

バルト三国の投資環境について

ワルシャワ事務所

コペンハーゲン事務所、ストックホルム事務所、ヘルシンキ事務所

数次に亘る欧州連合（EU）の東方拡大の結果、バルト三国を含めて EU 域内では商品・資本の自由流通が実現している。金融危機の影響は根深いが、これからは隣接するロシア・CIS の新興市場への安定した供給体制の構築が、日系企業にとっても重要な課題となる。同市場への供給体制としては、a.ロシア国内への直接投資（製造立地）、b.サンクトペテルブルク港湾経由の供給、c.EU 域内（バルト三国・フィンランド）経由の供給、d.極東ロシア経由の供給、e.黒海・中東経由の供給など、様々な選択肢があり得るが、その中で、バルト三国を“ロジスティクス・ハブ”あるいは“製造立地”として活用する場合にフォーカスして、その投資環境の実態について検証を行った。何れの国も金融危機の影響に直面しているが、透明性の高い自由経済体制を確立、技術水準も高い「エストニア」、バルト三国の中間立地に恵まれた上、優れた鉄道網をもつ「ラトビア」、ロシア以外の CIS へのアクセスも視野に入れた「リトアニア」など、各々独自の優位性が明らかとなった。

本レポートでは、バルト三国の投資環境の実像を明らかにすると共に、対ロシア・CIS 市場の中継拠点（港湾）としての可能性・課題についてまとめている。

目次

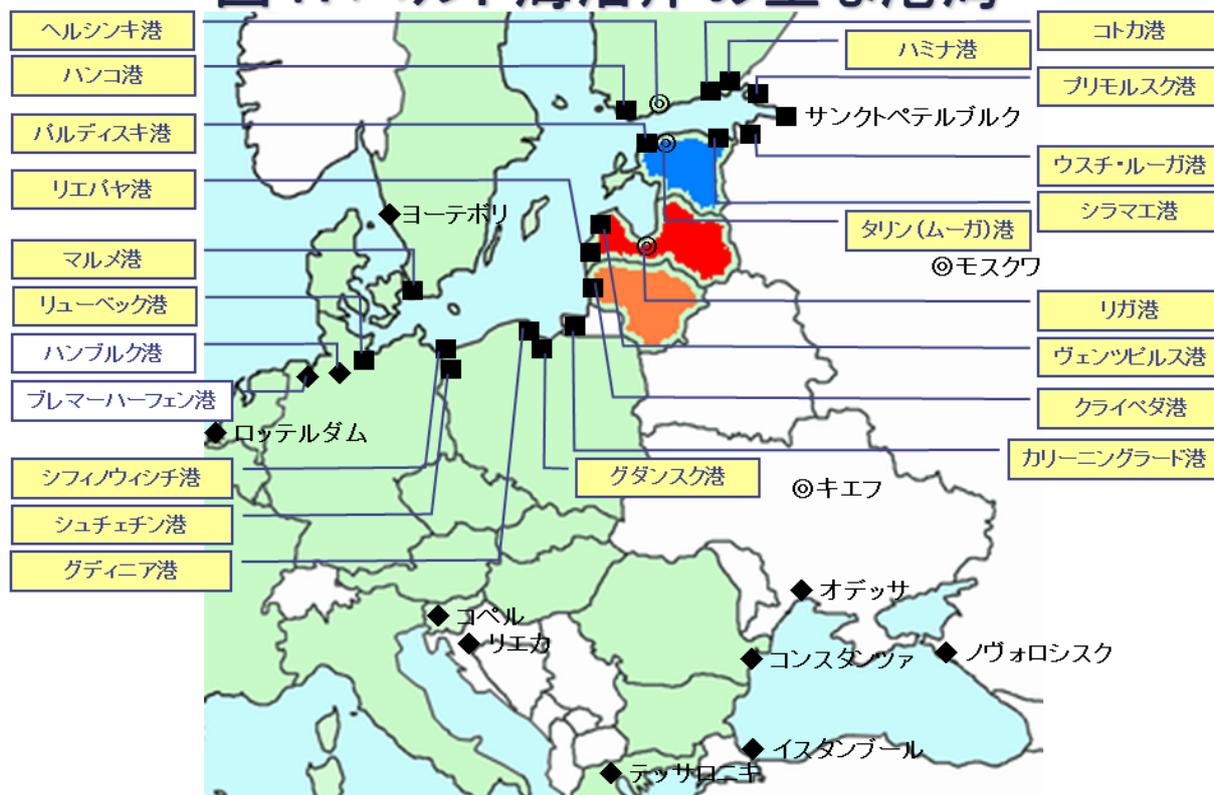
1. はじめに	2
2. 全体概要（まとめ）	3
3. エストニア	6
4. ラトビア	28
5. リトアニア	50
6. あとがき	73

1. はじめに

この調査・報告の主旨は、バルト三国の投資環境の現状を“横断的”且つ“客観的”な視点で明らかにすることにある。現在、欧州での金融危機の“最前線”にあるとされるバルト三国だが、金融危機の直前までは、巨大新興市場・ロシアへの新たな“ロジスティクス・ハブ”として日系企業を含めた法人物流の要衝として注目を集めた。現在は、金融基盤の脆弱性から厳しい局面を迎えているが、EU 域内の事業拠点とロシア市場を繋ぐ、この地域の地政学的な優位性は今後も残るものと考えられ、“ポスト金融危機”の新しい事業戦略を考える上でも重要な地域と位置付けられる。

このため、ジェトロでは現地でのロジスティクス産業や港湾当局、製造業などを対象として、訪問調査（インタビュー）を行った。これらの実地調査に基づき「地域特性」「経済状況」「金融危機の影響」「投資環境としての諸条件」「ロジスティクス（運輸基盤）」「成功企業事例」「優位性と課題」などの視点で各国の投資環境について報告する。

図1. バルト海沿岸の主な港湾



なお、通常は、ロジスティクス（運輸基盤）は投資環境の要素のひとつと考えられるが、バルト三国において「対ロシア・CIS 物流」は極めて重要な要素と位置付けられることから、本報告では、「投資環境としての諸条件」と別枠で主要中継港湾の現状、評価なども含めてまとめた。

2. 全体概要（まとめ）

（1）基本的投資環境について

2004年5月にEU加盟を果たしたバルト三国は、EUの法制度・政策を積極的に導入、透明性の高い投資基盤を形成することに成功している。欧州でも企業の経済活動が円滑に行える地域として認識されており、「東欧」よりも「北欧」に近いビジネス基盤が根付きつつある、と言える。

（2）金融危機の影響について

しかし、こうした透明性の高い投資環境が“投機的なリスク・マネー”の流入を招いた側面も否めない。元々、この地域に“中核”となり得る基幹産業が形成されていない段階で、主として北欧や東欧から大量の投機資金が還流したため、これらを“実体経済”に取り込むことが難しかった点が構造的な問題である。結果として、バルト三国の余剰資金は消費者金融分野や不動産市場に飽くまで“リスク・マネー”として留まり続けた。

ただ、こうした“投機性の高い資金”の国外からの流入と、金融危機以降の急速な引き揚げが危機の拡大を招く構造は、その他の東欧圏でも散見される。世界の中で、何故、「バルト三国において金融危機は深刻化したのか」について考察する場合、その特殊事情に注目する必要がある。今回の調査では、バルト三国が内包していた下記8ポイントの複合的事情について明らかにしている。

- ① 自由で透明性の高い金融市場への投機資金の還流
- ② 急速過ぎる経済成長
- ③ “中核”を担う基幹産業の不在
- ④ 北欧への過度の資本依存
- ⑤ クレジット依存消費社会
- ⑥ ユーロ導入準備と独自金融政策の限界
- ⑦ ロシアとの関係悪化
- ⑧ その他 CIS 経済（資源供給国）での景気減速

(3) 経済の現状について

バルト三国の2009年第2四半期(前年同期比)の実質GDP成長率は、リトアニア:22.4%減、ラトビア:19.6%減、エストニア:16.6%減と、ここ数年で最悪の減少幅を記録、厳しい経済情勢が続いている。しかし、減速スピードは緩やかになって来ており、株価の緩やかな上昇も観測されていることから、「2009年第2四半期に底を打った」とする見方が一部に浮上している。但し、バルト三国としての景気の本格的な回復については、地政学的に関係の深い北欧やロシアの経済活性化を待つ必要がありそうだ。

(4) 経済再生シナリオについて

IMFやEUは、バルト三国(特にラトビア)経済の「再生シナリオ」として生産性と比較して高過ぎる「賃金(物価)水準の抑制」と外国投資(製造業中心)の誘致による「基幹産業の再構築」を掲げている。しかし、サービス産業主導の経済成長を続けてきたこの地域が製造業を中心とする重層的な産業構造に簡単に転換できるとは考えにくい。

技能やサービス対応力などを兼ね備えたバルト三国には、労働集約的産業の新興よりも、産業の高付加価値化に重点を置いた対策が現実的と考えられる。特に西欧とロシア・CISの中間立地という観点からも、巨大市場・ロシア向けのロジスティクスや商品設計、ソフトウェア開発、顧客サポート業務など非製造分野の産業基盤・技能の有用性・可能性を外国企業に対して明示する必要がある。

(5) ロジスティクス基盤について

他方、西欧とロシア・CISの中間立地(港湾)であるバルト三国の地政学的重要性は将来も残るものと考えられる。バルト三国には“EU域内”でありながら、“ロシア・CISとのインターフェース機能”を担える事業立地としての潜在性があるからだ。a.ロシア・CIS事業者との取引実績(経験)の豊富な港湾、b.ロシア・CIS標準を採用した鉄道軌道(ゲージ幅:1,520ミリ、欧州標準とは異なる)、c.ロシアに直結する道路網などはその他の中・東欧にはない、バルト三国の物流基盤の優位性である。

既に日系企業を含む主要な自動車メーカーがバルト三国(特にエストニア)をロシア・CIS市場への中継港湾として利用しており、①商品セキュリティ(盗難・損壊の回避)や、②高付加価値サービス(迅速性・技術対応力)などの面でバルト三国の活用が始まっている。但し、この新しいバルト三国の機能を有効化するためには、ロシアとの関係改善が不可欠な条件となる。

(6) ロシアとの関係について

ロシアと歴史的に複雑な関係にあるバルト三国は、経済面でも、様々な“矛盾”を抱えている。a.バルト三国は独立回復以降、“脱露入欧”の姿勢を取り続けて来たが、外国投資家の多くは、ロシア市場への「アクセス・ポイント」とバルト三国を位置付けていた。また、b.バルト三国は、ロシア系住民の法的地位（無国籍化）やその他の政治問題の完全な解決を図ることがなかったが、中継貿易を中心にロシアとの貿易関係は温存された。c.港湾やエネルギー（石油・天然ガス）など重要な産業基盤にロシア資本が参入している上、その需要・供給面でロシアへの依存は強い。

逆にロシア側は、ウスチ・ルーガ港など国内（バルト海東岸）の新港を本格稼働させるなど、バルト三国に対して優位な状況にあり、“代替港湾”としてのバルト三国の位置付けを見直す動きも見せ始めている。

(7) 総括

今回のバルト三国の経済危機は、外国資本（特に北欧）に過度に依存し、金融・不動産などに偏った資本投下が行われたことがその背景にある。これらの資本流入が実体経済の成長速度と大幅に乖離した異常な経済成長に繋がり、その“反動”として金融危機以降の資本撤退で脆弱な金融基盤を露呈した側面が強い。

IMF や EU からの金融支援の効果もあって、危機的な状況からは脱しつつあるとの指摘もあるバルト三国だが、国内経済の“中核”を担い得る基幹産業は殆どないため、自律的な回復は期待できない。バルト三国の景気回復には、北欧やロシア経済の本格回復を待つ必要がある。ユーロ導入の検討もそれ以降となるだろう。

バルト三国についての長期的な経済・産業基盤の安定化や、金融リスクに対する抵抗力の強化を考える場合、この地域固有の優位性を確立する必要がある。具体的な優位性としては、a.ロシア・CIS 市場への近接性と、b.“EU 域内”に所在する安定性、を両立する事業立地であること、c.“ロシア・CIS とのインターフェース機能”となる社会的・人的な対応力があること、d.これらのリソースを事業に活かす教育基盤、技能・技術の蓄積があることである。

このため、将来的にはロジスティクス、商品設計、ソフトウェア開発、顧客サポート業務などの事業立地としての活用が期待される。これらは日系企業のロシア事業戦略にとっても活用する価値のある産業基盤となる潜在性がある。

3. エストニア

(1) 地域特性

エストニアはバルト三国の中でも最北に位置しており、「ロシア第2の市場」「自動車産業を中心とする新しい産業集積地」であるサンクトペテルブルクにバルト三国の中で最も近い地理的優位性をもつ。先進国が集まる欧州の中でも「情報化」「自由経済志向」という観点で、エストニアは先行グループに属しており、これらの面で総じて遅れている東欧（旧・共産圏）においては“異色”の存在である。

“情報化先進国”という観点で、エストニアはインターネット電話サービス「スカイプ」の技術的な発祥地（創業者はデンマーク人とスウェーデン人）として知られる。“自由経済志向”という面では、米国の政策研究機関・ヘリテージ財団（www.heritage.org）が『ウォール・ストリート・ジャーナル』紙と共同で発表している「経済自由度指数」（2009年；「ビジネス」「貿易」「投資」「金融」「会計」「通貨」「労働」「政府」の自由、「所有権」保証、「腐敗からの自由」の10項目の評価に基づき、国家としての経済システムの自由度を指数化）でEU加盟国中、アイルランド、デンマーク、英国、オランダに次いで第5位（世界13位）となった（図2参照）。東欧圏では最も経済自由化が進んだ国として評価されている。

また、“小さい政府”に対する志向が強く、企業に対する租税負担を軽減しようとする側面もある。ただし、自由経済区（特区）は整備されているが、外国投資誘致のための投資インセンティブ付与などについては、必ずしも積極的ではない。

<国概況>

人口：約134万（2008年）

首都：タリン（人口：約40万）

言語：エストニア語（フィン・ウゴル語派）

元首：トーマス・ヘンドリク・イルヴェス大統領

首相：アンドルス・アンシプ（改革党）

（2007年4月・再就任）

国民1人当たりGDP：1万7,299ドル（2008年）

実質GDP成長率：▲3.6%（2008）、▲10.3%（2009）

失業率：11.4%（2009年第1四半期）

ソビエト連邦からの独立：1990年5月（宣言）

ロシア系住民比率：25.6%（2008年）

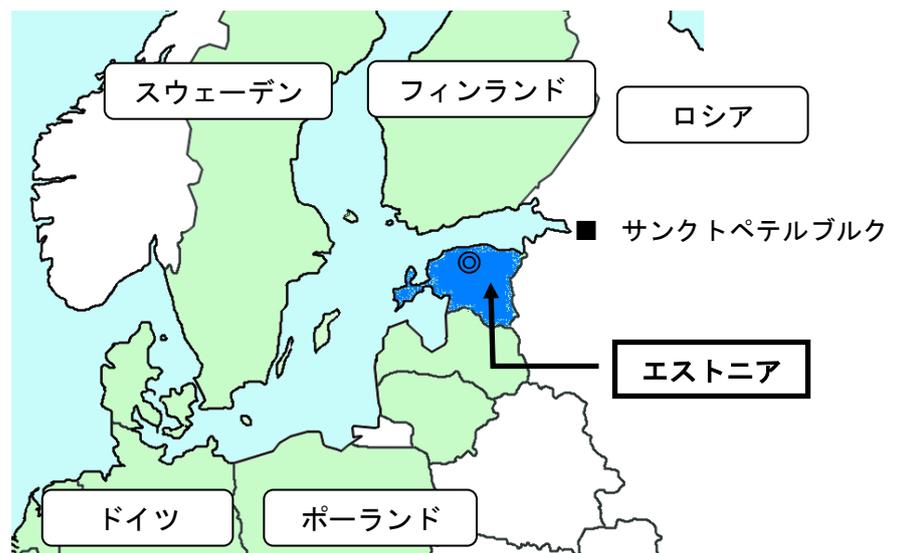
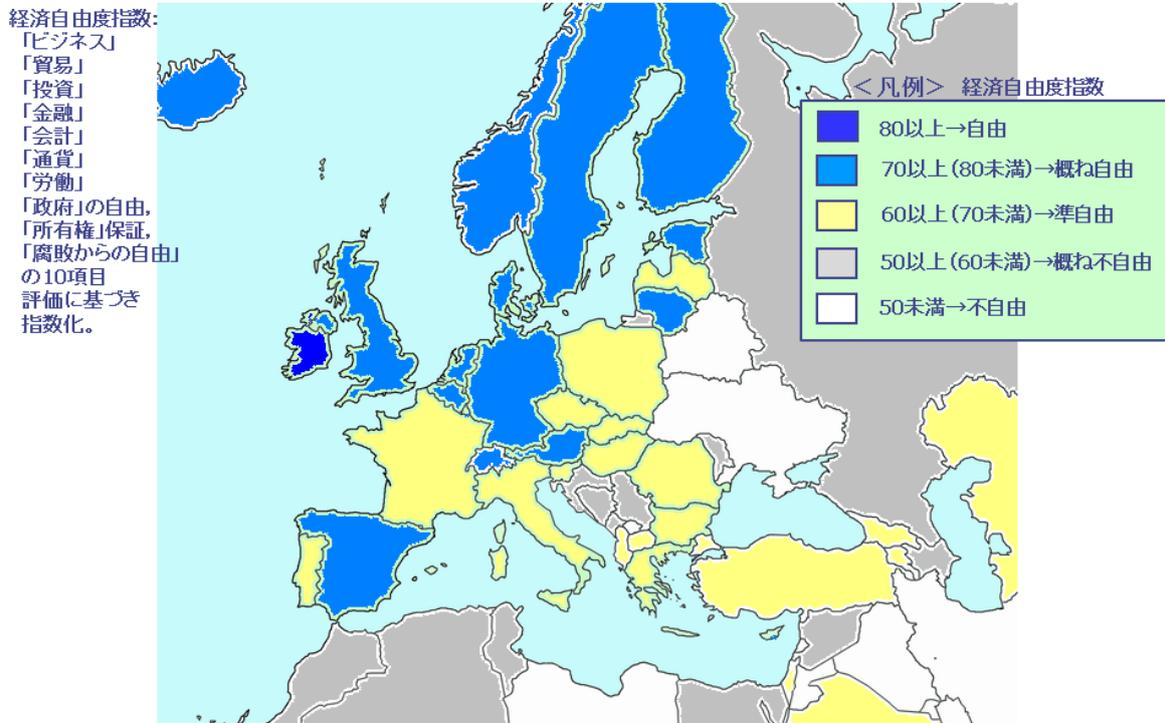


図2. 欧州・経済自由度の状況



(出所: 米国・ヘリテージ財団及び『ウォール・ストリート・ジャーナル』紙)

また、バルト海の対岸にあるフィンランド、スウェーデンと強い経済関係（貿易・投資共に）をもつ。貿易では、エストニア統計局によれば、輸出（全体）が 2008 年には 1,324 億 5,600 万クローン（1 クローン=約 9 円）であり、輸入が 1,699 億 1,900 万クローンと、恒常的な輸入超過状態が続いている。輸出・輸入共に最大の相手国はフィンランドであるが、金融危機の影響もあって、2008 年は輸入（241 億 4,800 万クローン）が急激に落ち込んだ（前年比 14.9%減）ため、輸出（242 億 8,700 万クローン）が上回り、貿易黒字に転じている。これに続く上位国は、輸出がスウェーデン、ロシアで、輸入はドイツ、スウェーデンである。貿易収支については、主要相手国のスウェーデン、ロシアについても、黒字に転換した。これはエストニアの内需が急速に冷え込んだ結果と考えられる。

投資では、エストニアはバルト三国の中で、最も金融危機の影響が軽微とされるが、エストニア銀行（中央銀行；www.eestipank.info）によれば、外国直接投資残高は減少基調にある。2008 年 6 月末時点で 1 兆 8,405 億 6,500 万クローンまで成長を遂げたが、金融危機直後には、1 兆 8,375 億 3,000 万クローン（2008 年 9 月末時点）まで減少。その後も、2008 年 12 月末時点：1 兆 7,726 億 1,700 万クローン、2009 年 3 月末時点：1 兆

