる。

4.2.1.2 主要船社

クロアチア船主協会 MARE NOSTRUM には、14 の船社が加盟している¹²⁰。貨物輸送及び旅客輸送に従事するクロアチアの主な船社は、以下の通りである。

¹¹⁸ <http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/STRATEGIJA%20E-cb.pdf>

¹¹⁹ <http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/STRATEGIJA%20E-cb.pdf>

¹²⁰ http://www2.hgk.hr/en/depts/transport/pomorski_rijecni_2006.pdf

貨物輸送：

- Atlantska Plovidba（ドブロブニク）
- Tankerska Plovidba（ザダル）
- Losinjska plovidba - Mali Losinj（リエカ）
- Jadroplov（スピリト）
- Uljanik plovidba（プーラ）

旅客輸送：

- JADROLINIJA（リエカ）
- Mediteranska plovidba（コルチュラ島）
- Rapska plovidba（ラブ島）

- Split Tours（スピリト）

- Atlantska Plovidba

1955年創立の株式会社 Atlantska Plovidba 社は、クロアチア南部のドブロブニクを拠点に、バルク・キャリア（ばら積み貨物船）13隻、重量物運搬船4隻、沿岸乾貨物船3隻を運航している。近年は、クロアチア観光産業の回復に伴い、ホテルや旅行社経営、飛行機会社の設立などの観光業にも参入している。

同社のビジネスは、1990年前半の民族紛争により停滞し、紛争終結後には船隊の近代化に着手し、老朽化した船舶の売却、中古船の購入、新造船発注及び購入を行った。2001年の船腹量は、創立以来最大の779,378トンに達した。また、紛争中には便宜上マルタ船隻に転籍した船舶をクロアチア船籍に復帰させた。¹²¹

- Tankerska Plovidba

1955年設立の Tankerska Plovidba 社は、クロアチア中部のザダルを拠点に、96,000～166,000DWTの石油タンカー8隻、及び27,000～42,000DTWのバルク・キャリア6隻を運航している。同社の船隊は、すべて1990年以降に建造されており、クロアチア船社としては最も平均船齢が若いことが特徴である。近年の新造石油タンカー3隻は、国内造船所で建造され、クロアチア船籍を取得している。¹²²

- Losinjplov Plovidba

1958年創立の Losinjska plovidba - Mali Losinj 社は、クロアチア北部のリエカを拠点に、地中海沿岸を中心とした海運業を行っている。また、持ち株会社として船舶修繕所と旅行社を傘下に持っており、夏季にはロシーン島を中心とした旅客フェリー・サービスを

¹²¹ <http://www.atlant.hr/history.html>

¹²² <http://www.tankerska.hr/index.html>

運航している。

自社船隊は、バルク及び乾貨物船が 6 隻、RORO 貨物船及びコンテナ船が 5 隻である。いずれも 1970 年代、1980 年代に、日本を始めとする外国の造船所で建造された船舶であり、近年の新造船発注実績はない。¹²³

● Jadroplov

クロアチア中部のスプリトを拠点とする 1947 年創立の Jadroplov 社は、1993 年に株式会社となった。

現在、24,000～44,400DWT のバルク・キャリア 5 隻、及び 2,300TEU 型コンテナ船 2 隻を運航している。船隊の平均船齢は 12 年である。従業員数は、船員 350 名を含む約 400 名である。

同社は、1990 年代半ばから船隊の近代化を進めており、老朽化船 14 隻を売船し、コンテナ船 2 隻、貨物船 3 隻を新造している。クロアチアのリエカ造船所建造のコンテナ船「Jadroplov Pride」は、米国「Maritime Reporter and Engineering New」誌の「The great ship of 1996」に選ばれている。¹²⁴

● ULJANIK SHIPMANAGEMENT

クロアチア北部プーラを拠点とする ULJANIK SHIPMANAGEMENT 社は、クロアチアの大造船所のひとつ Uljanik 造船所で建造された 3 隻のタンカーのマネジメント会社として 1986 年に設立された。現在の従業員数は 26 名で、貨物船、タンカー 5 隻の運航、及び技術サービス、保険業務、旅行業務などを行っている。

同社の船隊は非常に新しく、全船が 2004 年以降の建造である。内訳は 53,000DWT 型バルク・キャリア（2004 年、大島造船所建造）、53,000DWT 型バルク・キャリア（2004 年、中国新世紀造船所）、48,000DWT 型石油ケミカル・タンカー 3 隻（2004～2006 年、クロアチア 3.Maj 造船所）である。¹²⁵

● Jadrolinija

1947 年創立の国営船社 Jadrolinija は、リエカを拠点として旅客フェリーや高速船 54 隻を運航するクロアチア最大の旅客船運航会社で、クロアチア国内の旅客輸送及び乗用車

¹²³ <http://www.losinjaska-plovidba.hr/info.php>、EQUASIS

¹²⁴ <http://www.jadroplov.hr/History/tabid/1356/Default.aspx>

¹²⁵ <http://www.plovidba.uljanik.hr/fleet.htm>

輸送では、90%近いシェアを持っている。従業員数は約 1,200 名である。¹²⁶

Jadrolinja は、クロアチア独立以前からもクロアチアの造船所に旅客船を発注してきたが、2000 年以降、4 隻の新造フェリーを発注している。¹²⁷

国営船社として、Jadrolinja は多額の政府補助を受けており、2004～2008 年期の船隊近代化計画の総額は 1 億 3,960 万ユーロである。同計画により、同社所有船の平均船齢は 28.1 年から 19.0 年となり、また輸送能力は 10%増加する。¹²⁸

- Mediteranska plovidba (コルチュラ島)

1995 年に Korculansko-pelješka plovidba として設立された同社は、冷凍貨物船 3 隻による貨物輸送に加え、コルチュラ島とオレビッチ間の小型フェリー 2 隻によるシャトル・サービス（所要時間 10 分）を行っている。

- Rapska plovidba (ラブ島)

1963 年設立の Rapska plovidba は、小型フェリー 4 隻による Rab 島とクロアチア本土 ヤブラナツを結ぶシャトル・サービス（所要時間 15 分）を行っている。同社は、ローカル・フェリー運航に加え、港湾クレーン・サービスとマリーナ経営を行っている。

- Split Tours (スプリト)

Split Tours は、1992 年に設立されたクロアチア初の民間旅行会社で、各種観光・旅行代理店業務の他、スプリトを中心としたフェリーとカタマランを運航している。

4.2.1.3 船主の新造船発注先

クロアチア政府は、1999 年以降、海運振興政策の一環として、船隊近代化によるクロアチア船主と国内造船所の競争力強化を目的に、自国船を自国造船所で建造させるプログラムを進めており、2005 年までには国内造船所でクロアチア船主向け新造船 12 隻が建造された。同プログラムには、クロアチア海事観光運輸開発省が総額 2 億 1,170 万クーナ(2,880 万ユーロ)の補助を行っている。

2005 年には、同プログラムにより、国内船社 Tankerska Plovidba 社と Uljanik Shipmanagement 社が、それぞれ Split Shipyard と 3. Maj Shipyard で、石油タンカーの建造を行った。また、フェリー会社 Jadrolinija 社と Rapska Plovidba 社は、フェリー

¹²⁶ <http://www.ceeol.com/aspx/getdocument.aspx?logid=5&id=EF2464CB-C022-4F82-9994-ADDA51E20DD1>

¹²⁷ <http://www.ceeol.com/aspx/getdocument.aspx?logid=5&id=EF2464CB-C022-4F82-9994-ADDA51E20DD1>

¹²⁸ http://www2.hgk.hr/en/depts/transport/pomorski_rijecni_2006.pdf

3 隻を発注している。政府補助額は、6,680 万クーナ（910 万ユーロ）である。

近年のクロアチア国内造船所以外の新造船発注先としては、Altantska 社が、現在中国 Jiangsu Eastern Shipyard に 80,000DWT 型タンカー2 隻（“Zagreb”、“Miho Pracat”）を建造中である。2007 年には、同社が韓国 STX 造船所に発注したパナマックス型タンカー2 隻が竣工した。

また、Tankerska plovidba 社は、2000 年以降、国内スプリト造船所で建造した石油タンカー3 隻に加え、フィリピン Cebu 造船所で貨物船 2 隻、アルゼンチン La Plata 造船所で貨物船 2 隻、同じくアルゼンチンの Rio Santiago 造船所で貨物船 1 隻の建造を行っている。¹²⁹

¹²⁹ http://www.tankerska.hr/ship_list.html

4.2.2 造船業

4.2.2.1 概要

造船業は、人口 444 万人のクロアチアの雇用の 2.5%、GDP の 1.4%、輸出の 12~15% を占める重要な産業セクターである。造船所に加え、支援産業として、ビジネスを造船所に依存している多くの中小企業が存在し、地域の雇用を支えている。¹³⁰

クロアチアの大造船所は、株式会社化はされているものの、クロアチア政府が株式の大部分を所有しており、事実上は国営であることが特徴である。多くの造船所は資金難に見舞われており、事業再編が必要となっている。技術開発の遅れ、生産性の低さ、熟練労働者の不十分な利用などが、大きな問題として指摘されている。

現在操業中の 5 大造船所の資本金総額は 16 億クーナ (2 億 1,700 万ユーロ) である。一方、2006 年 10 月時点における赤字は、90 億クーナ (12 億ユーロ) に上り、黒字経営を行っているのは、ULJANIK 造船所のみである。¹³¹

クロアチアの主要造船所は、アドリア海に沿って南北にほぼ均一に分布している。クロアチアの造船工業会に相当する政府組織 Hrvatska Brodogradnja-Jadranbrod d.d (CSC : Croatian Shipbuilding Corporation) に加盟している国営 6 大造船所は以下の通りである。この他民営の造船所もあるが、その規模は小さい。

- ULJANIK SHIPYARD (Pula プーラ) : 新造船建造
- 3. MAJ SHIPYARD (Rijeka リエカ) : 新造船建造
- BRODOSPLIT SHIPYARD (Split スプリト) : 新造船建造、特殊製品
- BRODOTROGIR SHIPYARD (Trogir トロギル) : 新造船建造、修繕
- KRALJEVICA SHIPYARD (Kraljevica クラルエビツァ) : 新造船建造、修繕
- SHIPYARD V. LENAC (Rijeka リエカ) : 修繕、改造、オフショア (更生手続き中)

¹³⁰ CESA Annual Report 2006-2007

¹³¹ EUbusiness 03 February 2007

クロアチア：主要造船所分布図



出所：Croatian Shipbuilding Corporation

クロアチアの大造船所は、最大 170,000DWT までのあらゆる船種の建造、修繕、改造及びオフショア施設の建造が可能であるが、現在の建造船種のほとんどは、タンカー、バルク・キャリア、自動車船である。2006 年末時点における造船所全体の雇用者数は 9,503 人である。¹³²

主要造船所全体の 2006 年度の実績は、受注残 62 隻 (1,372,630 CGT)、竣工 21 隻 (368,719CGT)、新造受注 14 隻 (244,126CGT) である。¹³³

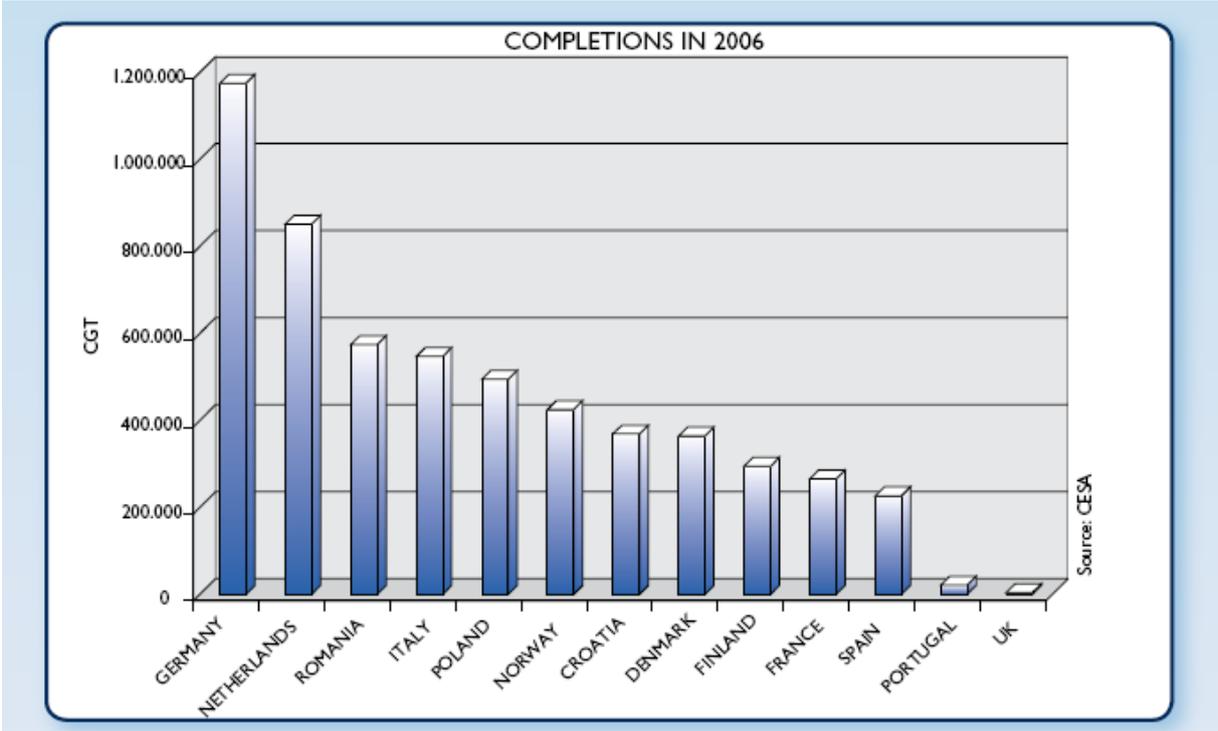
クロアチア：新造船竣工実績(2002～2006年)					
	2002	2003	2004	2005	2006
隻数	17	16	20	21	21
トン数(CGT)	317307	331570	430750	381545	368719
輸出トン数(CGT)	266117	330289	402636	420569	489184
総額(百万ユーロ)	448	489	466	460	500
輸出総額(百万ユーロ)	374	484	432	376	464
出所:CESA					

クロアチアは、欧州主要造船国の造船工業会で構成される欧州造船工業会共同体 (CESA: Community of European Shipyards' Associations) に加盟している。CESA 内では、クロアチアは 2006 年度新造船竣工量では第 7 位、受注残では第 6 位であり、売上高では約 4% を占めている。

