

ROTOBO★ビジネスニュースクリップ

2025年6月17日 第191号
(一社)ROTOBO

(注) 記事の要約とその和訳はROTOBOによるものです(記事の要約は必要に応じてROTOBOで補筆・加筆をしています)。記事の内容は、基本的にロシア側メディアの発表に基づいており、当会の見解を示すものではありません。なお、引用・二次使用は固くお断り申し上げます。

1. 経済全般

2025.06.06

金利引下げを受けてのナビウリナ中銀総裁の主な発言

6月6日付Vedomostiによると、ロシア中央銀行は6月6日、政策金利を年21%から20%に引き下げた。昨年10月に2%引き上げて21%にした後、今年4月の前回まで4会合連続で据え置いていた。利下げは8%から7.5%に引き下げた2022年9月以来、約3年ぶり。中銀の説明によると、ロシア経済は需要と供給の不均衡が続いているにもかかわらず徐々にバランスの取れた成長軌道に戻りつつあり、インフレ率を2026年に目標の4%に戻すため、金融引き締めを継続する必要がある。主な発言は次のとおり。

金利について:

- ・中銀理事会は6月6日、政策金利の維持と引き下げについて検討した。
- ・政策金利の引き下げを開始するために4%のインフレ率を待つ必要はない。
- ・高金利がインフレの著しい鈍化をもたらした。物価上昇率は、依然として商品やサービスの種類によって大きく異なる。しかしわれわれは、デフレ・プロセスの持続性についてより確信を持つようになった。
- ・中銀は、長期にわたり厳しい金融政策を維持する。これは、インフレ率が安定して目標値に戻るために必要である。
- ・政策金利に関する中銀の過去の決定は、慣性やタイムラグを考慮しても、インフレを抑制し続けるだろう。
- ・金利に関する今後の措置は未定である。われわれの決定は、状況がどのように進展するか、また、次回の金利に関する会合までに得られるデータによって決まる。

インフレと物価について:

- ・中銀は、インフレ率は鈍化したがるルーブル高になった状況下で、国民のインフレ期待が低下していないことを懸念する。
- ・实体经济の発展を妨げている真の要因は、高いインフレである。経済全体の物価の上昇は、必ず企業にとって原材料、設備、人件費などのコスト増加につながる。
- ・食品価格の上昇ペースは、非食品に比べてやや緩やかではあるが、全体的に鈍化している。
- ・中銀は、為替レートの安定性について4月よりも強い確信を持っている。ルーブル高の大部分は、金融引き締めの影響である。

融資と貯蓄について:

- ・2024年に銀行は補助付き金利で6兆ルーブルを超える融資を行ったが、これには住宅ローンも含まれる。
- ・ルーブルと他の通貨の金利差により、ロシア人にとってルーブルで貯蓄する方が有利になった。

2025.06.13

インフレ加速で成長率が減速

ロシア中央銀行は6月6日、政策金利を年20%に引き下げた。ロシア中銀は数カ月間にわたり厳格な金融政策を維持し、2024年10月に金利を21%まで引き上げていた。利下げ決定は、インフレの減速に加えて、長期の金融

引き締めによる企業活動への悪影響を懸念する経済界からの批判の高まりを受けたものである対応策である。レシェニコフ経済発展大臣は5月、インフレに鈍化の兆しが見えるとして、中銀に利下げを求めていた。しかし、より大幅な金利の引き下げを期待していた経済界や政界の思惑とは裏腹に、同行の金融政策は全体として厳格を維持された形となった。ナビウリナ総裁は声明の中で、今回の政策金利の引き下げは金融政策の大幅な緩和を意味するものではないことを強調した。中央銀行の政策決定会合に先立ち、レシェニコフ経済発展大臣は「われわれは金融政策のタイムリーな緩和を検討している」と表明した。同氏によれば、これはGDPの目標成長率を3%に維持するためである。ロシア産業家企業家同盟のショーヒン会長も同様の立場を表明しており、100ポイント、すなわち20%へという僅かな引き下げであっても「経済が正常に機能する軌道に回復したことを示す指標となるため」重要なものであるとした。

インフレ率は依然として高い水準に

中央銀行の政策決定会合では、ロシア経済は均衡のとれた成長という軌道へ徐々に復帰しつつあるが、依然として内需が商品・サービスの供給拡大の余地を上回っていることが指摘された。中銀はこのため、2026年にインフレ率を目標数値である4%に回復させるために必要な程度の緊縮政策を継続的に維持する方針である。同行のデータによると、2025年4月の季節調整済み物価上昇率が年換算で6.2%に低下した。第1四半期は平均8.2%、2024年第4四半期は平均12.9%であった。Focus Economicsの試算によれば、2025年4月のロシアの消費者物価指数は前月比で僅か0.4%増にとどまった。一方、4月のインフレ率は年換算で10.2%となった。年総計で見た場合、消費者物価指数の伸びは、前年の8.4%に対し9.2%に到達する可能性がある。中銀のマクロ経済調査の回答企業は、金融政策の速やかな緩和を期待していない。2025年の政策金利に対する回答者らの予測の中央値は20.0%であった。これは、2024年の水準(17.5%)を2.5%上回る数字である。インフレは減速してはいるが、その水準は依然として高いままであるため、中銀は慎重な対応を余儀なくされている。

軍需産業のバブルの後、経済は冷え込みへ

近年、ロシア経済は活発な成長を遂げてきたが、今後の見通しは著しく悪化している。2023~2024年には軍需産業の生産高が伸び、GDP成長率がそれぞれ4.1%、4.3%と押し上げられ、2024年第4四半期にはさらに4.5%にまで上昇した。しかし、2025年第1四半期にはすでに、この成長が1.4%に鈍化した。2025年4月のGDPは、年換算の速報値で1.9%増となっている。VEB.RF付属調査・鑑定研究所の評価によると、4月のGDP成長率は前年比0.5%であった。これは季節要因と暦要因を考慮しない数字である。中央銀行が5月に実施したマクロ経済調査の対象者は、2025年のGDP成長率を平均でも1.5%程度と予測している。4月は1.6%、3月は1.7%を比べて悪化している。一方、政府の公式見解は従来通り2.5%の成長率を見込んでいる。2026年の成長率に関するアナリストらの予測は0.5~2.5%とばらついており、中央値は1.7%。2027年の予測の中央値は1.9%、予測の幅は0~3%となっている。しかし、景気後退を見込んでいるアナリストは1人もいない。産業の状況はそれほど一様ではない。連邦統計局のデータによると、2025年4月の工業生産が前年同月と比べて1.5%伸びた。採掘部門では生産の落ち込みがマイナス1%まで鈍化した一方、製造業は3%の伸びだった。つまり、2024年下半期には成長率がかなり均された形である。採炭企業はこのところ、輸出減と価格低迷に直面しているが、政府はこれを受けて、石炭部門の支援策を承認した。