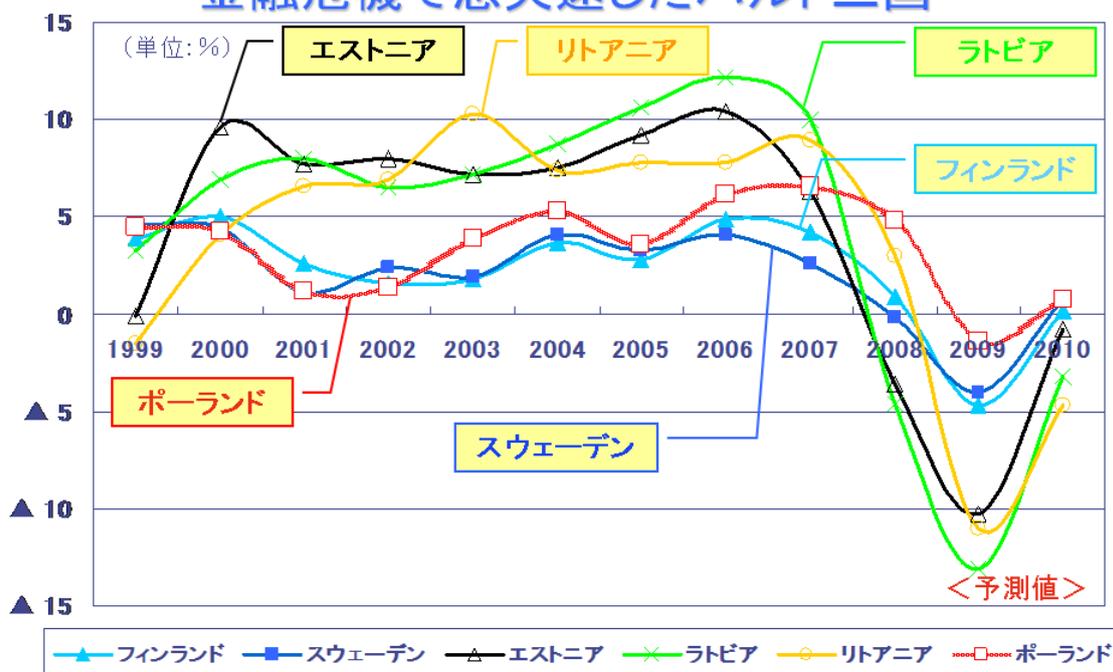
7,738 億 9,700 万クローンと、減少基調は明らかだ。ただ、2008 年 6 月末と 2009 年 3 月末時点の比較で、減少率は 3.6%、その他のバルト三国との比較では緩やかな落ち込みである。

投資国を国別に見ると、スウェーデンとフィンランドの 2 カ国で、全体の 6 割以上を占めている。両国とも直接投資残高は減少基調にあるが、最大投資国のスウェーデンが 2008 年 6 月末時点：7,232 億 1,600 万クローンから 2009 年 3 月末時点：7,076 億 3,900 万クローンと、減少率も 2.2%にとどまる。

(2) 経済状況

エストニア経済は、EU 加盟以降、2006 年には 10%を超える高成長を遂げ、2007 年も 6.3%と成長を持続したが、金融危機の影響で北欧資本の撤退が始まると、成長は急減速した。欧州委員会（2009 年春季経済見通し）の見方によると、2008 年はマイナス 3.6%、2009 年にはマイナス 10.3%と、厳しい局面が続く見通しである（図 3 参照）。2010 年には徐々に回復に向かうと観られるが、それでもマイナス 0.8%とプラス成長転換にはさらに時間が掛かるものと考えられる。

図3. バルト三国・実質GDP成長率推移
— 金融危機で急失速したバルト三国 —



(出所: 欧州委員会・財務総局「2009 年春季経済予測」)

2009年5月にエストニアを訪問した国際通貨基金（IMF）調査団も「本格的な景況の回復は最速でも2010年後半以降」と指摘している。欧州委員会の見通しでは、失業率は2008年の5.5%から2009年：11.3%、2010年：14.0%と、むしろ、不況の長期化を織り込みつつある。他方、IMFは（エストニアが採用している外国為替管理政策・カレンシー・ボード制について）「この制度の成功によって、エストニア経済は世界の厳しい金融情勢に対して抵抗力を示した」とも指摘している。エストニアの通貨クローンは、カレンシー・ボード制の下で、ユーロと固定相場（1ユーロ=15.6466クローン）にあることもあって、経済は金融・物価の両面で安定している。カレンシー・ボード制の下では、外貨準備を担保として、金融当局が自国通貨の交換性を保証するため、通貨供給量が自律的に調整される。過去に極端な物価上昇に直面した国や移行経済国で採用される傾向がある。エストニアは1992年6月（リトアニアは1994年4月）にこの制度を導入しており、市場経済移行後の物価高騰を抑制してきた。しかし、エストニアは2007年1月からのユーロ加盟申請を行ったが、物価上昇率に関する基準を満たせず、申請をいったん取り下げた経緯がある。

（3）金融危機の影響

欧州の中でも、金融危機の影響が深刻だったとされるバルト三国だが、その中では、エストニアは相対的に影響が少なかったと考えられている。しかし、スウェーデンやフィンランドなど、これまでの投資国の経済情勢の悪化が進む中で、投資引き揚げの動きは緩やかに進んでおり、これがエストニア経済にも影を落としている。

スウェーデン財務省の試算（2009年4月時点）によれば、2008年第4四半期のエストニアの金融市場におけるスウェーデン系金融機関3行（スウェドバンク、SEB、ノルデア銀行）の資産シェアは81%を占める。最大手のスウェドバンク（www.swedbank.com）でも、2009年第2四半期度も最終赤字が続き、経営は厳しい。2008年前半に100店舗近く保有していたエストニアの拠点を20店舗以上閉鎖して、現在では73店舗（2009年6月末時点）までに運営を抑えている。エストニアでは人員も18%削減した。SEB（www.sebgroup.com）は2009年5月にバルト三国に分散する法人を統合、「SEBバルティック」として集約する方針を発表している。同行のバルト三国に対する融資残高は同行全体の約13%に相当する1,660億スウェーデン・クローナ（1クローナ=約13円）に達しており、事業としての比重は大きい。また、スウェーデン政府が19.8%出資しているノルデア銀行（www.nordea.com）もエストニアでの事業再編を急ぐ。同行は2009年7月からエストニアでの保有不動産の30%割引での販売を始めるなど、不良資産や債権整理を進めている。

今回の金融危機で、エストニア銀行は、スウェーデン国立銀行と「予防的通貨交換協定」を締結している（2009年2月発効）。この協定でエストニア銀行は、100億スウェーデン・クローナ相当の緊急融資を得られることとなった。エストニアが採用しているカレンシー・ボード制では、独自の金融政策措置に限界があるため、エストニアはこの協定で金融市場の流動性を高めることができる。2009年5月には欧州投資銀行（EIB）も、エストニア政府（5億5,500万ユーロ）、および電力企業エストニア・エネルギー（www.energia.ee）（1億5,000万ユーロ）を対象とする総額：7億ユーロの融資に応じている。

なお、下記「(4) 投資環境としての諸条件」で詳述するが、金融危機の影響で、エストニアでの法人税率の引き下げ（減税）は1年延期となっている。

(4) 投資環境としての諸条件

① 賃金水準

バルト三国の雇用情勢に対する金融危機の影響は顕著であるが、その中ではエストニアでの影響は相対的に緩やかだった、と考えられている。しかし、それでも、同国の失業率（エストニア統計局）は2008年の5.5%から2009年第1四半期：11.4%と急上昇。労働人口・約70万の同国において7万9,000人（2009年第1四半期）の失業者の存在は大きな課題である。

2009年第1四半期には、製造業で2万7,000人、建設業で1万8,000人の雇用（前年同期比）が失われており、特に直接作業労働者でその傾向は顕著である。名目平均賃金（グロス・月収ベース）も2008年（通年）の1万2,912クローンから、2009年第1四半期で1万2,147クローン（前年同期比マイナス7.4%）と落ち込みが著しい。今回の金融危機の影響で、バルト三国やウクライナなど事態が深刻化した地域では、実質賃金の下落が始まっており、ポーランドやスロバキアなど影響の軽微な国との状況の違いが明らかとなっている。なお、こうした厳しい雇用環境の中、2009年の法定最低賃金も4,350クローンで2008年1月に改定した時の金額のまま据え置かれた。

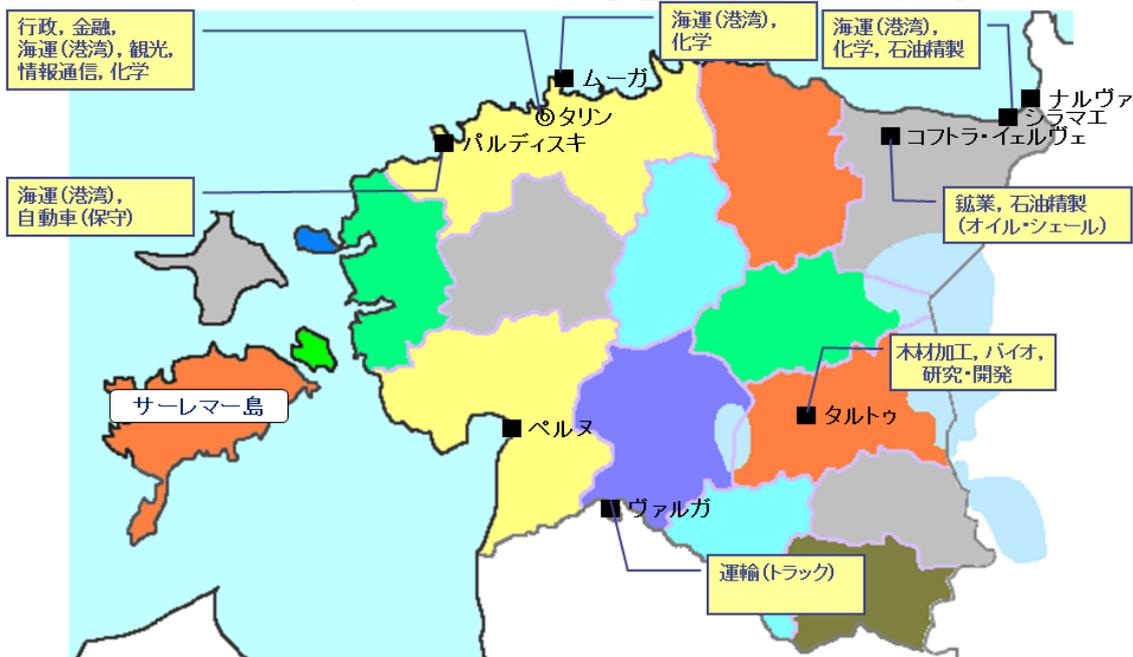
金融危機以前は人材払底・賃金高騰に悩まされてきた企業が多いが、今回の金融危機以降は急速に労働市場が緩んでおり、こうした外生要因に対する極端な反応がバルト三国共通の労働基盤の脆弱性とも指摘できる。

② 教育・技術水準(人材供給)

17世紀のスウェーデン・バルト帝国（スウェーデンを中心としてフィンランド、エ

ストニアの一部を領有)を現出したスウェーデン国王グスタフ3世アドルフ創建(1632年)のタルトゥ大学(UT: www.ut.ee)は、学生数・約1万7,000人のバルト三国を代表する高等教育機関である。バルト三国ではヴィリニウス大学(VU: www.vu.lt; リトアニア; 1579年)に次いで古い。タリン工科大学(TTU: www.ttu.ee; 8学部で学生数・約1万3,000人)も、タルトゥ大学を本校としている。

図4. エストニア・産業分布の状況 — 石油・化学産業も港湾を基軸として発展 —

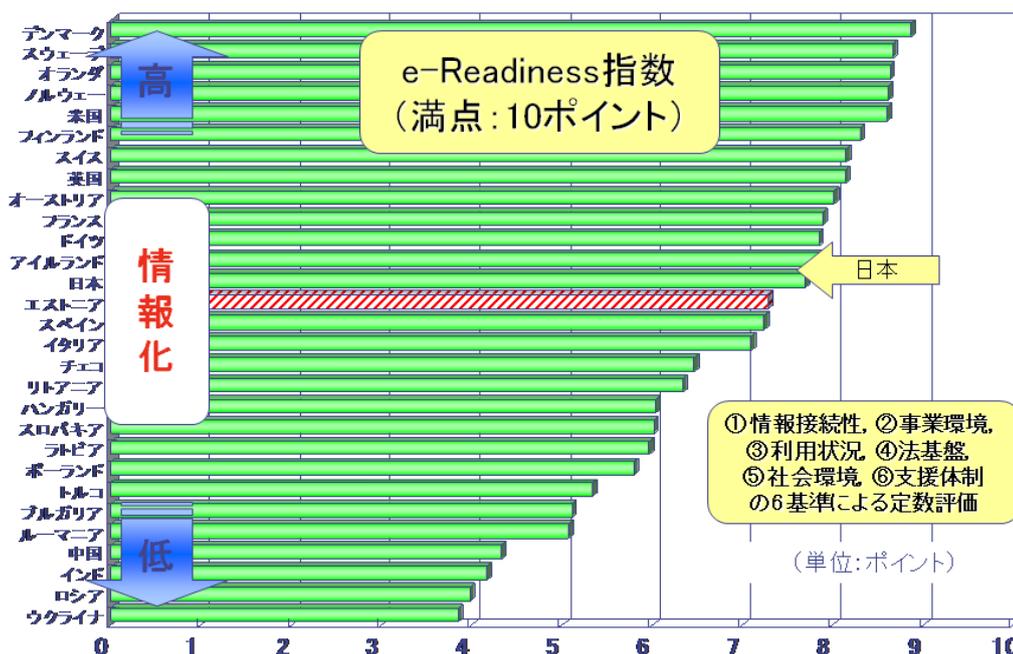


(出所: 各種資料よりジェトロ・ワルシャワ作成)

こうした伝統から、エストニアは欧州でも屈指の情報技術大国になっている。エストニア・インフォマティクス・センター (www.ria.ee) によれば、国民の75%がインターネットを利用して、コンピュータのインターネット接続比率は91% (世帯保有率は67%) に達している。これらの進んだ情報通信基盤を活かして“世界初”の全国規模の「電子(インターネット)投票」を2005年10月に実施した国でもある。また、優秀な技術人材も育っており、スカイプ・テクノロジーズ(本社:ルクセンブルク、米国・インターネットオークション最大手eBay傘下; www.skype.com)のインターネット電話サービスの基本システムを開発したトヴィオ・アヌス、アハティ・ハインラ、プリート・カセサル、ヤーン・タリンは何れもエストニア人で、同社は、現在もタリンに中核開発拠点(約200人)を置いている。

英国を本部とする国際情報調査機関であるエコノミスト・インテリジェント・ユニット（EIU；www.eiu.com）が行っている「情報化対応度（e-Readiness）指数」調査（2009年）でも、エストニアは、東欧圏で最も情報化の進んだ国として評価されている（図5参照）。2009年は厳しい経済情勢の中、同指数が下がった国・地域が目立ったが、エストニアは指数が2009年も上昇（改善）した9カ国のひとつである。

図5. 欧州・情報化対応度指数比較
— 中・東欧ではエストニアが最先端 —



(出所:エコノミスト・インテリジェント・ユニット・EIU、2009年調査)

他方、中部・タルトゥは伝統ある木材加工などが基幹産業だったが、タルトゥ大学との連携で「バイオテクノロジー・パーク」(www.biopark.ee；2005年9月設立)を展開しており、伝統技能とハイテク技術の融合など新技術開発なども活発になってきている。

また、国内にロシア系住民が全体で約26%（約34万）、東部のナルヴァなどの都市では9割以上在住しており、ロシア向けの商品開発、コールセンターやビジネス・プロセス・アウトソーシング（BPO）拠点としては事業展開の潜在性が認められる。ただし、労働人口が過少で、金融危機前は人材払底が企業にとって大きな課題であった。ポーランドやリトアニアのような労働移民としての西欧への人口流出は少ないものの、労働需要が拡大する局面では、人材供給には限界がある。

③ 税制(投資インセンティブ)

エストニアは税制面で他の欧州諸国に類を見ない独特の制度を確立している。例えば、法人所得税については「内部留保」「利益再投資」に対して“非課税扱い”とされている。配当・贈与・福利厚生給付などの形態で企業外に利益(所得)移転が行われない限り、課税対象にはならない。また、企業外への利益(所得)移転の場合に課される法人税についても、段階的な税率の引き下げを進める計画で、現行 21%の法人税率を 2010 年 1 月以降、毎年 1 ポイントずつ引き下げて、2012 年には 18%に引き下げる方針である。当初は、2009 年以降、税率低減をスタートする予定であった(法案は可決されていた)が、金融危機の影響で 1 年延期されている。

また、「(1) 地域特性」でも言及しているが、“小さい政府”を志向しているエストニアは、過度な財政負担を企業に強いることには否定的で、このような独特の税制をとっている。これらの措置は企業の資本国籍に関わりなく、全ての企業が対象となっている。エストニアでは、外国資本と国内企業をほとんど“同格”として扱うことが原則となっている。

しかし、この半面、ロシア・CIS 以外の東欧圏で広く導入されている「投資インセンティブ」のコンセプトはエストニアでは必ずしも一般的ではない。幾つかの EU 加盟国でも「投資額」「雇用創出」「供与技術」などに応じて、補助金給付や租税減免などの措置が認められる国もあるが、エストニアではこれらの事例はほとんどない。エストニア経済・通信省によれば、「(エストニアは) 企業国籍を問わず、(利益再投資に対する非課税など) 既に魅力ある税制を導入しており、外国投資だけを優遇する特殊税制は、公平な経済制度を志向するエストニアには馴染まない」という。また、エストニアは EU 加盟以降、EU の外国投資政策(規制)に自国の政策(規制)を準拠させている。中・東欧には EU 加盟以降も、極端な投資インセンティブを温存する国もあるが、それらの国とは対照的である。もっとも欧州のほとんどの国にもある「再輸出品に対する関税・付加価値税(VAT)免除」が認められる自由経済区は国内 3 ヶ所にある(下記⑦参照)。企業にとっての租税負担は軽減されて、事業の自由度も高い半面、強力な国家支援も得られない、というトレード・オフ関係があるのが特徴だ。

④ 金融基盤

欧州の主要な通貨基盤である「ユーロ」について、エストニアは本格導入に前向きな姿勢をとっている。現時点では、自国通貨「エストニア・クローン」(1 クローン・EEK=約 9 円)をもつが、既にユーロ導入の前段階である外国為替レート管理メカニズム ERM2 に移行(2004 年 6 月)している。現在のクローンとユーロの交換レートは 1 ユーロ=15.6466 クローンに固定。ユーロ導入目標時期も 2011 年 1 月に設定してお

り、金融危機以降も、その姿勢を崩していない。エストニア銀行も、「早期のユーロ導入こそが迅速な経済回復の前提条件だ」（2009年6月）としている。

他方、上記②教育・技術水準にもあるが、エストニアは金融分野でも情報技術の導入に積極的で、エストニア税務委員会（EMTA；www.emta.ee）によれば、オンラインで税務申告を行う電子納税の比率は91%に上る。「e-Estonia」と呼ばれる電子政府プロジェクトとして、各種行政サービスは電子化が進んでいる。また、これら金融電子化において最も重要なセキュリティ基盤として「電子認証システム」も確立されている。2002年1月以降、「エストニア国民IDカード」の発行が始まり、既に国民普及率は9割を超えている。

⑤ 市場アクセス

エストニアの所得水準は国民1人当たり国内総生産（GDP）が1万9,243ドル（2007年、購買力平価換算ベース）と、バルト三国では最高であるが、人口は134万人と市場としては“狭小”と言わざるを得ない。さらに金融危機の消費市場への影響は顕著で、エストニアにおける2009年1～6月期の乗用車（新車）登録台数は、前年同期比66.0%の大幅減少（1万4,885台→5,063台）を記録した（欧州自動車工業会・ACEA；www.acea.be）。それでも、エストニアの乗用車市場はバルト三国の中では最大である。

また、バルト三国市場について考える場合、一般にロジスティクス・ハブは地理的に中間に位置するラトビアが注目されることが多い。むしろ、エストニアの市場アクセス面での優位性は、「ロシア市場」、特にサンクトペテルブルクを中心とする北西部への近接性と考えられる。この点は、下記「(5) ロジスティクス」で詳述する。

⑥ エネルギー基盤

エストニアはバルト三国の中で、最も1次エネルギー・輸入依存率が低いことで知られている。2006年の1次エネルギー供給（熱カロリーベース・石油換算トン）は489万トンであるが、輸入は213万トンに抑えられている（輸入依存率：43.6%）。天然資源に乏しいリトアニアが輸入超過、ラトビアが輸入比率84.0%と、ロシアなどからの輸入に強く依存しているのに対して、エストニアは自動車燃料（ガソリン）などの輸入はあるものの、356万トン相当を国内生産している。

この背景には、エストニアが世界有数の「オイルシェール（油性頁岩）」鉱床を保有していることがある。オイルシェールは石油成分を含む岩石（鉱物資源）で、その抽出を行えば、合成石油として利用できる。エストニアの推定埋蔵量は38億トン（中国、ブラジルを上回る世界最大の保有国）とされる。年産1,400万トンで、国内電力生産

(燃料) の約 8 割を賄う。オイルシェール国内最大加工事業者は北東部・コフトラ・イエルヴェの VGK (ヴィル・キミア・グループ ; www.viruliimid.ee) が年間 140 万トン生産する。このため、ロシアへの原油・ガスの依存度は相対的に低く、エネルギー・セキュリティの面で安定していると言える。鉱床は北東部に多く、近郊のナルヴァ発電所では燃料の約 9 割をオイルシェールに依存している。

オイルシェールは安価な電力供給に貢献するが、環境負荷が大きいことから、EU 加盟以降は大きな課題となっている。大気や水質汚染に繋がるとして、幾つかの周辺国からも批判が出ている。このため、エストニア政府は、欧州復興開発銀行 (EBRD) からの融資で、風力発電など再生可能エネルギーの導入も推進しており、同国で初めてとなる風力発電所を東部 (コフトラ・イエルヴェ) で建設 (電力生産能力 : 60MW) している。

⑦ その他

投資誘致に関しては、エストニア経済・通信省傘下の貿易・投資振興機関であるエンタープライズ・エストニア (EAS ; www.eas.ee) が外国投資家に対する情報提供・支援などを行っている。また、同機関は EU 構造基金の執行機関としても機能している。

