

ROTOBO★ビジネスニュースクリップ

2026年1月27日 第219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

2026.01.21

ミシュスチン首相、ロスアトムのリハチョフ社長と会談

1月21日付Government.ruによると、ミシュスチン首相は国営原子力企業ロスアトムのリハチョフ社長と会談した。内容は次のとおり。

2025年の全体的な活動実績について

- ・核および非核分野の国防発注は100%履行された。電力生産は2024年を上回り、計画目標を25億kWh上回る見込みである。エネルギー省が承認したロスエネルギー・アトム社の投資プログラムも、100%実施された。
- ・新製品の開発も順調に拡大しており、売上高ベースでは計画比125%を達成した。技術主権に関わる製品の受注ポートフォリオも約20%増加し、重点分野での成長が続いている。
- ・外部からの圧力が強まる中でも、海外での売上と海外からの受注ポートフォリオは計画を上回る見通しだ。
- ・事業規模の拡大に伴い、経済への貢献も高まっている。2025年の連結投資計画は1兆6,600億ルーブルに達し、2024年と比べて納税額は200億ルーブル増加する見込みである。
- ・過去5年間では、公開部門の売上が2.6倍以上に拡大した。新製品の売上は5.6倍、海外事業による売上も2.2倍に増加しており、企業の成長が鮮明になっている。

イノベーション分野の発展について

- ・当社は技術的リーダーシップに関わる100以上の分野で活動している。2025年のこの分野の売上は1.5兆ルーブルに迫った。特に急速に売上が伸びているのは、エネルギー貯蔵システム、ガス・石油化学、放射線処理技術、核医学、三次元造形技術である。投資ポートフォリオは約1.4兆ルーブルで、そのうち約8,000億ルーブルはすでに投資済みである。
- ・複合材料分野では、過去9年間で完全なバリューチェーンを構築し、炭素繊維強化プラスチックとガラス繊維強化プラスチックの両技術を保有する世界トップ5カ国の1つに位置づけられるまでに成長した。
- ・三次元造形技術については、海外パートナーからの関心が高まっており、2025年10月にはベルarusに初の国際三次元造形技術センターが開設された。また、約10カ国と同分野での協力協定を締結している。
- ・デジタル分野では、重要インフラにおける輸入依存を完全に解消し、すべてのプロジェクトで国産ソフトウェアの使用率が80%に達した。自動車産業を含む5つの戦略的産業と連携しており、産業コンピテンス・センター「自動車製造」では、カマズ社の主導のもと、製品ライフサイクル管理の高度化と、2030年までに自動車製造全体で輸入に依存しない体制の構築を目指している。
- ・さらに、80社以上が参加する一般機械製造コンピテンス・センターでは、すでに70%以上の技術的独立性を達成しており、2030年までにこの分野でも完全な技術主権を確立する見通しである。

2026.01.22

2026年はロシアのビジネスにとって容易ではないだろう ショーヒン氏

1月22日付RIA Novostiによると、ショーヒン・ロシア産業家・企業家連盟会長のインタビューの内容は次のとおり。

2025年はロシアのビジネスにとってどのように終わったか、そして今年はどんな課題が待ち受けているか？

2025年に、ビジネスは高い適応性と、外部からの課題だけでなく、かなり困難な財政・金融政策に耐える能力を証明した。これは、高い政策金利と財政刺激策の縮小の両方について言える。しかし、1年前にネガティブなシナリオと思われたこと、つまり経済が過度に冷え込み、倒産の波や支払不履行の連鎖が始まるかもしれないという事態は起こらなかった。石炭産業、冶金、建設業ではこうした現象が見られたが。一方、われわれは、2026年も容易ではないと理解している。政策金利は徐々に下がり、年末には約13%になると期待しているが、経済の冷え込みの効果が蓄積されているため、安定成長の方向へ転換する必要がある。補助金や助成金、あるいは金利の急激な引き下げといった特別な措置は、かえって有害である。マクロ経済の安定を損なわず、インフレ率を低下させながら、GDPの安定的成長率を1%以上に維持できるようなバランスの取れた金融政策の緩和を決定する必要がある。いまからでも経済を温め始めなければならない。