2025.06.10

ロシアのヨーロッパ企業のビジネスは「安定」 AEB会員調査結果

6月10日付RBKによると、ロシアで活動するヨーロッパの企業は、2年間の回復期を経て「安定」期に移行した。欧州ビジネス協会(AEB)が加盟企業に実施した調査からわかった。それによると、ロシアでの外国企業のビジネス環境指数は200点満点中127点だった。前回(2023年)は116点、前々回(2022年)は80点、2021年は145点だった。対象企業の67%がロシア事業の閉鎖は検討していないと回答した。前回は66%だった。ロシア事業を継続する主な理由として、ヨーロッパの企業はロシア市場の規模の大きさ、高いポテンシャル、そしてポジティブな発展傾向をあげている。

※2025年6月10日付欧州ビジネス協会のプレスリリースはこちらから。

https://aebrus.ru/upload/iblock/9d9/AEB-survey-press-release_2025_ENG.pdf

2025.06.10

北朝鮮とのビジネスをどう構築するか

6月10日付Primeおよび6月12日付Vedomostiによると、ロシアと北朝鮮の間のビジネスが、新たな物流ルートの整備とともに活発となっている。しかし、北朝鮮とのビジネスは、決済やビジネスコミュニケーションの面で独特な側面を有している。6月10日にモスクワで開かれた輸出入業者協会(AEI)の円卓会議「北朝鮮: 閉ざされた市場—開かれる可能性」(«Северная Корея: закрытый рынок — открытые возможности»)で参加者がこの点について言及した。北朝鮮では共産主義的経済モデルが採られているため、企業活動は禁止されている。しかし、実際はすべての企業が国営であるだけであり、「いずれにせよ、貿易は行われている」(AEI国際物流委員会委員長であるPokitek社のニキーフォロフ社長)。ロシアと北朝鮮の貿易経済関係は過去3年間改善し続けている。昨年の貿易高は3400万ドルに達し、ソ連時代以来の記録的な数字となった。ニキーフォロフ氏によると、この伸びは主にロシアから北朝鮮への輸出によるものだという。ロシアから北朝鮮への主な輸出商品は、食料品と原材料(例:小麦粉、砂糖、ヒマワリ油)である。ロシアの企業は北朝鮮からの炭化水素の輸入を検討している。ニキーフォロフ氏は、貿易経済関係の発展に向けた最大の課題は、お互いの市場に対する絶対的な無知であると考えている。また、税関の規制を簡素化することも必要である。北朝鮮向け貨物の主な輸送ルートは、ハサン～豆満江を経由する鉄道輸送である。2024年からはナホトカ・羅先間の航路も開設された。4月にはハサンと豆満江間の自動車橋の建設も開始された。ロシア鉄道は6月9日、モスクワと平壤を結ぶ旅客列車の定期運行を6月17日から再開すると発表した。ハバロフスク・平壤間の旅客列車も6月19日から再開する。ナホトカの荷役会社レスノエターミナルのクレピシエフ社長はAEIの円卓会議で、2024年の初め頃、ナホトカ～羅先ルートによる北朝鮮への海上輸送の可能性について輸出業者らから各港湾宛てに紹介状が送られてきたと述べた。同氏によると、この時、照会に応じたのは、岸壁が1つしかもたない小さな港(レスノエターミナル)だけだったという。同社長は「この会議に(自分が)出席した主たる動機はとくに北朝鮮で海上輸送が行われているという情報がないことだった」と語った。海上輸送は、北朝鮮企業2社に籍を置く小型冷蔵船3隻(積載量200t)で行っている。北朝鮮向けにコンテナを発送する場合、北朝鮮企業が所有するコンテナに限られる。これは、北朝鮮からのコンテナの返送に問題があるためである。ニキーフォロフ氏によると、法人の場合、北朝鮮からの通貨の持ち出しと、そのロシアへの持ち込みに係る制限はない。輸送会社Imex Global(沿海地方)のムラヴィツカヤ社長は、北朝鮮は中国経由で「とても上手に緊密に」ビジネスを取り行っていると述べた。同氏は経験上、ロシアと北朝鮮の企業がタバコ、肉類、副産物の取引を活発に行っていることを知っている。ロシア商工会議所付属アジア太平洋諸国経済協力委員会副委員長のサルティコフスキー氏は円卓会議で、ロシア商工会議所は北朝鮮の商工会議所と緊密に連携していると語った。同氏は当初、北朝鮮側との会合の場で相手方から名刺をもらっていたが、後にこれをやめたという。現在、連絡はすべて商工会議所から全権を委任された人物を介して行っており、この人物が、ロシアから北朝鮮への照会状の転送と返送を行うというやり方をとっている。ただし例外として、見本市やこれに類するイベントではビジネスマンが直接コンタクトを取っている。ムラヴィツカヤ氏も、北朝鮮側の人物がロシアを訪問した際には直接交流している。書状を北朝鮮に送付する場合、固定電話への折り返し依頼をこれに添える必要がある(同国にはインターネットおよびモバイル通信がないため)。「相手方は必ず折り返し連絡をくれます。限られたことしか話せませんが、『〇〇を輸送します。〇〇の時に。ありがとう。さようなら』という具合です」。