¹³² CESA Annual Report 2006-2007

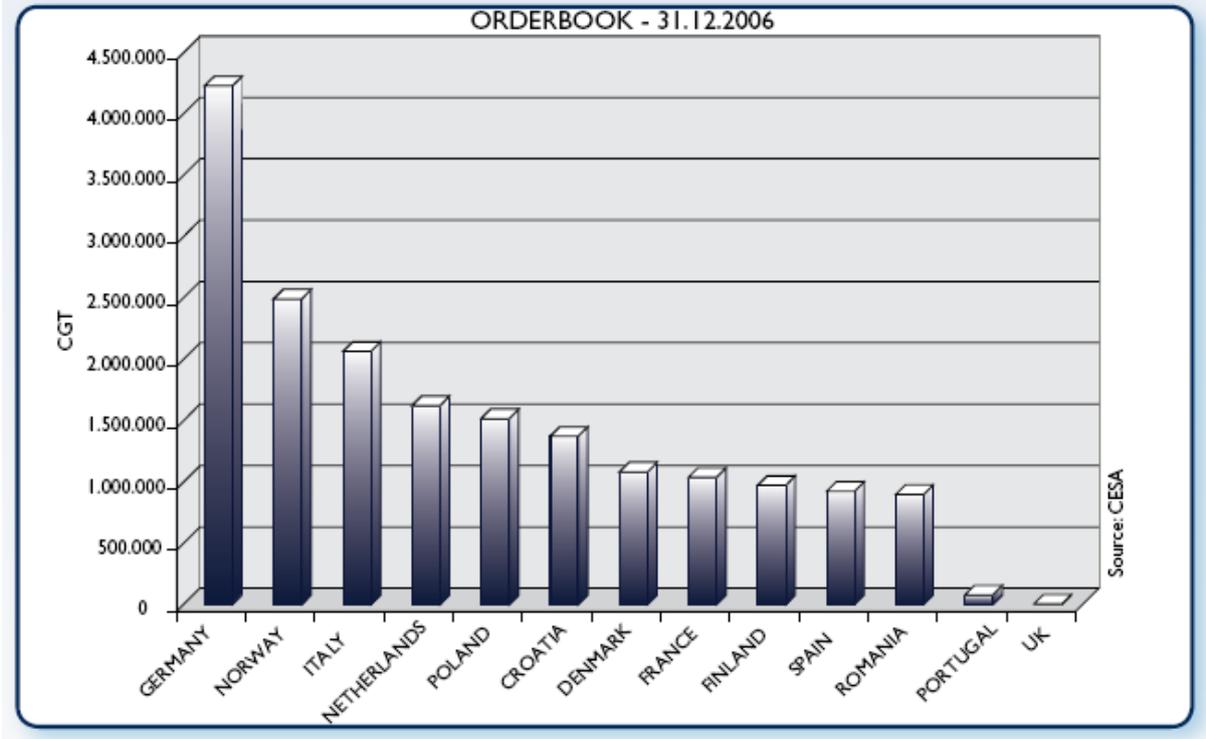
¹³³ CESA Annual Report 2006-2007

欧洲主要造船国：2006年新造船竣工量（CGT）



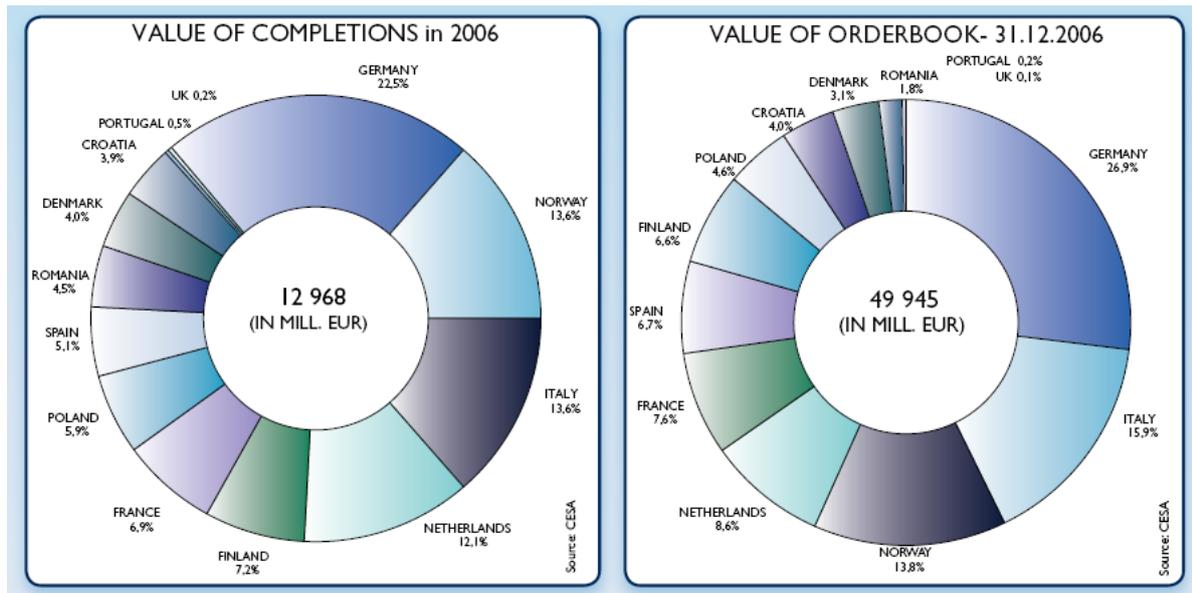
出所：CESA

欧洲主要造船国：2006年新造受注残（CGT）



出所：CESA

欧州主要造船国；2006年竣工・受注残総額（百万ユーロ）



出所：CESA

4.2.2.2 主要造船所

- ULJANIK SHIPYARD（プーラ）：新造船建造
- 3. MAJ SHIPYARD（リエカ）：新造船建造
- BRODOSPLIT SHIPYARD（スプリト）：新造船建造、特殊製品
- BRODOTROGIR SHIPYARD（トロギル）：新造船建造、修繕
- KRALJEVICA SHIPYARD（クラレビツァ）：新造船建造、修繕

● Uljanik Shipyard¹³⁴

クロアチア北部イストリア半島のプーラに位置するウルヤニク造船所は、1856年にオーストリア・ハンガリー帝国の艦艇造船所として設立された。クロアチア独立後、株式会社となったが、実質的にはクロアチア政府が所有している。同造船所は、クロアチアの大造船所の中で、現在唯一黒字を出している造船所である。

同造船所は、140×51m、173×60mの船台を持つ¹³⁵。1998年から設備近代化を開始し、2000年以降は年間4～6隻のペースで新造船を竣工している。多くの船種の建造能力を持つが、近年の新造実績は、タンカー及び自動車運搬船で、特に自動車運搬船の建造が多く、世界の自動車船建造の10～20%¹³⁶を担っている。

近年の主要船主は、Group Grimaldi（イタリア）とRay Car Carriers（英国マン島）

¹³⁴ www.uljanik.hr

¹³⁵ <http://www.shipyard.com/yard.php?idy=9855>

¹³⁶ <http://www.adriaticinstitute.org/?action=Privatization>

で、両社とも 12,300～12,500DWT 型の自動車・トラック運搬船数隻ずつを発注している。他の主な新造船としては、Viking Car Carriers（ノルウェー）向け 16,700DWT 型自動車運搬船 2 隻、ロシア船主向けワゴン運搬船 4 隻などがある。

2007 年、同造船所建造の 7,000 ユニット積載自動車・トラック運搬船「Hoegh Delhi」は、英国 The Naval Architect 誌の Significant Ships 2007 に選ばれている。

同造船所は、独立したエンジン部門で、MAN Diesel の中・低速ディーゼル・エンジンのライセンス製造を行っており、同造船所建造の新造船に搭載されている。また、発電機、オルタネーター、スイッチボードなど船用関連製品を製造する子会社 TESU を傘下に持つ。

● 3. Maj Shipyard¹³⁷

クロアチア北部のリエカに位置する 3.Maj 造船所は、1892 年にドイツ Howaldts Werke 造船所の子会社として設立された。その後、数回にわたって所有者と名前を変え、第二次大戦後にリエカの解放（1945 年 5 月 3 日）を記念して「3.Maj」と命名された。

同造船所は、最大 260×32.2m までの船舶の建造が可能な船台（214×28m、195×22.13m）を持ち、タンカーは 110,000DWT、コンテナ船は 4,000TEU、オーレ及びバルク・キャリアは 130,000DWT までの新造船の建造が可能である。

近年、設備近代化を行っており、年間 3～6 隻のペースで新造船を竣工している。2000 年以降の建造船種はすべてプロダクト・タンカーで、主な顧客は、ドイツ BÜTTNER SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT 社（23,000～24,000DWT 型プロダクト・タンカー 6 隻）、ラトビア Latvia Shipping Company（51,800DWT 型プロダクト・タンカー 10 隻）である。

同造船所では、エンジン（Sulzer、Pielstick）、甲板機器、電子機器などの関連船用機器の製造も行っている。

● Brodosplit Shipyard¹³⁸

クロアチア中部スプリトに位置する 1922 年創業の Brodosplit 造船所は、幅広い船種の大形船の建造を行っている。また、全長 60m までの艦艇及び特殊船、小型船の建造を専門とする BRODOSPLIT-BSO 造船所（Brodosplit Naval&Special Vessel Shipyard）を傘下に持つ。

Brodosplit 造船所は、282×50 m、250×42 m、175×25 m の 3 台の船台を持ち、最大

¹³⁷ www.3maj.hr

¹³⁸ www.brodosplit.hr

170,000DWT までの建造が可能である。

同造船所は、近年は年間 4～6 隻のペースで、主に石油タンカーとプロダクト・タンカーを建造している。現在の最大顧客はスウェーデン Stena で、2005 年以降 5 隻の 65,000～75,000DWT 型石油プロダクト・タンカーを発注している。クロアチア国内船主としては、Tankerska Plovidba 社が、2004 年以降、3 隻の 166,000DWT 型石油タンカーを発注している。

2005 年、65,000DWT 型プロダクト・タンカー「Stena Paris」は、英国 The Naval Architect 誌の「Significant Ships」に選ばれている。

1999 年以降、同造船所は政府主導の近代化と事業再編プログラムを実施しており、1999～2000 年期には 1,700 万クーナ（224 万ユーロ）、2004 年には 2,000 万クーナ（273 万ユーロ）の政府補助を受け、設備の近代化を行った。また、2004 年にはエンジン部門が Brodosplit-TDM として独立した。¹³⁹

● BRODOTROGIR SHIPYARD¹⁴⁰

20 世紀初頭創立の BRODOTROGIR 造船所は、クロアチア中部トロギルに位置する中規模新造船建造及び修繕所で、タンカー、貨物船、フェリー、サプライ船、タブボード、救命ボートなどを建造している。

同造船所は、55,000DWT までの建造が可能な 200×47m 及び 160×20m の 2 台の船台、及び 60,000 トンまでの浮揚が可能な浮きドックを持つ。

2000 年以降の新造船はほとんどが石油プロダクト・タンカーである。最大の顧客はノルウェー Eitzen Chemical 社で、45,500DWT 型プロダクト・タンカー 10 隻という大型新造受注をしており、同造船所は 2006 年以来、これらの建造に特化している。最後の 2 隻は 2011 年上半期に竣工の予定である。同船型はいくつかの国際賞を受賞し、「TROGIR DESIGN」として認められている。

● Shipyard Kraljevica¹⁴¹

¹³⁹ <http://www.ceeol.com/aspx/getdocument.aspx?logid=5&id=EF2464CB-C022-4F82-9994-ADDA51E20DD1>

¹⁴⁰ <http://www.brodotrogir.hr/index.php?lang=en>

クロアチア北部クラルエビツァに位置する KRALJEVICA 造船所は、1729 年創立のアドリア海東海岸で最古の造船所である。現在は約 580 人を雇用する中規模造船所で、新造船建造及び修繕を行っている。

同造船所は、100×20m、120×21m の 2 台の船台を持ち、10,000DWT までの船舶の建造が可能である。建造可能な船種は、タンカー、乾貨物船、RORO 船、コンテナ船、パルプ運搬船、カーフェリー、タグボート、サプライ船、艦艇などである。

近年は、国内向け（船社及び政府）の新造船建造が多いことが特徴で、クロアチア国営フェリー会社 Jadrolinija 向けのフェリー 5 隻、クロアチア環境省向けの油濁処理船 3 隻、クロアチア海軍向け艦艇 2 隻、クロアチア電力向けの多目的船 1 隻などを建造している。外国船主向けでは、アイルランド船主向けアスファルト・タンカー 2 隻、キプロス船主向けアスファルト・タンカー 2 隻などを建造している。

2005 年、92,000DWT 型アスファルト・タンカー「Asphalt Seminole」は、英国 The Naval Architect 誌の「Significant Ships」に選ばれている。

4.2.2.3 市場と競争力

クロアチアの造船所は、ユーゴスラビア時代からもソ連などの社会主義国だけではなく、西欧その他の外国船主向けのビジネスを行っていた。そのため、ソ連崩壊による打撃はロシアやウクライナの造船所よりもはるかに少なかったが、クロアチア独立後の民族紛争により、1990 年代には長い停滞時期を経験した。

2000 年以降、クロアチア経済の回復と国際社会への復帰、また世界的な造船市場の好況によるアジアの大造船国の船台不足により、外国船主からの受注が増加し、2006 年の新造実績では金額ベースで輸出船が 93%を占めている。

伝統的に、地理的に近い欧州船主からの受注が多く、近年はイタリア Grimaldi、スウェーデン Stena、ノルウェーEitzen などの大手船社が、同船型の船舶を大量に発注していることが特徴である。2007 年 2 月時点では、クロアチアがスウェーデン船主の新造船発注先国の第 1 位となっている。¹⁴²

クロアチア政府の補助もあり、国内船主からの貨物船、タンカー、フェリーなどの新造船需要も回復基調にあるが、クロアチアには国際的な大手船社がなく、大型商船の需要には限りある。

¹⁴¹ <http://www.kraljevica.hb.hr/>

¹⁴² Scandinavian Shipping Gazette, May 21, 2007

一方、クロアチア政府は、船隊老朽化のため、現在国内で必要となっている旅客フェリーをクロアチア造船所に発注した場合、国内船比率が高くなり、国内船と輸出船の比率は50%ずつになると予測している。また、クロアチア政府は、現在主流の貨物船やタンカー建造から、船価の高い旅客船建造を増加させることにより、造船所の収益性は改善しているとしている。¹⁴³

¹⁴³ <http://www.ceeol.com/aspx/getdocument.aspx?logid=5&id=EF2464CB-C022-4F82-9994-ADDA51E20DD1>

4.2.3 船用産業

4.2.3.1 概要

クロアチアには、部品製造、組立、製品及びユニット製造、サービスを含む約 180 社の船用企業がある。その製品とサービスは、主にクロアチア国内造船所向けであるが、造船以外の産業に用いられる製品も多い。造船所及び船用メーカーを含めたクロアチア造船業の総雇用者数は約 25,000 人である。¹⁴⁴

クロアチアには独立した船用工業会はないが、1998 年にクロアチア経済会議所内に船用メーカー会 (Affiliation of Marine Equipment Manufacturers) が設立され、同会は欧州の 13 船用工業会、約 1,300 企業からなる欧州船用機器委員会 (European Marine Equipment Council : EMEC) に加盟している¹⁴⁵。売上高や市場シェアなどの情報は発表していない。

クロアチア船用メーカー会に加盟している船用企業の業種別企業数は、以下の通りである。特徴としては、造船所に付属したエンジン (ライセンス製造) や、クレーンなど甲板機器のメーカーが多い。また、船用専門ではない一般及び産業機器メーカー (Koncar など) も多い。電子機器メーカーは少なく、配電盤、制御盤メーカーはあるが、レーダーなどの航海機器メーカーは皆無である。

クロアチア：船用企業の業種別企業数 (2007 年)

機関室関連機器	32
甲板関連機器	23
居住区関連機器	25
電気・電子機器	16
貨物関連機器	10
その他の機器	49
サービス	20

注：重複している企業もある。

出所：Croatian Marine Equipment 2007

クロアチア造船所 Kraljevica で建造されたクロアチア船社 Jadrolinija 向けの新造フェリー「Sveti Krsevan」を例にとると、補機 (Koncar)、甲板機器 (Adria Winch) は自国製品、主機 (Caterpillar)、プロペラ (Rolls Royce)、航海機器 (SAM Electronics、Sailor)、救命いかだ (Zodiac) は外国製品を搭載している。¹⁴⁶