東欧圏での企業進出 (特に製造業) を検討する場合、投資インセンティブや各種の優遇措置を提供する「工業開発区」の存在が重要であるが、エストニアでは「特殊な税制」「“小さい政府”志向」などの影響から特定企業を優遇する投資制度は一般的ではない。特殊な国家支援による経済活性化よりも、自由な事業環境の提供を重視する傾向が強い。国内で認められている自由経済区は a.タリン・ムーガ港 (北部)、b.シラマエ港 (北東部)、c.ヴァルガ (南部、ラトビア国境都市) の 3 ヶ所に限定される。特に a.および b.は港湾における中継貿易 (トランス・シップメント) 貨物の効率的な流通のための措置と位置付けられ、第三国輸出貨物に対する関税や付加価値税に対する非課税など、税務手続きの簡素化に主眼がある。このため、「(港湾内の) ロジスティクス業務の効率化支援」の側面が強い。c.は内陸部に所在するが、ラトビアとの国境での物流手続き効率化に重点があると考えられる。例えば、これらの自由経済区内で、ロシア・CIS (EU 域外) から素材や部品を輸入して、EU 域内に販売しても、再輸出品として少なくともエストニア (中継地) での課税はされない (EU 域内の最終仕向地で課税)。

(5) ロジスティクス (運輸基盤)

① 概況

原油を始めとする「ロシア・CIS 原産の鉱物性燃料・木材の西欧・北欧市場への再輸出」および自動車や消費財などの「ロシア (北西部) 向け中継貿易 (トランス・shipment)」としての商流が主体で、国内やバルト三国向けビジネスよりも、これら中継貿易がエストニアの中心的な役割となっている。

2008 年のタリン港湾局管内のカーゴ貨物全体 (重量ベース) では 77% を中継貿易が占め、輸出は 11%、輸入が 12% である。しかし、中継貿易の比率は 2005 年 : 85%、2006 年 : 85%、2007 年 : 82% と 8 割を超えていたが、徐々に低下しつつある。これが全体の貨物量にも影響しており、2007 年の 3,603 万トンから 2008 年は 2,908 万トンと 19.3% の減少に繋がった。タリン港湾局が 2008 年年次報告で明らかにしている通り、ロシアからの輸出のための中継貨物量が 2007 年以降、減少したことが背景にある。

同報告書によれば「ロシアが国内港湾の利用を優先し始めた」ことが主要因とされる。この結果、石炭は 372 万トンから 31 万トン (2007 年 → 2008 年) まで 10 分の 1 に減少、最も荷量の多い石油・同製品も 2,235 万

トンから 2,049 万トンに急減少した。



ただし、全ての物流が減少している訳ではなく、自動車 (新車) は 2008 年に 114 万台 (2007 年 : 106 万台) に増加、コンテナ貨物は 2007 年と同水準だった。中継貿易でも、ロシアからの搬入が急激に落ち込んだ半面、金融危機にも関わらず、ロシアへの搬出は底堅かったことになる。

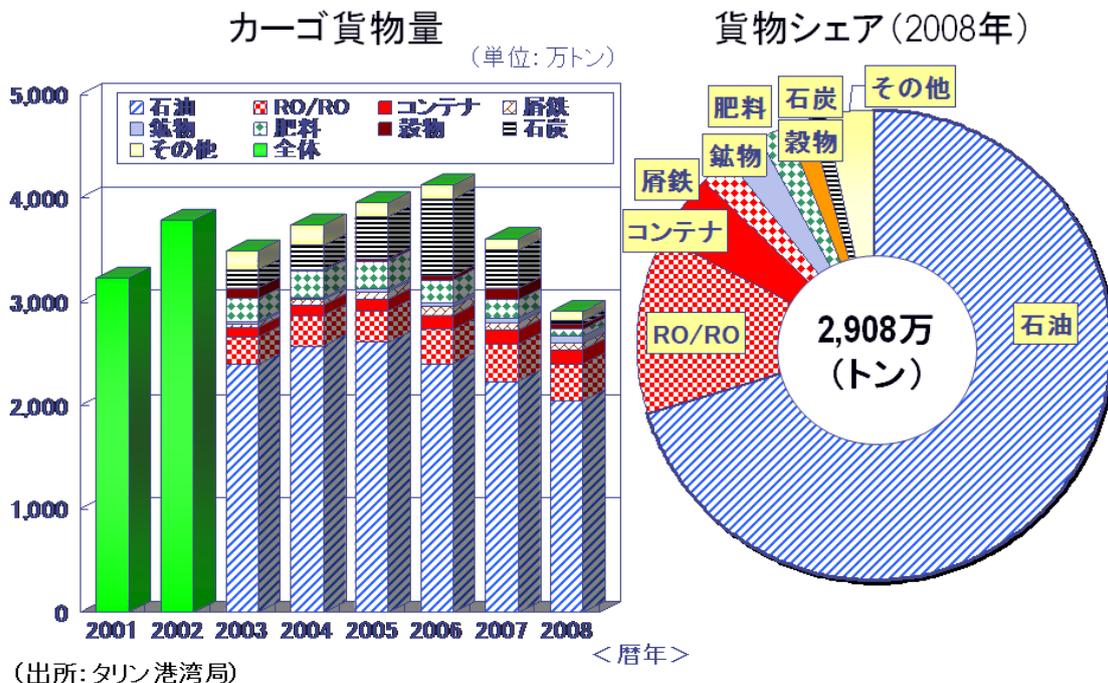
なお、エストニア経由の貨物は、バルト三国の他国と比較して、ロシア（特にサンクトペテルブルクなど）北西部との関係が深く、カザフスタンやウズベキスタンなど中央アジア方面への貨物比率は「5～10%程度」（エストニア・ロジスティクス企業）とされている。

② 海運(港湾)

港湾事業としては、概ね a.タリン港湾局（エストニア経済・通信省が 100%出資する株式会社）の系統と、b.シルポート（シラマエ港の民間港湾運営企業、地場資本とロシア資本の合弁事業）の 2 系統となっている。

タリン港湾局（www.portoftallinn.com）はタリン市街に隣接する「旧港」（旅客中心）の他、「タリン・ムーガ港」（郊外・商業港）、「パリヤサーレ港」「パルディスキ南港」、「サーレマー港」（島嶼部・旅客専門観光港）の 5 港湾を管理・運営している（これら 5 港湾のカーゴ貨物取扱量；図 6 参照）。公共事業であるため、法人物流に限らず、旅客や観光にも対応した港湾運営を幅広く展開している。この中、企業のロジスティクス上、重要なのは「タリン・ムーガ港」「パルディスキ南港」である（本報告・巻末資料参照）。

図6. タリン港湾・カーゴ貨物量の推移
— 石油関連, 肥料, 石炭などが急減少 —



【タリン・ムーガ港】

エストニア最大の商業港湾で、政府（経済・通信省）が100%出資するタリン港湾局（株式会社）が運営する。上記の通り、港湾内に「自由経済区」をもち、同区内の再輸出貨物は完全保税扱いで、関税・付加価値税（VAT）は一切掛からない。肥料、石炭、穀物、コンテナ貨物などを扱う総合港湾である。タリン市街の東方17キロに位置して、総敷地面積は451ヘクタール。タリン港湾局管内の約8割（重量ベース）を取り扱う。コンテナ貨物（通例、トラック輸送）以外のカーゴ貨物はほとんど鉄道で輸送されている。なお、タリン・ムーガ港は“凍港”であるが、近年の温暖化の影響で、ここ数年は冬季の船舶航行が不能となる凍結は起こっていない（タリン港湾局）。

【パルディスキ南港】

ロシア向けの自動車（新車）中継貿易港として成長。こちらもタリン港湾局傘下の支所との位置付けである。タリン市街からは西方45キロに位置して、自動車以外では、農業機械、建設機械、化学液体バルク、屑鉄なども扱う。ただし、コンテナ貨物の取り扱いは少ない。



日系の自動車輸送のための航路を日系海運企業が既に構築している。自動車（車体直接）運搬（Roll-on/Roll-off ; RO/RO）船舶の場合、バルト海まで直接航行しているが、日系自動車企業（トヨタ自動車、本田技研工業など）の場合、マルメ港（スウェーデン）の中継蔵置所から転送されてくることが多いという。ただし、金融危機以降、車両のロシア向け輸出台数は急減しており、現時点では中継拠点と言うよりも、在庫拠点として機能している。

他方、同港では、「出荷前検査・調整 (Pre-Delivery Inspection ; PDI) サービス」という車両中継ビジネスの新しいモデルをスタートしている。(下記「(7) 課題と優位性」参照)。後述のシラマエ港と比較すると、パルディスキ南港の蔵置所ユーザは日系、韓国系に加えて、フォードやプジョー・シトロエンなどもあり、利用企業が多角化している。自動車以外でも、英国の建設機械大手 **JC** バンフォード・エクスカベーター (本社 ; 英国・ロチェスター、**JCB** ; www.jcb.com) がカザフスタン向けの物流ハブとして、パルディスキ南港の利用を進めている。

同港はソビエト時代のパルディスキ海軍基地 (北港) をベースとして、ロシア勢力のエストニアからの完全撤退 (1995年9月) に伴って、軍港から民生転換して商業港湾として開発されてきた経緯がある。特に対岸のフィンランド・ハンコ港 (ロシア向け車両中継貿易の有力港) などでの労働争議問題が浮上した 2004~2005 年頃から、“代替港”としてパルディスキ南港が目されるようになった。また、石油元売り・国内最大手のアレクセラ・オイル (www.alexela.ee) が専用石油ターミナルを港湾内で運営している。最近では、バイオ・ディーゼルの生産事業所も港湾隣接地に併設しており、エストニア原産の菜種や野菜をベースとして、バイオ燃料の製造も行われている。なお、エストニアの緯度は高いものの、パルディスキ南港は外洋に突き出た立地のため、“不凍港”で冬季の航路凍結の問題はほとんどない (タリン港湾局)。上記の自由経済区ステータスは

コラム1) ~ ロシア向け PDI 機能について ~

自動車の出荷前検査・調整 (Pre-Delivery Inspection ; PDI) サービスは車両輸入に伴う陸揚げ時に輸入国 (最終消費地) の法令・技術規格に準拠する最終調整を輸入車両に対して行うことである。通常、自動車販売ディーラーや同作業の委託専門事業者によって行われる。パルディスキ南港では、ロシア側・顧客の指定仕様に合わせて自動車照明 (ランプ)、電装機器 (音響機器やナビゲーション・システム)、アクセサリ部品など純正品以外の実装作業まで行っている。

最終出荷のための作業を在庫時に終えておくことで、ロシア市場での出荷 (納車) を迅速化する狙いがある。上記の通り、エストニアは技術力が高く、ロシア語対応力も備えた人材が多いため、顧客ニーズも明確に伝わり、業務効率化に貢献する。

ロシア側での蔵置スペースの問題や在庫コスト、セキュリティの観点で、エストニアのパルディスキ南港やシラマエ港の車両蔵置所の利用は現在も行われている。PDI 業務のためには、車両蔵置所に隣接して、作業所や実装機器・部品の倉庫が必要だ。ロシア市場での実装機器・部品ニーズも多様化しており、少量多品種の在庫を確保しなければならない。スペース拡張性のあるエストニアの港湾は、この観点でも有用な機能を担っている。

ないが、港湾隣接地に 21ヘクタールの工業団地用地を保有している。

これに対して、“EU 域内で最もロシア国境に近接する商業港湾”（国境のナルヴァまで 25 キロ）



バイオ燃料生産施設も併設
(パルディスキ南港, 2009年5月)

として知られる「シラマエ港」はシルポート (www.silport.ee) という民間企業が完全な営利事業として港湾運営を行っている。シルポートは 50%をエストニア資本、残りの 50%をロシアの投資家の出資で運営されている。エストニア側はティート・ヴェヒ元首相 (1992年1~9月、1995年11月~1997年2月在任) が経営するシルメット (地場・資源企業グループ ; www.silmnet.ee) の資本である。シルメットはエストニア最大の希少金属 (レアメタル) 加工企業で、ニオビウムやタンタラムなど耐熱性金属の加工を行っている。フッ化アンモニウムなどの製造にも対応する。他方、ロシア側の資本は、不動産分野と建築資材関連の 2 事業者の出資による。

このため、シルポートは企業として収益を重視しており、現有のシラマエ港の運営に注力している。コンテナ・ターミナル建設など将来事業も、プロジェクトへの協力企業の存在が前提で、採算性を検証した上で、事業実施するのが基本方針だ。

【シラマエ港】

エストニアの東端に位置、サンクトペテルブルクまで 175 キロの好立地にある商業港湾で、現時点ではロシア向け自動車 (新車・完成車) の中継港としての性格が強い。最大の利用企業は韓国の現代自動車グループで、車両蔵置台数は 1 万台を超える。現代自動車の車両キャリアとして、エウコルが定期便を就航させている。上記の通り、港湾内に「自由経済区」を内蔵する他、①化学品 (バルティック・ケミカル・ターミナル ; BCT)、②液体バルク、③ドライ・バルク (木材・肥料・穀物など) の専用ターミナルも併設。BCT のアンモニウム貯蔵タンクはロシアから進出したア Kron (本社 : ロシア・レニングラード州ヴェリキ・ノヴゴロド ; www.acron.ru)

が西欧向け輸出ハブとして活用（製造はヴェリキ・ノヴゴロドのプラントで行い、鉄道で搬入）している。BCTはアンモニウム（3万トン・タンク×2基）の他、尿素アンモニウム硝酸塩（UAN；2万トン・タンク×3基）の貯蔵にも対応して、年間処理能力は170万トンにも達する。港湾の周辺部を含めた用地は全体で600ヘクタールに及ぶ。今後はコンテナ・ターミナル整備も計画しており、総合港湾としての成長も期待される。ただし、“凍港”であるため、厳冬期（近年、稀だが）は厚さ15～16センチの凍結が発生するという。

車両中継貿易に関しては、パルディスキ南港と競合関係にあるものとみられるが、金融危機の影響は酷似している。

「ロシアでの商談がまとまらず、在庫（3～4万台）の回転速度の遅れが目立つ」（シルポート）という。中国の江鈴汽車（JMC；www.jmc.com.cn）も同港利用を検討しているとされる。

タリン・ムーガ港およびパルディスキ港が、サンクトペテルブルク（物流円滑化）やウスチ・ルーガ（稼働開始）などロシアの港湾に対して“競合意識”を抱いているのに対して、シラマエ港は資本関係のあるロシアを“パートナー”と認識してい

コラム2） ～ 韓国企業の対ロシア自動車海運 ～

韓国の現代自動車は、欧州での主要な車両海運にエウコル（EUKOR）・カーキャリア（本社：韓国・ソウル；www.eukor.com）を活用している。同社は現代商船（HMM）の車両海運事業の再編に伴い、現代自動車グループが20%、スウェーデンのヴァレニウス・ライン（車両海運のパイオニア企業；www.walleniuslines.com）が40%、ノルウェーのヴィルヘルムセン（www.wilhelmsen.com）が40%を出資する合弁事業として2002年12月に事業開始している。欧州での統括拠点はアントワープとフランクフルト。2007年7月以降、ロシアを含むバルト海沿岸市場向け“ハブ港湾”として、ワルハムン港（ヨーテボリの北方50キロ）の車両ターミナルを位置付けている。ワルハムン港の年間新車取り扱い台数（2008年推定）は12万5,000台。現代自動車と同グループ傘下の起亜自動車は2008年4月にエウコルとの従来契約（車両運搬委託）を更新して、2016年まで延長した。

なお、エウコルは2009年6月、スウェーデン西部に所在するワルハムン港の車両ターミナルの保有株式（全体の50%）を、車両運搬・同業のグリマルディ（本社：イタリア・ナポリ；www.grimaldishipping.com）に売却することで合意した。資本関係ではエウコルの撤退となるが、引き続きバルト海沿岸向けの車両運搬ハブとしてワルハムン港の利用は継続する。

る点是对照的である。シラマエ港からの車両輸送は、ロシアの輸送事業者がトレーラで搬出すること（フィンランド・ハンコ港などと同様）もあるが、小型船舶でロシアに中継海運されることが多い（シラマエ港からの海運での所要時間はサンクトペテルブルクまで：約 8 時間、ウスチ・ルーガ港まで：約 3 時間）。サンクトペテルブルク（ペトロレス港）は徐々にコンテナ貨物の港湾としては利便性を高めているとされるが、車両輸送の面では港湾隣接地の蔵置スペースに限りがあるため、在庫拠点としてシラマエ港を活用している側面がある。「（シラマエ港の蔵置所を中継拠点として利用している企業は）日系 2 社と韓国の現代自動車。ロシア側の荷揚げ港湾としてはペトロレス港の利用が多かったが、現代自動車はウスチ・ルーガ港の活用も始めている」（シルポート）という。ロシア側で在庫が掃けてくると、シラマエ港から在庫を補充しているようだ。ロシアでの自動車販売は金融危機以降、低迷気味のため、車両在庫期間は長期化傾向にある。このため、蔵置所としては「コスト」や「セキュリティ（防犯）」の両面で競争力のあるシラマエ港に優位性がある。



ロシアへの船出を待つ車たち
（シラマエ港，2009年5月）

③ 道路・鉄道網

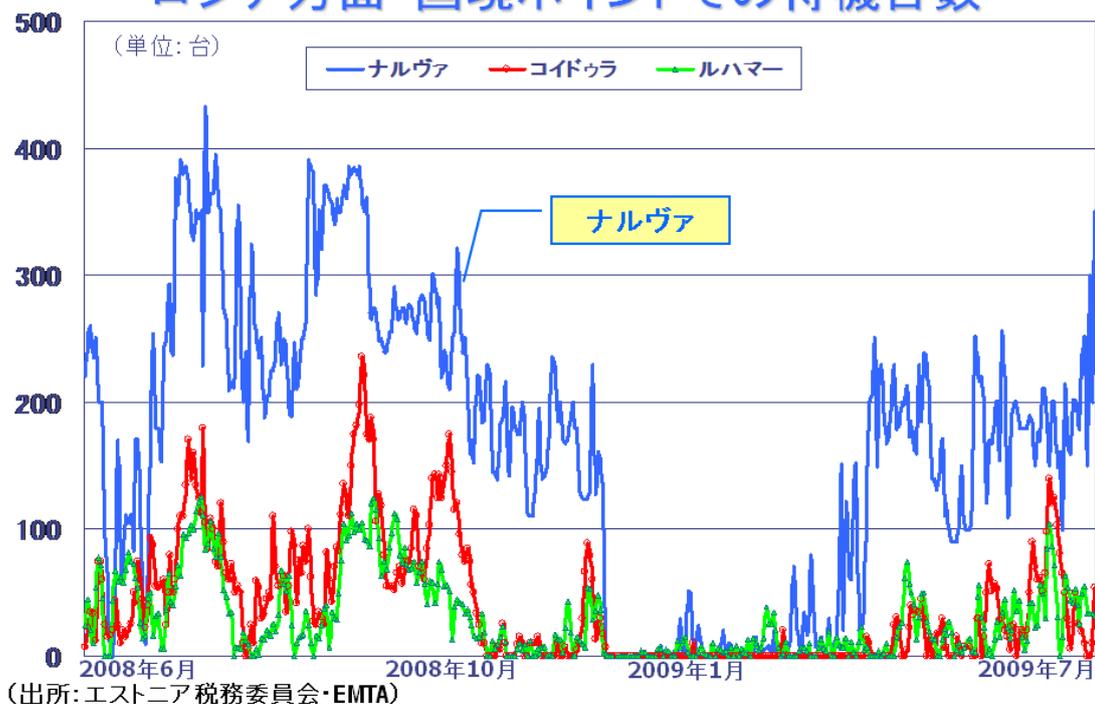
道路については、構造・形態の面で、大きな相違はないが、EU でいう高速道路（自動車専用道路）とは、速度制限などの面で若干、異なっている。しかし、幹線道路の整備は充分なされており、国内やロシア向け物流に大きな問題はない。タリンからロシア方面には国道 1 号線（欧州自動車道路標識番号；E20）が東方にナルヴァまで延びており、ナルヴァ川の対岸（ロシア側）のイヴァンゴロドを經由してサンクトペテルブルクに至る。シラマエ港からサンクトペテルブルクまではトラックでも 3~4 時間（直行時間）の距離であるが、国境ポイントでの待機時間を含めると、現在の所要時間は 12 時間程度（シルポート）という。陸路で輸送する場合、a.ナルヴァが最も利用頻度が高いとされるが、他に b.コイデュラ、c.ルハマーの 3 ルートが存在する。

なお、ロシア向けトラックの利用が最も集中するナルヴァ国境ポイントでは、2008年7月20日に430台の“トラック渋滞”が発生したが、金融危機以降、渋滞は概ね消滅していた。3月頃



から徐々に待機台数が増加しており、6月30日現在、202台の待機トラックが確認されている。コイデュラ国境ポイントでは、236台（2008年9月20日時点）の渋滞が、ルハマー国境ポイントでは、126台（2008年7月19日時点）の渋滞が、確認されている。季節要因も影響するが、ロシア向け物流も、徐々に活況を取り戻しつつある。

図7. エストニア・待機トラックの状況
— ロシア方面・国境ポイントでの待機台数 —



鉄道は、エストニア鉄道（EVR；www.evr.ee）がロシア・CIS 標準の鉄道軌道（軌間：1,520 ミリ）で運営している。逆に欧州標準（軌間：1,435 ミリ）の軌道はエストニア国内には存在しない。