2025.06.11

下院で外国企業のロシア事業再開の「原則と教義」策定

6月11日付Forbes.ruによると、ロシア下院経済政策委員会は、外国企業のロシア事業再開の条件に関する提案書を経済発展省に提出する予定である。同委員会のトピリン委員長が署名した提案書には、下院議員らの見解によると今後の政策の基礎となるべき原則、すなわち、ロシアの利益保護、現地化の義務付け、制裁に対する「対称的アプローチ」が記されている。この文書では、各社の行動に応じてアプローチを変えることが提案されている。不本意ながら撤退し、損失をもたらすことのなかった企業については、無制限での事業再開が可能とされている。ロシアの利益を損ねる行動を取ったが、戦略的損失をもたらすことはなかった企業については、多額の罰金や罰則を科す厳しい条件の下での事業再開が提案されている。一方、ロシアに戦略的損失をもたらした企業につ

いては、一定の期間、事業再開を認めないこととされている。ロシア事業はロシア法人の地位を取得した上で行うこととされ、戦略的分野については国家機関が(ブロックシェアホルダーとして)資本参加する。外国企業が市場を独占することは禁止され、現地化を拒否した場合には関税が引き上げられる。ロシア市場にとどまり安定的に事業を続けた忠実な企業には、公共調達に参加する資格が与えられる。また、提案書では、製品の現地化について評価するメカニズムを開発し、現地化を段階的に義務化し、ロシア国内で生産される付加価値を90%とすることが提案されている。また、ロシア事業再開に際しては、取引先や国家に対して損害を賠償することとされている。外国企業の撤退後にそのシェアを獲得した企業を含むロシア法人への資本参加(持分や株式の買収等)を通じてのみ事業再開を許可することも提案されている。現状に適応したロシア企業を脅威に晒すことなく「合理的競争」を維持する必要性も強調されている。事業再開に際しては、当該企業の行動や現在の業界のニーズに応じて罰金や罰則を科される可能性もある。同委員会のナウモフ副委員長は、事業再開を許可する前に、ロシア企業への損害を賠償させ、制裁を解除させ、外国市場を開放させる必要があると指摘した。同副委員長によると、全ての形態の事業再開は、合併企業を通じ、ロシア側の戦略的管理の下で行われる必要がある。提案書策定においては、実業ロシアや商工会議所といった大手企業の提案も考慮された。大手企業はこの文書の大筋を支持した。実業ロシアのカグラマニャン副会長は、ロシアから撤退した企業のシェアを奪った企業を優先すべきであると強調した。同副会長によると、外国企業の事業再開については、ロシア企業との協業、研究開発を含むバリューチェーンの現地化、厳格な要件(従業員の80%以上をロシア国民とすること、保守サービス現地化、ロシアのベンダーとの提携等)が遵守された上で初めて許可すべきである。商工会議所のカティリン会頭は、企業はロシアにおいて雇用を創出し生産拠点を置くだけでなく、ダンピングを行わず、ロシア製部品を優先的に使用するべきであるとの見解を示している。同会頭は、外国企業は「市場に参入し、シェアを確保した上で、最初の難関をクリアせずに去る」べきではないと指摘した。オポーラ・ロシアのカリニン会長は、個別のアプローチを採用し、従業員に対する義務を果たし反動的な行動を取らなかった企業を優先的に扱うよう呼びかけた。同会長の見解では、ロシア企業の利益が守られる場合、外国企業の事業再開は、競争、技術移転およびサービスの質の向上を促進する可能性もある。

2025.06.11

ドイツ、ロシアからの輸入が侵攻前比95%減

6月11日付Destatisによると、ロシアは昨年、ドイツの主要輸出国の中で36番目となった。2021年は15番目であった。2024年のドイツのロシアへの輸出額は、2021年の266億ユーロと比べて72%減の76億ユーロだった。一方、ドイツのロシアからの輸入額は94.6%減の331億ユーロから18億ユーロに落ち込んだ。ドイツの輸入相手国の中で、ロシアは12番目から59番目に転落した。EU全体で見た場合、ロシアからの輸入は2021年と比べて78%減少し、1,640億ユーロから360億ユーロとなった。一方、昨年1年間のドイツの対ロ貿易黒字は58億ユーロとなり、ソ連解体以降最高を記録した。

2. 産業動向

(1) エネルギー

2025.06.05

ロシア原油の輸出、EU制裁で3分の1減 5月後半

6月5日付Kommersantによると、EUが189隻のタンカーに制裁を科した影響で、5月26日～6月1日の1週間で、ロシア港湾での原油の積み出し量は28.6%減少した。バルト海の出荷量は33.2%、ノヴォロシースクは23%、極東コズミノは3.9%それぞれ減少した。制裁対象となったタンカーの代わりとなる船を探していることが要因である。専門家によると、荷主は迅速に代替船を見つけており、状況は数週間以内に回復する可能性がある。6月の原油供給量は5月と同水準を見込むが、7月は季節需要とOPECプラスの増産により増える可能性がある。投資会社BKSのシニアアナリスト、パフチン氏は、タンカーの完全な代替には2カ月ほどかかるとみている。ロシア政府付属金融大学のユシコフ氏は、保険会社も制裁対象となったため、契約の再締結により一時的な停滞が生じる可

能性があると指摘する。スウェーデンとデンマークが7月1日から船舶の検査を厳格化することもリスクの1つとなっている。しかし、専門家は、ロシア産原油のディスカウントが大幅に拡大されることはないとしている。

2025.06.09

2025年第1四半期の石炭企業の損失800億ルーブル

6月9日付EastRussiaによると、2025年1～3月のロシアの石炭企業は、799億ルーブルの赤字となった。前年同期は47億ルーブルの黒字だった。赤字企業の割合は、前年同期の50.0%から61.8%に増加した。ロシアの石炭産業は2022年以降、西側諸国による石炭会社への直接制裁や国内の料金・財政措置の失敗により、約2.1兆ルーブルの損失を被った。このうち1.26兆ルーブルは、西側諸国による制裁に起因し、料金や財政負担増加による損失は8,260億ルーブルだった。2025年は、国際価格下落とコストの急激な上昇により、状況がさらに危機的となっている。石炭企業の財務状況に悪影響を及ぼす追加的な要因として、高い鉄道運賃、鉄道の輸送能力の制限、西側諸国による制裁があげられる。2024年のロシアの石炭会社の損失は1,126億ルーブルであった。2023年は3,747億ルーブルの黒字だった。ロシアの石炭会社の多くは、国際価格の現在の水準と生産コストでは輸出しても赤字になるため、生産を縮小したり、新規鉱床開発を断念したりせざるをえない苦しい状況にある。ロシアの2025年の石炭生産量は下方修正される可能性がある。エネルギー省は2024年と同水準と予想している。クズバス地域の2025年1～5月の石炭生産量は8,190万tと、前年同期比530万t、6.1%減少した。