¹⁴⁴ <http://dionica.org/>

¹⁴⁵ <http://dionica.org/>

¹⁴⁶ <http://www.cat.com/cda/files/250475/7/Sveti%20Kresevar.pdf>

4.2.3.2 クロアチア船用企業例

- Adriadiesel

1949年創業のAdriadiesel社は、クロアチア中部カルロバツに工場を持ち、ディーゼル・エンジンとスペア・パーツの製造を行っている。従業員数は254人。

1955年よりSulzerエンジンのライセンス製造を行っていたが、1998年からはMAN B&Wの4ストローク・エンジンのライセンス製造に切り替えた。Sulzerエンジン用スペア・パーツの製造は継続している。

2004年にはMAN B&Wエンジンの製造台数は100基を越えた。これまでの船用エンジン納入先は、ほぼ100%がクロアチアの大造船所（Uljanik、3.Maj、Brodosplit、Trogir）である。

- ULJANIK グループ

クロアチアの大造船所のひとつULJANIKは、グループ企業として、独立した以下の船用及び一般産業機器メーカーを傘下に持っている。

ULJANIK Strojogradnja（エンジン）

ULJANIK TESU（電気・電子機器）

ULJANIK TESU SZZ（溶接機械）

1953年設立のULJANIK Strojogradnjaは、主にMAN Dieselの2ストローク低速ディーゼル・エンジンのライセンス製造を行っている。2006年末時点での総製造台数は365基、総出力2,471.174 kWである。

主要納入先はULJANIK造船所で、同造船所で建造されたほとんど船舶のディーゼル機関を納入している。ULJANIK造船所の他には、Trogir造船所に数基の納入実績があるが、他のクロアチア造船所、海外の造船所への納入実績はない。

1952年設立のULJANIK TESUは、1967年以来ドイツSiemens社のオルタネーターのライセンス製造を行っている。また、自社開発の発電機、スイッチボードなどの製造も行っている。同社は米国、ドイツ、ロシアに代理店を持っている。

また、ULJANIK TESUは、1969年にはスウェーデンの溶接機械メーカーESAB社ともライセンス契約を結び、現在は子会社のJULANIK TESU SZZがアーク溶接機械の製造を行っている。

- 3.Maj グループ

同じく大造船所のひとつ3.Majも、グループ企業として、以下の船用メーカーを持って

いる。

3. Maj Motori i Dizalice (3. Maj MiD) (エンジン、クレーン)

3.Maj TIBO (船用機器、産業機器)

3.Maj 造船所のエンジン部門 (現 3. Maj MiD) は、1954 年のスイス Sulzer Diesel とのエンジン製造ライセンス契約とともに設立され、1961 年以来、合計 222 基の低速ディーゼル・エンジンを製造している。

また、3. Maj MiD のクレーン製造は、1997 年にスウェーデン Hägglunds – Oernskoeldsvik (現 MacGREGOR) とのライセンス契約とともに開始され、現在は同社の主要ビジネスとなっている。これまでに 328 基の製造実績がある。MacGREGOR クレーンに加え、自社デザインのクレーンの製造も行っている。

一方、3.Maj TIBO は、油水分離機、焼却装置、バスルーム・ユニット、防火扉、バルブ制御装置、スイッチボードなどの様々な船用製品の製造を行っている。

● INELTEH

リエカを拠点とする INELTEH 社は、1990 年創立の民間の電子機器システム・メーカーである。主要製品分野は、航海機器、信号伝達機器、オートメーション、水準器・測量機器である。2002 年には製造設備近代化を行っている。

航海機器分野では、航海シグナル・パネル、コール・システム、モニタリング・システムを製造しており、同社の製品の多くは、世界の主要船級協会の型式認証を取得している。

同社はクロアチア国外の市場参入にも積極的で、デンマーク、フィンランド、オランダ、ポーランド、トルコに代理店を持っている。同社製品の 40% は、EU 諸国、ノルウェー、トルコ、米国などの船主、造船所向けに輸出されている。¹⁴⁷

同社は、自社製品の開発・製造に加え、大手航海機器メーカー Kongsberg Maritime (ノルウェー)、SAAB Marine (スウェーデン)、Lyngso Marine (デンマーク)、Raytheon (ドイツ)、HDW (ドイツ) のサプライヤーでもある。

4.2.3.3 クロアチア船用企業の国際競争力

クロアチアの船用企業は、伝統的にクロアチア国内の大造船所に付属しているか、または現在は独立企業となっても、依然としてクロアチア造船所向けに製品を納入しており、国外で大規模なビジネスを行っている国際的知名度の高い船用企業は少ない。

¹⁴⁷ <http://news.inelteh.hr/>

現在クロアチアの造船所は、大部分が外国船主向けの新造船を建造しているため、国内市場においても知名度の高い外国の船用メーカーとの競合が激化している。

また、高度電子技術を用いた航海機器・システムのように、クロアチア国内メーカーが存在せず、すべて輸入に頼っている場合もある。

一方、新市場開拓を目指し、国際海事見本市に出展するクロアチアの船用メーカーもある。例えば、2006年に開催されたドイツの海事見本市 SMM には、主要造船所以外に以下のクロアチア船用メーカーが出展している。欧州の他の海事見本市 Norshipping（ノルウェー）、Posidonia（ギリシャ）、Neva（ロシア）などにも、クロアチア造船工業会とともに、数社の船用メーカーが出展している。

ADRIADIESEL（エンジン）
ADRIA WINCH（甲板機器）
ELKA Kabeli（ケーブル）
Felis（鋳鋼部品）
INELTEH（電子機器）
Ventilator（ベンチレーター）
TPK NOVA（ボイラー）
ULJANIK-TESU（発電機）
ULJANIK-TESU RUA（配電盤、制御盤）

規模は小さいが、近年の海事見本市に必ず出展しているのは、前述の船用電子機器メーカー INELTEH のみである。同社は、上記の主要見本市に加え、ポーランドやトルコの海事見本市にも出展している。

4.2.3.4 外国船用企業の市場参入状況

欧州船主は、ユーゴスラビア時代からクロアチアの造船所に新造船建造を発注しているため、欧州船用メーカーにとっては、クロアチアは新たな市場ではない。

外国船用企業のクロアチア市場への参入形態として以前から多いのはライセンス製造で、欧州の大手エンジン・メーカー（MAN Diesel、Sulzer、Pielstick）、及び甲板機器メーカー（MacGREGOR）などが、ユーゴスラビア時代からクロアチア造船所でライセンス製造を行っており、市場をほぼ独占している。

クロアチアに直接参入し、子会社を持っている外国船用企業は少ないが、例としては、以下の企業があり、クロアチア船用企業グループに加盟している。

TPK NOVA (ボイラー：ドイツ SAACKE MARINE SYSTEMS の子会社)
CHROMOS BOHE I LAKOVI (塗料：オランダ SIGMA Coatings の子会社)
HEMPEL (塗料：オランダ HEMPEL の子会社)

欧州の船用メーカーは、クロアチアの市場規模と地理的な近さ、また外国船主による新造船発注が多いことなどから、クロアチア向けビジネスは本社から直接行っている場合が多いと考えられるが、現地に代理店・ディストリビューターを持つ外国船用メーカーには、以下のような例がある。

Sperry Marine (米国；航海機器)：ABE Inzenjering (リエカ)
SAM Electronics (ドイツ；航海機器)：BELAM (リエカ)
Rolls Royce Marine (英国；推進装置)：Navis Consult (リエカ)
古野電気 (航海機器)：HORA ELEKTRONIK (リエカ)
Viking Life-Saving Equipment (救命装置)：Imex Marine (プーラ)

一般論としては、クロアチアとドイツは歴史的に関係が深く、ドイツ系企業の立場が強いと考えられる。また、EU 加盟を目指すクロアチアは、EU 諸国とは既に自由貿易協定を結んでおり、クロアチアへの製品輸出は EU 諸国の企業にとって有利となっている。

4.3 クロアチア市場参入に関する諸制度とビジネス慣行

4.3.1 概要

クロアチアは、既に WTO 加盟を果たしており、また現在は EU 加盟を目指して、法体制の整備を進めている。よって、ロシアやウクライナなどの他の非 EU 欧州諸国と比較した場合、投資・貿易に関する諸制度は、WTO 及び EU の基準に沿ったもので、EU とは自由貿易協定を締結している。

クロアチア国内における外国企業の活動には大きな制約はなく、外資による投資について制限も特になく、利益送金も、クロアチア国内で適正に納税等の義務が履行されている限り、自由に外国に送金可能である。¹⁴⁸

クロアチアは、1990 年代初頭の民族紛争により中東欧への大規模な外国投資の波を逃したものの、独立後の 16 年間で、オーストリア、ドイツ、米国、フランスなどの主要投資国を含む 26 カ国から 120 億ユーロを超える投資を受け入れてきた。¹⁴⁹

2007 年 1 月には、外資誘致促進策として、新しい投資促進法が施行された。新法は、製造・加工業および技術開発、R&D 事業の誘致を目的とし、新規雇用創出および投資総額別に供与される優遇措置が新たに整備された。新規雇用者 1 人当たり最大 3,000 ユーロが支給され、投資総額により、法人税が 10 年間免税される措置もある。現行法とは異なり、新規投資だけではなく、すでに事業展開している企業の拡張投資に対してもこの優遇措置が適用される。¹⁵⁰

4.3.2 輸出入に関する諸制度

4.3.2.1 概要

クロアチアは 2000 年に WTO に加盟しており、貿易制度は WTO 基準を遵守したものである。また、2005 年には EU 加盟交渉を開始しており、2009 年までの加盟を目指して、関連 EU 法の採択を進めている。

WTO 及び EU の法制に従った貿易法、関税法、関税定率法、外国為替法の制定により、クロアチアの輸出入制度は世界及び欧州の一般的な基準が適用され、欧州内における貿易は大幅に自由化された。

4.3.2.2 輸入手続き

クロアチアへの輸出入には基本的には制限はないが、WTO 法の許容範囲内で、国内製品及び産業保護のために、薬品や武器などの特定輸入品目には、ライセンス制度による輸

¹⁴⁸ JETRO ユーロ・トレンド Report 2 2006.5

¹⁴⁹ クロアチア大使館 <http://www.joi.or.jp/updates/ud0701cro.pdf>

¹⁵⁰ クロアチア大使館 <http://www.joi.or.jp/updates/ud0701cro.pdf>

入数量制限または保護税率が課されている。また、再生不可能な国内資源保護のために、同じくライセンス制度による輸出制限が設けられている品目がある。そのような品目の輸出入には、それぞれ所轄省庁の発行するライセンスが必要である。

WTO の法制度に基づき、クロアチア政府は、実際の価値以下で輸入される品目、及び国内産業の成長を損なうような品目に対し、アンチダンピング関税を課す権利を有する。アンチダンピング関税は、ダンピング価格による損害が認められる期間のみに適用される。

特定の輸入品に対しては、当該製品が製造国または輸出国において財政的補助を受けている場合、クロアチア政府は国内産業及び製品保護のために相殺関税を課す権利を有する。

特定の輸入品に関しては、クロアチア経済会議所（Croatian Chamber of Economy）発行の原産国証明書を取得しなければならない。EU 自由貿易協定を締結している国からの輸入品に関しては、同じく原産国を証明する EU 書類「EUR.1 movement certificate」の提出が必要である。

非関税障壁（表示、パッケージング、認証）に関しては、独立達成後、クロアチアは旧ユーゴスラビアからの基準を引き継いだが、1996年に国内基準の大半を EU 基準（EN 基準）に適合させた。法的に型式認証またはコンプライアンス・チェックを義務付けられている輸入品に関しては、所轄機関による試験と証明書の発行及び適切なラベリングが必要である¹⁵¹。多くの国際基準（ISO など）が、クロアチアでは有効である。特定の製品に対して国内で適用される基準に関わる情報は、クロアチア標準化・測定研究所が提供している。パッケージング、表示、取扱説明等はクロアチア語による説明が必要である。¹⁵²

4.3.2.3 関税制度

WTO 基準に従い新たに制定された関税法は、クロアチアと他国間の物品の移動に関する人と関税管理当局の義務と権利を定めている。

通関には統一税関申告が用いられ、申告書の内容と形式は EU 内で用いられているものと同じである。クロアチア国内を通過するトランジット輸入の場合も、関税申告が必要である。

上記に加え、自由貿易、トランジット、一時輸入、再輸出手続きなどに関する 1994 年 GATT 協定 VII 条に沿った新たな関税額申告も導入された。

¹⁵¹ http://www2.hgk.hr/en/pdf/Partner_06_en.pdf

¹⁵² JETRO ユーロ・トレンド Report 2 2006.5

関税率は、関税法、関税定率法により定められている。WTO 加盟交渉では、2000～2005 年間に、クロアチアが工業製品に対する保護関税を徐々に引き下げることが義務付けられた。

2002 年からは、クロアチアの関税率は、EU の合同関税品目分類（Combined Nomenclature）を適用している。輸入税は、WTO 法、及び最恵国条項、自由貿易協定に沿って定められる。

2006 年度の輸入工業製品に対する平均関税率は 3% である。原則として、完成品、半完成品に対する関税率は、原材料に対する関税率よりも高く設定されている。

2001 年に EU と締結した安定化・連合協定（Agreement on Stabilisation and Association）により、EU は即時に、クロアチアから輸入させるほぼ全品目に対する関税及び移動に関する制限を廃止した。2002 年には、クロアチアは、EU 産のほとんどの工業製品に対する関税と数量制限を撤廃した。ただし、特定の工業製品に対する保護関税は、6 年の移行期間後も継続する。

クロアチア国内で製造された部品を含む製品、機械、電化製品、車両の輸入に関しては、通常よりも低い関税率、または免税が適用される。

一時輸入品に関しては、部分的または全面的に関税その他の税金が免除される。クロアチア経済会議所が、クロアチア財務省関税局に委任され、ATA カルネ（一時輸入のための通関手帳）を発行し、保証を行う。¹⁵³

¹⁵³ http://www2.hgk.hr/en/pdf/Partner_06_en.pdf

4.3.3 クロアチアのビジネス慣行

欧州の多くの国と同様、クロアチアの歴史は、地域的に異なる文化が混在している。すなわち、首都ザグレブ周辺はオーストリアからの影響を受けており、海岸線に沿った地方（イストリア、ダルマチア）はイタリアからの影響が強い。したがって、1つの「クロアチア国民」について語ることは難しい。

クロアチア人は、自らの国をバルカン地域というよりは中欧の一国であり、将来のEU加盟国であると見なしている。過去の戦争に関する議論、クロアチア人とセルビア人、ボスニア人など人種の比較は避けるべきである。¹⁵⁴

クロアチア人ビジネスマンは、概ね英語とドイツ語に通じており、沿岸部ではイタリア語が通じるケースも多い。

以下は、クロアチアでのビジネス慣習に関する注意事項とアドバイスである。¹⁵⁵

初回ミーティング：

- ビジネス・ミーティングにおけるクロアチア人は、フォーマルで、初対面では打ち解けない印象を与えることがある。
- 目を合わせ、笑顔で握手をすること。
- 相手が女性の場合は、女性から手を差し出すまで待つ。
- 礼儀正しく挨拶をする。
- 必ず役職名を用いる。
- 名刺交換には特にフォーマルな儀礼はない。
- 名刺には役職名及び資格を明記する。
- 不可欠ではないが、名刺の片面をクロアチア語にすることは好印象を与える。

コミュニケーション・スタイル：

- 一般的に単刀直入なスタイルが好まれるが、相手の機嫌を害さないよう言葉を選び、外交的に振舞うことも大切である。
- よく知らない相手の場合には、クロアチア人は外交的に振舞うため、真意が分かりづらいことがある。
- 信頼関係を築いた後は、ダイレクトになっても構わない。