2026年にロシアにとって許容できる経済成長率は？

現在の状況下で許容可能な最低限の経済成長率は、約4%のインフレ目標が達成された場合、1.5%以上である。大統領は昨年12月の実業界との会合で、これらの条件の組み合わせが最も重要だと示唆した。そしてこの課題は、金融政策だけの話ではない。では、その際の政策金利はどの程度であるべきか？金利の水準よりも、インフレ率と政策金利の差の方が重要だ。1年前、われわれは大統領に、ビジネスは6%のインフレに耐えられる、と伝えた。現在、インフレ率は6%だが、政策金利は16%だ。われわれは、この差は大きすぎると思っている。ロシア中央銀行が付加価値税の税率引き上げと財政政策の引き締めがインフレに与える影響を見極めたいと考えていることを、われわれは十分理解しているが、それは第1四半期の結果が出てからしか確認できない。したがって、2~3月の中銀理事会で、金利引き下げに関するかなり抜本的な決定が取られると期待することは難しい。われわれは4~6%のインフレ幅は企業にとって危険ではないと考えているが、ビジネスには金利に対する感受性のボーダーラインがある。それは12%程度から始まる。金利が15%を超えると、一部の例外を除き、業界というより個々の企業でほぼ採算が取れなくなる。したがって、当然、年末までに政策金利の明確な水準、つまり10%を下回る数字が示されることが望ましい。

ルーブル相場は大統領との会談で議論されたか？

国内通貨の過度な変動性というテーマが取り上げられた。この1年でルーブルは20%以上上昇し、世界で最も強い通貨となった。しかし、過度なルーブル高により、輸出業者だけでなく国庫も予想された収入の20%近くを失うことになる。年初は1ドル=100ルーブルで、皆が1ドル=95~96ルーブルでの予算策定を想定していたが、実際には80ルーブルを下回った。もちろん、われわれはルーブルの固定化や変動幅の設定を求めているわけではないが、中銀や政府の手段、つまり市場での為替介入などを利用して、為替レートのボラティリティーを抑える必要がある。同時に、為替市場には多くの制限が残っており、輸入と決済の構造の変化、決済における自国通貨の割合の増加によって市場が歪められていることも理解している。したがって、これらの制限を撤廃するか、あるいは市場レートとは何かという概念を修正する必要がある。企業の評価は様々で、ルーブルがさらに強くなり1ドル=70ルーブルになると予想する企業もあれば、再び下落すると予想する企業もある。見解がこのように多様であることは、為替レートの変動性が過度であることを示している。つまり、為替レートの水準そのものではなく、その予測不可能性が多く企業を不安にさせている。計画を立てることが困難だからだ。

現在、ビジネスにとって重要な課題は何か？

過去数年間の状況、および2026年の見通し、さらにより長期の観点から見ても、それは財政圧力、政策金利、為替レート、人材である。これらは、ビジネスの発展と投資にとっての支障という観点から、常に企業が最も関心を持つテーマである。

多くの外国企業がロシア撤退に際して復帰の可能性を残している。今、それらの企業は必要か？

2022年以降、われわれが技術パートナーを含めパートナーを失い始めた時、彼らはどのような条件で復帰すべきか、あるいはどのような条件で初めて参入すべきか、という問題が生じた。そして、単なる技術協力ではなく、知的活動の成果やライセンスは外国の投資家が撤退する場合も残るべきだという話題も出てきた。これは重要な方向性であり、われわれは技術協力や近代化において開放的である用意がある。そして、友好国であっても、あらゆる企業は同じ条件に従うべきだと私は考える。バランスが必要だ。技術レベル、価格レベル、そしてロシアの投資家

の利益のバランスを守らなければならない。なぜならこの4年間、多くのロシア企業が輸入代替に多額の投資をしてきたからだ。彼らが投資を回収する可能性を求める、友好国、例えば中国からの輸入であっても、門戸を大きく開かないよう要求するのは正しい。但し、現在は非友好的な国の企業であってもその存在が重要であり、それもまたバランスを保つ要因となるからだ。例えば、ロシアには約750のドイツ企業が残っており、多くのイタリア企業も事業を続けている。それらの多くは現状維持の姿勢を取っており、事業の活性化を期待している。