2025.06.10

太陽石油、ロシア原油を輸入

6月10日付Gazeta.ruによると、太陽石油は6月10日、日本政府の要請を受け、ロシア産サハリンブレンド原油を購入したと発表した。数量は60万バレル。日本がロシア産原油を輸入するのは約2年ぶり。米欧が制裁対象とするタンカー「ボイジャー」が菊間港(愛媛県今治市)に輸送した。日本のエネルギー安全保障上の理由により、サハリンブレンドの輸入は米欧の制裁対象から除外されている。制裁下にあるタンカーの利用に関しては、日本政府の照会に対し米国政府は問題ないと回答しており、またEUには二次制裁がないことから、影響はないとされる。ブルームバーグが「これはG7加盟国への2年以上ぶりの供給となり、買い手の間でロシアとの取引を再開する用意が高まっていることを示している」と報じた。

(2)自動車

2025.06.09

電気自動車の販売台数3分の1減

6月9日付Vedomostiによると、今年1～5月まで5カ月間にロシアで販売された電気自動車の多くは、中国製のZeekr社製だった。Zeekrブランドの電気自動車の販売台数は1,191台となり、前年同期と比べて3.4分の1減少した。その多くは権利所有者の許可なく法人・個人によって持ち込まれたものだった。2位はロシア製のEvolute(374台、48%減)、3位はAvatr(318台、15%減)、4位はOra(Great Wallのブランド)の218台(2.4倍増)だった。5位はモスクヴィッチで、前年同期比3分の1減の217台だった。ロシア人に最も人気があった電気自動車のモデルはZeekr 001だった。今年1～5月の販売台数は前年同期比4分の1減の644台だった。5月の電気自動車の販売台数は前年同月比28%減の786台だった。会社別では、1位がZeekr(263台、34%減)、2位がEvolute(115台、16%増)、3位がAvatr(60台、20%増)となった。4位のGeelyの販売台数は2024年5月の2台から54台に増加した。5位はBYDで、43台(23%増)だった。ロシアでの電気自動車の販売台数は昨年5月から減少傾向にある。2024年3月の販売台数は2,499台、4月は2,237台だったが、5月は半分以下の1,096台まで落ち込んだ。2024年4月1日からユーラシア経済連合(EAEU。ロシア、ベラルーシ、カザフスタン、アルメニア、キルギスが加盟)経由で自動車を輸入した際に、関税の過少申告が確認された場合、廃車税が追加で科せられるようになったことが要因である。EAEU諸国は2023年にロシアに輸入された新車(3年未満)の5分の1を占めていた。電気自動車の販売台数は昨年12月に1,472台まで回復した。しかし、2025年1月から、廃車税の長期物価スライド制の一環として、電気自動車の廃車税が20倍以上の66万7,400ルーブルに引き上げられたことで、再び低迷した。今

年1～5月のどの月も、電気自動車の販売台数は1,000台を超えなかった。アフタスタットのウダロフ氏によると、ロシアのブランドであるEvoluteとモスクヴィッチに有利な電気自動車市場に対する制限措置は、早い段階で導入が開始された。これにより、第3国からの高級車の輸入が大幅に減少し、輸入された電気自動車は、従来の燃料を使用する同種の自動車に対して価格競争力を失った。2024年も2025年も、ロシアの乗用電気自動車市場でトップに立ったのは中国のZeekrである。Auto.ruのデータによると、同ブランドの最も人気のあるモデルである001の価格は、装備により500万ルーブルから1,100万ルーブルである。さらに、例えばLixiangブランドのいくつかのモデルを例にとると、ハイブリッド車はガソリンエンジンで走行中にバッテリーを充電できるため、より効率的に使用できることが分かった。同氏によると、純粋な電気自動車の販売は市場全体よりも緩やかに回復するか、あるいはニッチ製品のままになる。ハイブリッド車の販売は、市場が新モデルで満たされるにつれて増加するだろう。しかし、アフタスタットのデータによると、今年の5カ月間のプラグインハイブリッド車(PHEV、電気充電スタンドで充電可能)の販売台数は、前年同期比40%減の1万395台であった。ちなみに、同期間の新車乗用車市場全体は25%減の34万9,041台に縮小した。プレミアムセグメントでは、ハイブリッド車へのシフトが進んでいる、とKept社の自動車企業向けコンサルティング部門の責任者ジギレヴィチ氏は述べる。同氏によると、このような購買行動は、充電ステーションが不足していることが原因である。現在のところ、バッテリーの充電にはかなり時間がかかり、しかも電気自動車自体が普通の自動車より高価であるため、タクシー会社やカーシェアリングは、とくに高金利の下では、車両を電気自動車に入れ替えることを検討する準備ができていない。2Chargesのデータによると、2025年6月現在、ロシアには「高速」(20kW以上)の公共電気充電ステーションが4,073基ある。1年前は2,542基であった。また、これらのステーションの全国平均利用率は、この1年で1日当たり4.65%から8.9%に増加した。