なお、港湾からの内陸輸送では、ロシアから自動車・コンテナ貨物などを引き取りに来る場合、トラック（トレーラ）輸送が通例。鉄道利用のニーズは低い。背景には、**a.**ロシアでの車両燃料（ガソリンなど）コストの低さ、**b.**所要時間の短縮化ニーズ、**c.**（小ロットに対応できる）トラックの機動性、**d.**ロシアでの環境意識（EU と比較して相対的に低い）などの事情がある。ただし、比較的納期の緩い原材料などのカーゴ貨物は鉄道利用が通例。

今後の鉄道網盤整備計画としては、欧州委員会が「レール・バルティカ」と呼ばれる鉄道路線建設を進める。これは「汎欧州運輸ネットワーク（TEN-T）計画」に対応したのもで、2020 年までの総工費は 31 億 9,820 万ユーロのプロジェクト。ヘルシンキ～タリンのフェリー航路も一部含むが、鉄道でエストニア（タリン）～ラトビア（リガ）～リトアニア（カウナス）～ポーランド（ビアウストク、ワルシャワ）を結ぶ計画（総延長：1,142 キロ）だ。このプロジェクト推進に当たり、エストニアはラトビアとの協力協定を 2007 年 7 月に調印しており、タルトゥ～ヴァルガ（ラトビア名：ヴァルカ）経由でラトビア北部の主要都市・ヴァルミエラに向かう路線改修（アップグレード工事）を中心に進める。時速 120 キロに対応できる線路の整備を行い、予定では 2012 年末までに竣工させる。

④ 航空

タリン国際空港が主要空港と位置付けられている。就航キャリアとしては、旅客ベース・シェアでエストニア航空（OV）が 41%（2008 年）を占める。これにフィンランド航空（AY）：9%、英国の格安航空イーザー・ジェット（U2）：9%などが続く。航空貨物の関連では、現在、カーゴⅠ、カーゴⅡの 2 区画が利用されている。カーゴⅠは倉庫エリアが 3,600 平方メートルで、DHL、TNT、フェデラル・エクスプレス、UPS など主要航空貨物企業が共同利用している。これに対して、カーゴⅡ（倉庫エリア：1,255 平方メートル）は TNT エクスプレスが運営している。

エストニアでは海運が発達していることや対岸のフィンランドとのフェリー交通が活発であることから、航空貨物輸送の利用は限られているが、2008 年は航空貨物の利用が拡大しており、年間カーゴ貨物量は約 4 万 2,000 トン（郵便含む）に達した（2007 年：約 2 万 3,000 トン）。

(6) 成功企業事例

エストニア進出企業の成功は「エストニアの高い技術力を如何にして事業成果に取り込むか」という点がカギを握る。

例えば、総合エンジニアリング企業 **ABB**（本社：スイス・チューリヒ；www.abb.com）はエストニア市場において電力システム事業を中心に売上高を伸ばして、2008年には25億7,000万クローン（1億6,420万ユーロ）を計上（前年比52%増）、過去最高を記録した。また、2007年と2008年には「エストニア・最優良外国投資家賞」を2年連続で受賞している。同社の成功の背景には「生産設備保守体制の合理化・効率化を図ることで、逆に効果的な技術ソリューションを引き出したこと」がある、と同社ではみている。

同社のエストニア法人の従業員数は約1,000人で、電力システムの販売・サービスおよび風力発電システム用発電機ユニットの生産を行う。生産拠点はユリ（タリン近郊）に立地、2003年2月に開所（初期投資：1,530万ユーロ）している。ユリ事業所が生産した発電機は同社のフィンランド（ヘルシンキ）にある風力発電システム製造拠点に出荷されている。同社商品の場合、100%の品質信頼性を目標としているため、ユリ事業所における生産設備の完全な保守・管理体制の構築が重要な課題となった。操業開始以来、同事業所の設備の保守業務は、社内事業部門である **ABB** サービスに対して、工数に応じた時給ベースで委託されていた。しかし、この保守体制では、設備の故障・不具合が発生する度に委託契約に基づき、保守サービス料が支払われるため、事業所側では保守経費の管理・予測が不可能で、サービス会社側も、長期的な視点で問題の根本的な解決を図らなくても、委託された保守業務だけに対応する結果となっていた。

こうした状況に危機感を抱いた同社は、保守サービスの「時給制」を見直して、設備のパフォーマンス評価に基づく「固定給制」に切り替えることとした。この結果、生産設備のパフォーマンスに関する責任の所在が明確となった上、**ABB** サービスも、パフォーマンス目標達成に向けてモチベーションを高めることができた。パフォーマンス目標が達成できれば、成果に応じた報奨金を給付、逆に目標未達の場合、罰則金を課す、という業務評価体制を構築した。**ABB** サービスとしても、長期的な視点で、設備パフォーマンスを最大限引き出す対応策を検討するようになり、生産性の向上に貢献するようになった。

同社では、エストニア・ユリ事業所の新しい取り組みを評価して、同商品を製造するスウェーデン・ルドヴィカ事業所、中国・上海事業所にも、同様の生産設備の保守体制を導入することを決定した。特に上海事業所にはエストニアでの業務改善に携わった従業員

員が派遣された。エストニアで始まった生産設備保守体制の改善の取り組みがグループ全体の生産性向上に貢献した事例である。

この他、鉄鋼世界最大手のアルセロール・ミタル（本社：ルクセンブルク；www.arcelormittal.com）は2008年3月にガルベックス・エストニアを買収（発表：2007年11月）し、タリン・ムーガ港の自由経済区に進出している。金属メッキ線材やコイルの加工（年産：50万トン）を行っている。

（7）優位性と課題

エストニアの産業・社会の特性として、自由且つ透明性が高い点が挙げられる。歴史的には東欧圏に区分されることが多いエストニアだが、実質的には北欧により近い社会システムが形成されている。ただし、自由・公正な投資環境を重視するため、外国企業投資を特別に優遇するような制度設計はほとんどない。

また、工業技術力が高い面も、製造業、特に商品開発・研究、サービス拠点としては、有用な特性と考えられる。特にロシア北西部に隣接する優位性から、エストニア国内の運輸基盤と、これらの高付加価値化機能を組み合わせることで、ビジネス拠点としての可能性が広がる。上記「(5) ロジスティクス」でも論じているが、ロシア北西部に対するエストニア（EU加盟国として最も近接）の地理的優位性は将来も変わらない。このため、ロシアではできない商品に対する高付加価値化ができれば、エストニアの事業拠点としての優位性は高まるものと期待される。

例えば、自動車を始めとする企業物流を考察すると、a.商品管理の専門性（対応技能の習熟）、b.出荷前検査・調整（PDI）サービスなど高付加価値業務へのニーズ拡大、c.盗難などのセキュリティ・リスク対応、d.ロシアでの倉庫（蔵置）施設の未整備などを背景として、エストニアの優位性は高まっている。エストニアを“蔵置スペース”として活用する動きは引き続き活発である。特に b.については「パルディスキ南港」の項でも言及している通り、エストニア港湾で在庫している期間にその技能を活用して、その後のロシアでの商品流通を迅速化することができる。

この他、エストニアの港湾で行われる付加価値業務としては、ロシア市場で販売される食品など消費財に対する「包装・パッケージ」サービスなども挙げられる。ロシア語能力があるために、ビジネス対応力がある。こうしたエストニアの優れた事業基盤を活用するため、日系企業も動いている。日本の電動工具最大手のマキタは2006年4月にタリン郊外に営業拠点を同社・フィンランド法人の支店として設立している。

他方、当面の課題としては、金融危機の影響を無視できない。特に「ユーロ導入」を控えているエストニアとしては、金融政策の自由度が少なく、危機に対して臨機応変な対応が出来ていない点も問題である。

しかし、より本質的な課題として、産業構造の問題がある。エストニアとして単独で垂直統合し得る産業がない。ロジスティクス産業以外に“基幹産業”と呼べるものがないのだ。投資国であるスウェーデンやフィンランドも、必ずしもエストニアに優先投資している訳ではなく、状況に応じてバルト三国から適切な事業立地を選択している。自国とバルト三国（のひとつ）との事業分担を組み合わせることで、効率的な業務展開を進めている。結果として、エストニア単独でまとまった産業集積を形成する事例はほとんどない。

また、その“基幹産業”としてのロジスティクス産業についても、いくつか課題がある。金融危機以降、a.これまで“海上渋滞”が一般化していたサンクトペテルブルク港が徐々に利便性を高めつつあること、そして、b.“新港”として期待されるウスチ・ルーガ港（サンクトペテルブルク西方約 130 キロ）の稼働開始で、これらとの競合関係も急浮上している。ロシアに対する“代替港湾”という役割に疑問の声もない訳ではない。ロシアのセルゲイ・イワノフ副首相は 2009 年 6 月のウスチ・ルーガ港訪問の折に「(ウスチ・ルーガ港の) 石油ターミナルが 2009 年内に本格稼働すれば、現在、エストニア経由で行っている石油製品の中継貿易は中止する」と発言している。図 5.にある通り、タリン港湾のカーゴ貨物取扱量は石炭、肥料などに加えて、主力の石油および同製品も急速に減少してきており、更なる貨物需要減少が起こる場合、その影響は深刻である。

さらに政治的な問題として、ロシアとの複雑な関係がある。2007 年 4 月にはエストニア政府が第 2 次世界大戦での旧・ソ連軍の貢献を顕彰するタリン解放記念碑（旧・ソビエト兵士銅像）を撤去したため、エストニアでのロシア系住民による暴動が頻発したこともあった。この事件に伴って、ロシアとの政治的な関係は不安定化しており、「原油供給の一時停止」「鉄道運行の一時停止」など、ロシア側が経済分野での態度を硬化させたこともあった。また、2007 年 4～5 月にはエストニア政府の情報システムやホームページを対象とした「サイバー攻撃」も発生しており、ロシア側のクラッカー（コンピュータ・システムなどへの不正アクセス行為を行う者）によるものとする見方がエストニア側には根強い。このようにエストニアにとって経済的には重要なロシアも、政治問題が絡むと、事態が急速に複雑化する点は留意が必要だ。

4. ラトビア

(1) 地域特性

ラトビアはバルト三国の中央に位置しており、南北をエストニア、リトアニアに挟まれ、東部でロシア、ベラルーシと国境を接している。人口・経済規模もバルト三国の中で中間に位置し、首都リガは人口約 71 万を数えるバルト三国で最大の都市である。

バルト三国の中間立地という地理的優位性から、リガ港はバルト三国市場向け“ハブ港湾”と位置付けられる場合も多い。

また、ロシアと国境を接することから、石炭などロシア・CIS 原産の鉱物性燃料の中継拠点としても活用されている。しかし、総人口の約 3 割をロシア系住民（約 63 万でバルト三国最大）が占める他、そのロシア系住民を中心に国内に約 32 万（総人口の約 15%に相当、2008 年末時点）もの“無国籍者”がおり、その法的地位をめぐる内政問題となっている（「3.リトアニア<コラム 5>参照」）。

貿易では、ラトビア中央統計局（CSB）によれば、輸出（2008 年・通年）が 44 億 2,900 万ラツツ（1 ラト＝約 190 円）、輸入（同年）は 75 億 2,800 万ラツツと近年は輸入超過が続いている。輸出は、従来、ドイツ、英国、スウェーデンなどの西欧市場が主要な相手国であったが、2005 年以降は、リトアニア、エストニアがこれらを抜き、輸出上位となっている。背景には、近年、ラトビアが周辺地域向け輸出拠点化している事情がある。

これに対して、輸入はドイツが一貫して最大の相手国となっている。これに続くのがリ

<国概況>

人口：約 226 万（2009 年）

首都：リガ（人口：約 71 万）

言語：ラトビア語（バルト語派）

元首：ヴァルディス・ザトレウス大統領

首相：ヴァルディス・ドンブロフスキス（新時代）
（2009 年 3 月就任）

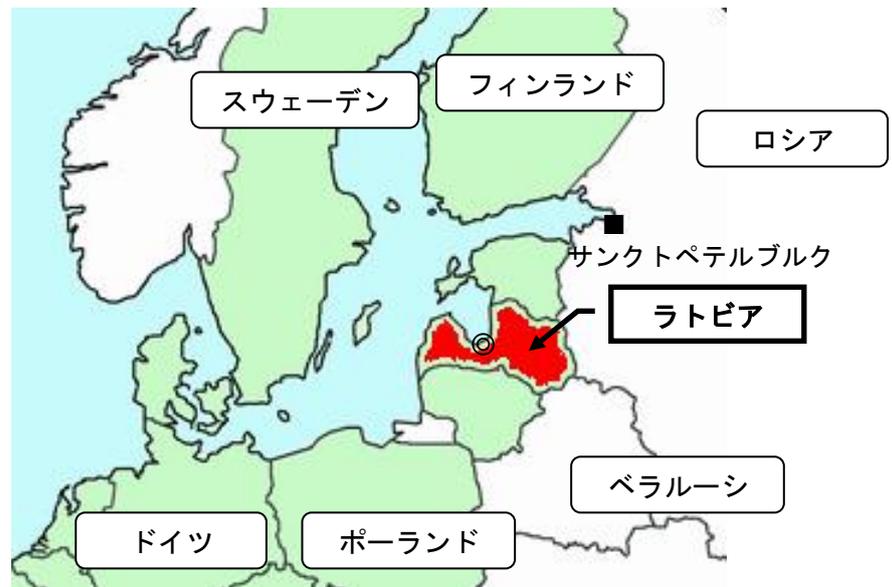
国民 1 人当たり GDP：1 万 4,997 ドル（2008 年）

実質 GDP 成長率：▲4.6%（2008）、▲13.1%（2009）

失業率：13.9%（2009 年第 1 四半期）

ソビエト連邦からの独立：1990 年 5 月（宣言）

ロシア系住民比率：27.8%（2008 年）



トアニア、ロシア、エストニアで、リトアニアは2002年にロシアを抜いて以降、第2位の輸入相手国に浮上している。フィンランド、スウェーデンなどの“北欧勢”も主要な輸入相手国である（輸入額も増加している）が、ラトビア周辺国の急拡大と比較すると、伸び率が鈍い。

他方、投資ではラトビアへの直接投資（2009年3月末時点、残高ベース）は全体で、56億800万ラツツであり、2008年9月末時点（58億6,200万ラツツ、四半期ベースで過去最大）との比較で、4.3%の減少となっている。ラトビアに対する最大投資国（2009年3月末時点）はエストニアで9億1,300万ラツツに及ぶ。この他、投資上位国としては、スウェーデン（8億500万ラツツ）やデンマーク（4億6,260万ラツツ）が続く。投資関連では“北欧勢”のプレゼンスは今も健在だ。

しかし、金融危機の影響で2008年第4四半期に全体の直接投資（フロー）は9,510万ラツツの“引き揚げ超過”に陥っている。最大投資国のエストニアやフィンランドなどからの投資が引き揚げ超過に転じているためだ。

（2）経済状況

ラトビア経済は、2005～2007年まで3年連続で10%以上の実質GDP成長率を記録するなど、EU加盟国では“稀な”高成長国だった。これは「不動産投機ブーム」と「緩やかなクレジット条件の下での消費拡大」（欧州委員会）が同時に進行して内需成長を支えたことが背景にある。この反動もあって金融危機の影響が広がりを見せると、バルト三国では最も早く、極端な形で経済不振が表面化した。実質GDP成長率も、2008年の段階でマイナス4.6%まで落ち込んだ。欧州委員会（2009年春季経済見通し）の見方によると、2009年はマイナス13.1%まで悪化するものと予測されている。2010年もマイナス3.2%と、厳しい状況は続く見通しだ。

ラトビアは、不動産投資を始め外国資本による投資期待がバルト三国の中で最も強かった国で、2005年には総固定資本形成が23.6%も拡大（同成長率が20%を超えたのは、エストニア→2006年：20.1%、リトアニア→2007年：20.8%）。これが金融危機以降、2008年：マイナス13.2%、2009年：マイナス24.0%と急ピッチで減退している。投資拡大のスピードが速かっただけに落ち込みも急速だった。

IMF欧州局のクリストフ・ローゼンベルク顧問（バルト三国問題担当）は「EU加盟以降、ラトビア経済は急成長を続けて“空前”の好況に沸いたが、当初から経常収支の不均衡は問題だった。（IMFとして）景気過熱の問題は2005年の段階から指摘してきたこ

とだ」と発言（2009年5月）している。ラトビア経済の危うさは「個人消費のクレジット依存」「経常収支赤字の肥大化」「過剰に膨らんだ民間部門の対外債務残高」などの面から「クレジット経済」として専門家の間では問題視されていた。IMF ラトビア調査団のマーク・グリフィス代表も同時に「国内金融部門の脆弱性」を本質的な問題として指摘している。投融資のほとんどを外国資本に依存するラトビアは、金融危機に伴う投資国からの資金流入減速に最も敏感に反応した国の1つである。IMF 欧州局のローゼンベルク顧問は、投融資のほとんどが不動産・流通・金融部門に集中した半面、製造業などに投資資金が充分浸透しなかった現状を反省点としている。サービス部門の活況で全体の賃金水準も上昇したが、これに見合う「生産性向上」はほとんどなかったため、急速に競争力を失ったと考えられている。

なお、同顧問はラトビアの“再生シナリオ”として「産業構造の転換と（それを実現するための）賃金水準の見直し」が必要としている。この再生シナリオは欧州委員会も同じで「大胆な賃金水準引き下げによる物価調整、そして、製造業強化を通じた輸出主導経済への転換」を提唱している。ただ、欧州委

員会の見方は厳しく、このシナリオ実現のためには“迅速な実行力”が重要で、それが示せなければ、「世界経済の信頼を失い兼ねない」とも指摘している。

これら有識者が共通に懸念している点としては、ラトビア政府の財政赤字の問題もある。ラトビアの財政赤字（2008年）は対GDP比で4.0%まで拡大しており、欧州委員会の見通しでは、2009年：11.1%、2010年：13.6%と今後も悪化を続けるものとみられる。この問題については、ラトビア政府も重く認識しており、大規模な財政緊縮策を盛り込んだ2009年度予算改正案を2009年6月に可決した（詳細は下記「(4) 投資環境としての諸条件」を参照）。既に政府は公的部門の大規模な人員削減、社会保障給付の大幅削減、各種の増税など、対策を本格化している。



人通りの少ない中心地の大型商業施設
(リガ市街, 2009年3月・午後7時)

(3) 金融危機の影響

今回の金融危機は“ラトビア危機”とさえ呼ばれる程、同国への波及は早かった。2008年11月には、多数の外国資本からのシンジケートローンで事業を拡大して急成長を遂げた国内第2位の有力行・パレックス銀行 (www.parexgroup.com) が国有化（現在、ラトビア民営化率：95.3%株式保有）されるなど、ローン依存経済の問題が表面化。さらに同月には、政府として IMF への金融支援を要請したことで、事態の深刻さを世界に知らしめる結果となった。これに対して、IMF は2008年12月に17億ユーロの金融支援計画を発表。この他、EU (31億ユーロ)、世界銀行 (4億ユーロ)、欧州復興開発銀行・EBRD (1億ユーロ) も融資を表明した。二国間ベースでは伝統的に経済関係のあるスウェーデン、デンマーク、ノルウェーの北欧諸国で18億ユーロ、チェコ：2億ユーロ、ポーランド：1億ユーロ、エストニア：1億ユーロが融資に応じている。総額75億ユーロの大型金融支援だ。

しかし、政府の経済政策の遅れに対する不満から、2009年1月には首都・リガで市民・労働者を中心とする1~2万人規模のデモが発生。これがイワルス・ゴドマニス首相（当時、2007年12月首相就任）の退陣（2009年2月）・政権交代に発展した。後継内閣首班として、大統領指名を受けたヴァルディス・ドンブロフスキス新首相も、所信表明演説（2009年3月）で「(ラトビアに対する) 外国債権者の要請に応じて財政赤字を削減すること」を内閣の緊急課題の第1項目に掲げた。

EUからの融資は、既に第1回目（ファースト・トランシェ）の10億ユーロが2009年2月に実施されている。ただ、第2回目の12億ユーロについては、ラトビア側の金融安定化措置の進捗状況を精査した上での実施（「追加覚書」調印：2009年7月）とされた。この中でEUは財政赤字削減を重視、特に「財政赤字を対GDP比で3%以下に収める」期限設定を強くもとめた。今回の「追加覚書」では「2012年まで」と具体的に明記された（下記「(4) 投資環境としての諸条件」参照）。

今回の金融危機で、その他のバルト三国同様、ラトビアも増税方針を固めている。VAT税率は2009年1月から21%（従来：18%）に引き上げられた。また、2009年7月から発効した税制改正では、a.個人所得税の課税最低所得を現行の月額90ラツツから35ラツツに引き下げている（増収効果：4,380万ラツツ）。また、b.物品税も増税で、例えば、アルコール（強度）では100リットル当たり825ラツツを890ラツツまで引き上げた（物品税全体の増収効果：380万ラツツ）。この他、国営企業体からは事業収益を配当として国庫納付させる方針だ。国営・林野事業体からは80%、国営エネルギー供給企業・ラトヴェネルゴ (www.latvenergo.lv) と国営ラトビア放送 (LVRTC: www.lvrtc.lv) からは100%