ビジネス・ミーティング：

- ミーティングのスケジュールは柔軟である。プログラムがあったとしても、議論のガイドラインになる程度で、変更も多い。

¹⁵⁴ JETRO ユーロ・トレンド Report 2 2006.5

¹⁵⁵ <http://www.kwintessential.co.uk/resources/global-etiquette/croatia.html>

- ミーティングは長引くことが多い。時間的制限はミーティング終了の理由とならないので、長丁場を覚悟すること。
- 議論が始める前に軽く世間話をするのは普通で、ビジネスを急かすことは非礼だとされる。
- 初めのうちは、まず信頼関係を築くことを最優先すべきである。

4.4 今後の見通し

4.4.1 市場としての将来性

クロアチアは機能する市場経済体制を持ち、ビジネス環境も 2009 年の EU 加盟を目標に整備が進んでいる。旧ユーゴスラビア内の共和国としては、独立後の民族紛争を回避し 2004 年に EU 加盟を果たしたスロベニアに次いで、クロアチアは EU に近い立場にある。

投資対象国として検討した場合、クロアチア政府が主張できる強みは、以下の点である。

- 2000 年の WTO 加盟。
- 2001 年 10 月に締結された EU との安定化・連合協定 (SAA)。
- 2005 年 10 月に開始された EU 加盟交渉。
- EU、EFTA (欧州自由貿易連合)、セルビア・モンテネグロおよびボスニア・ヘルツェゴビナとの自由貿易協定。

一方、EU 加盟交渉におけるクロアチアの社会的、経済的な問題点とリスクには、以下が挙げられる。

- 16%前後という依然として高い失業率。
- 国内の地域格差の拡大。
- GDP の低さ。国民 1 人当たりの GDP は 300 ユーロで、EU 平均 (新規加盟国のルーマニアとブルガリアを除く) の約半分。
- 環境政策の遅れ。EU 加盟における最大の難題。
- イタリアとの漁業権問題。
- クロアチア政府は 2009 年までの EU 加盟を目標としているが、EU 側は明言を避けている。

また、EU 未加盟の欧州の旧社会主義国としては、ビジネス環境は西欧諸国に最も近いクロアチアではあるが、旧体制の弊害も幾分残っており、ドイツ・クロアチア商工会議所 (会員数は約 240 社) が 2005 年に行った調査では、以下のようなクロアチアにおける投資および貿易の障壁が挙げられている¹⁵⁶。しかし、EU 加盟手続きの進展とともに、今後状況は改善されていくと予想される。

¹⁵⁶ JETRO ユーロ・トレンド Report 2 2006.5

クロアチア：投資及び貿易の障害

投資および貿易の障壁の種類	回答者の比率 (%)
法による保護の欠如と法執行における問題	67
許認可手続きの長さ	43
汚職	38
資金調達	25
税制度	24
関税および輸入規則	16
労働法	13
その他	13
特に大きな問題なし	9

出所：ドイツ・クロアチア商工会議所、JETRO

4.4.2 クロアチア海事産業の今後の動向

造船業再編と民営化は、クロアチア政府の優先課題のひとつとなっている。クロアチア政府の主要目標は、アウトソーシングを含む事業合理化、管理体制の改善、製造設備の近代化、工程の効率化と生産性向上、需要に対応した生産体制の柔軟性向上、新市場開拓、技術開発の促進などによる競争力の強化である。¹⁵⁷

クロアチア政府は、2006年、資金難の造船所向けに42億クーナ（5億6,900万ユーロ）の補助を行っているが、造船所の赤字総額は90億クーナ（12億ユーロ）に上る。¹⁵⁸

外国船主からの自動車船建造を大量受注し、大造船所の中では唯一黒字を計上しているULJANIK造船所でさえ、国家補助を受けている。同造船所は、1987年より事業再編に着手し、正規雇用者数を2万人から2,000人に削減した。（加えて下請者約1,000人を雇用している。）

多額の税金を使った造船所補助には、国民から反対の声もあるが、失業率の高いクロアチアでは、大雇用主である政府所有の造船所が大幅な人員削減を行うことは難しい状況である。

また、政府は外資を導入した造船所の民営化には消極的である。造船所には、船用メーカーなど多くの支援産業が依存しており、造船所の収入1ドルにつき、クロアチア内の支援産業は2.9ドル分の経済活動を得ているとされている。¹⁵⁹

一方、EUは赤字企業、産業への補助を禁止しており、2009年までのEU加盟実現を目指すクロアチアにとって、造船所への補助は頭の痛い問題となっている。2004年にEUに加盟を果たしたポーランドの造船業も、同様の問題を経験している。クロアチア政府はEUの圧力により、鉄鋼業への補助を廃止した経緯もある。¹⁶⁰

2007年2月、クロアチア政府は、造船業再編と近代化に関する政策の草案を作成し、5大国営造船所それぞれの近代化政策とともに、EUに提出した。草案の骨子は、造船所の主要ビジネス以外の民営化、人員削減、生産性向上及び最新鋭船の建造である。¹⁶¹

しかし、2007年11月にEUが発表したクロアチアのEU加盟プログレス・レポート¹⁶²

¹⁵⁷ CESA Annual Report 2006-2007

¹⁵⁸ EUbusiness 03 February 2007

¹⁵⁹ <http://www.adriaticinstitute.org/?action=Privatization>

¹⁶⁰ EUbusiness October 10, 2007

¹⁶¹ http://www.vlada.hr/en/naslovnica/novosti_i_najave/2007/veljaca/vlada_nacionalni_program_restrukturiranja_hrvatske_brodogradnje

¹⁶² http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2007/nov/croatia_progress_repo

では、クロアチア政府の草案は具体性と実現可能な長期的ビジョンに欠け、不十分であると酷評している。EU は、造船セクターの再編は、クロアチアの EU 加盟交渉の進展に大きく影響する分野であるとし、国営造船所の民営化と政府補助の中止を盛り込んだ造船業再編計画の早期決定を促している。

クロアチアの大造船所が民営化、特に外国造船所に買収された場合、既に外国船用メーカーとの競合により苦戦しているクロアチア国内の船用メーカーは、さらに競争力を失う可能性がある。逆に、外国船主及びクロアチアの造船所との確立したビジネスを持つ外国船用メーカーにとっては、近代化により建造量の増えるクロアチアの造船所とのビジネス機会は増大すると考えられる。

5. トルコ

5.1. 国の概要

ヨーロッパとアジアの接点に位置するトルコは、オスマン帝国滅亡後の 1923 年、ムスタファ・ケマル（トルコの父「アタチュルク」）を初代大統領に共和国として成立した。アタチュルクは、政教分離を軸にトルコの近代化、西欧化を目指し、社会、法制、政治体制など幅広い改革を行った。

1950 年代に入り、複数政党制導入により民主化を開始したが、度重なる軍事クーデタ（1960 年、1971 年、1980 年）により不安定な状態が続いた。

1974 年には、キプロス島のギリシャ化に対抗し、島北部を占領、北キプロス・トルコ共和国樹立宣言を行ったが、同国は現在でもトルコにしか認められておらず、国際問題となっている。また、国内問題としては、1984 年以来、クルド系政治組織 PKK との抗争が続いている。

トルコは 1945 年に国連加盟、1961 年には OECD（経済協力開発機構）の初期加盟国のひとつとなった。1964 年には、NATO（北大西洋条約機構）の中東への基地となる戦略的重要国として NATO に加盟した。

また、トルコは 1963 年より欧州経済共同体（現欧州連合：EU）の準加盟国であり、1987 年には正式に加盟申請を行った。EU 加盟交渉は 2005 年 10 月に開始された。2007 年 12 月現在、交渉項目 33 項目のうち、交渉が完了しているのは 1 項目のみである。

日本の地域区分では、地理的な位置関係と、イスラム系が大部分を占めることから、トルコを中東、西アジアに含めることがほとんどであるが、サッカー協会やオリンピック委員会などではヨーロッパの統一団体に属し、国際的には経済的、政治的にもヨーロッパの一員として扱われることが多い。

トルコ：基本データ¹⁶³

国名： トルコ共和国（Republic of Turkey）
面積： 780,576 平方キロメートル（日本の約 2.07 倍）
国境： 2,648 km（アルメニア 268 km、アゼルバイジャン 9 km、ブルガリア 240 km、グルジア 252 km、ギリシャ 206 km、イラン 499 km、イラク 352 km、シリア 822 km）
人口： 7,206 万人（2005 年、国家統計庁推定）
首都： アンカラ

¹⁶³ 外務省、CIA

民族： トルコ人（南東部を中心に多数のクルド人、その他アルメニア人、ギリシャ人、ユダヤ人等）
言語： トルコ語

5.1.1 政治情勢

2007年7月22日の総選挙の結果、カリスマ性の高いエルドアン首相率いるイスラム系の公正発展党（AKP）が約47%の得票率を獲得し、2002年11月総選挙に引き続き大勝した。AKP単独政権が継続し、第2次エルドアン内閣が発足した。

また、世俗主義派の政治介入によりやり直しが行われた大統領選挙では、2007年8月にギュル前外相が選出され、初のイスラム系の大統領が誕生した。軍や世俗派との軋轢が懸念される一方で、セゼル前大統領に比べ積極的に対外活動を行うと見られている。

AKP政権は、EU加盟に向けた国内改革、IMFとの協調に基づく経済成長を推進している。単独政権の成立による政治の長期的安定が期待される一方、世俗主義を擁護する軍部はAKPのイスラム色を強く警戒、政府・軍部間の緊張関係が不安材料となっている。

トルコ：政治基本データ¹⁶⁴

政体：共和制
元首：アブドゥッラー・ギュル大統領（2007年8月28日就任）
議会：一院制（550議席 任期5年 複数政党制）
首相：レジェップ・タイップ・エルドアン（Recep Tayyip ERDOGAN）

5.1.2 国際関係

欧米との協調関係が基本姿勢であり、NATO、OECD、OSCE（欧州安全保障協力機構）の加盟国である。最大の外交目標はEU加盟で、2005年10月3日、EUとの加盟交渉が開始された。しかし、キプロス問題等をめぐり、2006年12月に交渉が一部凍結するなど、交渉の行方は不透明である。

対米関係を重視し、NATO加盟国として湾岸戦争及びアフガニスタン問題で密接な軍事協力を行ったが、2003年3月の対イラク軍事行動では対米協力が成立しなかった。

近隣諸国関係では、イラク問題に関し、トルコは北イラクのクルド人組織の独立を強く警戒し、イラクの領土の一体性の維持を主張している。また、ギリシャとの間では、領空・領海問題、キプロス問題等、長年に亘る未解決の政治問題が存在し、しばしば関係が緊張している。

歴史的に、トルコは親日感情の高い国のひとつである。

¹⁶⁴ 外務省

5.1.3 経済状況

トルコ経済は、政府と大財閥がほぼ独占する近代産業・商業と、雇用の35%を占める伝統的な農業セクターという複雑な混合経済である。造船を含め企業民営化は急速に進んでいるが、基幹産業、銀行、運輸、通信などの分野において、政府は依然として強い力を持っている。

最大の工業セクターは、同セクターの雇用の3分の1を占める繊維産業であるが、自動車、電子機器などが近年輸出を伸ばしている。

近年の2度に亘る金融危機（2000年11月及び2002年2月）後、IMF等の国際金融機関の支援を得つつ、財政赤字削減を中心とした経済構造改革を推進中で、マクロ経済は全体として好調である。

先進国と比較すると、物価上昇率や長短金利は低下しているとは言え依然として高水準にあり、多額の経常収支赤字、大規模な債務残高、大きな改善の見られない失業率などの問題が存在しており、経済面で克服すべき課題は多い。

外国からの直接投資も増加しており（年間約10億ドル）、2005年に開始したEU加盟交渉の進展と、法制の整備により、将来的なEU加盟国としてのトルコへの投資が流入すると予測される。

2006年には、カスピ海のバクー油田からのパイプラインが開通し、中央アジアから欧州へのエネルギー輸送の要衝としても注目を集めている。

トルコ：主要経済データ（2006年）¹⁶⁵

産業割合（2002年）：サービス業（63%）、工業（25%）、農業（12%）

名目GNP：3,997億ドル

1人当たりGNP：5,477ドル

経済成長率：6.0%

物価上昇率：9.7%

失業率：9.9%

総貿易額：

(1) 輸出 853.1億ドル

(2) 輸入 1,374.5億ドル

主要貿易品目（2003年）：

(1) 輸出 自動車（13.9%）、衣料品（8.1%）、機械（7.6%）

¹⁶⁵ トルコ国家統計庁、外務省

(2) 輸入 石油・天然ガス (20.7%)、機械 (13.6%)、自動車 (8.2%)
 主要貿易相手国 (2003 年実績順 :)
 (1) 輸入 独(11.3%)、英(8.0%)、伊 (7.9%) …日本(0.3%、第 49 位)
 (2) 輸出 露 (12.7%)、独 (10.5%)、中 (6.9%) …日本 (2.3%、第 12 位)
 通貨：トルコ・リラ (2005 年 1 月 1 日 旧 100 万リラ→新 1 リラへ呼称単位変更)
 為替レート：1 新トルコ・リラ=約 85 円 (2007 年 9 月)

5.1.4 海事データ

トルコ：基本海事データ¹⁶⁶

海岸線：7,200 km (地中海、黒海)
 水路：1,200 km (2005 年)
 商船：545 隻 (1,000 総トン以上のトルコ船籍船)、4,772,864 GRT、7,313,070 DWT
 主要港湾・ターミナル：Aliaga、Ambarli、Eregli、Haydarpassa、Istanbul、Izmir、Kocaeli (Izmit)、Tos

トルコ：トルコ船籍商船の船種別隻数¹⁶⁷

バルク・キャリア	109
貨物船	239
ケミカル・タンカー	50
コンテナ船	24
LNG 船	6
旅客船	4
旅客・貨物船	50
石油タンカー	36
冷凍貨物船	1
RORO 船	24
特殊タンカー	2

注：上記トルコ船籍船 545 隻の他、トルコ船主が所有する外国船籍の船が 411 隻ある。

海事関連政府機関・業界団体：

Prime Ministry, Undersecretariat of Maritime

Ministry of Transport

DTO (Turkish Chamber of Shipping)

Turkish Shipbuilder's Association (GİSBİR)

TÜRKLİM (Port Operators Association of Turkey)

¹⁶⁶ CIA

¹⁶⁷ CIA

GESAD (Ship Industrialists Association)

TÜDEV (Turkish Maritime Education Centre)

海事見本市

- Europort Eurasia (イスタンブール)
- Intermodal & Shipping Transportation in Caspian & Black Sea Region、
International Exhibition & Conference (イスタンブール)
- Caspian & Black Sea Intermodal & Shipping Exhibition, I&S Caspian & Black Sea
(イスタンブール)

5.2. 海事産業の現状

5.2.1. 海運

5.2.1.1 概要

海運はトルコの国際貿易量（トン数ベース）の86%¹⁶⁸を担っており、トルコ国内の港湾は年間2億トンの貨物取扱能力を持つ。トルコ経済の発展に伴い、トルコ商船隊の規模と輸送能力は急速に拡大しており、2002年には860万DWTであったトルコ船主所有船の輸送能力は、2006年には約1460万DWTと、4年間で約1.7倍に増加した。トルコ商船隊のうち、約760万DWTはトルコ船籍、約700万DWTは外国船籍である。

トルコ海運会議所（Turkish Chamber of Shipping）が発行する「TURKISH SHIPPING SECTOR REPORT 2005」¹⁶⁹によると、2005年時点におけるトルコの商船は合計1379隻（150GT以上の船舶）で、うち387隻（580万DWT）は輸入船、992隻（170万DWT）はトルコ国内の造船所で建造されたものである。国際輸送に使用されることの多い1,500DWT以上の商船は、547隻（7,355,296 DWT）である。