(3)運輸

2025.05.28

ロスアトムがウリス湾に石油製品積出バース建設を計画

5月28日付Primamediaによると、ウラジオストクのウリス湾に新たな石油製品積出バースを建設する計画がある。これにより、マガダン州に燃料を供給し、遠隔地向け北方輸送に参加することが可能になる。このプロジェクトを実施しているのはロスアトム傘下のエンジニアリング・建設会社イストクである。バースが完成すれば、極北に継続的に石油製品を供給するため、載貨重量2万2,000tまでのタンカー(ブフタ・ナガエフのような船舶)の受け入れが可能になる。これはウラジオストク市初の石油製品積出施設ではなく、たとえばペルヴァヤ・レチカ地区の石油基地でも北方輸送用の石油製品の積み替えが行われている。ロスアトムの新たなバース建設計画については、プロジェクト文書の公開討論が開始された2024年8月から明らかになっていた。官民入札・調達情報サイト「ロステンデル」に掲載された情報によると、この計画の一環として、既存の倉庫棟内のオイルフェンス保管・点検・洗浄区画、モジュール式変電所、7,000L分の泡消火設備設置区画(既存の海水ポンプステーションに隣接)および関連設備が整備される可能性がある。貨物取扱量は年間約550tとされている。最も多いのはディーゼル燃料で、その他にガソリン、灯油、重油も扱う予定である。船舶1隻で最大4種類の石油製品を出荷することが想定されている。建設の特殊な条件はスペースの制約である。この工事は稼働中の施設の水域および領域で実施され、建設予定のバースおよび施設はニコオイルDVの石油基地内の施設群の一部となる。プロジェクト文書によると、設計に際しては、石油製品の流出や火災の可能性を考慮することとされている。一部の専門家は、事故の危険性があることから、バース建設はウリス湾の環境と生態系に深刻なリスクをもたらすとの見解を示している。これについては様々な意見がある。たとえば環境学者のパリチコフ氏は、新たなバースは環境の観点から見て危険ではなく、ウリス湾では長年石油製品が取り扱われてきたと指摘している。同氏は、「現在建設中の施設では安全対策が取られ、非常に厳しく要件遵守の管理が行われているため、恐れる必要はない。事故や破壊工作などが起きる可能性は排除できないが、対策はしっかりされることになる」と強調した。しかし、これから調査や詳細な検討が必要な環境への影響の他にも、複数の重要なファクターがある。太平洋地理研究所の主任研究員のアウデエフ氏は、バースが完成すれば新規雇用が創出されると指摘している。ただし、新規雇用は必要なのか、人出不足の中で人材は確保できるのかといった問題が残されているという。さらに、同氏は、バース建設がウラジオストク市や沿海地方の観光魅力を高める可能性は低いとの見解を示している。同氏は、「ピョートル大帝湾の観光資源がまたもや削

られる。一方ではルースキー島を開発し、他方ではウリス湾に石油製品積出バースを建設しようとしている。我々は海辺に住んでいるが、どこへ海水浴に行くか？ハサン地区やルースキー島だ。市内に泳げる場所はほとんどない。そして今あるものも破壊し続けている。私はバース建設には反対しないが、市外に設置の方が良いと思う。また、建設と並行して湾や河川の植生回復を行うべきである」と指摘している。同氏によると、ウリス湾に石油製品積出バースを建設するという決定は非体系的である。こうしたプロジェクトは、環境、観光、人口動態を含む総合都市開発戦略とリンクさせる必要がある。新たな施設を建設する前に、多くの問題について考えるべきであるという。総合計画なしに何かを行っている限り、生活の場や保養地としてのウラジオストクの魅力が飛躍的に高まることはないという。同氏は、「バース建設は非常に重要な課題である。しかし、民間企業の課題が戦略的課題と切り離して解決される場合、全て失敗する」との見解を示した。ピョートル大帝湾では石油製品の流出事故が毎年数十件発生している。2024年だけでも37件の燃料流出が明らかになったが、責任者を特定することができたのはわずか1件であった。沿海地方議員らは、環境状況に関する議論において、水質モニタリングの明確なシステムや様々な組織の連携がなければ、有効な汚染対策は不可能であるとの結論に達した。さらに、議員らの見解によると、現在、水域の汚染源を明らかにすべき単一の担当機関が存在しないという。

2025.06.04

FESCO、カリニングラード漁港を買収

6月4日付Primamediaによると、ウラジオストク商業港を傘下にもつ運輸グループFESCOが、カリニングラード漁港(KMRP)を買収した。FESCOの発表によると、「FESCOは、シティ・グループの株式100%を取得した。シティ・グループは、KMRPの不動産物件を長期リース(2070年まで)で所有し、同港のターミナルの運営会社である有限責任会社『ポルト・インフラストラクチャー管理会社』も所有している」、「KMRPがFESCOグループに加わることは、カリニングラード州における当社の物流および港湾機能の質的強化に向けた最初のステップである。FESCOは、ウラジオストク商業港の運営で豊富な経験を持ち成功を収めてきた。しかし、われわれの最大の課題は、親会社の国営企業ロスアトムとともに、カリニングラード輸送ハブの発展と、ロシア最西端地域の物流アクセスの確保に焦点を当てることにある」。KMRPは、一般貨物、ばら積み貨物、液体カーゴ、食品などを取り扱うターミナルで、年間処理能力は220万tである。しかし、2024年の取扱量は10万500tだった。内訳は梱包貨物が7万2,700t、冷凍貨物が1万8,400t、石油製品が9,300tだった。ESCOは現在、サンクトペテルブルグ市とカリニングラード州の間で、Saint-Petersburg Kaliningrad Line (FSKL)を運航している。

2025.06.06

ヤコブレフ、Superjet-100試作機をGSS創設者にちなんで命名

6月6日付Kommersantによると、Superjet-100の輸入代替機の試作機4機は、スホーイ民間航空機(GSS)の創設者の名前を冠したものになった。国営コーポレーション、統一航空機製造会社傘下のヤコブレフが発表した。「命名された3機の試作機は、輸入代替プログラムの一環として飛行試験プログラムに参加しており、もう1機はSSJ-100の運用を支援するための技術ソリューションの検証に使用されている」。航空機の開発者らの名は、昨日のGSS創立25周年を記念して永く残されることになった。シリアル番号97001の航空機は、GSSの初代チーフパイロットであるヤブロンツェフ氏にちなんで命名された。同氏は2008年5月にコムソモリスクナアムーレで初飛行を行い、その後試験を指揮していた。機体番号95157には、GSSの初代社長スポーチン氏の名前が付けられた。機体番号97003は、SSJ-100の最初の設計主任イヴァシエチキン氏にちなんで名付けられた。機体番号95005には、民間航空機の認証および品質管理担当副社長ヴィノグラードフ氏の名が付けられた。同氏は、現代のロシアの旅客機と航空産業企業の認証システムの創始者の1人である。2011年からコムソモリスクナアムーレのKnAAZで製造されているSSJ-100は、ロシアで最も多く生産されている機体であり、これまでに合計200機以上が製造され、ロシアの航空会社7社で採用されている。