の収益を国庫納付させることを閣議決定した（増収効果：1,680万ラツツ）。

この他、金融危機の影響が色濃く表れている分野としては、不動産市場もある。ラトビア中央統計局（下表を参照）によれば、リガ市街地の「住宅平均単価（1平方メートル当たり）」は2004年当時、229ラツツだったが、2007年には841ラツツと4倍近くまで急騰している。しかし、金融危機以降の価格は676ラツツ（2008年）まで落ち込み、その後も続落が続いている。価格下落幅が比較的緩やかなのは“含み損”の表面化を抑えるため、ほとんど売買が停止状態にあるため、今後、損失覚悟の“投げ売り”が始まれば、さらに下落すると指摘されている。他方、住宅供給（新規竣工面積）は全国で2002年：18万7,600平方メートルから2007年に118万8,400平方メートル、2008年に115万3,200平方メートルに（リガ市内は、2002年：2万6,000平方メートルから2007年：45万3,700平方メートルに、さらに2008年：38万9,500平方メートルに）と、2007年に供給が急増している。2008年も2007年並みの需要予測で着工されたため、現在のラトビアの住宅需給は深刻な“供給過剰状態”にある。

表. ラトビア住宅需給の状況

		単位/年	2004	2005	2006	2007	2008
新規住宅供給(竣工)面積		万㎡	45	55	81	119	115
住宅平均単価	ラトビア(都市部)	ラツツ/㎡	158	202	405	665	528
	リガ市内(市街地)	ラツツ/㎡	229	336	584	841	676

(4) 投資環境としての諸条件

① 賃金水準

バルト三国において最も金融危機の影響が深刻とされるラトビアでの失業率は2009年第1四半期には13.9%と急上昇している。同時期の失業者数も16万7,000人に達しており、前年同期から8万8,000人も失業者が発生、労働人口が約138万人のラトビアにとって、この失業者数は大きな問題である。

ラトビアの名目平均賃金（グロス・月収ベース）は、金融危機直前の2008年7月に504ラツツまで上昇していたが、その後、下降に転じて2009年1～3月でも回復を見ていない（2009年3月：474ラツツ）。賃金低下傾向は金融危機を境に民間部門で顕著となったが、2009年以降は公的部門でも賃金カットが始まり、全体の賃金水準を押し下げる格好となった。

状況は同じバルト三国のエストニアと酷似しており、ラトビアの実質平均賃金は、2008 年内は前年同月比での“プラス”を辛うじて維持したが、2009 年 1 月以降は完全なマイナス基調に入っている。なお、ラトビア政府は 2008 年 9 月時点で、2009 年の法定最低賃金を 180 ラツツ（従来：160 ラツツ）と決めていたため、2009 年 1 月に引き上げ改定した。エストニア、リトアニア共に 2009 年の法定最低賃金引き上げは見送っているため、“異例”の措置となった。しかし、厳しい現実としては、この法定最低賃金水準の被雇用者の割合が、2008 年第 1 四半期：12.1%から 2009 年第 1 四半期：17.0%と急上昇していることがある。

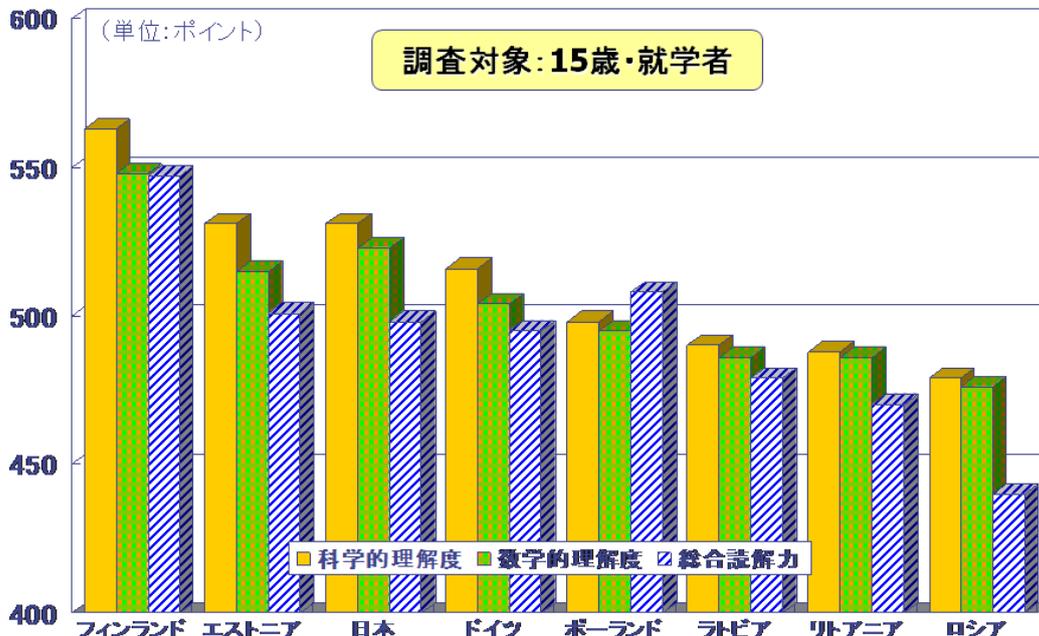
② 教育・技術水準(人材供給)

ラトビアでは、その EU 加盟に先立って 2006/2007 年度（学期）まで高等教育機関の増設が続いた。その在籍者数は、2005/2006 年度に 13 万 1,000 名まで拡大したが、それ以降、減少に転じており、2008/2009 年度には 12 万 5,000 名まで減少している。バルト三国の中では、ラトビアにおける総合大学の歴史は新しく、最古のラトビア大学（LU；www.lu.lv）でも開設されたのは 1919 年である。ただし、同校の理工系学部は 1862 年に設立されたリガ・ポリテクニカ（現在のリガ工科大学・RTU：www.omega.rtu.lv）の一部を吸収している。なお、リガ・ポリテクニカはスイス連邦工科大学・チューリヒ校（ETHZ）をモデルとして設置された先駆的工業大学である。

ラトビア大学の在校生は 14 学部に約 2 万 2,000 名（2008 年末時点）で、この中、国家奨学金による学生が約 4,000 名を占める。同校の運営は、ラトビア政府補助：1,760 万ラツツや EU 構造基金：440 万ラツツ（授業料収入：1,490 万ラツツ）などで行われている。2008 年には同校の自然科学分野論文・被引用回数（SCI）が 452 回（外部論文：229 回）と年々拡大傾向にある（2006 年：260 回→2007 年：421 回）。

他方、バルト三国の教育水準については、顕著な格差が存在している点にも留意する必要がある。「1. エストニア」で紹介している通り、「情報化先進国」の同国には、それを支える強固な技術基盤がある。世界の 15 歳・就学者（義務教育修了前）を対象として行われる経済協力開発機構（OECD）の「国際学習評価プログラム（PISA）」（実施頻度：3 年に 1 回の国際共通テスト）の結果（2006 年調査）によると、エストニアは「科学的理解度」「数学的理解度」「総読解力」の全てにおいてバルト三国では最高スコアを記録している（図 8 参照）。むしろ、評価結果から判断すると、エストニアは、欧州最高水準のフィンランドや日本に近く、総じてドイツよりも高評価を得ている。これに対して、ラトビアやリトアニアは、全項目でエストニアよりも低いスコアで、むしろ、ロシアに近い水準にある。これをもって企業の投資基盤として評価することはできないが、同じバルト三国でも多めに事情は異なっている。

図8.バルト三国・教育水準の比較
— 世界レベルのエストニアと、その他の格差 —



(出所: OECD国際学習評価プログラム・PISA2006)

③ 税制(投資インセンティブ)

エストニアと比較するとラトビアの税制は、より一般的な形態をとっている。法人(所得)税は税法上の所得に対して15%の税率(一律、累進性なし)で課税される。

下記「⑦その他」で詳述するが、ラトビア国内の特別経済区(SEZ)は a.リガ、b.ヴェンツピルス、c.リエパヤ、d.レーゼクネの4カ所で構成される。エストニアとはやや異なり、法人税減免・融資など具体的な投資インセンティブが設定されている。最長5年間の事業損失の繰り越しも認めている。特別経済区入居企業に対する投資インセンティブとしては、2017年までの期間、事業所得の80%まで法人税減税が認められる。また、特別経済区内で調達された物品についてはVAT免除となる。その他、不動産税(資産価値に応じて0.3~1.0%)も80~100%の減免対象となっている。

ラトビアの投資インセンティブには、「減免税型」に限らず、条件はあるものの、「補助金給付型」のインセンティブも認められている点で、特徴的である。

④ 金融基盤

ラトビア（中央）銀行（www.bank.lv）は2009年7月、これまで「2012～2013年」としてきたユーロ導入目標時期を「早くても2014年」と見直した。これは、金融危機の影響で政府財政が急速に悪化（税収減少など）したことから、ユーロ導入基準のひとつである「財政赤字を対GDP比で3%以下に収める」との条件を達成できるのは、早くても2012年以降、と見込まれるためである。現時点でラトビアは、自国通貨「ラトビア・ラト」（1ラト・LVL＝約190円、複数形；ラツツ）を採用するが、既にユーロ導入の前段階である外国為替レート管理メカニズムERM2に移行（2005年5月）している。現在のラトとユーロの交換レートは1ユーロ＝0.702804ラツツに固定（実施：2005年1月）されている。

しかし、金融市場では「今後、ラトビアの固定相場制が維持不能となり、通貨切り下げに追い込まれた場合、東欧圏全体を巻き込んだ金融危機に発展するのではないか」との憶測も流れている。ラトビア銀行は2008年11月時点で「通貨切り下げ」が適切ではない事由として（ラト切り下げによる）「物価上昇」、特に消費財から原材料・燃料まで輸入依存度の高い同国にとって「輸入物価の高騰」が深刻な問題であることを挙げている。また、（国内の）債務者の約80%がユーロでローンを組んでいる現実にも言及して「債務残高の肥大化」「年金・預金生活者への圧迫」に繋がる点も問題として指摘している。

また、2009年6月（3日）にラトビア財務管理局（www.kase.gov.lv）が実施した「短期国債入札」は、ラトビア経済や通貨ラトに対する不信感の広がりから「応札なし（所謂、フェイル）」と云う“異常事態”に繋がった。ラトビア財務管理局は、この背景として「中央銀行による市場介入（ユーロ売り・ラト買い）などの影響で、市中からラトが急速に吸い上げられたため、金融市場でのラトの流動性が低下した」ことを指摘している。なお、その後、同局の実施した「短期国債入札」自体は円滑に行われており、7月1～2日の入札では5,600万ラツツ相当の短期国債が売却されている。

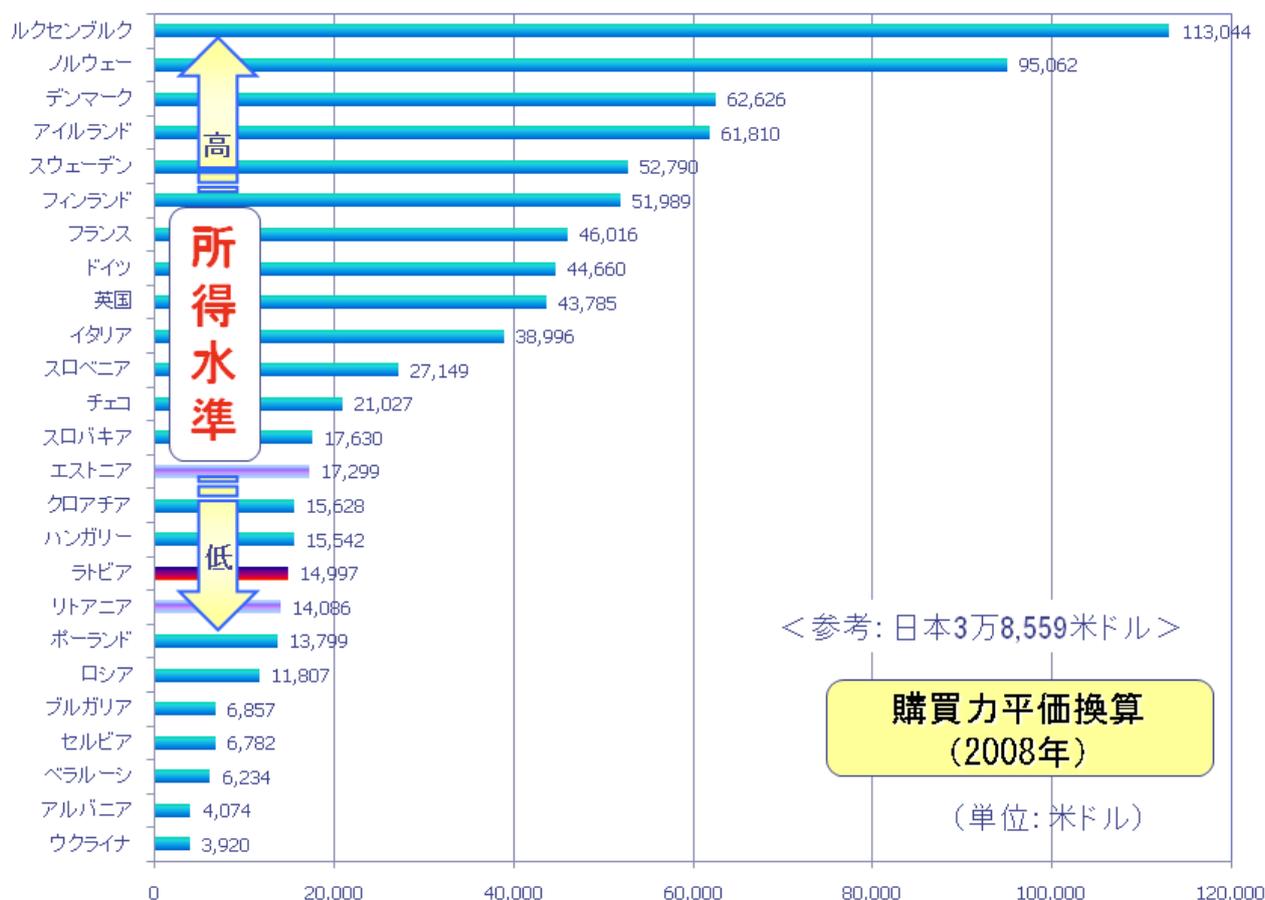
ラトビアをめぐる金融情勢は予断を許さない状況が続くが、2009年6月にはラトビア議会（サエイマ）が5億ラツツにも及ぶ財政緊縮策を盛り込んだ2009年度予算改正案を可決した。先ず、6,400万ラツツもの公的部門給与削減に着手（政府は既に5,000名を超える公務員を削減）、退職年金給付も8,830万ラツツ削減するなど、大幅な歳出削減に動き出している。欧州委員会も、ラトビア政府の財政健全化への姿勢を歓迎・評価する声明を発表した。欧州委員会は、ラトビアについての「過剰財政赤字是正手続き（EDP）」の中で、「財政赤字を対GDP比で3%以下に収める」期限を2012年とするように勧告（2009年7月）。この支援としてEUは12億ユーロの融資（EUとし

ての第2回融資) を実行している。この結果、当面は“ラトビア発の金融危機再燃”は回避されたとする見方が優勢となった。

⑤ 市場アクセス

ラトビアは人口規模ではリトアニアに次いでおり、所得水準も国民1人当たり国内総生産(GDP)が1万4,997ドル(2008年、購買力平価換算ベース)と、エストニアに次いでいる(図9参照)。また、金融危機の消費市場への影響はバルト三国で最も顕著に表れている。ラトビアにおける2009年1~6月期の乗用車(新車)登録台数(欧州自動車工業会・ACEA)は、前年同期比78.9%の大幅減少(1万1,722台→2,468台)を記録した。エストニア(人口規模ではラトビアより小さい)やリトアニア(2008年はラトビアよりも登録台数が少なかった)と比較しても少なく、バルト三国以外も含めたEU加盟27カ国中、最も小さい乗用車市場である。

図9. 欧州・国民1人当たりGDP水準



(出所: 国際通貨基金・IMF)

ただし、“バルト三国の中間地”という恵まれた立地から、自国市場以外のエストニア、リトアニア市場へのアクセスも狙った“ロジスティクス・ハブ”としての法人物流で活用される事例は多い。日系企業では、タイヤ最大手ブリヂストンがリガにバルト三国向けの販売統括法人を設立（2008年6月）している。また、ロシア・モスクワ方面とも国境を接していることから、ロシア・CIS（モスクワ以南や中央アジア）市場への供給拠点として利用されることもある。例えば、アフガニスタンで展開する北大西洋条約機構（NATO）の国際治安支援部隊に対する兵たん（文字通り、ロジスティクス）を支援する物資運搬の窓口として、ラトビアのリガ港が利用されている（開始：2009年2月）。欧米からリガ港で荷揚げされた貨物は、鉄道でロシア～カザフスタン～ウズベキスタンを抜けてアフガニスタンに至る。

⑥ エネルギー基盤

ラトビアはバルト三国の中で、最も国内エネルギー生産が少ない国である。天然資源に恵まれておらず、「エストニア＝オイルシェール」「リトアニア＝原子力」のような国内エネルギー生産の基軸が確立されていない。2006年の1次エネルギー供給（熱カロリーベース・石油換算トン）は461万トンであるが、1次エネルギー・輸入依存率は84.0%に達する。

電力については、国営エネルギー企業ラトヴェネルゴ（www.latvenergo.lv）が国内需要の50%以上を供給している。同社によれば、最大の電力供給ソースは「水力」でダウガヴァ川上流のブリャヴィニュ水力発電所が電力生産の主力となっている。近年、再生可能エネルギーの

コラム3) ～ ラトビアの現実的選択 ～

ロシアと国境を接するラトビアは、その独立回復以降、国境付近（ロシア側）のプスコフ州ピタロヴォ地区（ラトビア名：アブレネ）領有をめぐり、ロシアと緊張状態にあった。ここは1940年までラトビア領だったため、ラトビア政府がその返還をもとめたのである。しかし、ロシアとの経済関係が深まる中、ラトビア政府は従来の返還の主張を取り下げ、2007年3月には「国境画定条約」に調印。2007年10月には両国での条約批准手続きも完了（批准書交換：2007年12月）して、両国の国境問題は解決した。

ラトビアは、これまでもロシアに対して「旧ソ連による支配」に関する賠償請求を2005年5月に行うなど、強硬な姿勢をとってきた。しかし、同国はEU加盟以降、“EUとロシアの国境を担う”特殊な立場に置かれており、“資源インターフェース”としての役割もあるため、“苦渋の選択”を行った。

同様にエストニアも、ロシアとの領土問題（プスコフ州ペツェリ地区など）を抱え、数次に亘る交渉を通じて、2005年5月に「国境画定条約」に調印した。ところが、エストニア議会での批准手続きで、新たな「前文」が加えられたことにロシア政府が猛反発。ロシアは大統領令によって、同調印を無効としている（2005年6月）。

導入も積極的に進めており、水力も含めると、約 70%が再生可能エネルギーを利用した電力生産である。

天然ガスについては、国内に 1,237 キロの専用パイプラインが横断して、ロシアとバルト海（リガ港）を結んでいる。さらにラトビア・ガス（www.lg.lv）が“欧州最大”のガス貯蔵施設（地下）を国内（インチュカルンス）に保有。約 440 億立方メートルの貯蔵能力をもっている。同社に対しては、ドイツのエネルギー最大手エーオンルーアガス（E.ON, 本社：エッセン；www.eon-ruhrgas.com）が 47.2%出資、ロシア最大手の政府系ガス供給企業であるガспロム（www.gazprom.com）も 25%の資本を保有している。ロシアは天然ガスの運搬ルートとしてバルト三国を重視しており、ラトビア以外にも、エストニアやリトアニアのガス企業に対して資本参加（ガспロムによる買収）を行っている。

⑦ その他

投資誘致に関しては、ラトビア経済省傘下の貿易投資振興機関であるラトビア投資開発公社（LIAA；www.liaa.gov.lv）が存在して外国投資家に対する情報提供・支援などを行っている。

ラトビアの工業開発区としては「特別経済区（SEZ）」が a.リガ自由港・特別経済区、b.ヴェンツピルス自由港・特別経済区、c.リエパヤ特別経済区（www.liepaja-sez.lv）、d.レーゼクネ特別経済区の 4 ヲ所で構成。a. リガ自由港・特別経済区（北部）は、b. ヴェンツピルス自由港・特別経済区（西部）、c.リエパヤ特別経済区（南西部）の 3 ヲ所は所謂、「臨海工業団地」であり、国際物流の面では恵まれている。d.レーゼクネ特別経済区（南東部）は唯一、内陸部に所在するが、幹線道路や鉄道で首都リガとも主要港湾とも接続している。上記の通り、何れの特別経済区も入居企業については、法人税や不動産税などの面で投資インセンティブも認められる。