商船全体では、約半数（50.9%）の船舶はトルコ船籍を取得している。トルコ造船所で建造された船舶は80%がトルコ船籍である。

船種の内訳を隻数で見た場合は、29.66%が乾貨物船、11.6%が漁船、8.63%が石油タンカー、8.19%がばら積み貨物船、7.32%がタグ・ボート、その他が34.6%である。また、輸送能力で見た場合、53.17%がばら積み貨物船、17.02%が乾貨物船、16.06%が石油タンカー、その他13.21%となっている。

商船全体（1,379隻）の平均船齢は21.13年である。平均船齢の高い船種は、乾貨物船（28年）、ばら積み船（20年）など、また平均船齢の若い船種は、旅客シャトル船（5年）、プロダクト・タンカー（8年）、コンテナ船（9年）などである。

5.2.1.2 主要船社

トルコの実業は細分化されており、トルコ海運会議所には700社近くの船主・船社が登録されている。以下は近年、トルコまたは外国の造船所に新造船発注を行っている代表的な船社である。

¹⁶⁸ DIE/ State Institute of Statistics

¹⁶⁹ TURKISH SHIPPING SECTOR REPORT 2005, Turkish Chamber of Shipping
http://www.denizticaretodasi.org/detportal/Portals/Documents/sektorraporu_eng_2005.pdf

貨物輸送：

- U.N RO-RO Operations Inc.
- Dunya Shipping
- Turkon Container Transportation & Shipping (Turkon Line)
- Besiktas Shipping Group
- Bayraktar Shipping Group of Companies
- Furtrans Shipping Group
- URSA Maritime and Trading Co Ltd (KGS Denizcilik)
- Hacı Ismail Kaptanoglu Group of Companies
- Palmali Shipping

旅客輸送：

- IDO (Istanbul Deniz Otobusleri A.S.)
- U.N. RO/RO İŞLETMELERİ A.Ş. (U.N RO-RO Operations Inc.)¹⁷⁰

U.N RO-RO 社は、以下の 5 社の RORO 貨物船運航会社、及び 177 の株主（企業及び個人）からなる共同運航船社で、イスタンブールとイタリア北部トリエステ間の RORO 貨物船による定期輸送を行っている。

U.N RO-RO Operations Inc. : 1993 年設立。

U.N Deniz Taşımacılığı Inc. : 2000 年設立。

U.N. Gemicilik Sanayi ve Ticaret Inc. : 2003 年設立。

U.N Deniz İşletmeciliği : 2004 年設立。

Köprü Denizcilik ve RO-RO Taşımacılığı A.Ş. : 2005 年設立。

同社の所有船 11 隻のうち、10 隻は総額 6 億ドルを投資し、ドイツ Flensburger 造船所 (FSG) で 2000 年以降に建造された最新鋭の大型高速 RORO 貨物船 (22 ノット、車両レーン 2,700~3,735m¹⁷¹) であることが大きな特徴で、同社は設立以来短期間で、トルコの RORO 貨物輸送では 60% のシェアを持つ地中海最大手、また世界第 7 位の RORO 貨物輸送会社となった。追加 2 隻も Flensburger 造船所に発注済みである。

同社の 177 の株主は、トルコ各地の国際運送会社からなり、主に西ヨーロッパ向けに陸海空を組み合わせたインターモーダル輸送を実現している。同社の設立は、1990 年代のユーゴスラビア紛争により、トルコから欧州へのトラックによる貨物輸送が大打撃を受けたことがきっかけとなっている。

¹⁷⁰ <http://www.unroro.com.tr/EN/PROFILE/default.asp>

¹⁷¹ <http://www.fsg-ship.de/>

2005年4月には、イスタンブール郊外 Pendik に6千万ドルを投資した同社専用ターミナル「U.N. RO-RO Pendik Port」が開設され、イスタンブールの主要貨物ターミナルである Haydarpaşa 港使用時より3時間の輸送時間短縮が可能となった。

2007年9月には、米国の投資会社 Kohlberg Kravis Roberts & Co が、U.N. RO-RO の87%買収に関する交渉を開始したと報道されている。¹⁷²

- **Dunya Shipping**¹⁷³

Dunya Shipping は、Suay Umut 現会長により、ロンドンで1973年に設立された石油ケミカル・タンカー所有・運航会社である。同社は1984年にイスタンブールに移転し、外国造船所（日本、韓国）に新造船発注を行った初の個人経営のトルコ船社となった。近年はトルコの造船所にも新造船を発注している。

同社は現在、2005年以降に建造された12隻の石油ケミカル・タンカー（2,200～30,000DWT）を運航しており、また新たに15隻が発注済みである。うち6隻はトルコの造船所（Gemak、Celik、Yardimci）、大型タンカー9隻は韓国の造船所（Hyundai Mipo、STX、SPP）で建造される。

2007年7月より引渡しが始まったトルコ建造の17,000DWT型タンカー8隻は、スウェーデンの大手プロダクト・タンカー船社 Broström との共同運航で、耐氷仕様となっている。

- **Turkon Container Transportation & Shipping**¹⁷⁴

Turkon Container Transportation & Shipping (Turkon Line)は、1997年に Kasif Kalkavan Group of Companies 傘下の船社として設立され、トルコ、地中海沿岸、欧州北部、米国間にコンテナ船10隻を定期運航している。

同社の所有船は、グループ企業であるトルコの SEDEF 造船所で建造され、大部分が2005年以降の竣工である。

- **Besiktas Shipping Group**¹⁷⁵

1972年創立の Besiktas Shipping Group は、石油タンカー3隻（164,000DWT）、ケミカル・タンカー8隻（5,500～26,000DWT）を所有・運航している。船隊の大部分は2005年以降の建造で、平均船齢は2年である。同社は今後も年間6隻程度のペースでトルコの造船所数か所に新造船発注を行っていくとしている。

¹⁷² http://www.turkishmaritime.com.tr/news_detail.php?id=445&uniq_id=1196363834

¹⁷³ <http://www.dunyashipping.com/>

¹⁷⁴ <http://www.turkon.com.tr/index.asp?LanguageID=2>

¹⁷⁵ <http://www.besiktasgroup.com/>

- Bayraktar Shipping Group of Companies¹⁷⁶

1945年創立の Bayraktar Shipping Group of Companies は、1990年代半ばにビジネスの近代化に着手し、現在は多目的コンテナ船（1999～2005年建造）5隻、及び一般貨物船（1979～1992年建造）6隻の計11隻を運航している。

同社船隊の特徴は、すべてがトルコ国内の造船所で建造されていることである。同社は、トルコ造船所に1,300TEU型コンテナ船を発注した初のトルコ船社である。また、58,000DWT型バルク・キャリアの発注でも先駆けとなった。2010年までに、コンテナ船及び貨物船数隻の引き渡しが予定されている。

- Furtrans Denizcilik (Furtrans Shipping Group) ¹⁷⁷

Furtrans Group の歴史は、1970年代末に鉄鋼業出身の Faruk Urkmez が、資金不足のため建造が中止されていた1隻の貨物船に出資したことから始まる。1980年代前半には、トルコ政府の補助を受け、国内造船所に3,000～7,500DWT型貨物船4隻を発注した。

1990年代にはトルコ政府の中古船購入に関する金融規制緩和に伴い、トルコ船主による中古船購入が盛んとなった。Furtrans グループも戦略的な買船を行い、小型タンカーのニッチ市場でその地位を確立した。

Furtrans 社は、1990年代半ばに船隊の近代化に着手し、2000年までには14隻の多目的コンテナ船、石油ケミカル・タンカーの購入及び建造を行った。

2002年時点では、同社は15隻を所有していたが、2004年には14隻を売船し、トルコ国内の ADIK 造船所を買収、自社船の建造を開始した。現在、同造船所は、1,033TEU型コンテナ船6隻、18,000DWT型ケミカル・タンカー2隻、8,100DWT型ケミカル・タンカー3隻の建造を自社資本で行っている。2008年までには全船が竣工し、現在5隻の Furtrans 船隊に入る。

また、Furtrans グループはマルマラ海沿岸の Yalova の造船所にも2,500万ドルの投資を行っており、最大30,000DWT、年間4隻の建造が可能な新造船所は、2008年に操業の予定である。

- Palmali Shipping¹⁷⁸

1998年設立の Palmali Shipping は、120隻の船隊を運航し、主に地中海、黒海、カス

¹⁷⁶ <http://www.bayraktar.net/>

¹⁷⁷ <http://www.furtrans.com.tr/>

¹⁷⁸ <http://palmali.com.tr/>

ピ海及びロシア国内における乾貨物と石油製品の輸送を行っている。

同社はロシア国内河川の貨物輸送においては最大手であり、河川用貨物船 5 隻、河川用タンカー10 隻はロシアの造船所 Krasnoye Sormovo に発注している。

2007 年には、トルコ Yalova に新造船所を建設する計画を発表している。

- **URSA Maritime and Trading Co Ltd**

URSA 社は、持ち株会社 KGS DENIZCILIK VE TIC. A.S.のタンカー運航船社として、1998 年に設立された。

同社は 2000 年の石油ケミカル・タンカーの建造を開始し、2004 年には 5,500DWT 型ケミカル・タンカー2 隻を運航していたが、その後も新造船発注を続け、2005 年に 2 隻、2006 年に 2 隻、2007 年に 3 隻、2008 年に 3 隻、2009 年に 5 隻という急速な船隊拡大を行っている。

- **Haci Ismail Kaptanoglu Group of Companies**

KAPTANOGLU グループは、1904 年からの歴史を持つトルコ海運のパイオニアとなった KAPTANOGLU 家の所有するホールディング・カンパニー（持ち株会社）である。現在 KAPTANOGLU グループは、船主、船社、ブローカー、造船（Desan Shipyard）、貨客輸送、エージェンシー、貿易会社など幅広い海運ビジネスを行っている。また、観光業、建設業にも参入している。

KAPTANOGLU グループの所有する主要船社は、以下の 2 社である。

H.I. Kaptanoglu Ship Management & Trading Co.

K. Tankering & Ship Management Co.

H.I. Kaptanoglu Ship Management & Trading Co.は、Kaptanoglu の貨物船部門で、現在バルク・キャリア 8 隻を運航している。うち 3 隻はトルコの造船所で 2000 年以降に建造された新造船、残りは 1980 年代に日本と韓国の造船所で建造されたものである。船隊の近代化を継続しており、新造船 1 隻をトルコの造船所に発注済みである。さらに、2007 年 10 月には韓国 STX 造船所に貨物船 2 隻を発注した¹⁷⁹。

K. Tankering & Ship Management Co.は、Kaptanoglu のタンカー部門で、現在トルコの造船所で 2005 年に建造されたケミカル・タンカー2 隻を運航している。急速なビジネス拡大計画を持っており、現在、トルコの造船所にケミカル・タンカー11 隻、フィリピン

¹⁷⁹ http://www.turkishmaritime.com.tr/news_detail.php?id=488

の Hanjin Heavy Industries 造船所に石油タンカー2隻を発注済みで、2010年までの引渡しは予定されている。

上記2船社に加え、Kaptanoglu は、貨物船9隻を運航するトルコ船主・船社10社のジョイントベンチャーである Turkish Cargo Lines の筆頭株主として、同社株の20%を所有している。¹⁸⁰

● IDO (Istanbul Deniz Otobusleri A.S.)¹⁸¹

IDO 社 (Istanbul Deniz Otobüsleri : Istanbul Seabuses and Fast Ferries Inc.) は、イスタンブール首都圏政府により1987年に設立された公営フェリー会社である。

ノルウェーにて製造の高速船10隻でスタートした同社は、現在は首都圏、マルマラ海沿岸の83のターミナルに81隻のフェリーと高速船を運航し、イスタンブール市民及び観光客の足として、年間9百万人の旅客、5百万台の車両を輸送する世界有数の規模の短距離フェリー会社である。

同社は新造船建造と港湾整備に約2億ドルの投資を行ってきた。特に新造高速船の発注に積極的で、2004年にオーストラリアの高速船造船所 AUATAL で建造された大型高速船4隻(車両225台、旅客1,200人積載)を含む8隻の高速船を運航している。また、2007年には、オランダ DAMEN 造船所で建造された両頭型フェリー5隻が竣工した。

5.2.1.3 船主の新造船発注先

新旧含めたトルコ商船全体で見た場合、隻数ベースで約70%がトルコの造船所で建造された船舶である¹⁸²。トルコ船主は従来、日本や韓国で建造された中古船を購入することが多かったが、近年は老朽化した船隊の近代化を進めており、新造船発注先に自国造船所を選ぶことが多くなっている。

前述のトルコ主要船社の近年の新造船発注状況を見ると、ほとんどがトルコの造船所に発注を行っている。これは、トルコの造船所が、トルコ船社の必要とする貨物船、小型石油ケミカル・タンカー(10,000DWT以下)、小型コンテナ船(2,000TEU以下)などの建造能力を持ち、技術的にも向上していることが要因となっている。逆に、トルコ船主からの大型船、新船型の需要が、トルコ造船所の技術力向上につながっていると考えられる。

世界的な海運市場の好況により、これまでトルコの大型船主が新造船を発注してきた日本と韓国などアジアの大造船国の船台が不足していることも、トルコ造船所への発注増の大きな要因であろう。実際、前述の船社の中には、中国 COSCO 造船所に新造タンカー建

¹⁸⁰ KAPTANOGLU HOLDING、Marine & Commerce June 2007 Special Supplement

¹⁸¹ <http://www.ido.com.tr/>

¹⁸² Turkish Chamber of Shipping

造を持ちかけたが、船台不足で断られ、トルコの造船所に発注し直した例もある¹⁸³。

また、トルコの財閥系の大手船社が、トルコ国内の造船所を買収し、自社船を自社アカウントで建造している場合もある。Furtrans グループ所有の ADIK 造船所、Kasif Kalkavan グループ所有の Sedef Gemi 造船所、Kaptanoglu グループ所有の Desan 造船所などがその例である。

しかし、比較的規模の小さいトルコの造船所自体の船台も逼迫しており、2007年10月には、トルコの造船所にも新造船発注を行っているトルコの手船社3社（Bayraktar Shipping、Akmar Shipping、Turkish Cargo Lines (TCL)）が続けて韓国 SPP 造船所に 59,000DWT Supramax 型バルカー合計6隻を発注した。これらの引渡しは2011年の予定である。¹⁸⁴

一方、現在トルコの造船所が建造可能な船種は限られているため、RO-RO 貨物船、高速船などトルコの造船所が建造能力を持たない船種を、国外の造船所に発注するトルコ船主（例：UN RO-RO、IDO）もある。

¹⁸³ http://www.turkishmaritime.com.tr/news_detail.php?id=485

¹⁸⁴ http://www.turkishmaritime.com.tr/news_detail.php?id=485

5.2.2 造船業

5.2.2.1 概要

トルコ造船産業は民営化が遅れた産業セクターであったが、1980年代後半のコスト上昇により欧州の造船所閉鎖が相次ぎ、欧州船主が韓国や中国よりも地理的に近い新たな発注先としてトルコを選んだことが転機となり、トルコの造船業は急速に発展した。現在は国営の艦艇造船所を除くすべての造船所が民営化されている。

トルコの造船業は拡大を続けている。2002年時点には32か所であったトルコの造船所は、2007年3月時点には62か所へと、この5年間でほぼ倍増している。トルコ造船工業会（GISBIR）によると、2008年には125か所へと飛躍的に増加する予定である¹⁸⁵。

2007年現在、トルコの造船所は25,000人を直接雇用しており、関連産業を含めると10万人の雇用を創出している。新造船建造により年間15億ドル、修繕・メンテナンスにより10億ドルの経済規模を持つトルコの重要な産業セクターのひとつである。¹⁸⁶