2. 産業動向

(1) エネルギー

2026.01.15

ハンガリーMOL、近くガスプロムネフチからセルビアNIS買収か

1月15日付TASSによると、ハンガリーのペーテル・シヤールトー外務貿易大臣がセルビアのドゥブラフカ・ジェドヴィッチャ=ハンダノヴィッチ鉱業・エネルギー大臣との会談後、ハンガリー政府はMOLが近日中にロシアのガスプロムネフチからNIS(セルビア石油産業)の支配株を取得することで合意に至るものと見込んでいると発表した。シヤールトー大臣は記者会見で、両国間で合意が成立しているというジェドヴィッチャ大臣の発言を肯定し、「ハンガリー政府はMOLがNISの筆頭株主となりセルビア石油市場に参入できるよう外交面で支援している」と語った。また、「MOLと現在NISの筆頭株主であるガスプロムネフチは近日中に合意に至る可能性がある」と述べた。同大臣は記者の質問に対し、合意の内容は支配株取得に関するものであると回答した。合意成立次第、両国は米国財務省外国資産管理室(OFAC)に報告し、この取引をガスプロムネフチとNISに対する制裁措置から除外し、許可するよう求めるという。

2026.01.20

昨年1年間にロシア産LNG980万tを輸入 中国

1月20日付Kommersantによると、2025年のロシア産液化天然ガス(LNG)の中国向け供給量は、前年比18.3%増の980万tとなった。中国税関の統計で明らかになったもの。金額ベースでは40億9,850万ドルとなり、わずかに0.06%減少した。2025年12月の単月では、中国のロシア産LNG輸入量は190万tに達し、前年同月比で2.13倍の増加となった。輸入額は8億1,930万ドルで、前年同月比48.4%増となっている。中国のロシア産LNG調達はこの10年間で急拡大しており、2015年の19万1,100tから数量ベースで51倍に増加した。輸入額も同期間で46倍に拡大している。

2026.01.20

トルコ・ストリーム経由のEU向けガス輸出、1月1~18日で10%増

1月20日付Vedomostiによると、2026年1月1日から18日までに、ガスパイプライン「トルコ・ストリーム」を通じてEU加盟国へ供給されたロシア産ガスは前年同期比10%増の9億9,300万m³となった。欧州ガス輸送事業者ネットワーク(ENTSOG)のデータに基づくもの。期間中の1日平均供給量は5,520万m³だった。昨年12月の供給量はこれを上回り、1日当たり5,590万m³に達していた。1月13日以降は輸送量が増加し、1日当たり5,670万m³前後で推移している。1日当たりの供給量としては、昨年12月11日の5,672万m³が過去最高となっている。トルコ・ストリームは、現在ロシアからEUにガスを供給する唯一の稼働中パイプラインで、2本のラインで構成される。それぞれの年間輸送能力は157億5,000万m³で、日量に換算すると約4,320万m³に相当する。1本はトルコ向け、もう1本はブルガリアを経由し、セルビア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ハンガリーなど南東欧諸国へガスを供給している。

2026.01.20

ロシアの製油所へのパイプラインによる原油供給量、15年ぶりの低水準

1月20日付Kommersantによると、2025年のロシアの製油所へのパイプライン経由の原油供給量は、前年比

1.6%減の2億2,834万tとなり、Argusのデータによれば2010年以来の低水準となった。2025年8~11月の製油所向け供給量は8,590万tで、前年同期の9,000万tを下回った。この期間は、ロシア国内の製油所で事故が相次いだ時期もある。Kasatkin Consultingのマネージングパートナー、カサトキン氏は、パイプライン供給の減少分は鉄道輸送によって一部補われた可能性があると指摘する。供給減が最も大きかったのはロスネフチ向けで、出荷量は7.8%減の7,076万tとなった。リヤザン製油所への供給は長期修理の影響で34%減少した一方、トゥアプセ製油所向けは88%増加した。ガスプロムネフチは逆に輸送量を3.9%増やし、スルグトネフチエガスとルクオイルもわずかながら増加した。ロシアの年間総製油量は1.7%減の2億6,230万tとなった。

(2)自動車

2026.01.20

昨年1年間の中国生産の自動車販売台数は77万台

1月20日付Vedomostilによると、2025年にロシアで販売された自動車のうち、中国で生産された自動車の台数は76万9,500台となり、前年比23%減となった。内訳は、乗用車が71万台(22%減)、トラックが5万1,800台(39%減)、LCV(小型商用車)が6,700台(25%増)だった。調査分析会社「アフトスタット」のツェリコフ所長が、中国自動車工業協会(CAAM)のデータを引用して明らかにしたものである。このデータには、ロシア内で組み立てられた中国ブランド車は含まれていない。一方で、中国で生産されたグローバルブランドの新車(例:欧米ブランドの中国工場製モデル)は含まれている。ツェリコフ氏によると、中国の自動車産業は昨年 3,440万台を生産・販売し、前年より9%増加した。そのうち約80%が国内市場向け、20%が輸出向けだった。