この他に国内 14 ヲ所の工業団地も存在するが、上記の投資インセンティブはこちらには適用されない。

（5）ロジスティクス（運輸基盤）

① 概況

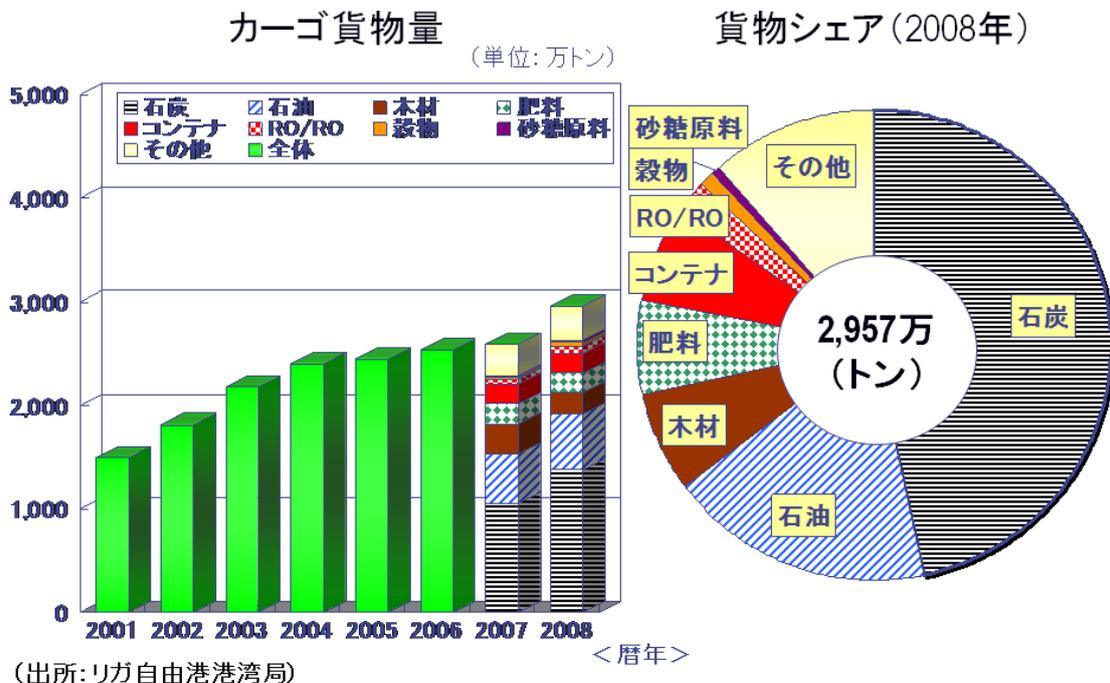
ラトビアは“バルト三国の中間立地”ということもあって、中継貿易に対する依存度は、相対的に高いと考えられる。ラトビア中央統計局（CSB）によれば、ラトビアで扱われるカーゴ貨物全体（2008 年）では、荷揚げが 5,765 万トンに対して、荷降ろし

は600万トンと荷揚げの10分の1程度にとどまる。この点では、ラトビアの物流は「ロシア・CIS 原産の鉱物性燃料・木材の西欧・北欧市場への再輸出」（中継貿易）に重点が置かれているものと考えられる。

商材としては、石油・同製品（石炭含む）の荷揚げが2,035万トンと、カーゴ貨物全体の約32%を占める。特にリガ港で取り扱われる石炭の比重が高い。これにヴェンツピルス港での扱いが多い肥料など化学品（液状でない）の456万トン、リガ港などの木材の365万トンが続くが、何れも荷揚げである。

ラトビア最大の商業港湾であるリガ港の2008年のカーゴ貨物（重量ベース）は2,957万トンと、2007年：2,593万トンから14.0%増加、過去最高の取扱量を記録している（図10参照）。リガ自由港港湾局によると、リガ港のカーゴ貨物の中で全体の約8割をロシア・CIS 関連の中継貿易が占めている。中でも石炭の中継輸出が金融危機以降も好調で、2009年上半期（1～6月期）も752万トン（前年同期：665万トン）と増加している。商材としては、石炭だけで、2008年には取り扱い総重量の46.6%（2009年上半期：50.8%）を占める。これ以外では、肥料（2008年の重量シェア：6.6%）の増加も目立つが、その他の商品はほとんどが2009年上半期に減少している。

図10.リガ港・カーゴ貨物量の推移
— 石炭、石油関連の伸びで安定成長 —



コンテナ貨物はラトビアで最も取り扱いが多いリガ港でも、年間 21 万 TEU (2008 年) とバルト海最大のコンテナ港湾・クライペダ港 (年間 37 万 TEU) の半分程度にとどまる。コンテナ貨物は金融危機の影響が明確で、2009 年上半期には 8.7 万 TEU と前年同期の 10 万 TEU から 12.7% も落ち込んだ。なお、リガ港のコンテナ取り扱いの中、22.8% (2009 年上半期) は「空コンテナ」(アジア→欧州など、輸出コンテナ需要の少ない地域に搬入されてくるコンテナは、蔵置コストも掛かるため、空状態でアジアなどのコンテナ需要地に回送されることが多い) が占めている。

② 海運(港湾)

ラトビアにおける港湾事業としては、a. 「ラトビア港湾法」(1994 年 7 月) に基づく政府・自治体の共管事業(「リガ港」および「ヴェンツピルス港」が該当)と、b. 民間港湾事業(「リエパヤ港」が該当)の 2 系統がある。a. に該当するリガ港とヴェンツピルス港の港湾局は独特の組織形態をとっている。何れも、内閣が財務省、経済省、運輸省、環境保護省から任命した 4 名の役員と関係自治体が任命する 4 名の役員で構成される「自由港取締役会」が統括・運営する。これに対して、リエパヤ港は運営企業の 90% 株式を地場金属加工企業のリエパヤ冶金工業 (www.metalurgs.lv) が保有している。

【リガ港】

リガ市街を流れるダウガヴァ川の河口部に広がるラトビア最大の商業港湾で、総敷地面積は 1,962 ヘクタールにおよび、バルト三国で最大規模を誇る。バルト海東岸を代表する石炭の積み出し港でもある。

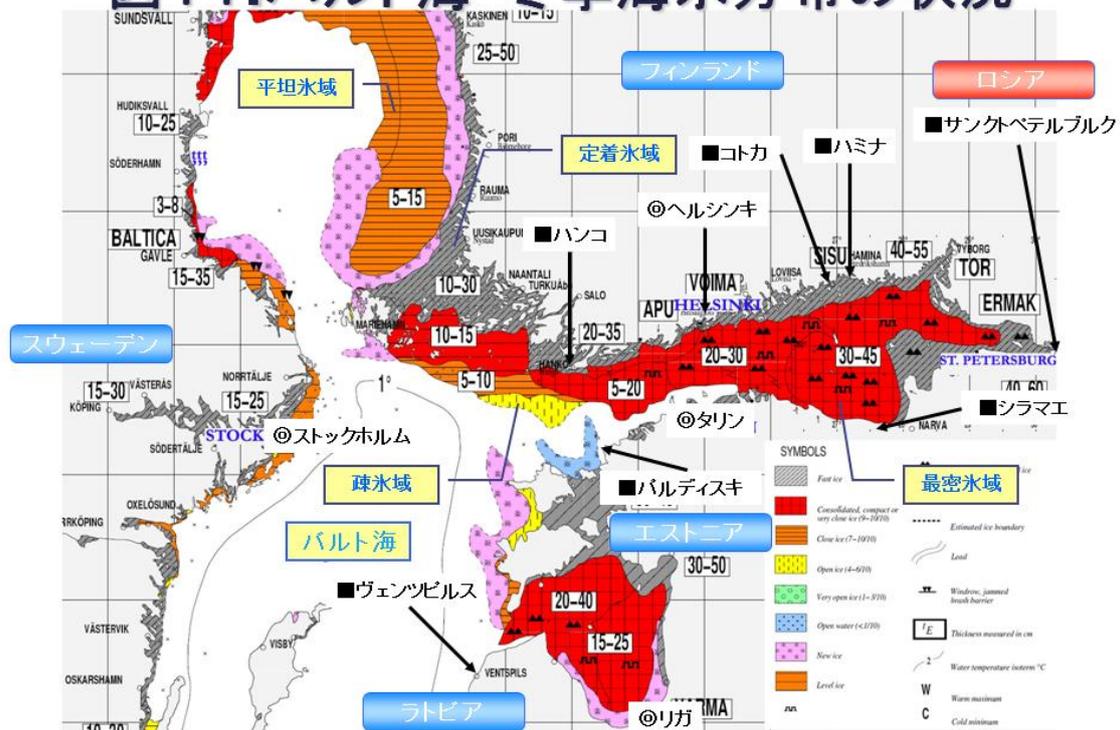
リガ港には、石炭だけで 1,378 万トン (2008 年) もの取り扱いがあり、ロシアの港湾を含めても、石炭の取扱量はバルト海東岸で最大である。石炭がリガ港全体の約 5 割を占めている (この他、石油・同製品も約 2 割)。総合港湾としては、やや鉱物性燃料に偏り



がある。また、木材の取り扱いもバルト海東岸で最大。これに対して、コンテナ貨物は21万TEU（2008年）（前年比2.2%減）で、クライペダ港と比較して小規模である。また、自動車（新車）、金属、冷凍・冷蔵貨物の取り扱いもほとんどない。

なお、「河口立地型港湾」であるため、港湾には淡水が流れており（海水の場合、氷点降下の作用で水温0度でも凍結しない）、厳寒冬季の場合、凍結することが多い（図11参照）。ただし、リガ自由港港湾局は砕氷船舶を保有しており、大きな問題はない。

図11.バルト海・冬季海水分布の状況



（出所：スウェーデン気象・海洋学研究所・SMHI、2006年3月調査）

【ヴェンツピルス港】

2008年のカーゴ貨物（重量ベース）は2,857万トンと、2007年：3,104万トンから7.9%減少したため、その地位をリガ港に譲ったが、2007年は総重量で“ラトビア最大”の港湾だった。元々、両港湾（政府傘下）は「ラトビア港湾法」に基づく“兄弟港”のような存在である。このため、荷量が急増した場合、相互に補完する関係にある。例えば、2008年にリガ港での石炭の取り扱いが急増した時には、余剰部分はヴェンツピルス港で処理している。石油・肥料以外の液体化学品の取り扱いでは、バルト海東岸最大の港湾でもある。

同港最大の取り扱い貨物（2008年）は石油・同製品で、1,652万トン（前年比12.5%減）におよび、全体の57.8%を占める。これはベラルーシ（ポロツク製油所）を経

由してロシアから石油パイプラインがヴェンツピルス港まで連絡しているため、原油と石油製品の 2 系統のラインが運営されている。このパイプラインの運営・管理はラトビア・ロシア合弁のラトロス・トランス（本社：ラトビア・ダウガヴァピルス；www.latrostrans.lv）が担っている。同社の資本は、ラトビアのヴェンツピルス・ナフタ（本社：ラトビア・ヴェンツピルス；www.vnafta.lv）が 66%、ロシアのトランスネフチ（国営パイプライン運営企業；www.transneft.ru）が 34% を握る。ラトロス・トランスが運営する石油・ガス・パイプラインはヴェンツピルスの他、リトアニアのマジエイキウ製油所や原油専門のビュディング・ターミナルにも接続している。総延長は 700 キロに達して、年間で原油 1,600 万トンおよび石油製品 600 万トンの配送能力を保有している。

これに対して、コンテナ貨物は 1.4 万 TEU（2008 年）（前年比 15.1% 減）で、相対的に比重が軽い。また、自動車（新車）、金属、冷凍・冷蔵貨物の取り扱いもほとんどない点はリガ港と同様である。他方、リガ港とは異なり、内湾性港湾ではないため、“不凍港”と位置付けられている。



ロシアからの貨車で搬入される石炭
（ヴェンツピルス港，2009 年 3 月）

【リエパヤ港】

ラトビアの主要港湾では唯一の民間経営の港湾。2008 年のカーゴ貨物（重量ベース）は 419 万トンと、2007 年：404 万トンから 3.7% 増加したが、リガ港やヴェンツピルス港との比較では、“小港”とされている。ただ、特徴としては、穀物の取り扱いが 148 万トン（前年比 15.6% 増）で全体（2008 年）の 33.9% を占める。

具体的に穀物としては、大豆粕（大豆ミール）やヒマワリ種などのバイオ燃料が主体で、欧州市場での需要拡大の中で、輸出が伸びている。この他では、石油・同製品、木材、金属などがあるが、その他のバルト三国の港湾と比較しても目立つ存在

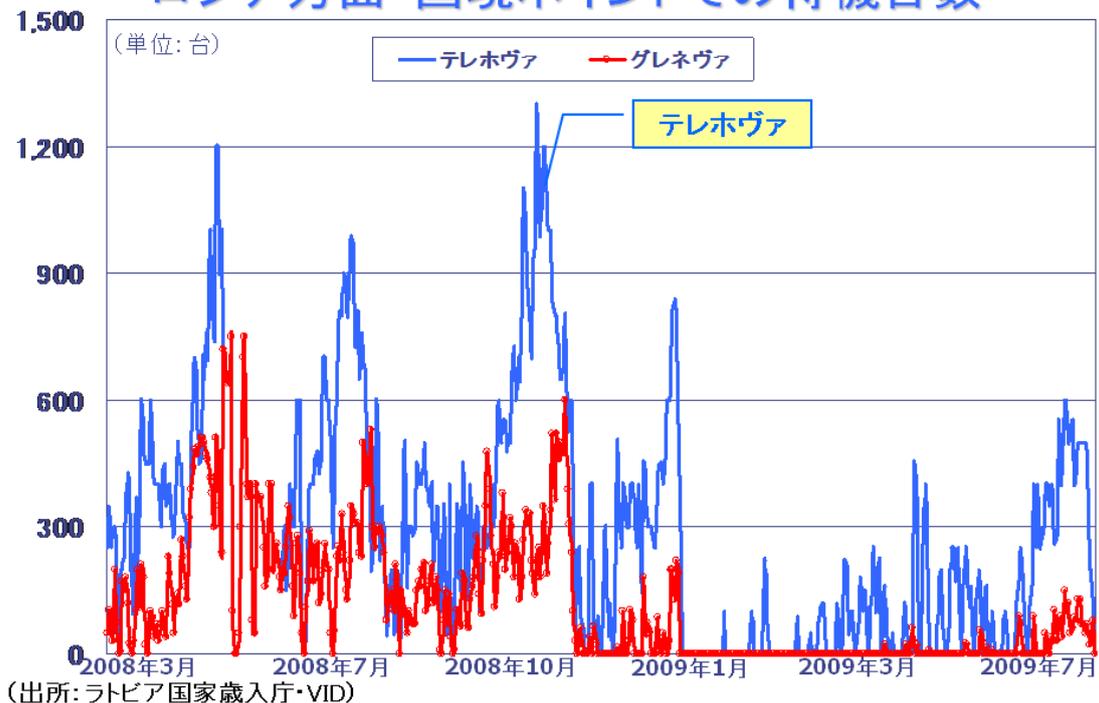
ではない。コンテナ貨物の扱いもほとんどない。

なお、同港（ドイツ名：リーバウ）は、ハンザ都市の商業港として発展してきたが、帝政ロシア時代には、軍港（カロスタ軍港）としての機能も設けられている。日本海海戦（日露戦争）で知られるバルチック艦隊の本拠地の一つで、同艦隊はリエパヤ港から極東に向けて出港している。1994年6月にロシア海軍が撤退するまで軍港として利用されていた。

③ 道路・鉄道網

道路について、主要幹線の総延長は1990年代：2万600キロから、2008年末時点：2万200キロまでほとんど変わっていない（一部、合理化で短縮）。これは高速道路（自動車専用道路）整備が都市部周辺に限定されているため、バルト三国の中では最も整備が遅れている。

図12.ラトビア・待機トラックの状況
— ロシア方面・国境ポイントでの待機台数 —



道路網は基本的に首都リガを起点として構築されている。主要幹線としては、バルト海に面したヴェンツピルス港～リガ～レーゼクネを経由してロシア国境に至るルートがE22と呼ばれている。この道路は、ロシアに入るとA12と名称を変えて、モスク

ワ～ニジュニ・ノヴゴロド～エカテリンブルク方面に至る。なお、E22 はイェーカヴピルスで南方面に分岐して人口第2の都市ダウガヴピルスとリガも接続している。

対ロシア物流の観点では、ラトビアはロシアと東部国境で接しているため、陸路でのモスクワ方面へのアクセスは確保されている。主な国境ポイントはテレホヴァ（南東部）とグレネヴァ（東部）がトラック輸送には利用されている。両市共に、ロシア・プスコフ州に隣接、主要幹線E22に沿線でもあり、確立されたトラック物流ルートだ。金融危機以前のロシア物流活況期に度々、渋滞が発生していた。しかし、金融危機以降は急速に利用が低迷しており、季節要因もあるが、2009年7月現在（2009年7月末時点のテレホヴァでの待機台数：50台）、トラック1,000台を超える”ロシアへの入国待機渋滞”は発生していない（図12参照）。また、リガから北東方面に向かうE77はエストニア経由だが、ロシア（サンクトペテルブルク）方面への物流ルートとして活用されている。

鉄道は、国営企業・ラトビア鉄道（LDZ；www.ldz.lv）がロシア・CIS標準の鉄道軌道（軌間：1,520ミリ）で運営している。道路整備が遅れているのに対して、鉄道整備はバルト三国で最も進んでおり、営業キロ数は2,265キロ（2007年）に及ぶ（リトアニア：1,765キロ、エストニア：693キロ）。鉄道貨物取扱量（2008年）は5,606万トンで、その中、中継貨物が5,437

コラム4) ～ 知られざる鉄道車両王国 ～

バルト三国の中で、国土面積・人口・経済規模の何れも最大ではないラトビアで鉄道事業が最も発達しているのには事情がある。旧コメコン体制ではラトビアには「鉄道車両製造」の専門化が認められていた。このため、リガ鉄道車両製作所（RVR；www.rvr.lv）が中心企業として、旧・共産圏向けの鉄道、トラムなどの車両製造に当たった。

このため、現在でも、バルト三国のみならず、ロシア・CIS、ブルガリア、セルビア、マケドニアなどでも、国営鉄道の車両として利用されている。これらの地域で利用されている「ER2」「ER7」「ER9」などはRVRからの調達車両である。特に同社は鉄道車両用のディーゼル・エンジン製造技術に強い競争力をもっている。

しかし、旧コメコン体制が崩壊すると、同社は急速に販路を失い、厳しい経営を迫られる。ラトビアを代表する製造業でもあり、その不振はラトビア経済全体にも波及した。現在では、大胆な事業再編を行い、旧共産圏諸国と保守・供給契約を締結することで、命脈を保っているのが現状だ。ただ、ベラルーシなどからは継続した鉄道車両受注があり、売上高も伸ばしている。

なお、同社のトラム部門は、自動車（中型・商用車）分野から同業に参入してきたチェコのタトラ（有名な”タトラ・カー”を製造）と旧・共産圏市場で激しく競合した。

トンを占める。ロシア・CIS との中継貿易がほとんどである。

鉄道貨物全体 (5,606 万トン) の中、輸入中継 (主にロシア・CIS からの輸入) が 4,712 万トン を占めている。さらにこの中、4,263 万トンがラトビア港湾に接続している。全体の 8 割近くが、ロシア・CIS からラトビアの港湾経由で、海運で輸出されていることになる。このため、商材としても、石油・同製品：1,949 万トンと石炭：1,857 万トンが目立つ (ラトビア鉄道)。

今後の鉄道網盤整備プロジェクトとして欧州委員会が推進している「レール・バルティカ」については「1.エストニア」でも言及しているが、ラトビアも同プロジェクトには参画する予定だ。ラトビア関連区間ではエストニア (タルトゥ) ~ラトビア (ヴァルミエラ) ~リトアニア (シャウレイ) を結ぶルートがロシア・CIS 標準 (1,520 ミリ) の鉄道軌道で接続される。このプロジェクト推進に当たり、ラトビアはエストニアと同時に、リトアニアとの「協力協定」も 2007 年 7 月に調印している。エストニアとの建設プロジェクトは、2009 年 6 月にラトビア側で着工 (目標：2012 年竣工) し、リトアニア側は 2011 年 4 月に工事をスタートして 2012 年 12 月までに竣工させる計画である。ラトビア側のターミナルはイェルガヴァとなる予定である。

④ 航空

リガ国際空港 (www.riga-airport.com) が主要港湾と位置付けられている。リガ国際空港はバルト三国の中で、最も活性化している空港 (旅客数で最大) で、11 航空キャリア企業が就航、バルティック航空 (本社：リガ；www.airbaltic.com) の本拠地である。同空港の就航キャリアとしては、貨物ベース・シェアでバルティック航空 (BT) が 21.0% (2006 年) を占める。これにチェコ航空 (OK)：4.5%、アエロフロート・ロシア航空 (SU)：3.0%などが続く。同空港のカーゴ貨物 (郵便含む) 取り扱い は年間 7,668 トン (2008 年) で、消費財の荷降しが過半数を占める。西欧・東欧のみならず、中央アジアなどへのフライトも就航している。航空貨物の関連では DHL、TNT などの航空フォワーダが同空港を利用している。

(6) 成功企業事例

ラトビア進出企業の成功は「市場参入に当たって適切なパートナーとの提携関係を活かす」という点がカギを握る。市場規模は小さいが、個々の技術ニーズは多岐に亘るため、専門分野に応じたパートナーとの連携が重要になる。また、リスク分散の意味でも、複数事業者との業務補完は欠かせない。ただし、現在ほどのような分野でも金融危機の影響が顕著である。

欧州を代表する総合電機企業シーメンス（ドイツ）は、ラトビアの「産業機械」「エネルギー」「医療機器」「情報技術」などの分野で、市場開拓を進めている。2007年度（同社会計年度：2007年10月～2008年9月）の売上高は3,400万ユーロを突破、新規受注も3,000万ユーロに上った。

同社が得意とする産業機械分野での市場開拓では、リエパヤ冶金工業（リエパヤ港・所有企業）に対して新型溶鋳炉（ミニ・ミル）を納品、加えて生産効率化システムも導入している（受注：2007年7月）。この受注に当たって、同社は傘下企業（オーストリア）の製鉄プラント・エンジニアリング大手フェストアルピネ・インタストリアンラーゲンバウ（VAI；www.industry.siemens.com）とのコンソーシアムを組んで、技術支援を行った。新興国での市場開拓には“きめ細かい”専門技術支援が重要である点を踏まえた取り組みである。新型溶鋳炉の生産能力は鉄鋼ビレット（圧延未了鋼）：81万トン、鉄鋼線材：40万トンである。