トルコ造船工業会（GISBIR）は1971年に設立され、現在43の民間造船所が加盟している¹⁸⁷。35か所の造船所と支援産業の集まるトルコ造船業の中心は、マルマラ海イズミット湾に面した、イスタンブールの東50kmのTuzlaであるが、Tuzlaに近いYalovaには、2004年以来、130万㎡の新造船地区に総建造能力約50万GTの8か所の新造船所が建造されている¹⁸⁸。また、黒海沿岸にはEregli鉄工所に隣接した220m×38mの船台2台を持つ巨大な新造船所が稼働し、ハンディマックス、パナマックス型タンカーの建造が可能になった。

2006年時点におけるトルコの造船所の総建造能力は約100万GTで、年間約150～200隻の新造船建造が可能である。現在、最大35,000DWTまでの新造船の一体建造が可能である。トン数では、高い技術を駆使したケミカル・タンカーが新造船の45%（2004年）を占めている。漁船（15%）、乾貨物船（10%）も多く建造されている。レジャー・観光セクター向けのヨット建造も増加している。また、新たな船種建造にも積極的で、近年RORO船、セメント運搬船、LPGタンカー、メガヨットなどの市場にも進出している。

2006年6月時点において、トルコは受注残179隻（約183万DWT）の世界第8位の造船国である。受注残の船種別内訳は、タンカー103隻、コンテナ船33隻、乾貨物船33

¹⁸⁵<http://www.marinelink.com/Story/TurkishShipbuildingSeesUpwardTrend-208720.html>

¹⁸⁶<http://www.marinelink.com/Story/TurkishShipbuildingSeesUpwardTrend-208720.html>

<http://www.marinelink.com/Story/TurkishShipbuildingSeesUpwardTrend-208720.html>

¹⁸⁷ http://www.hamburg-messe.de/smm/smm_en/news_3_2006.htm

¹⁸⁸ http://www.hamburg-messe.de/smm/smm_en/news_3_2006.htm

隻などである¹⁸⁹。トルコ造船工業会は、2007年9月現在の受注残では、世界第5位であるとしている¹⁹⁰。トルコの目標は、2013年までには現在建設中、計画中の造船所すべてがフル稼働し、トルコは建造能力600万DWTの世界第三位の造船国となることである。

191

トルコ：新造船建造実績（2000～2006年）

年	国内船隻数	輸出船隻数	合計隻数	合計トン数 (DWT)
2000	11	6	17	88500
2001	25	14	39	147130
2002	18	20	38	136945
2003	25	19	44	255502
2004	38	43	81	187651
2005	34	45	79	331740
2006	47	53	100	556285

出所：トルコ造船工業会、トルコ海運会議所

5.2.2.2 主要造船所

トルコの造船所はアジア諸国の大造船所に比較すると規模が小さく、トルコ造船工業会に加盟している43か所の造船所のうち、2006年末時点で受注残が10万DWTを超える造船所は7造船所である。加えて、新造船所であるEREĞLİ SHIPYARDが現在操業中のトルコの8大造船所である。

黒海沿岸のEREĞLİ SHIPYARD以外の大造船所は、すべてイスタンブール郊外Tuzla地区のAydinli湾を囲んだ形で位置し、いずれの造船所も主に石油ケミカル・タンカーとコンテナ船の建造を中心に行っている。

ANADOLU SHIPBUILDING AND SLIP INDUSTRIES (ADIK)

ÇELİK TEKNE INDUSTRIES

DENİZ ENDÜSTRİSİ (CICEK SHIPYARD)

EREĞLİ SHIPYARD

SEDEF SHIPBUILDING

TORGEM SHIPYARD

¹⁸⁹ Turkish Chamber of Shipping, Turkish Shipping World
02.2007<http://www.europorteurasia.com/en/content.asp?PID=%7B4ED50DF5-D229-49A9-ACC6-9FD51C36F57C%7D>

¹⁹⁰<http://www.marinelink.com/Story/TurkishShipbuildingSeesUpwardTrend-208720.html>

¹⁹¹http://www.turkishmaritime.com.tr/news_detail.php?id=194

TUZLA SHIPBUILDING INDUSTRY (TUZLA GEMI)

● ANADOLU SHIPBUILDING AND SLIP INDUSTRIES (ADIK)¹⁹²

1950年代初頭操業のトルコで最も古い造船所のひとつである ANADOLU 造船所は、2004年末にトルコの手船社 Furtrans グループに買収された。同グループの造船所買収の目的は、造船所のスケジュールに左右されずに自社船を建造することで、以後、ANADOLU 造船所では、Furtrans グループが自社アカウントで新造船を建造している。

同造船所は 135×25m、85×25m の 2 本の船台を持ち、最大 19,360DWT までの船舶の建造が可能である。年間建造能力は 50,720DWT である。¹⁹³

2007年11月現在の受注残は、1,033TEU型コンテナ船6隻、18,000DWT型ケミカル・タンカー2隻、8,100DWT型ケミカル・タンカー5隻で、すべて Furtrans グループの自社アカウントである。2007年には5隻、2008年には6隻が竣工予定である。Furtrans グループの戦略は、造船所の最大の建造能力で新造船を建造し、自社船として使用する他、時期を見て有利な条件で売船する計画であるとしている。¹⁹⁴

● ÇELİK TEKNE INDUSTRIES¹⁹⁵

トルコの持ち株会社 GALATASARAY HOLDING が所有する ÇELİK TEKNE 造船所は、1972年にイスタンブール金角湾で操業を開始したが、1981年に Tuzla の造船地区に移転し、現在に至っている。

同造船所は、最大 30,000DWT までの建造が可能な船台 3 台、150m の艀装岸壁を持ち、年間建造能力は 60,000DWT である。主な建造船種は、ケミカル・タンカー、コンテナ船、氷海仕様のトロール漁船である。

2003年にイタリア MEDITERRANEA DI NAVIGAZIONE S.P.A 社から受注した 5,500DWT 型ケミカル・タンカー「COSMO」は、IMO (国際海事機関) の MARPOL (船舶による汚染の防止のための国際条約) 付属書 II に規定された汚染物質に関する高い環境基準 (通称: IMO II) を満たす船舶であり、同造船所の国際的評価を高めた。2006年に竣工した同じく MEDITERRANEA DI NAVIGAZIONE S.P.A 社向けの 25,000DWT 型ケミカル・タンカー「OTTOMANA」は、それまでトルコの造船所で建造された最大の船舶で、英国 The Naval Architect 誌の「Significant Ships 2005」の1隻に選ばれている。

¹⁹² <http://www.adik.com.tr/>

¹⁹³ 2006 Shipbuilders' Association Catalogue

¹⁹⁴ <http://www.furtrans.com.tr/>

¹⁹⁵ <http://www.celiktekne.com.tr/>

2007年11月現在の受注残は11隻で、すべてIMO II基準を満たすケミカル・タンカーである。

● DENİZ ENDÜSTRİSİ (CICEK SHIPYARD)¹⁹⁶

CICEK造船所は、150×26m、200×36.5mの船台、及び85m、150m、202mの艀装岸壁を持ち、年間建造能力は約60,000DWTである。また、現在210mの乾ドックを建設中である。

現在、トルコ船社Besiktas Shipping向けにトルコ造船所としては最大の26,000DWT型ケミカル・タンカー「Besiktas Jutland」を建造中で、同船は2008年2月に竣工予定である。

また、2007年12月には、トルコ船社Bayraktar Shippingから受注したトルコ造船所初の58,000DWTスプラマックス型バルカー3隻うちの第1船の建造を開始する予定である。¹⁹⁷

● EREĞLİ GEMİ (EREĞLİ SHIPYARD)¹⁹⁸

MedMarineグループ所有のEREĞLİ造船所は、黒海沿岸のEREĞLİに位置するトルコ最大級の新造船所で、最近民営化された鉄鋼所Ereğli Iron and Steel Worksに隣接している。同造船所は1,200人を雇用する予定である。

MedMarineグループは、1995年にイスタンブールに設立された企業で、コア・ビジネスはタグ、パイロット、サルベージ業務である。同グループは、2004年に黒海沿岸EREĞLİの2造船所を買収し、また新EREĞLİ造船所の建設を開始した。新EREĞLİ造船所で建造可能な船種は、ケミカル・タンカー、コンテナ船、多目的貨物船、プロダクト・タンカー、LPGタンカー、サプライ船、タグ・ボートなどである。

同造船所は、トルコ最大の220×38mの船台2台を持ち、ハンディマックス型、パナマックス型タンカーの建造が可能である。

2007年11月時点における受注残は、84,000～25,000DWT型ケミカル・タンカー6隻で、すべてMedMarineの自社アカウントで建造されている。

● SEDEF SHIPBUILDING¹⁹⁹

1972年にGebzeで操業を開始したSEDEF造船所は、1990年にTuzlaに第2の造船所

¹⁹⁶ <http://www.cicekshipyard.com/>

¹⁹⁷ http://www.turkishmaritime.com.tr/news_detail.php?id=484

¹⁹⁸ <http://www.ereglishipyard.com/>

¹⁹⁹ <http://www.kalkavanshipyard.com/>

を開設し、艦艇建造を主に行っていた。Tuzla の SEDEF 造船所は、2000 年、トルコの大手船社 TURKON を傘下に持つ KAŞIF KALKAVAN グループに買収され、KAŞIF KALKAVAN SEDEF SHIPBUILDING INC.となった。従業員数は約 200 人である。

同造船所は、132 × 27m、120×21m、106×24m の船台を持ち、最大 30,000DWT までの船舶の建造が可能である。また、200m の岸壁では、140,000DWT までの修繕が可能である。

2007 年 11 月現在の新造受注残は、コンテナ船 7 隻で、すべて KALKAVAN グループの自社アカウント（自己資金及び借入金）で建造されている。

● TERSAN SHIPYARD AND TRANSPORTATION INDUSTRIES²⁰⁰

1997 年に修繕所として操業を開始した TERSAN 造船所は、2001 年からは主に新造船建造を行っている。

同造船所は 140×27m の船台と、140m、90m の艀装岸壁を持つ。2007 年 11 月時点の受注残は、10,500～12,000DWT 型ケミカル・タンカー 6 隻で、すべて自社アカウントで建造している。

● TORGEM SHIPYARD²⁰¹

TORGEM 造船所は、19 世紀から黒海沿岸で造船業に携わる Torlak 家が、1977 年に Tuzla に設立した造船所である。

TORGEM 造船所は、150×26m、110×17m、80×18m の船台、180m の艀装岸壁を持ち、最大 25,000DWT までの船舶の建造が可能である。年間建造能力は 27,000DWT である。従業員数は 750 人である。

2007 年に竣工したトルコ船主 Kaptanoglu 向けの 20,000DWT 型乾貨物船「EYLUL K」は、これまでトルコの造船所が建造した最大の貨物船である。

2007 年 11 月時点の受注残は、6,000～20,000DWT 型ケミカル・タンカー 3 隻、Kaptanoglu 向け 20,000DWT 型乾貨物船「ISMAIL K」である。

²⁰⁰ <http://www.tersan.com.tr/giris.html>

²⁰¹ <http://www.torgem.com/>

● TUZLA SHIPBUILDING INDUSTRY (TUZLA GEMI)

Tuzla Shipbuilding Industry S.A. (TGE) は 1977 年創立のトルコでは歴史の古い大造船所のひとつである。2000 年に、同じく Tuzla 地区の修繕所である Gemak Shipbuilding Industry & Trading S.A. に買収され、組織再編と設備の近代化を行った。

同造船所は、12,000DWT までの建造が可能な 120×24m の船台、及び 50,000DWT までの建造が可能な 190×43.5m の船台を持つ。

2007 年 11 月時点の新造受注残は、6,900～17,000DWT 型石油ケミカル・タンカー 9 隻で、イタリア船社 D'Alesio Group 向け 2 隻、トルコ船 Dunya 向け 2 隻の他は、自社アカウントである。

5.2.2.3 市場と競争力

トルコの造船所は新造船の半数以上を、欧州を中心とした約 15 カ国に輸出しており、2006 年に竣工した 100 隻のうち、53 隻が輸出船、47 隻が国内向けである²⁰²。2005 年度の輸出総額は 12 億ドルであった。欧州船主は、トルコのコストの安さと地理的な近さ、さらには、トルコの経済成長と好景気、トルコの銀行への外資参入、トルコの金融制度の整備などにより新造船建造に関して以前に比べて格段に銀行からの融資が受けやすくなったことから、中国よりもトルコを選ぶことが多くなっている²⁰³。

一方、前述の通り、近年はダブルハル化など自社船隊の近代化を推進しているトルコ船主からの新造船受注が急増している。トルコ主要船社の近年の新造船発注状況を見ると、ほとんどがトルコ国内の造船所に発注を行っている。2007 年 11 月時点におけるトルコ造船所の受注残 72 隻のうち 66 隻、即ち約 92% がトルコ船主向けの新造船である。²⁰⁴

これは、トルコの造船所が、トルコ船社の必要とする貨物船、石油ケミカル・タンカー、コンテナ船などの建造能力を持ち、技術的に向上していることが要因となっている。逆に、トルコ船主からの大型船、新船型の需要が、トルコ造船所の技術力向上にもつながっていると考えられる。

トルコの造船所はその数、建造能力とも急速に拡大しており、今後数年間はトルコ船主、欧州船主向けの好調な新造船需要が続くと予測される。また、近年のトルコ企業の信用力向上に伴い、国内外の銀行からの資金調達が容易になり、多くの造船所は自己資金自己アカウントで投機的に新造船建造を行っている。

²⁰² <http://www.gisbir.com/DesktopDefault.aspx?tabid=386>

²⁰³ 在イスタンブールオランダ領事館

²⁰⁴ <http://www.gisbir.com/DesktopDefault.aspx?tabid=407>

5.2.3 船用産業

5.2.3.1 概要

トルコには船用工業会がなく、トルコの船用産業やメーカーに関する情報は少ないが、拡大を続ける国際競争力のあるトルコの造船業に比べ、トルコの船用産業は未発達である。

トルコの造船所は多くは、他国の造船所のように付属の船用機器製造部門を持たず、主機、補機、変速装置、プロペラ、パイプ、航海機器を始めとする船用製品のほとんどを輸入に依存しており、造船所の新造船建造コストの60%を占めている。トルコの造船所はこのような状況を問題視しており、今後輸入依存を軽減するための技術投資を行うとしている。²⁰⁵

船用製品の多くは、主にドイツ、オランダ、ノルウェー、英国などの欧州諸国から輸入されている。また、いくつかの造船所は、ウクライナ、ポーランド、ルーマニア、ブルガリアからも機器やパーツを輸入している。中国などアジア諸国からの安価な船用製品の輸入は比較的少ない。²⁰⁶

トルコの造船所の船用製品の輸入依存の例として、トルコで設計 (Delta Marine) され、トルコ船主 (Kaptanoglu) 向けにトルコの造船所 (Cicek, Torgem) で建造された最新鋭のケミカル・タンカーと貨物船の主要搭載機器のメーカーを以下に示す。

15,000DWT 型ケミカル・タンカー「PULI II」(2004年): 主要搭載機器とメーカー²⁰⁷

デッキ・クレーン	GURDESAN (トルコ)
カーゴ・ポンプ	FRAMO (ノルウェー)
カーゴ・システム・バルブ	NELES (フィンランド)、DANFOSS (デンマーク)
イナートガス・システム	SMIT GAS (デンマーク/オランダ)
カーゴ換気システム	PRESVAC (カナダ)
タンク洗浄システム	SCANJET (スウェーデン)
油流出監視 (ODME) システム	SERES (英国)
サイドスラスタ	ROLLS ROYCE (英国)
アンカー、係留設備	SEC (オランダ)、 RAUMA BRATTVAAG (ノルウェー)
塗料	ADVANCED POLYMER COATING (米国) 中国塗料 (日本)