2025.06.09

ワニノ港の石炭ターミナル、積み替え能力を3,300万tに拡充

6月9日付EastRussiaによると、ワニノ港ムチカ湾の石炭ターミナルを運営するダリトランスウゴリ(DTU)が石炭積み替え能力を拡充するプロジェクトおよび港に至る鉄道の建設を完了した。同ターミナルの石炭取扱能力は従来の年間2,400万tから900万t(37.5%)増の3,300万tとなり、7~8月に商業運転を開始する予定である。全長600mの公共鉄道支線の建設により、ロシア鉄道の鉄道線と11kmの専用鉄道線を接続することが可能になった。DTUは、第3期工事により石炭ターミナルの取扱能力を年間2,400万tから4,000万tに拡充するプロジェクトを実施するため、2020年にウラジオストク自由港に入居した。しかし、ロシア鉄道の輸送能力の制約により同ターミナルの積み替え量の拡充には限界がある。2024年の石炭積み替え量はわずか1,450万t(前年比130万t(8.2%)減)であった。同ターミナルの石炭積み替え量が最高を記録したのは2020年で、2,320万tであった。バム鉄道とシベリア鉄道の輸送能力が限られており、ロシア鉄道は必要とされる量の貨物を輸送することができないため、極東の港湾インフラはフル稼働していない。このことはアジア・太平洋諸国向け石炭輸出を増やす上で障害となっている。たとえば、ヴォストーチヌイ港では2019年にターミナルの第3期工事を終え、石炭積み替え能力が5,800万tに達したが、2024年の同港からの石炭輸出量は2,600万t、すなわち取扱能力の半分にとどまった。つまり、インフラ拡充に多額の資金を投じた民間企業が深刻な損失を負うことを余儀なくされているのだ。なお、極東では過去5年間でワニトランスウゴリ、ヴェラ港、スホドル港といった石炭専用ターミナルが新たに操業を開始した。したがって、現在、極東の各港の積み替え能力の拡充は鉄道輸送能力の拡大よりはるか先を行っている。

2025.06.09

ロシア鉄道、モスクワ・平壤を結ぶ旅客列車の運行再開へ

ロシア鉄道は6月9日、モスクワと平壤を結ぶ旅客列車の定期運行を6月17日から再開すると発表した。コロナ禍により2020年2月から運休していた。月2便運行する。ハバロフスク・平壤間の旅客列車も6月19日から再開する。

(4)その他

2025.06.05

上院、先進経済発展区をマガダンに設置へ

6月5日付EastRussiaによると、ロシア上院は6月4日、マガダン州に先進経済発展区(TOR)「マガダン」を設置する法案を承認した。極東・北極圏発展省によると、マガダン州内で投資プロジェクトを実施する企業は、TORの居住者として、税制優遇や特典を受けることができる。アルタバエフ次官は、有望な投資分野として、船舶修理、水産加工、物流、観光、鉱山機械のメンテナンスなどをあげた。マガダン州に先進経済発展区が設置することは、ミシュスチン首相が3月に発表していた。25年前にマガダン州に設置された経済特区は2046年まで継続される。経済特区の投資総額は2,000億ルーブルを超え、約1万2,000人の新たな雇用が創出された。今後、マガダンには経済特区と先進経済発展区の2つの制度が存在することになる。

※プーチン大統領は6月7日、マガダン州にTORを設置する法律に署名した。下院は5月28日に可決し、上院は2025年6月4日に承認していた。

2025.06.06

カニ漁業会社チェフィダ、失われた6隻の返還を模索

6月6日付Vedomostiによると、カニ漁専門の大手漁業会社チェフィダ(TEFIDA)は、裁判所の禁止命令に違反してロシアを出航し、米国の管理下に置かれたとみられる6隻の船の返還を模索している。沿海地方商事裁判所は5月30日、国境警備隊に対し、これらの船舶が戻ってきた場合、ロシアの領海から出航させないよう仮処分を下した。2024年3月、チェフィダの株式100%、資産、および船団は、最高検察庁の請求により国家に移管された。しかし、「プロメテウス」「ポセイドン」「ペルセウス」「ペガサス」「パリス」「ネプチューン」の6隻は、以前に課されていた禁止措置にもかかわらず、ロシアの領海を離れた。2025年3月、権利を国家に移管する登録変更が行われた。会社の管理は株式会社「極東水産運営会社」に、株主の機能はロシア連邦国家資産管理局にそれぞれ移管され

た。現在の経営陣は、外国の所有者への船舶の譲渡に関する、米国のMarine Fishing InternationalとオフショアのDeepsea Fisheries S.A.との取引を無効と認定するよう求めている。原告は、これらの契約は日付を遡って作成されたものであり、船舶をロシアの管理下から離脱させる目的で締結されたと主張している。同社は事実上、船舶を失い、漁業を行う可能性を喪失した。裁判所は原告の主張を認め、財産喪失のリスクが存在し、判決の遂行を確保するための措置が必要であるとした。本件の第三者には、最高検察庁、国家資産管理局、税務当局、内務省機関、およびチェフィダの元CEOトカチェンコ氏が含まれる。初公判は6月23日に予定されている。SPARKIによると、チェフィダの2021年の売上高は18億5,000万ルーブル、利益は9億6,400万ルーブル、2022年はそれぞれ14億3,000万ルーブルと4億4,900万ルーブルであった。2022年3月、連邦反独占政策局は、主な受益者であるコズロフ氏が以前米国企業を経営していたことを確認し、これがチェフィダを外国企業と認定する根拠となった。これは、漁獲割当を有する企業に対する外国の支配を禁止するロシアの規定に違反する。連邦反独占政策局の決定に異議を唱える試みは失敗に終わり、裁判所は、審理時点においてコズロフ氏が外国の役職を維持していたことを認めた。2023年、ロシア漁業庁はチェフィダとの契約を破棄し、漁獲枠を無効にした。財務指標は悪化し、2023年の売上高は11億ルーブルまで減少、損失は14億3,000万ルーブルにのぼった。2024年は6億5,000万ルーブルの赤字だった。弁護士は、船舶返還が実際に可能かどうか、疑念を持っている。すでに非友好国の組織に管理が移っている場合、外国でロシアの裁判所の判決を執行できない可能性が高いからである。