エネルギー関連では、セメント世界第3位のセメックス（本社：メキシコ・モントレール；www.cemex.com）のラトビア法人（コンクリート製造のプロチェーニ事業所）との生産制御システムの受注契約（250万ユーロ相当）を獲得している。セメックスは2007年7月に新プラント建設（下記参照）を始めており、シーメンスにとってはラトビア市場での初めての競争入札成功事例となった。医療分野では、パウルス・ストラディンス医科大学付属病院（旧・リガ市民病院）から260万ユーロ相当の放射線治療装置の受注に成功している。

また、各種産業分野の情報技術に対する横断的な支援業務も行っている。同社は欧州・ソフトウェア開発最大手のSAP（本社：ドイツ・ヴァルドルフ；www.sap.com）と提携して、ラトビア財務省の情報管理システムの受注にも成功した。SAPはシーメンスをラトビアにおいてソフトウェアの現地化などの開発協力企業と位置付けており、建築資材卸売大手タペクス（www.tapeks.lv）への業務パッケージソフトの供給でも提携して受注に当たった。ただし、タペクスは金融危機の煽り（建設不況）で、2009年2月に経営破綻（会社更生手続き中）している。

シーメンスのラトビアでの事業は150年以上の歴史をもつが、現在の現地法人は1995年3月に同社フィンランド法人の子会社として設立されている。また、同社は2006年12月にヴェンツピルスで開所した工業団地（ヴェンツピルス・ハイテク・パーク；www.vatp.lv）にも進出して、情報技術支援センターを設置。主にドイツなどの顧客を対象に電話でのコンサルティング業務、技術指導業務（24時間・365日サポート体制）な

どを行っている。

同社はヴェンツピルスでの新事業展開に先立って、ヴェンツピルス職業訓練校で、情報技術指導講座を開設、技術スタッフの教育・養成にも着手している。こうしたグローバル企業による人材育成と雇用に対しては、ラトビア政府・自治体も積極的に協力しており、EU

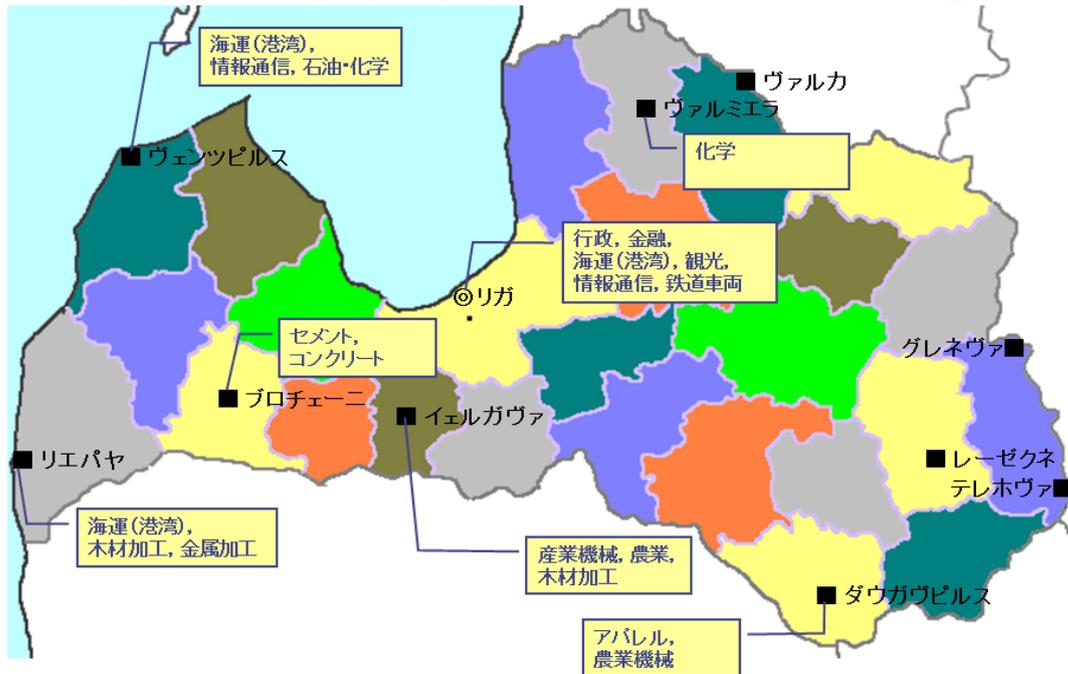
シーメンスの入居する工業団地
(ヴェンツピルス郊外, 2009年3月)



の経済再建援助計画（PHARE）基金の他、ラトビア教育・科学省やヴェンツピルス市の財政支援も行われている。ラトビア政府としては、首都リガに集中するビジネス機能を地方の中核都市に分散する事業展開を積極支援することで、地方での雇用創出を広げたい狙いもある。

この他、セメント世界第3位のセメックスは2007年7月に西部プロチャーニで新しいコンクリート生産事業所の起工式を開催している。同所はラトビアで最大規模の製造業投資とされ、総投資額は2億5,000万ユーロ。セメックスの欧州の事業所の中でも最新鋭のプラント（稼働開始：2009年3月）で、年産100万トンに達する。起工式にはアイガルス・カルヴィーティス首相（当時）も列席している。元々、プロチャーニ事業所は、英国のセメント最大手RMCグループが所有していたが、2005年4月にセメックスがRMCグループを買収したことで、その傘下に収まった。同社は、プロチャーニ事業所からロシアや北欧市場への輸出攻勢を掛ける計画。ただし、プロチャーニ事業所稼働開始時期に金融危機が重なったことは同社の新興市場開拓戦略にとって“打撃”となっているものと考えられる。

図13.ラトビア・産業分布の状況
 — リガへの集中と、ヴェンツピルスへの分散 —



(出所: 各種資料よりジェトロ・ワルシャワ作成)

ラトビアの産業立地としての優位性は、a.バルト三国の中で“物流ハブ”となり得る、中央部に位置しており、b.ロシア（モスクワ西方）と直接の国境を接している点が挙げられる。また、c.ロシアからの鉄道でのアクセスも、バルト三国では最も良好とされる。ラトビア鉄道の営業路線総延長はバルト三国の中で最長で、これも優位性となっている。この結果、リガ港はロシア・CISからの石炭積み出しではバルト海最大の港湾となっている。

他方、課題としては、先ず、金融危機の直撃で露呈した金融基盤の脆弱性、これまでのバブルを黙認してきた経済運営の在り方が挙げられる。ラトビア経済は2005～2007年まで3年連続で10%以上の実質GDP成長率を持続するなど、異常な景気過熱状態にあった。外国（主に北欧）からの融資に過度に依存した「クレジット主導消費」「不動産投機ブーム」を放置してきたことで、不況の長期化を招いた。このため、IMFやEUなどに総額75億ユーロもの緊急融資を要請する事態に陥り、欧州で“ラトビア危機”とさえ呼ばれる金融市場の混乱をもたらした。欧州金融の専門家からも「過大な財政赤字」「生産性向上を伴わない賃金上昇」など是正すべき点は異口同音に指摘され尽している。

これに対して「財政赤字削減」を最優先課題として取り組むドブロフスキス内閣が2009年3月に成立、6月には5億ラツツに及ぶ財政削減策を盛り込んだ予算改正案が議

会を通過した。増税策や公的部門の人員・賃金削減も相次いで実施されるなど、徐々に問題解決の糸口は掴めつつあるかに見える。しかし、金融市場は必ずしも楽観しておらず、政府の対応に遅れがあれば、忽ち市場の信頼を失い兼ねない状況にある。「通貨切り下げ」の問題も含めて、不安材料は必ずしも払拭されていない。供給過剰の不動産市況の問題も長期化すれば、リスクもさらに高まる。

また、ロシアとの関係では、2007年12月に「国境画定条約」を発効させるなど、経済・エネルギー関係に配慮して、難しい関係改善に取り組んできた半面、ロシア系住民を中心に総人口の約15%もの“無国籍者”を国内に内在させている点では、必ずしも対ロシア関係が良好とは言えない。しかし、国内のエネルギー産業には、ガスプロムやトランスネフチなどロシア資本も相当入ってきており、ロシアの存在を無視することはできない。

5. リトアニア

(1) 地域特性

リトアニアはバルト三国の中で最も南方に位置しており、ラトビア、ベラルーシ、ポーランドの他、ロシアの“飛び地”カリーニングラード州とも国境を接している。

人口・経済規模共にバルト三国の中ではリトアニアが最大で、名目国内総生産（GDP）ベースでバルト三国の約 50%を稼ぎ出している。高速道路の整備はバルト三国の中で最も進んでおり、バルト海に面したクライペダから人口第2の都市カウナス、さらに首都ヴィリニウスに至る高速道路 A1 は既に企業の物流ネットワークとして活用されている。ただし、カリーニングラード州以外のロシアとは国境を接しておらず、サンクトペテルブルク

方面へのアクセスは、必ずしも良好とは言えない。むしろ、ロシア南部、ベラルーシへの中継拠点としての性格の方が強い。

貿易では、リトアニア統計局によれば、輸出（2008年）が 555 億 1,100 万リタス（1リタス＝約 38 円）、輸入（同年）は 730 億 630 万リタスと近年は輸入超過が続いている。国境を接したロシア・カリーニングラード州との関係が深い上、原油などの中継貿易もあるため、2005 年以降は一貫してロシアが輸出・輸入ともに最大の相手国となっている。2008 年の対ロシア貿易は輸出が 89 億 1,650 万リタス（全体の 16.1%）、輸入が 218 億 5,480 万リタス（同 29.9%）となっている。地域としては、EU 向け輸出が 334 億 7,240

<国概況>

人口：約 334 万（2009 年）

首都：ヴィリニウス（人口：約 55 万）

言語：リトアニア語（バルト語派）

元首：ダリア・グリバウスカйте大統領

首相：アンドリウス・クビリウス（保守・祖国同盟）
（2008 年 12 月就任）

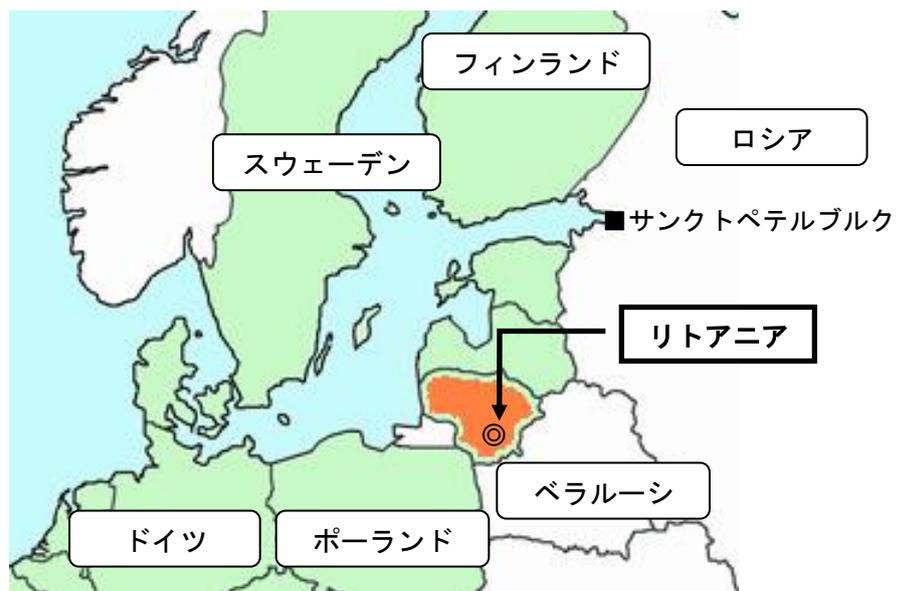
国民 1 人当たり GDP：1 万 4,086 ドル（2008 年）

実質 GDP 成長率：3.0%（2008）、▲11.0%（2009）

失業率：11.9%（2009 年第 1 四半期）

ソビエト連邦からの独立：1990 年 3 月（宣言）

ロシア系住民比率：5.0%（2008 年）

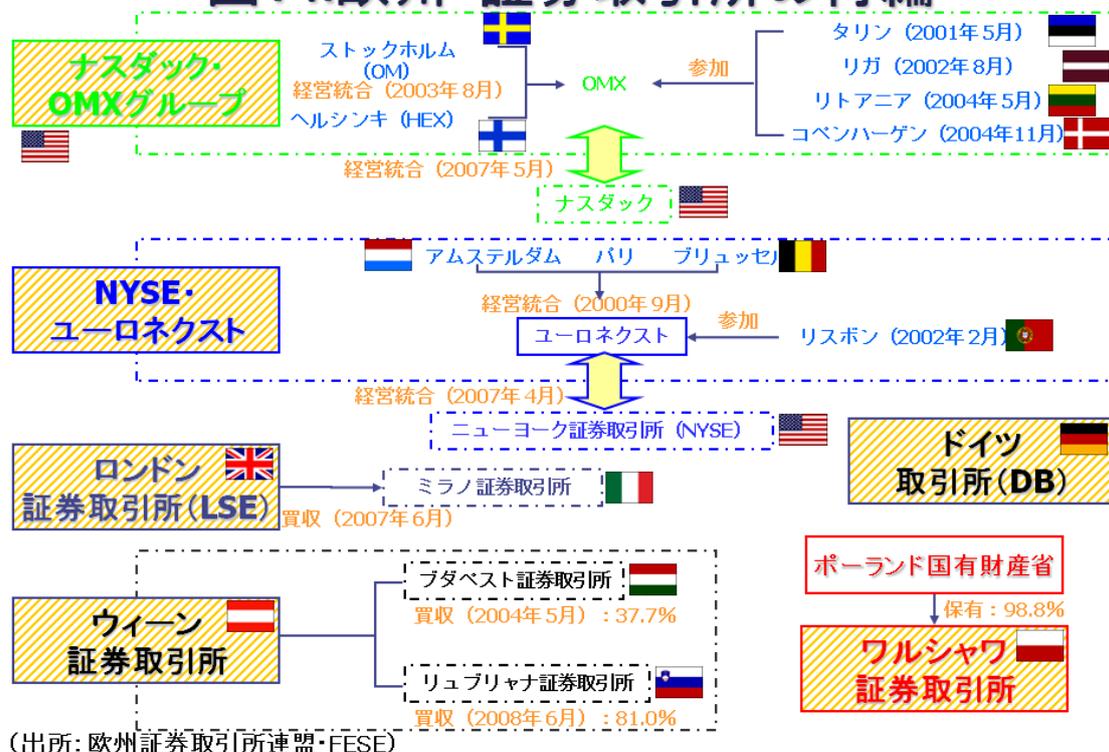


万リタス（同 60.3%）、輸入が 420 億 1,600 万リタス（同 57.6%）と 6 割を占める。この他では、輸出上位としてはラトビア（64 億 4,220 万リタス）、ドイツ（39 億 7,460 万リタス）など、輸入上位ではドイツ（86 億 4,4780 万リタス）、ポーランド（72 億 9,130 万リタス）などがあるが、何れもロシアを上回るものではない。

他方、投資ではリトアニアへの直接投資（2009 年 1 月時点、残高ベース）が最も大きいのはスウェーデンで 52 億 9,846 万リタスに及ぶ。この他、投資上位国としては、ドイツ（31 億 6,985 万リタス）やデンマーク（27 億 5,330 万リタス）が続く。貿易分野では必ずしも関係が深くはない“北欧勢”のプレゼンスが投資分野では顕著だ。

しかし、この順位は、金融危機の前後で大きく変動している。2008 年 1 月時点では、最大投資国はポーランド（62 億 5,925 万リタス）だったが、金融危機の影響で投資引き揚げの動きが広がり、その 1 年後には 18 億 5,312 万リタスまで縮小した。デンマークも 2008 年 1 月時点では、44 億 9,108 万リタスの投資残高があったが、その後、引き揚げが加速した。ロシアも、34 億 6,698 万リタス（2008 年 1 月時点）から 16 億 6,400 万リタス（2009 年 1 月時点）まで投資残高を半減させている。

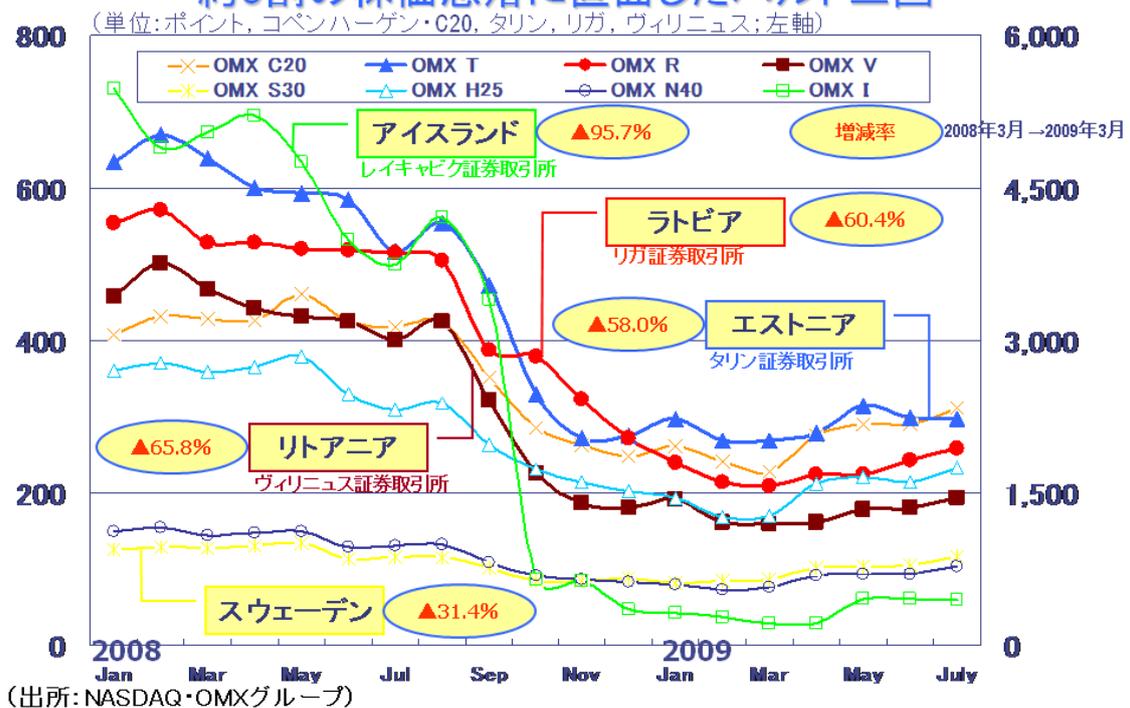
図14. 欧州・証券取引所の再編



全体でも、前年同時期との比較で減少は顕著で、2008年1月時点で355億400万リタスだった直接投資残高は314億8,500万リタスまで落ち込んでいる(11.3%減)。リトアニアを含めて、バルト三国の証券取引市場は、北欧及び米国の主要証券取引所の経営統合で誕生したナスダック・OMXグループに吸収・統合(図14参照)されており、金融危機前まではこれらを通じて投機資金の還流が著しかった。金融危機以降は逆にこれらの動きが急速に冷え込み、株価の急落を引き起こしている(図15参照)。当面の“底値”と考えられる2009年3月と、その1年前(2008年3月)の株価指数を比較すると、バルト三国では、約6割の下落となっており、中でもリトアニア(ヴィリニウス証券取引所)の落ち込みが最大(前年同月比65.8%減)である。

図15. 北欧系主要株価指数の推移

— 約6割の株価急落に直面したバルト三国 —



(2) 経済状況

リトアニア経済は、EU加盟以前の2003年に実質GDP成長率で10.3%の高い成長を遂げ、その後も2007年まで一貫して7%を超える成長を持続した。金融危機の影響が現れた2008年も3.0%の“プラス成長”であったが、欧州委員会(2009年春季経済見通し)の見方によると、2009年はマイナス11.0%まで悪化するものと予測されている。2010年もマイナス4.7%と、バルト三国の中で最も景気回復の脚取りが重いとの見通しだ。

リトアニアの場合、外国資本を中心とする不動産投資の活性化で、2007年には総固定資本形成が20.8%も拡大。これが金融危機で急速に冷え込んで、2008年にマイナス6.0%、2009年にはマイナス22.0%と大幅に低下、不況の



長期化をもたらしている。2009年6月にリトアニアを訪問したIMF調査団も「ここ数年の急成長と輸入超過状態は“ブーム（バブル）”と評し、（金融危機以降の）投資引き揚げに伴う信用収縮や内需減退、輸出不振が同時発生した点を問題視している。

金融危機で、リトアニア財政も厳しい状況にある。これまでエストニア（財政黒字国）以外のバルト諸国は、ユーロ導入基準のひとつである「財政規律（財政赤字：対GDP比で3.0%以内に収める）」に抵触しない範囲での財政赤字を認めてきた。ところが、リトアニアの財政赤字は2008年にこの基準値を突破、対GDP比で3.2%まで拡大（欧州委員会）した、とされる。今後も、2009年にマイナス5.4%、2010年にはマイナス8.0%と悪化を続けるものとみられる。2009年の予算改正案（議会承認：2009年5月）によれば、歳入は228億7,980万リタスと、改正前（2008年12月承認）から1割を超える25億6,780万リタスも減少する見込みだ。こうした厳しい情勢に対応するため、政府は大幅な「歳出削減」に踏み込む方針を固めている。