²⁰⁵ <http://www.marinelink.com/Story/TurkishShipbuildingSeesUpwardTrend-208720.html>

²⁰⁶ 「TURKISH SHIPBUILDING INDUSTRY」, 在イスタンブールオランダ領事館

²⁰⁷ http://www.deltamarine.com.tr/en/projects/project.asp?project_name=PULI+II+%2815000+DWT+OIL+%2FCHEMICAL+TANKER%29&project_ID=98

廃棄物焼却システム	TEAMTEC (ノルウェー)
救命システム	GEPA (トルコ)
ドア	STACO (韓国)
窓	SAMGONG (韓国)
空調設備	HEINEN HOPMAN (オランダ)
汚水処理装置	NEW THEX (オランダ)
主機	MAN B&W (ドイツ)
推進システム	ROLLS ROYCE (英国)
ボイラー	WIESLOCH (ドイツ)
補機	NORDHAVN SCANIA (デンマーク)、 SISU Diesel (フィンランド)
軸発電機	AvK (ドイツ)
燃料油浄化システム	ALFA LAVAL (スウェーデン)
冷却システム	ALFA LAVAL (スウェーデン)、 DESMI (デンマーク)
コンプレッサー	SPERRE (ノルウェー)
水浄化システム	ALFA LAVAL (スウェーデン)
オートメーション・システム	ROLLS ROYCE (英国)
バラスト・システム	FRAMO (ノルウェー)
電気システム	BETESAN (トルコ)、MESAN (トルコ)
アラーム・システム	SEAPLUS (韓国)

20,000DWT 型バルカー「EYLUL K」(2006年): 主要搭載機器とメーカー²⁰⁸

ハッチカバー	MacGREGOR (スウェーデン)
貨物クレーン	NMF (ドイツ)
サイドスラスタ	ROLLS ROYCE (英国)
救命システム	GEPA (トルコ)
ドア	DAE KYO (韓国)
主機	MAN Diesel (ドイツ)
プロペラ	ROLLS ROYCE (英国)
ボイラー	KANGRIM (韓国)
燃料油浄化装置	ALFA LAVAL (スウェーデン)
コンプレッサー	SPERRE (ノルウェー)

²⁰⁸http://www.deltamarine.com.tr/en/projects/project.asp?project_name=PULI+II+%2815000+DWT+OIL%2FCHEMICAL+TANKER%29&project_ID=98

5.2.3.2 トルコ 船用企業例

2007年4月にイスタンブールで開催された海事見本市 Europort Eurasia には、158社のトルコ企業が出展したが、その大部分は外国船用メーカーの代理店であり、トルコ国内の船用産業の規模は小さいことがわかる。

Europort Eurasia に出展したトルコのメーカーには以下のような例がある。

DATA (油圧機器、係留システム)

SENKRON (電子機器)

SERE TEKIK (空調システム)

SIES (ケーブルトレイ)

TEPE KLIMA (空調システム)

AKSIS (防火システム)

ALDAG (空調システム)

DIKKAN VALVE (バルブ)

HIDROMAR (アクチュエーター)

GURDESAN (甲板機器)

GEPA (救命ボート)

上記を含め、トルコの出展企業は一般・産業メーカーがほとんどであるが、船用メーカーとしては次のような企業がある。

● GURDESAN

GURDESAN SHIP MACHINES AND INDUSTRY COMMERCE LIMITED COMPANY は、1982年設立の甲板機器メーカーで、イスタンブール郊外 Tuzla に近い Gebze に 15,800 m²の工場を持ち、甲板機械・機器、救命システム、クレーン、ハッチカバー、操船システムなどの設計、製造、サービス、修理、メンテナンスを行っている。同社製品の多くは、主要船級協会による型式取得済みである。²⁰⁹

前述の通り、トルコの造船所で建造された新造船には輸入船用製品が搭載されることが多い中、GURDESAN の甲板機器は比較的多く採用されている。

● GEPA²¹⁰

GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.は、Tuzla に工場を持つ1982年設立の救命ボート・メーカーである。フリーフォール式救命ボートの他、救助船、及び関連器具を製造している。

²⁰⁹ <http://www.gurdesan.com.tr/sayfa.asp?no=2&firmaid=2>

²¹⁰ <http://www.gepafiberglass.com/>

同社は、2006年のドイツ海事見本市 SMM 及び 2007年のオランダ海事見本市 Europort に出展している。

- DATA²¹¹

DATA HIDRORIK は、30年の歴史を持つ船用メーカーで、主にタグ・ボートなどの小型船舶、ヨット向けの操船・係船システム、甲板機器などの油圧機器、キャプスタンの設計と製造を行っている。同社製品は主要船級協会の認証済みである。

- SENKRON²¹²

1996年設立の SENKRON Elektromekanik Ltd. は、船舶の電気システムのメンテナンス、修理を主要業務としているが、Tuzla の工場では、三菱電機の部品を用いたスイッチボードの製造を行っている。

また、現在オランダの大手船用電気メーカー EEKELS とのジョイントベンチャー SENKRON EEKELS LTD を計画中である。

5.2.3.3 トルコ船用企業の国際競争力

トルコ国内市場は外国船用メーカーにほぼ独占されているため、海外市場に進出を試みるトルコの船用メーカーもあるが、国際競争力のあるメーカーは少ない。

2006年のドイツ SMM に出展したトルコ企業・組織は 23社、また 2006年のギリシャ Posidonia に出展したトルコ企業は 15社である。その大部分は造船所であるが、船用メーカーとしては以下の例がある。

GEPA (救命ボート) (前述)

Evren Chain Factory (チェーン)

Guven Kepce Makine (甲板機器)

MAS Pompa (ポンプ)

- Evren Chain Factory²¹³

1980年設立の EVERN CHAIN は、イスタンブール近郊 Gebze に工場を持ち、船用アンカー・チェーン、その他産業向けチェーンの製造を行っており、船用チェーンではトルコ唯一のメーカーである。同社のアンカー・チェーンは主要船級協会の型式認証済みである。

²¹¹ <http://www.datahidrolik.com/hakkimizda.htm>

²¹² <http://www.senkronltd.com.tr/gb-hakkimizda.asp>

²¹³ <http://www.evrenchain.com/index2.htm>

同社は製品の約 80%を輸出しており、主な市場はドイツ、英国、オランダなどである。

● Guven Kepce Makine (Grab and Machine)²¹⁴

1984 年設立の Guven Kepce Makine (Grab and Machine) は、イスタンブール郊外の Gebze に工場を持つイスタンブールのグラブクレーンのメーカーである。同社の製品は、遠隔操作グラブ、油圧式グラブバケットクレーン、複索グラブなどの荷役作業用グラブを、欧州、中東、アフリカ諸国などに輸出している。同社の遠隔操作グラブと単索グラブはトルコの特許を取得している。

● MAS Pompa (MAS Pump)²¹⁵

イスタンブールに拠点を置く 1977 年設立の MAS Pompa は、船用及び産業向けポンプ・メーカーで、約 160 名を雇用し、年間 4 万 5,000 個の各種ポンプを製造している。

5.2.3.4 外国船用企業の市場参入状況

トルコの造船所は輸入船用製品の使用比率が高く、外国船用企業が既に市場に参入していることは間違いないが、参入形態としては、直接参入または造船所との直接のビジネスは少なく、トルコの代理店経由のビジネスがほとんどである。

トルコ市場に参入している外国船用企業は多い。2007 年 4 月にイスタンブールで開催されたトルコの代表的海事見本市である「Exposhipping Europort Eurasia」には、30 カ国から 500 社以上の企業が参加している。

2007 Europort Eurasia 参加企業：国別企業数²¹⁶

トルコ	158
外国企業	336
オランダ	53
ノルウェー	42
ドイツ	56
英国	35
デンマーク	18
スウェーデン	15
韓国	15
イタリア	11
その他	88

²¹⁴ <http://www.guvengrab.com/english.html>

²¹⁵ <http://www.masgrup.com/htm/maspump.htm>

²¹⁶ Europort Eurasia

しかし、実際に出展した外国企業は非常に限られており、トルコに直接参入し、拠点を持っている企業以外は、日本企業数社を含め、ほとんどがトルコの代理店経由の出展であり、トルコ市場の特徴を現している。

例外的に直接出展を行ったのは、Europort の主催国であるオランダのナショナル・パビリオンに出展したオランダ船用企業 15 社、同じくナショナル・パビリオンを持ち、積極的にトルコ市場参入を計る韓国企業 6 社、及び Schottel（ドイツ；プロペラ）、ABC Diesel（ベルギー；エンジン）などがある。

一方、既にトルコに自社拠点、またはトルコ企業とのジョイントベンチャーとして拠点をもち、ビジネスを行っている外国船用企業には、以下のような例がある。

MAN Diesel（ドイツ；エンジン）

Wärtsilä（フィンランド；エンジン）

Westfalia Separator（ドイツ；油水分離機）

Alfa Laval（スウェーデン；熱交換器、流体機器）

Atlas Copco（スウェーデン；コンプレッサー、発電機）

Ulstein Es-Cad（ノルウェー；造船、設計）

Heinen Hopman（オランダ；空調設備）

Eekels（オランダ；電子機器）

Hempel Coatings（オランダ；塗料）

Sigma Coatings（オランダ；塗料）

International Paint（オランダ；塗料）

Jotun（ノルウェー；塗料）

現在の外国船用企業のトルコ・ビジネスは、トルコ国内の代理店経由が主流であり、トルコには、セールス、アフターサービス、テクニカル・サービス、スペアパーツ販売などを行う規模の大きい船用機器専門の代理店がある。

ある英国の中小船用メーカーは、同社にとってトルコは新しい市場であり、細分化したトルコの造船所とは確立したチャンネルがなく、販売や代金回収に時間がかかるため、トルコの代理店を利用せざるを得ないと述べている。同社は、販売はトルコの代理店経由、代金は造船所から直接受け取る方法をとっている。トルコの代理店は、通常数社の外国船用メーカーの製品の販売を行っている。

以下はトルコの代理店の例である。なお、PE-GU は、国外の海事見本市 SMM と Posidonia にも出展している。

ORMAR
ANTARES
PE-GU Maritime Ltd.
OZSAY Marine Corporation
GEPÄ GEMİ
Alesta Marine
MUGESAN
DELMAR MARINE

5.3 トルコ市場参入に関する諸制度とビジネス慣行

5.3.1 投資制度²¹⁷

トルコでは、1995年にWTOに加盟（GATT加盟は1951年）、また1996年にはEUとの関税同盟発効に伴い、欧州の一国としての法体制の整備、市場の開放が進み、対トルコ投資及び貿易に関する環境は改善された。

現在では、原則すべての業種・分野が外資に開放されており、外資の比率、出資額などに関する出資規制もない。

外資に対する奨励措置は、WTO、EU関税同盟の基準に沿った形で行われ、原則としてすべての業種・分野に開放されている。特に、造船・船用産業に関連するものとしては、以下の業種・分野への投資が奨励されている。

- 研究・開発（R&D）投資
- 環境保護に関する投資
- 先端技術を伴う投資
- エレクトロニクス産業
- 船、ヨットの製造
- 造船、船舶修理
- 設備拡張・近代化、生産性・品質向上のための投資
- 投資額が5,000万ドルを超える新規投資で、先端技術・高付加価値を伴い、税収や雇用創出に貢献するすべての業種

投資奨励措置としては、資本金輸入における関税の免除、機械機器など生産設備の輸入における付加価値税の免除、優先的先端技術を伴う投資などへの低金利融資などがある。

トルコは、2005年末の時点で日本を含む64カ国と二重課税防止条約を締結している。

5.3.2 輸出入に関する諸制度

5.3.2.1 貿易管理制度

トルコの輸入関連法には、外国貿易法（No.2976、1984年）、Import Regime Decree（No.7606、1995年、2004年及び2005年に一部改正）がある。

Import Regimeでは、製品を以下の5つのカテゴリーに分ける。

リスト1. 農産物、リスト2. 工業製品、リスト3. 農業加工品、リスト4. 魚介類およびその加工品、リスト5. 一時的な関税免除製品（Suspension List）

²¹⁷ JETRO

- ・トルコは、EU との関税同盟の決定 No:1/95 に基づき、第三国からのすべての工業品（リスト 2）、の輸入には対外共通関税(CET)が適用する必要がある。
- ・国内製造業の国際競争力強化のため、EU との協議の下に作成したリスト 5（一時的な関税免除製品（Suspension List）を再編した。これは、国内製造業者が一部の原材料と中間財（具体的にはある種の化学原材料と電子工業部品）を、一時的に引き下げられた関税率か関税免除で輸入できるようにしたものである。
- ・2005 年の Import Regulation には、国際協定および輸入政策のほか、公安、公共倫理、治安、人および動植物の健康、環境保護、消費者の権利を反映させた 20 項目が追加された。

輸入管理制度としては、輸入業者登録制度、Safeguard Measures and Surveillance for Imports Decree(No.6814, 7348, 7372 and 7433, 1995)、輸入保護規定、商業権保護規定がある。

輸出管理に関しては、1996 年 1 月 1 日の EU との関税同盟発効で、トルコの輸出制度は段階的に EU の輸出制度と合致しつつある。輸出は原則自由だが、若干の品目規制および輸出業者の資格規制がある。

5.3.2.2 輸入手続き

● 輸出入許可申請

原則として、輸出入許可は不要。ただし、特別法によって輸入が許可されていない品目や条件がついている品目については、関連省庁の認可が必要である。また輸出入を行う企業は、地域の商業会議所あるいは商工会議所の登録企業である必要がある。

トルコは、2004 年 4 月 10 日付で CE マーキング（EU の製品安全性認証）を導入(2 月 14 日付官報 25373 および 4 月 10 日付官報 24529)した。玩具、医療機器、機械機器(工業用ミシンを含む)、機械、低電圧電気機器、電磁環境両立性に分類される製品（下記参考資料およびサイト参照）が対象。通関時にトルコ規格院（TSE）による検査・承認（CE 基準適合の立証）が義務付けられている。トルコでは、本来最終完成品に貼付すればよい CE マーキングを部品や半完成品等の中間財へも義務付けるなど、EU 域内での運用と異なる点が多いため、注意が必要である。

5.3.2.3 関税制度

関税法（No.4458, 1999 年 10 月 27 日公布）は、2000 年 2 月に発効し、関税体系は、一般、最恵国税率、EU 税率、EFTA 税率の複税制である。対日輸入適用税率は、最恵国税率である。

特惠等特別措置としては、EU との工業製品、農産加工品の輸出入には関税ゼロ、EFTA、自由貿易協定締結国との輸出入には関税を低減している。また、EU と同一の一般特惠関

税制度を 2002 年 1 月から実施している。

関税以外の諸税としては、付加価値税（基本税率 18%）、特別消費税（品目によって異なる）、住宅開発基金課徴金、輸送設備基金課徴金がある。

管轄官庁：財務省、関税庁

財務省(Ministry of Finance)

T.C. Maliye Bakanligi Ankara - Turkey

Phone : 90-312-419 12 00

Fax : 90-312-425 00 58

<http://www.maliye.gov.tr>

関税庁(The Undersecretariat of Customs)

Ulus 06100 ANKARA

Eski Maliye Bakanligi Binasi, Kat : 2 Hukümet Meydani, Ulus, Ankara - Turkey

Phone : 90-312-311 12 52

Fax : 90-312-310 22 14

<http://www.gumruk.gov.tr>

5.3.3 トルコのビジネス慣行²¹⁸

コミュニケーション：

- トルコ人は、自分が信頼し、尊敬できる相手との個人的なビジネスを好むため、個人的な信頼関係の構築が重要である。
- 礼儀正しさは非常に重要。
- トルコ人はパーソナル・スペースの感覚は欧米とは違い、近くに立つことがあるが、後ずさりしてはいけない。
- ビジネスの前の社交的な雑談を無視し、ビジネスを急かすことは非礼とみなされる。
- 家族のことを訊くことは失礼ではない。
- トルコ人は自国に誇りを持っており、トルコの文化や歴史に関する質問は歓迎されるが、政治的な話題は避けること。
- 信頼関係が確立された後、ダイレクトなコミュニケーションが可能になる。
- 会話をするときには、相手の目を見ること。これは誠実さの表れとみなされる。