2026.01.21

中国からロシアへの乗用車輸出、2025年は42%減

1月21日付Vedomostilによると、2025年に中国からロシアへ輸出された新車および中古の乗用車は63万2,341台となり、前年に比べて42%の大減となった。中国税関が発表したデータによると、輸出額も84億6,000万ドルにとどまり、過去最高だった2024年の152億ドルから1.8倍の落ち込みを記録した。台数・金額ともに減少したものの、ロシアは依然として中国車の最大の輸入国であり、金額ベースでは首位を維持した。これに続くのはアラブ首長国連邦(80億6,000万ドル)、英国(68億6,000万ドル)、ベルギー(65億9,000万ドル)、メキシコ(63億4,000万ドル)の順となった。ロシアの調査会社「アフトスタット」によれば、2025年にロシアへ輸入された新車・中古車の乗用車は89万台にとどまり、前年から3割減少した。12月の新車輸入では中国が全体の64%(5万300台)を占め、最大の供給国となった。キルギスが19%、韓国が8%で続いた。一方、中古車では日本が46%と最多で、中国(23%)、韓国(19%)が続いた。ロシア国内の自動車市場では、2025年の新車乗用車販売台数が132万6,000台と前年比16%縮小した。中国車の輸入減少について、調査会社「エイラー」のアナリスト、ベスピロフ氏は、新車市場の縮小に加え、2025年初頭に在庫が過剰だったことを要因として挙げる。2025年1月時点で輸入業者やディーラーの在庫は約60万台に達し、少なくとも2020年以降で最大規模となった。さらに、2025年12月1日に導入された廃車税(リサイクル税)の新算出方式も輸入減に影響した。税額がエンジンの種類や排気量、出力に応じて算定される仕組みに変更され、個人輸入で160馬力以上の車両に対する優遇措置が撤廃された。この制度変更を前に、10~11月には駆け込み需要で輸入が急増したが、その後はとくに個人輸入が減少した。一方で、ロシア国内では中国ブランド車の現地生産が進んでおり、これも輸入縮小の背景にある。2025年にはカルーガ州でCheryをTenetブランドとして量産開始し、年末までに5万台を生産した。また、カリーニングラードの「アフトル」ではChanganの生産が始まった。2026年には「ヴォルガ」ブランドの量産開始が予定されており、公開されたデザイン案ではGeely車をベースにしたモデルとみられる。さらに、サンクトペテルブルグでは「AGRホールディング」がJaecoo(ジェイマー)の生産開始を計画している。ベスピロフ氏は、こうした現地生産の拡大により、2026年に中国車の輸入が再び増加する可能性は低く、長期的には輸入量がさらに縮小するとの見方を示している。

2026.01.21

中国車販売店、大幅減

1月21日付Kommersantによると、ロシアでは2025年、中国の乗用車および商用車ブランドのショールームが相次いで閉鎖された。年間の閉鎖件数は643店舗に達し、前年の1.4倍となった。一方、新規開店は459店舗にとどまり、前年の3分の1に減少した。この結果、中国ブランド車の販売拠点は前年比7%減の2,600店舗となり、市場シェアも67%から64%へ縮小した。市場関係者によると、2025年には中国系ディーラーの約4分の1が閉鎖、もしくは他ブランド、とりわけロシアの現地組立ブランドへ転換された。過去数年、実需や採算性を十分に考慮しないまま急速にネットワークを拡大した反動が表面化した形だ。2025年はディーラー各社が在庫処分に追われ、高い政策金利と需要低迷が新規出店を抑制した。ロシア国内の全自動車ブランドの販売店総数は4,070店舗となり、1年間で85店舗減少した。新規開店は678店舗で前年から46.8%減、閉店は763店舗で22.6%減となった。融資コストや賃料、物流、人件費の上昇を背景に、ディーラー網の最適化が進んだとみられる。アナリストによれば、2025年のロシア自動車市場は約16%縮小し、販売台数は133万台に落ち込んだ。新規出店数ではロシアブランドのSolarisが55店舗で首位、KGMが54店舗、Li Autoが44店舗で続いた。閉店数ではBAICが56店舗で最多、Bestuneが54店舗、JACが44店舗となった。販売店数の規模では、Cheryが216店舗でトップ、Geelyが213店舗、Changanが200店舗と、中国ブランドが上位を占めた。1店舗当たりの損益分岐点とされる月35~40台を上回る販売を維持したのは、Haval(約70台)、Chery(約50台)、Geely(約40台)の3ブランドのみだった。