2025.06.09

ユニクロ、ロシアで人気No.1の外国ブランドに

6月9日付Kommersantによると、CDEK.Shoppingのデータから、2025年第1四半期、ロシア国民に人気の外国ブランドとして日本のUniqlo(ユニクロ)がApple、Zara、New Balance、Nikeと並び5位以内にランクインしたことが明らかになった。衣料品・アクセサリ部門ではユニクロは12%のシェアを獲得し、Zara(8%)やNike(5%)を抑えて2年連続で1位となった。2023年、ユニクロの店舗跡地の一部にロシアのトレード・マネジメント(Lady & Gentleman City)が出店し、Just Clothesというアパレル・チェーンを展開している。同ブランドの店舗数は当初の15店から2025年初めには7店に減少したが、オンライン販売は行われている。ECサイトOzonでは、Just ClothesはSela、Kari、ベラルーシのMark Formelleと並び売上で5位以内にランクインしている。Fashion Consulting Groupのレブサク＝クレイマンス氏は、ユニクロはヒートテックや品質を維持しつつ生産コストを削減するソリューション等の技術により人気を維持していると指摘する。米ロ関係の一時的な融和を背景に、ロシア商業施設連盟は撤退した外国ブランドにロシア事業再開を呼び掛けた。しかし、実業ロシアのレピク議長は2025年5月、ユニクロ創業者の柳井正氏は日本の右派勢力の圧力を受けロシア事業を再開しないことを約束したと述べていた。

2025.06.10

中小企業の人民元建て決済が6倍増 VTBバンク

6月10日付EastRussiaによると、VTBバンクは、中小企業の人民元建て決済が大幅に増加したと発表した。2025年4月の人民元決済の件数は前年同期比6倍に増加した。現在、ロシアの主要な貿易相手国は中国である。両国間の決済の95%以上が、自国通貨のルーブルと人民元で行われている。オヴェルチュク副首相は、ユーラシア経済連合(EAEU)加盟国との自国通貨決済の割合は93%、インドとの決済では90%だと指摘した。主要な外貨準備や国際決済システムへのアクセス制限により、経済の脆弱性が露呈し、代替手段の模索を余儀なくされた。各銀行では、中小企業セグメントを含む自国通貨決済が顕著に増加している。これに関連して、VTBバンクは半年間で2回目となる中国通貨建て決済の手数料引き下げを行ったが、これにより企業は対外経済関係を拡大し、コストを最適化することが可能になる。VTBバンクのコピイトワ上級副社長は、対外経済関係の強化と企業支援のために自国通貨建て決済を発展させることが重要だと強調した。

2025.06.10

旅行業界団体がBooking.comとAirbnbのロシア事業再開を規制するよう提案

6月10日付TASSIによると、旅行アグリゲーター協会のブラギン会長が国際観光フォーラム「LET'S TRAVEL!」に

において、Booking.comやAirbnb等、外国の宿泊予約サービスのロシア事業再開を制限するよう提案した。同会長は、「グローバル企業には、資金面での無限の可能性、巨大なネットワーク効果、長年の事業経験がある。こうした企業が戻ってくれば、再びロシア市場が独占され、外国企業が利用者の位置や移動のデータを含む個人情報に無制限にアクセスできるようになる。したがって、グローバル企業のロシア事業再開の可否について法令で規制することを提案する」と語った。同会長によると、西側企業のロシア子会社の中には正式に閉鎖されず休眠状態となっているものもあり、すぐにでもロシア事業を再開できる可能性がある。たとえば、Booking.comはこのような子会社を残しているという。同会長は、「議会や政府機関と協力し、速やかに旅行アグリゲーターに関する法改正案を策定する必要がある」と強調した。同会長は、Booking.comとAirbnbは撤退前までロシア市場のシェア75～80%を独占していたと指摘し、「この3年でロシア企業は撤退した外国企業のシェアを全て奪い、真の競争環境を創造し、雇用および利用者のための品質向上に多額の投資を行った。我々の共通の課題は、この進歩を維持し、さらに発展させることである」と総括した。

2025.06.11

OBI、再び売却へ

6月11日付Kommersantによると、ロシア連邦反独占政策局はHermes（2024年設立）によるOBIチェーンの取得に関する請願を承認した。情報筋によると、モルダシヨフ氏率いるSever Groupの傘下企業が、ドイツの建材ハイパーマーケットチェーンの旧子会社の最終的な所有者になる可能性があるとしている。取引完了後、この旧子会社はSever Group傘下の小売チェーンLentalに統合される可能性がある。独OBIは2022年3月にロシア国内にもっていた27店舗を閉鎖し、同年夏、これらを在庫とともに企業家リオクモヴィチ氏に売却した。取引総額はわずか600ルーブルだった。その後、何度か所有者を変更し、2023年に株式会社Allonzhの所有下に移行していた。メディアは同社をカバルダ・バルカル共和国の元首長であるカノコフ氏の傘下企業と関連付けている。

2025.06.11

葬儀部門の取引高が増加

6月11日付Kommersantによると、1月から4月までのロシアの葬儀サービス部門は前年比12.7%増の395億ルーブルとなった。連邦統計局のデータからわかった。2024年の同部門の伸び率は前年比9%増であった。4月末に年換算10.23%となったインフレ率および死亡率の増加が要因である。連邦統計局のデータによると、1～4月の死亡者数は前年同期比4.5%増の66万2,700人であった。