²¹⁸<http://www.kwintessential.co.uk/resources/global-etiquette/turkey-country-profile.htm>

ビジネス・ミーティング：

- ミーティングには事前のアポが必要。1～2週間前に、できれば電話で申し入れること。
- 7～8月は休暇シーズンであるため、この時期の訪問は避けること。
- イスラム教の断食月（ラマダン）中のミーティングは、できれば避けること。
- 時間厳守が期待されるが、待たされることは覚悟すること。
- 初回のミーティングは、ビジネスよりも信頼関係構築の意味合いが強い。
- ビジネスの前の世間話は、雰囲気作りに必要。
- すべての書類は英語及びトルコ語両方で用意すること。
- 詳細なプレゼンテーションが好まれる。地図、表、グラフなどのビジュアルを含めること。

ビジネス交渉：

- トルコにおけるビジネスの成功は、個人的な信頼関係と、明瞭でわかりやすいプロポーザルにかかっている。
- 伝統的にビジネスはパーソナルである。大多国籍企業の参入により状況は変わりつつあるが、依然として個人・家族経営のビジネスが多い。
- ビジネス相手との個人的な信頼関係構築は、ビジネス以前に不可欠である。
- トルコ人は人を見ると同時に、ビジネスライクでもある。ビジネス・プロポーザルは相互的な恩恵を明確に示すこと。
- トルコ人は一般的に会話的、視覚的なコミュニケーターである。書面での統計や計画に加え、表やグラフを使ったビジュアルなプレゼンテーションが効果的である。
- 意思決定には時間がかかる。交渉はまず下位のメンバーから始め、信頼関係を築いた後に、シニアとの交渉に移る。最終的な意思決定は、常に企業（家族）のトップが行う。
- トルコ人は相手の反応を見るために、最初に極端な要求を行うことがある。ビジネスのターゲットを定め、妥協を許容範囲に入れることが必要である。妥協するときは、相手方への恩恵を強調し、見返りに関連ビジネスでの有利な条件を引き出した後に、妥協に合意することが大切である。
- 時間的な制限による圧力は逆効果で、交渉を打ち切られることがある。忍耐が不可欠である。
- ビジネスの恩恵は、金銭的なものだけではなく、権力、影響力、名誉、尊敬なども含まれることに留意すべきである。

ドレス・コード：

- ビジネスの服装は保守的である。通常、男性はスーツとネクタイ、女性もスマートなスーツ着用が必要。
- 夏はノータイも許容される。

敬称：

- トルコでは、相手呼びかけるときは、名字ではなく、ファースト・ネームの後に敬称「ベイ」をつけることが普通である。女性の場合は、同じくファースト・ネームの後に「ハヌム」をつける。
- ドクターやプロフェッサーなどの職業的なタイトルがある場合は、それを呼びかけに使うか、ファースト・ネームの前につける。

名刺：

- 名刺交換に特別な儀礼はない。
- 到着時に、受付で名刺を渡す。
- 名刺の片面をトルコ語で印刷することは不可欠ではないが、好印象を与える。
- トルコ人は、ビジネスを行う相手のみに名刺を渡すことが普通である。

5.4 今後の見通し

5.4.1 市場としての将来性

トルコは、欧州とアジア、中東を結ぶ戦略的に重要な地点に位置し、地域の安定と発展に重要な役割を果たす安定勢力として、また投資対象国・経済市場としての高い将来性を有する国であると国際的に評価されている。²¹⁹

政治的重要性としては、①NATO の他、OECD、欧州評議会及び OSCE（欧州安全保障協力機構）加盟国として欧米諸国と伝統的な協力関係にある民主主義国家であること、②建国（1923年）以来、政教分離主義を採用・維持していること、③ソ連崩壊後独立した中央アジア・コーカサスのトルコ系諸国とは歴史的、民族的、文化・宗教的に繋がりが深いこと一などが挙げられる。

また、トルコの経済的重要性と将来性はさらに高く、以下のような点が挙げられる。²²⁰

- 広大な国土と、欧州及び中央アジア・コーカサスの 2 大市場を抱えている。欧州と、豊富なエネルギー資源と将来的に開発ポテンシャルの高い中東及び中央ユーラシア地域の間、即ち経済的中継点に位置する。
- 優秀なテクノクラートと良質な労働人口に恵まれ、経済発展ポテンシャルが高い。トルコが EU に加盟した場合、トルコの人口は 7200 万人で、2015 年には 8000 万人強のドイツを抜き、EU で最も人口が多い国となる見込みである。また、若年層の人口比率が高く、人口構成の面からも将来性が期待できる。
- 2001 年以後、トルコ経済は IMF 主導による一連の構造改革より急激に回復し、中国、インド、ロシアに次ぐ安定的な経済成長を続けている。
- 金利引き下げ、インフレ抑制政策により、通貨は比較的安定し、インフレ率は低下傾向にある。
- EU 加盟交渉が 2005 年 10 月から開始され、国際的な企業、特に欧州企業がトルコに進出し、直接投資が増えている。欧州企業は人件費の安いトルコを製造拠点としている。日本企業も約 80 社がトルコに進出し、トルコを拠点として欧州の先進国へ輸出を行なっている。
- 欧州への天然ガス供給はほとんどがパイプラインによりトルコ経由となっており、エネルギー供給拠点としてのトルコの重要性が高まっている。

トルコの EU 加盟に関しては、2005 年に加盟交渉が開始されたものの、トルコの人口の多さ、EU との経済格差、国内の地域格差、移民問題、人権問題、近隣諸国との国際関係などの理由により、交渉の前途は多難であると予想されている。トルコ政府は、今後の交渉が順調に進展した場合、技術的には 2013 年以降、加盟が可能であるとしているが、そ

²¹⁹ 外務省

²²⁰ 外務省、http://moneykit.net/from/topics/topics108_05.html

の可能性は非常に低い。EU 側は加盟時期に関する明言は避けているが、加盟交渉には最低 15 年はかかると予想されている。

5.4.2 トルコ海事産業の今後の動向

トルコの造船業は、外国船主からの受注と国内船主からの需要拡大の波に乗り、近年その規模、数ともに急速な拡大を続けている。造船能力は、過去 4 年間に年間平均 65% の割合で拡大し、2003 年の 654,000 DWT から 2006 年には 140 万 DWT に増加した。また、雇用者数も 13,000 人から 28,500 人に増加した。²²¹

造船能力の拡大と技術力の向上により、国際的な競争力も向上している。トルコの造船業の世界シェアは、2003 年の 0.9% から 2006 年には 1.4% に拡大し、シェア 3.6% で 4 位のドイツに次ぐ世界第 5 位の造船国となっている。トルコ政府は、2010 年までには第 4 位になることを短期的目標としている。²²²

新造船所の建設ラッシュは現在も続いている。トルコ船社が造船所を買収し、自社船建造に乗り出すことも多く、数社が既に自社造船所を持っている。最近の例としては、2007 年 9 月に、120 隻の船隊を持ち、ロシアでも海運業を行っているトルコ大手船社 Palmali が、約 6,000 万ドルを投資して Yalova に造船所を建設し、15,000~20,000DWT 型ケミカル・タンカーを建造すると発表している。²²³

一方、造船業に比較し、船用機器メーカーなどの支援産業は未発達である。外国の船用メーカー、特に確立したビジネスを持つ欧州メーカーにとっては、今後も有利な状況が続くと予想されるが、韓国、中国の船用メーカーもトルコ市場に参入し始めている。

欧州の造船所や船用企業は、このような現在のトルコ造船業の状況を「欧州のミニ中国」と見ており、ダイナミックで将来性の高い市場として、市場参入と投資を積極的に進めている。今後は、欧州造船所、船用メーカーとトルコ企業とのジョイントベンチャーも増加すると考えられる。例えば、ノルウェー海事産業の対トルコ政策は以下の通りである。²²⁴

- トルコ船主向けに人気の高い標準船種をノルウェーで建造。
- トルコ造船所及びトルコ商船隊への船用機器とサービスの提供。
- ノルウェー造船所がトルコ造船所で船体を建造し、艤装はノルウェーで行う。
- 自国（ノルウェー）船隊向けのトルコにおける修理とサービスを提供。

²²¹ http://www.turks.us/article~story~Turkey_ShipbuildingIndustry.htm

²²² http://www.turks.us/article~story~Turkey_ShipbuildingIndustry.htm

²²³ <http://www.rzd-partner.com/news/2007/09/19/311451.html>

²²⁴ <http://www.innovasjon Norge.no/Internasjonale-markeder/Kontorer-i-utlandet/Tyrkia/In-English/Market-Information/>

- ノルウェーで設計された標準船型をトルコ造船所で建造。

トルコの造船所の大部分は既に民営化されており、トルコ政府は、一般的な投資促進策として、造船関連の輸入機器への関税免税などを適用している。また、法人税が免除される自由経済区や、新たな造船地区の整備を行っている。さらに、2008年には研究開発投資を援助する新法を採択する予定である²²⁵。一方、トルコ政府は補助金などの造船補助策を公表しておらず、EUは政策の透明性に欠けるとしており、トルコのEU加盟交渉の進展とともに、今後問題となる可能性もある。²²⁶

また、拡大を続けるトルコ造船業ではあるが、エネルギーや鋼板のコスト上昇や為替の変動、人件費の上昇などの経済的要因により今後の競争力の低下も懸念されており、トルコ造船工業会は、中・長期的なトルコ造船業の展望は必ずしも明るくはないと予測している。²²⁷

²²⁵ The Financial Times, 21 Nov 2007

²²⁶ http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/turkey/screening_reports/screening_report_08_tr_internet_en.pdf

²²⁷ <http://www.miti.gov.mt/site/page.aspx?pageid=1663>

6. まとめ

本調査で焦点を当てた EU 未加盟の東欧旧ソ連の主要造船国 3 カ国（ロシア、ウクライナ、クロアチア）及びトルコは、経済規模は大きく異なるが、いずれも先進国よりも高い経済成長を示しており、市場としての将来性の高い国である。

しかし、下表に示す国際ランキングを見ると、同 4 カ国とも、先進国に比べた場合の競争力は低く、ビジネス環境は整備されていない。

World Economic Forum が作成する競争力指数は、国家の経済活動の競争力と国民への還元の度合を示すものである（1位はスイス）。世界銀行が作成するビジネス容易度指数は、法律や規制、インフラ、安全性などビジネスを行う上での環境の整備度を示している（1位はシンガポール）。Transparency International が作成する腐敗認識指数は、経済活動における汚職・腐敗の度合を示している（1位はデンマーク）。

ロシア・ウクライナ・クロアチア・トルコ：経済規模と競争力

	人口	GDP	経済成長率	競争力指数	ビジネス容易度指数	腐敗認識指数
	2006年	2006年	2006年	125カ国中順位 2006/7年	187カ国中順位 2007年	179カ国中順位 2007年
ロシア	1億4275万人	9791億ドル	6.7%	62	106	143
ウクライナ	4630万人	718億ドル	2.4%(2005年)	78	139	118
クロアチア	444万人	385億ドル	4.3%	51	97	64
トルコ	7206万人	3997億ドル	6.0%	59	57	64
(参考)日本	—	—	—	7	12	17

出所：Global Competitiveness Report、World Bank、Transparency Internationalなど各種資料より作成。

いずれのランキングも数が少ないほど、ビジネス環境は良好であるといえる。既に WTO に加盟しており、EU への早期加盟を目標に貿易法など法体制の整備を進めるクロアチアとトルコは、旧ソ連のロシア、ウクライナよりもビジネスがやり易いと考えられる。ロシアとウクライナも、WTO 加盟を控えており、ビジネス環境は徐々に整備されてくると予想される。

造船業に関しても、4 カ国の規模とレベルには差があるが、世界的な造船ラッシュを追い風に、欧州船主を中心とした外国船主からの受注量が急増し、いずれの国も新造船建造量は増加傾向にある。また、海運市場の好況と経済回復に伴い、低迷していた国内船主からの国内造船所への新造船発注も回復基調にある。しかし、多くの造船所は建造設備の近代化が必要で、建造能力は世界の造船大国に比較すると格段に低い。

ロシアとウクライナの造船所は、欧州造船所向けの船体建造を増加させている。特にウクライナは、現在ほとんどの造船所が船体建造に特化しており、造船業全体が船体建造工場と化している。現在同国で最も建造量の多い造船所は、オランダ Damen 造船所に買収

された **Damen Okean** 造船所である。

トルコは、造船所数をこの数年間で倍増させており、欧州船主が小型タンカーや貨物船の建造にトルコを選ぶことが多く、「欧州のミニ中国」といわれている。一方、クロアチアは欧州船主向けの新造船建造に豊富な経験を持つが、EU 加盟を前に、国営造船所の累積赤字と民営化の遅れが大きな問題となっている。

これら 4 カ国の船用産業に関しては、国際的なビジネスを行うメーカーは非常に限られており、産業全体の情報も少ないが、造船業と比べて未発達であることが大きな特徴である。各国とも、造船所の船用機器製造部門など支援産業としての基本的な船用産業は存在するとはいえ、国内の船用メーカーが輸出船向けに提供できるのは、ライセンス製造の主機・補機、及び甲板機器などごく一部の船用製品に限られている。これらの国に新造船を発注する外国船主、特に欧州船主が当然のごとく必要とする水準の高いハイテク機器や最新の環境関連システムを提供することは不可能である。

従って、これら 4 カ国の造船所で建造される欧州船主向けの新造船には、欧州船主が慣れ親しんだ欧州メーカーの船用製品が多く搭載されている。また、前述のトルコの例では、トルコ船主向けの新造船に搭載されている船用製品もほとんどが欧州メーカーの製品である。

欧州の船用メーカーは、これら諸国の市場への直接参入、現地企業とのジョイント・ベンチャーやライセンス契約、現地代理店による造船所向け営業活動、現地海事見本市への出展などの活動を通じて、積極的にビジネスを行っている。欧州メーカーにとって有利な点は、①これら諸国に新造船を発注するのはほとんど欧州船主であること、②地理的な近さ、③旧ソ連諸国との歴史的な関係、④クロアチアは EU 自由貿易圏に属すること、⑤トルコも EU と関税同盟を結んでいること、などである。

一方、新たな市場としては、自国造船所に新造船発注を開始した国内船主の存在がある。特にトルコでは、造船所を買収し、自社船及び投機的に新造船を建造している有力な国内船主・船社の例もあり、国内船主向けの市場は急速に拡大している。トルコ市場においても既に欧州船用メーカーの地位は強いが、最近では韓国や中国の船用メーカーも進出し始めている。

ロシアとウクライナにおいても、経済成長と造船所の設備近代化とともに、今後国内船主向けの新造船建造が増加すると予想される。両国の商船隊は老朽化が激しく、またロシアでは開発が進むオフショア油田・ガス田向けの輸送船、支援船が大量に必要となっている。これらの国内船主からの新造船受注増は、船用メーカーにとっても新たなビジネス機会を提供するものと考えられる。



この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

東欧・旧ソ連諸国への舶用工業製品輸出に係る課題に関する調査

2008年（平成20年）3月発行

発行 社団法人 日本舶用工業会 業務部

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル

TEL 03-3502-2041 FAX 03-3591-2206

URL : <http://www.jsmea.or.jp>

E-mail : info@jsmea.or.jp

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。