(3)航空

2026.01.19

ロシアで旅客輸送維持のため古い航空機の運用再開

1月19日付Izvestiyaによると、ロステクが、ロシアでは2026年も旅客輸送を維持するため古い航空機を修復して運用を再開すると発表した。こうした機材を使用するのはRed Wings等の航空会社であるという。ロステクによると、旅客機12機の修復プログラムは2027年まで延長された。対象となるのはTu-204~Tu-214(9機)、An-148(1機)、Il-96(2機)等、様々な機材である。専門家によると、これらの機材は約30年前に製造されたものである。修復作業は2022年に開始され、現時点で12機のうち10機が修復済みで様々な会社により使用されているという。ロステクは、2027年までにあと2機(Tu-204)の修復を終え航空会社に引き渡す予定であると強調している。なお、国産機材だけでなく外国製航空機の修復も行われている。ある関係者によると、Boeing-747も対象とされており、耐用年数が過ぎた部品を交換するため外国製部品を輸入している。現在、同機2機を修復するのに十分な部品が確保されているという。

2026.01.20

ロシア航空各社、バミューダ登録からの移管が減速 2025年は43機にとどまる

1月20日付RBKIによると、ロシアの航空会社は2025年も、自社航空機の登録をバミューダの登録簿からロシアの登録簿へ移す作業を続けたものの、そのペースは大幅に鈍化した。2025年12月初めの時点で、ロシアの管轄に移された航空機は少なくとも43機にとどまった。過去3年間は毎年120機以上、累計で365機以上が登録変更されており、今年は明確な減速が見られる。ロシアの航空機登録簿への移管数で最も多かったのはエアロフロート・グループで、2025年に33機を登録変更した。同グループでは、二重登録を除くと349機のうち303機が現在運用されており、そのうち78機がSJ100型機となっている。エアロフロートは、登録変更は保険契約に基づき、自己資金と借入金を用いて市場価格で実施したと説明している。バミューダ諸島民間航空局のデータによれば、2025年12月中旬時点での登録簿にはロシアの航空会社の航空機が257機残っており、1年前の約300機から減少した。バミューダに登録されているエアロフロート・グループの航空機は32機で、このうちエアロフロートが21機、格安航空会社ポベーダが10機、ロシア航空が1機を占める。一方、ウラル航空とUTairの登録機数は過去1年間で変化がなかった。S7航空は2025年に1機もバミューダから移管しなかった。同社は2022年以降45機をロシア側に移したと説明し、今後もこのプロセスを継続する方針を示している。Azur Airは2025年にBoeing757型機1機の登録変更を完了し、2026年にはBoeing777の移管作業を進める予定だ。

2026.01.20

シェレメチエヴォ空港、ドモジェドヴォ空港の買収に意欲

1月20日付RBKによると、政府がドモジェドヴォ空港の売却に向けた第2段階の入札を実施する場合、株式会社シェレメチエヴォ国際空港が参加する意向を示した。同社は、長期間にわたる分析の結果、プロジェクトは極めて難しく多額の投資を要するものの、有限責任会社DMEホールディングの売却に関する公開入札に参加する決定を下したとしている。シェレメチエヴォ側は、ドモジェドヴォ空港が750億ルーブルを超える債務を抱えており、現在の財務状況では債務を期限通りに返済することが困難であると指摘した。また、2023年のIFRSベースの連結決算では68億ルーブルの損失が計上され、乗客数も減少傾向にあると説明した。さらに、同空港では長年にわたりインフラへの投資が行われてこなかったと述べている。ドモジェドヴォ空港の売却入札は、開始価格1,322億ルーブルで1月20日に実施される予定だったが、実際には入札は行われなかった。