3. 制裁関連

(1) ロシアによる対応措置

2025.06.10

プーチン大統領が価格上限遵守の石油禁輸を年末まで延長

6月10日付Vedomostiによると、プーチン大統領は、G7諸国が設定したロシア産石油の価格上限を遵守する契約に基づく石油および石油製品の輸出禁止措置を2025年12月31日まで延長する大統領令に署名した。2022年12月、G7、EUおよびオーストラリアはロシア産石油につきバレル60ドルの価格上限を設定した。その後、この措置は石油製品にも適用され、ディーゼル燃料についてはバレル100ドル、重油についてはバレル45ドルの上限が設定された。プーチン大統領は対抗措置として、2023年2月1日から価格条件を遵守した契約に基づく石油と石油製品の販売を禁止する大統領令に署名した。その後、この大統領令は何度も延長され、前回の延長では有効期限が2025年6月30日までとされた。油価下落を受け、西側諸国は価格上限引き上げの可能性について議論を重ねてきた。たとえば、英フィナンシャル・タイムズ紙によると、欧州委員会は新たな対ロ制裁の一環として、ロシア産石油の価格上限をバレル45ドルまで引き下げ、ノルドストリーム・ガスパイプラインを含むロシアのエネルギー・インフラの使用を禁止することを提案しようとしている。

2025.06.10

政府が未熟児用食品の高関税廃止

6月10日付RBKIによると、ロシア政府は社会的に重要な非友好国製品に対する高水準の輸入関税を廃止することを決定した。政府広報部によると、その目的は、ロシア市場において社会的に重要な製品を多様化し、入手可能性を高めるためである。対象とされるのは、「ロシアの経済的利益を損なう措置を取っている」国で生産された治療用食品、栄養補助食品、特殊食品である。政府のテレグラム・チャンネルに掲載されたプレスリリースには、「こうした製品は、早産児や低出生体重児の他、代謝障害、糖尿病、嚢胞性線維症、腫瘍等の様々な疾患を抱える子どもや成人にとって不可欠である」と記されている。2022年12月、一部の非友好国製品につき、輸入関税が引き上げられた。具体的には、香水、ワイン、ビール、合板、壁紙、菓子、バッテリー等が対象とされた。対象品目リストは定期的に更新されている。

2025.06.11

ロシアが米国に外交施設返還ロードマップ提示

6月11日付Kommersantによると、ロシアのダルチエフ駐米大使が、ロシアは米国に対し、ロシアの在米外交施設の返還に関するロードマップを提示したと発表した。同大使によると、米当局はロシアの外交資産6件を差し押さえている。同大使はTASSのインタビューで、「返還に関する交渉のプロセスが開始された。現実的期限が明記されたロードマップを米国側に提示した」と語った。また、ロードマップには、損害の確認と評価のため施設への立ち入りを許可するよう求めることも記されていると付け加えた。2016年、米国のオバマ政権は、ニューヨーク州とメリーランド州のロシア外交施設を閉鎖した。1期目のトランプ政権が発足した2017年には、サンフランシスコ、シアトル、ニューヨークのロシア領事館の他、通商代表部が閉鎖された。

(2) その他制裁関連

2025.06.08

新たな対ロ制裁により米国自身の貿易関係が凍結される

6月8日付Izvestiaによると、7日、米国メディアPoliticoが情報筋の話に基づき、同国で準備中の対ロ制裁法案により、同国は世界の経済大国から脱落する可能性があると報じた。同法案を策定したグラム米上院議員(ロシアではテロリストおよび過激主義者に認定されている)は、ロシア産エネルギー資源を購入する国からの輸入品に500%の関税を課すことを提案しているが、これにより米国経済が凍結されるという。調査会社Clear View Energy Partnersのマネージングディレクターのブック氏はPoliticoに対し、「500%の関税は本当に厳しい制約である」と語った。Politicoの情報によると、この法案の対象となるロシア産エネルギー輸入国が直ちに輸入を停止することは不可能である。これはエネルギー分野でロシアに依存している米国自身にも関係することだ。コロンビア大学グローバルエネルギー政策センター上席研究員のフィッシュマン氏は、新たな対ロ制裁は米国自身に「甚大なダメージ」を与え得ると指摘している。

2025.06.11

英国の裁判所によるロシア訴訟差止が増加

6月11日付Kommersantによると、英国において、ロシアが関与する訴訟の差止件数が過去3年で5倍に増加した。Kluwer Arbitration Blogの調査によると、過去5年間に行われた訴訟差止請求の理由の74%は対ロ制裁であった。2022年以降、ロシアに関係する訴訟差止の割合は全体の14%から47%に増加した。そのうち3分の1では、ロシアの個人および法人がロシアの裁判所のみならず紛争の審理を請求することを可能とする「ルゴボイ法」に関する言及がみられた。VERBA LEGALのアドバイザーのアリファノフ氏によると、これは「管轄権争い」であり、ロシアの制裁対象者は西側の仲裁裁判所で紛争を解決することができないためロシアの裁判所に判断を委ねようとするが、西側の取引先は契約に定められた仲裁機関で紛争を解決しようとする。EUは「ルゴボイ法」に基づく判決の執行を禁止しているが、これは英国には直接影響しない。ただし、グレベリスキー&パートナーズのマネージングパートナーのグレベリスキー氏は、英国でも「ロシア連邦仲裁訴訟法典第248.1条および第248.2条に基づくロ

シアの裁判所の判決が有効と認められることはない」とコメントしている。ドイツ、フランス、香港およびキプロスでも同様に訴訟差止が増加しているという。

【ロシア進出企業情報提供ポータルを併せてご活用ください】→ <https://www.jp-ru.org/>

※「ビジネスニュースクリップ・データベース」→ https://www.jp-ru.org/db/form_biz/

(本誌第1号からの過去記事をすべて検索できます。)

※「ロシア制裁関連法規データベース」→ https://www.jp-ru.org/db/form_law/

(本誌でこれまで紹介したロシア連邦法・大統領令・政府決定等を検索することができます。)

※「ロシア進出企業動向データベース」

✓親会社情報検索→ <https://www.jp-ru.org/db/corporation>

✓ロシア現地法人情報検索→ https://www.jp-ru.org/db/corporation_ru/

(欧米企業を中心としたロシアへ進出している外資系企業に関する基礎情報および活動状況)



発行所 一般社団法人 ROTOBO <https://www.rotobo.or.jp>
〒104-0033 東京都中央区新川1-2-12 金山ビル Tel(03)3551-6215
編集担当部署 ロシアNIS経済研究所 Tel(03)3551-6218

* * * * *