(4)その他

2026.01.14

ロシアはブラジルの肥料輸入額の25%以上を占め主要輸入相手国にとどまった

1月14日付Oil&Capitalによると、2025年のブラジルのロシアからの肥料輸入額は2022年以来最高の40億ドル(約3,154億ルーブル)に達し、前年に比べて8%増加した。その結果、ロシアはブラジルの肥料市場において主要輸入相手国のポジションを維持および強化した。統計データによると、同年のブラジルの肥料輸入額のうちロシアのシェアは25%を上回った。主な競合国は中国(シェア19%)とカナダ(10%)であった。同時に、米国のロシアからの肥料輸入額も大幅に増加した。米国統計局によると、2025年1~10月の同国のロシアからの肥料輸入額は前年同期比44%増の13億5,900万ドル(約1,070億ルーブル)に達し、2022年以来最高となった。その結果、ロシアは米国の肥料輸入相手国のうちカナダに次ぐ2位の座を維持した。

2026.01.14

CanPackがロシア事業の外部管理につきコメント

1月14日付Kommersantによると、欧州第2位のアルミ缶メーカーであるCanPack Groupが、ロシア子会社の外部管理導入の影響を評価していると発表した。同社によると、同社のロシア子会社は30年にわたりロシア市場に包装材を供給し、従業員500名以上の雇用を維持し、法令を遵守してきた。同社は、ロシア当局がなぜ同社のロシア事業を外部管理下に置いたのか理解できないと主張し、自社の権利を守るために然るべき全ての措置を取る意向であると付け加えた。同社傘下のCan-Pack S.A.とTapon Franceが保有していたロシア企業キャンパックおよびキャンパック包装工場の株式は大統領令第1012号により金属製品商社スタリエメントに移譲された。

※2025年12月31日付ロシア大統領令第1012号の日本語仮訳はこちらから。

<https://www.jp-ru.org/laws/>

2026.01.14

ロシア国内5大ホテルチェーンのうち外資系は1社のみ

1月14日付Interfaxによると、ロシアのホテル運営会社はロシア市場における外国企業のシェアをほぼ争奪した。ロシア観光業連合(RST)は、2025年の上位4社はロシア企業で、ロシア企業が運営するホテルの客室数は倍増したと発表した。コンサルティング会社Commonwealth Partnership(CMWP)の調査結果に基づくRSTの報告によると、「2021年まで上位5社はAccor(9,870室)、Radisson(9,006室)、International Hilton Group(6,650室)、Azimut(6,326室)、Marriott(6,195室)であったが、2025年はロシアのAzimut(1万2,153室)、Cosmos(1万608室)、Mantera(7,213室)、Amaks(6,435室)に加え、外資系はAccorのみ(客室数は約3分の1の3,515室)になった。Azimutの客室数は2倍、Cosmosは2.5倍になった」という。RSTは、「現在も一部の都市では同水準のホテル同士が激しく競合している。ただし、当然ながら、国際ホテルチェーンや外資とのプロフェッショナルな連携がなくなったことは業界全体の発展の妨げとなっている」と報告した。2025年のロシアのホテル市場におけるロシア企業のシェアは63%であったが、RSTの予測によると、2030年には76%まで拡大する可能性がある。

2026.01.15

もはやロシアにKFCは存在せず

1月15日付RBKによると、ファストフードチェーンRostic'sの運営会社ユニレストがロシア国内の旧KFC店舗の名称変更を完了し、米国発祥のフライドチキン店が消滅した。同社広報部によると、現在までに全ての店舗がRostic'sブランドに転換されている。2026年初め時点で同社が運営するRostic's店舗(直営店とフランチャイズ店)の数は合計1,300店を上回り、ロシア国内のファストフードチェーンで最多となっている。ナビゲーションサービス2GISの担当者によると、同社の地図上にもKFC店舗はすでに存在しないという。

2026.01.15

Coca-Colaがボトル形状の商標権を2035年まで延長

1月15日付TASSによると、米国企業The Coca-Cola Companyが1976年に登録されたボトル形状の独占的商標権を10年延長した。更新登録申請により、商標権は2035年12月11日まで10年間延長された。連邦知的財産局(ロスパテント)のデータによると、同社の商標権は商品・サービス国際分類表の1区分(アルコールを含有しない飲料)につき登録されている。

2026.01.15

ロシアの配信サービスによる外国企業の観光広告費が増加

1月15日付Kommersantによると、アジアや中東諸国の企業がロシアのデジタルプラットフォームを通じた観光広告に対する投資を積極的に増やしている。ヤンデックスのデータによると、2025年1~11月の同社の配信サービスを通じた外国企業の観光広告費は前年同期に比べて37%増加し、17億ルーブルを上回った。上位を占めたのはトルコ、アラブ首長国連邦、サウジアラビアおよび中国の企業で、宣伝する商品は航空券、パッケージツアー、宿泊施設、現地ツアーであった。広告会社VKリクラマでも外国企業による旅行分野の広告費が120%増加し、アヴィト・リクラマも中国やCIS諸国の企業との交渉を開始したことを発表した。業界関係者らによると、外国企業の広告費が増加した理由は、ロシアではグローバルな広告配信サービスが低迷および撤退しているためである。ロシアの配信サービスは外国企業にとって事実上、ロシア国内の消費者に訴求する主要なチャネルとなっている。プロモーションの拡大はロシア国民の外国旅行增加の動きとも一致している。2025年にトルコを訪れたロシア国民は3.4%、アラブ首長国連邦は23%、中国は29%増加した。専門家は、ルーブル高と国際線の増便により、ロシア人旅行者の獲得競争においてオンライン広告が最も効果的な手段の一つになっていると指摘している。また、現在の傾向が続ければ、旅行分野はロシアの広告業界にとって安定的な収入減になる可能性があるという。

2026.01.19

EUのロシア産アルミニウム輸入量が割当超過

1月19日付RIA Novostiによると、ユーロstatt(EU統計局)のデータに基づく推計から、2025年11月末時点でEUのロシア産アルミニウム輸入量が年間割当(上限値)を6%上回っていたことが明らかになった。EUは第16次対口制裁パッケージによりロシア産一次アルミニウムの輸入を禁止した。2026年末から全面禁輸とされる予定で、2025年には年間27万5,000tの輸入が認められていた。同データによると、2025年1~11月の輸入量は29万700tであった。同期間の最大のロシア産アルミニウム輸入国はイタリアとポーランドで、それぞれEU全体の輸入量の25%を占めた。2位は両国とほぼ同量を輸入したスペイン(22%)、3位はギリシャ(11%)であった。

2026.01.21

ロシア税務当局、スンマ共同創業者マゴメドフ氏を提訴 破産後も債務請求続く

1月21日付Primamediaによると、ロシア連邦税務局モスクワ第4監査局は2026年1月15日、かつて沿海地方で多数の運輸資産を保有していた「スンマ」グループの共同所有者ジャバジン・マゴメドフ氏に対し、6,000万ルーブルの支払いを求めてモスクワ商事裁判所に提訴した。ナホトカ近郊で大規模な石炭港の建設を約束していた同氏は、2025年末に破産宣告を受けている。今回の訴訟は公判を開かず、裁判官が単独で審理する形式が取られ

る。モスクワ商事裁判所は2025年11月14日、公開型株式会社グローバルエレクトロセルヴィスの申し立てを受け、マゴメドフ氏を支払不能と認定し、6ヶ月間の財産売却手続を開始した。なお、グローバルエレクトロセルヴィス自身も破産宣告されている。2025年12月8日には、公共株式会社「極東海運(DVMP)」の訴えが裁判所に登録され、マゴメドフ氏の債権者名簿に815億ルーブルが追加された。スンマ・グループの創設者であり、元APECビジネス諮問委員会議長でもあるマゴメドフ氏は、2022年12月のメシチャンスキー裁判所の判決により、2年間の自由制限を伴う厳重警備収容所での19年の懲役と250万ルーブルの罰金を言い渡されている。兄のマゴメド・マゴメドフ氏も、厳重警備収容所での18年の懲役刑を受けた。さらに裁判所は、ジャヴィジン・マゴメドフ氏が所有していた有限責任会社「運輸グループFESCO」の株式をはじめ、株式会社ルースカヤ・トロイカ、株式会社ポルトーヴィ・フロート、株式会社ポルトアクチヴ、公共株式会社VMTF、ペトロフスク港、フェスコ・ブンケルなどの株式を没収した。

【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2-1-7 セルコンスクエア Tel(03)3551-6215

編集担当部署 ロシアNIS経済研究所 Tel(03)3551-6218

* * * *