（3）金融危機の影響

他のバルト諸国同様、リトアニアでも金融危機の波及は早かったが、その影響は政治面で最も明確に顕在化した。2008年10月に行われた総選挙の結果、それまでの政権与党「リトアニア社会民主党」が下野し、最大野党だった「保守・祖国同盟」が躍進、政権奪取した。しかし、それでも国民の政府に対する不満は残り、2009年1月には政府の経済政策を批判する大規模な暴動がヴィリニウスで発生している。

経済面でも厳しい状況が続いており、2009年3月頃まで建設部門では「建設工事を中止するか」「建設単価の引き下げを条件に工事を継続するか」の厳しい選択を迫られた程だ。リトアニアの不動産部門への投資家の中には、資金繰りが行き詰まり、施工業者に「建設プロジェクトの条件について再契約交渉」を提案する動きが広がった（米国系経営コンサルティング企業）。

また、リトアニアはバルト三国の中でも、EU域内への労働移民の多い国で、アイルランドや英国に渡って建設部門で働く事例（下記「(4)投資環境として諸条件」）が顕著だった。しかし、これらの地域での建設需要は米国などの不動産ファンドの資金を背景としている場合が多かったため、金融危機以降は急速に労働需要が減退した。結果として、リトアニアからの建設労働者が失職する事例も多く、帰国して、景気悪化で上昇していた失業率をさらに押し上げる格好となった。

国内産業では、老舗の電機（冷蔵庫）メーカー、スナイゲ（本社：アリトゥス；www.snaige.lt）が、本社直営・アリトゥス事業所での製造を2009年3月に休止。カーリーニングラード事業所（2004年3月に稼働開始、有限会社〇〇〇テクプロムインベストとしてロシアで登記）も、2009年3月以降、稼働を停止した。同社はこの理由として「主要市場であるロシアでの需要減退と、ルーブル価値急落に伴う事業損失の拡大を抑えるため」と発表している。同社はアリトゥス事業所で300人、カーリーニングラード事業所では180人の人員削減も行っている。

日系企業でも、矢崎総業（YWTL）がクライペダの自由経済区内に進出（2001年7月）して、ワイヤハーネスの製造（主にルノー向け）を行っていたが、現在は厳しい市況悪化の中、経営合理化を進めざるを得ない状況にある。同社はシーメンスとの合弁事業としてスタートしたが、3,000万ユーロの投資を行い、製造業としてはリトアニア国内で最大規模の企業であった。

他方、金融危機対策として、リトアニアは政府の財政基盤強化に動いている。通常、金融危機対策のための税制改正は「景気浮揚効果を狙った減税策」だが、リトアニアの場合、「法人税」「付加価値税（VAT）」「源泉徴収税」の増税（税率引き上げ）が行われている（2009年1月の年度改定に併せて実施）。法人税率は従来15%を改めて20%とする5%もの増税に踏み切った。また、法人税については、今回の改正で従来認められていた「損金算入項目」が大幅に削減されて課税対象所得の範囲が拡大している。この他、VAT税率はこれまでの18%から1%上乘せして19%とした。利子の外国送金に課される税率は従来0%であったが、10%に引き上げられた。ただし、EU域内企業の場合、この税率は2009年7月以降、5%に低減されており、2011年1月以降は、増税前の0%に戻

される予定だ。政府は短期的な景気浮揚よりも、財政安定・ユーロ導入など中長期の経済対策を優先している。

しかし、政府の年度当初の状況認識を遙かに越える厳しい金融危機の影響が「歳入（税収）減少」として顕在化している。2009年予算改正案（地方政府、年金基金など含む）によれば、国内の消費支出は8.7%も落ち込む見通しで、この結果、主力税源であるVATは19億2,000万リタスも減少する。この他の税収（減少幅）も、法人税：7億6,060万リタス、個人所得税：4億6,880万リタス、物品税：3億7,240万リタスと大幅な減少が見込まれているのだ。この対応として、政府は「高速道路建設・改修工事プロジェクト」から5億6,490万リタスの歳出削減を行う他、行政機関の人件費、軍事費、社会保障関係費など含めて、総額20億6,730万リタスの歳出削減に踏み切る。政府としては、極めて難しい舵取りを迫られている。

（４）投資環境としての諸条件

① 賃金水準

バルト三国において最大の労働人口（約163万）を抱えるリトアニアでの失業率は金融危機前の2008年第2四半期は4.5%と安定していたが、同第3四半期に5.9%、同第4四半期に7.9%と上昇を続けて、2009年第1四半期には11.9%まで急上昇した。この結果、2009年第1四半期時点の失業者数は19.4万に達して、前年同期から11.6万もの失業者が発生した計算になる。

特にリトアニアで問題なのは若年層（15～24歳）の失業で、金融危機前までは高くても12%を超えることはなかった（2006年以降）が、2009年第1四半期には、25.0%まで急上昇した。こうした厳しい雇用情勢の中、名目平均賃金（グロス・月収ベース）も2008年（通年）の2,174リタスから伸び悩み、2009年第1四半期には2,193リタス（前年同期比1.9%増）となっている。

今回の金融危機の影響で、エストニアやラトビア、ウクライナなど事態が深刻化した地域では、名目賃金の下落が始まっており、それらとの比較ではリトアニアはやや恵まれた状況にあるものと考えられる。ただ、リトアニアの実質平均賃金を観ると、2009年第1四半期はマイナス5.2%の減少基調に入っている。なお、こうした厳しい雇用環境の中、2009年の法定最低賃金も800リタスで2008年1月改定から据え置かれた。

② 教育・技術水準（人材供給）

リトアニアはバルト三国では“最古”となるヴィリニウス大学（VU；www.vu.lt、1579

年創建)を擁する。同校は12学部・8研究所(文科系含む)からなり、2009年1月時点の在校生数は約2万3,000人の総合大学。材料科学・応用研究所も併設されている。ただし、科学・技術の面では基礎研究の比重が高い。ヴィリニユスには、この他に1956年9月開校のゲディミナス工科大学(VGTU; www.vgtu.lt)もあり、科学・技術分野に特化した8学部・2研究所(在校生数:約1万5,000人)を運営している。

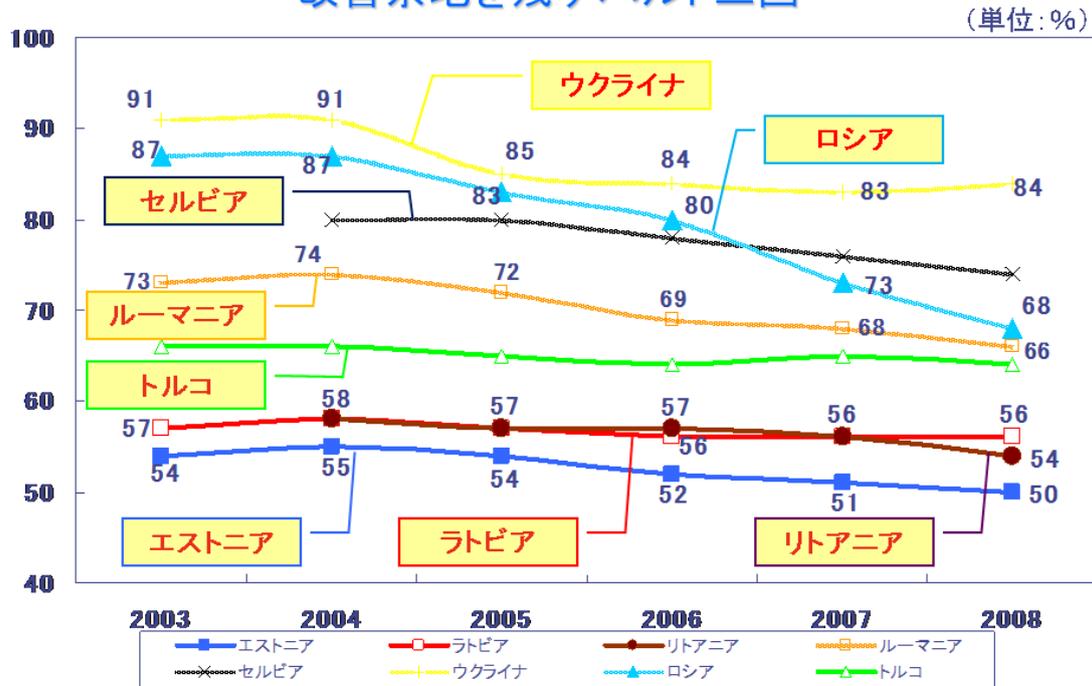
カウナス工科大学(KTU; www.ktu.lt)も、13学部を擁する総合技術系大学で、地域産業クラスターの中核になり得る有力校。在校生は約1万7,000人で、リトアニア国内の技術者の約80%は同校出身者であるとされる。同校が特に力を入れているのが研究資金ソース拡大のための外部機関との連携だ。「(リトアニア)国内では、政府の直接支援に限界があるため、研究資金ソースの多角化を推進している」(カウナス工科大学リマンタス・カジス副学長)という。主な同校のソースとしてはa.EU補助金、とb.企業寄付がある。

KTUでは、2010年以降の4年間で汎欧州情報通信技術ネットワークを構築するためのプロジェクト「i2010」にも積極参加している。「i2010」は2009年3月にEU理事会で承認されており、10億2,000万ユーロの予算が認められている。この予算で2013年までにEU域内のブロードバンド・インターネット普及率100%を目指す。KTUとしては、このプロジェクトに参画して、リトアニアの中小企業の情報通信基盤整備を支援する。こうした“社会的使命”を明確に示すことで、EU補助金拠出が認められている。KTUはその他のEU関連のプロジェクトにも参加しており、2008年にはEU構造基金を中心に245万リタスの補助金を獲得している。

b.企業寄付はEU補助金以上に活発で、2008年には409万リタスの企業寄付でKTU内の研究講座を開設することができた。この企業寄付額はリトアニアでは最大級。同校が初めて本格的に共同研究を行った外国企業は韓国のサムスン電子で、2003~2004年の研究期間に「電子写真感光体用の有機半導体(複写機の画像処理用部品)」の共同開発を行った。

なお、リトアニアなどバルト三国はEU加盟以降、徐々にソフトウェアの違法コピー問題(図16参照)など知的財産権に関わる諸問題に対する対策を講じているが、先進国との比較では依然、改善の余地を残している。リトアニアで流通するコンピュータが“正規”のソフトウェアを実装している割合は54%(2008年)でEU加盟した当時の58%からは緩やかに改善しているが、先進国の状況(2008年の米国:20%、日本:21%、英国:27%、ドイツ:27%)と比較すると、更なる対策が期待される。

図16.ソフトウェア違法コピー率の推移
 — 改善余地を残すバルト三国 —



(出所: ビジネスソフトウェアアライアンス・BSA, 2008年調査)

他方、バルト三国の中では、最も労働移民（特に英国、アイルランドへの流出）の多い国で、「アイルランドに約 12 万、英国にも約 10 万のリトアニア移民が生活をしている」（リトアニア地場人材派遣事業者）という。特に人口の 5% を占めるロシア系住民は国内での雇用条件に恵まれないことが多いため、労働移民として流出することが多い。

ロシアとの関係では、旧ソ連圏時代の伝統で、概ね 40 歳以上の技術者にはロシアの国家技術規格 GOST-R に精通している者が多いとされる。ロシアでの商品流通のためには、ロシア連邦技術規制・度量衡庁（GOST-R ; www.gost.ru）による国家標準規格に対する適合証明、そのための登録が必要である。これは日本工業規格（JIS）やドイツ連邦規格（DIN）に相当する商品規格であり、ロシアの場合、輸入品の通関段階で、その適合状況の認可取得が前提としてもとめられる。「リトアニアには、旧・ソ連圏の基幹産業に対する“周辺産業立地”という性格があったため、GOST-R を想定した設計思想や商品開発力が残っている」（スウェーデン系製造業）という。

将来的には、これらのロシアとの“インターフェース”となり得る人材を有効活用して、ロシア市場向けの「商品開発」「ソフトウェア開発」「梱包・パッケージ」「顧客サポート業務」「コールセンター業務」などに対応するEU域内の“ビジネス・ハブ”としても期待される（リトアニア地場人材コンサルティング企業）。



ロシア語雑誌も広く流通（キオスクで）
（クライペダ市街，2009年2月）

③ 税制（投資インセンティブ）

エストニアと比較するとリトアニアの税制は、より一般的な形態をとっている。法人（所得）税は税法上の所得に対して20%の税率で課税される。

下記「⑦その他」で詳述するが、リトアニア国内の自由経済区（LEZ）はa.カウナス、b.クライペダの2カ所に限定される。エストニアとはやや異なり、法人税減免など具体的な投資インセンティブが設定されている。自由経済区入居企業に対する投資インセンティブとしては、総投資額（100万ユーロ超）などの条件に応じて投資プロジェクトの認可初年度から6年間の法人税免除が認められる。その後、10年間の法人税半額減税などもある。不動産税（資産価値に応じて0.3～1.0%）も免除される。

この他、リトアニア経済省が承認（2007年12月）した「2008～2013年の投資促進プログラム」に基づき、リトアニアで行われる大型投資（グリーンフィールド）については、「職業訓練」「設備投資」「研究開発」などに関わる経費の一部を政府が助成する方針だ。この場合の大型投資とは、2,000万リタス（約580万ユーロ相当）以上の案件を指す（研究開発センター投資の場合、150万リタス以上）。また、この他に経済省が助成金取得の前提としている条件としては、①総投資額の50%以上を新技術設備が占めること、②生産品の70%以上を輸出すること、などがある。

リトアニアの投資インセンティブは、上記のような「減免税型」の事例が多いが、同プログラムのような「助成金給付型」の支援も併用している。

④ 金融基盤

欧州の主要な通貨基盤である「ユーロ」について、リトアニアは本格導入に前向きな姿勢をとっている。現時点では、自国通貨「リトアニア・リタス」(1 リタス・LTL = 約 38 円)をもつが、既にユーロ導入の前段階である欧州為替相場メカニズム(ERM2)に移行(2004年6月)している。現在のリタスとユーロの交換レートは1ユーロ = 3.4528 リタスに固定(実施:2002年2月)されている。ユーロ導入目標時期は、2008年1月時点では「2010年からのユーロ導入が望ましい」(リトアニア(中央)銀行; www.lb.lt)との見方が強かったが、金融危機もあり、2009年1月以降は「2011~2012年頃が“現実的”ではないか」(リトアニア銀行)との見解に変わりつつある。

他方、金融危機の中、「通貨切り下げ」の可能性についての議論もあるが、リトアニア銀行は2009年3月時点で「リタス切り下げの必要はない。その噂は有害なゴシップ」と指弾している。2009年6月にもリトアニア銀行は「金融動向分析」を発表、「流動性危機は終息しており、これからは信用収縮の問題に取り組む」として“火消し”に躍起になっている。なお、リトアニア財務省は、2009年6月に「ユーロ債券(5年物)」(5億ユーロ)の発行に成功している。

⑤ 市場アクセス

IMF データによれば、リトアニアの所得水準は国民1人当たり国内総生産(GDP)が1万4,086ドル(2008年、購買力平価換算ベース)と、エストニアを下回るが、人口は334万とバルト三国では最大。バルト三国最大の流通チェーンであるマキシマ(本社:リトアニア・ヴィリニユス; www.maxima.lt)も、リトアニアが本拠地で221店舗を保有(2009年7月時点)。ここを起点として、ラトビアに128店舗、エストニアに52店舗出店している他、最近ではブルガリアでも31店舗を運営する。

他方、金融危機の消費市場への影響は顕著で、リトアニアにおける2009年1~6月期の乗用車(新車)登録台数(欧州自動車工業会:ACEA)は、前年同期比69.7%の大幅減少(1万2,810台→3,884台)を記録した。

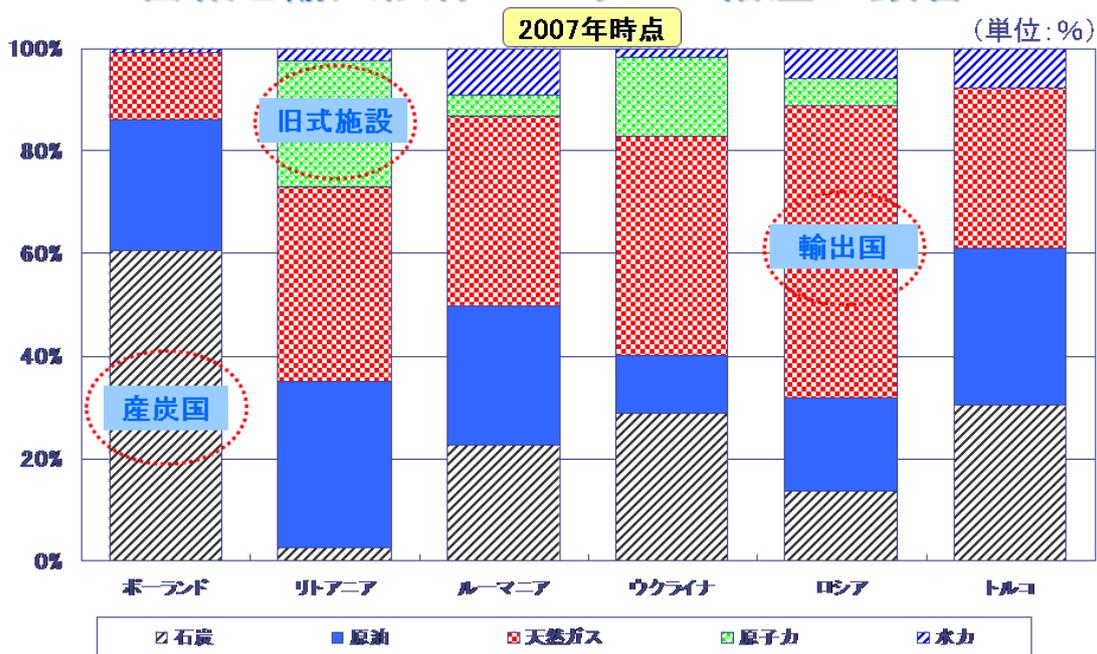
リトアニア以外の市場へのアクセスでは、海洋に面した港湾を保有しないベラルーシ向けの中継地としての役割も担っている。クライペダ港を経由するカーゴ貨物も、国内に次いでベラルーシ向けの荷量が多い(ロシアではない)。クライペダ港を通過するカーゴ貨物の中、ベラルーシ向け貨物量はロシア向けよりも多い。この点は、下記「(5)

ロジスティクス」で詳述する。

⑥ エネルギー基盤

エストニアはバルト三国の中で、唯一、原子力発電所を保有している。しかし、原子力によるエネルギー供給は 26.9%にとどまることから、1 次エネルギー・輸入依存率はバルト三国の中で、最も高い。2006 年の 1 次エネルギー供給（熱カロリーベース・石油換算トン）は 854 万トンであるが、輸入はこれを上回る 1,240 万トン。主にロシ

図17.1次エネルギー消費(資源別)の状況
— 自給と輸入依存のバランス格差が顕著 —



(出所: BP)

ア・CIS 原産の原油を輸入して、石油・同製品として再輸出している。国内に旧国営のマジェイキウ製油所（現在、ポーランド資本・PKN オルレン傘下；www.nafta.lt）などの石油精製・加工産業が存在するため、このような特殊なオペレーションとなっている。

この他、天然ガスはほぼ完全輸入依存であるのに対して、原子力エネルギー（電力）は国内にイグナリナ原子力発電所（www.iae.lt）があるため、完全に国内生産している。石炭はほとんど利用されていない点も特徴的である。天然ガスでは、ロシアの“飛び地”カリーニングラード州には、リトアニア経由で天然ガス・パイプラインが接続しており、国内最大手リトアニア・ガス（www.dujos.lt）にはロシアのガズプロム（www.gazprom.com）の資本（37.1%）が入っている。このため、リトアニアへの天

然ガス供給は「安定している」との指摘もある。

イグナリナ原子力発電所については、旧ソビエト型（RBMK-1500）と呼ばれる旧式の原子炉が使われているため、早くからその安全性を問題視する声が強かった。1983年12月に第1号基が運転開始しているが、1986年4月に同じ旧ソビエト型のウクライナ・チェルノブイリ原子力発電所（原子炉：RBMK-1000）が事故を起こすと、周辺国を含めて危険視する声が強まった。このため、EBRDは「イグナリナ原子力発電所閉鎖・国際支援基金（IIDSF）」を創設して、完全閉鎖を条件に9,000万ユーロ相当の補助金を拠出することを決めた。リトアニアがEUに加盟すると、先ず、2004年12月にイグナリナ原子力発電所の第1号基が稼働を停止。残る第2号基も2009年年内に閉鎖する前提での利用継続となった。しかし、1基で出力1,500メガワット（MW）もの電力生産（1990年代までは国内電力需要の9割近くを賄っていた）に貢献する原子力発電所の閉鎖は国民の強い反発を招いた。

現在も2009年内の稼働停止の予定で、出力1,300MWまで稼働を落としている（2009年7月時点）が、イグナリナ原子力発電所は稼働を続けている。この背景には、a.2008年10月の総選挙に併せて行われた国民投票では投票者の88.6%がイグナリナ原子力発電所の存続を支持（投票率：48.6%と過半数を割り込んだため、投票結果は無効）していること、b.厳しい経済情勢の中、代替エネルギー供給もなく、電力価格の高騰を懸念する国民の声も強いこと、c.政治的観点から「エネルギーのロシア依存からの脱却」を図るべき、との意識が国民に広がっていること、などの事情がある。国内的には2009年以降も稼働延長との見方が強いが、EUがそのような“例外”を認めるのか、今後の展開が注目されている。

中長期的には、リトアニアはイグナリナ原子力発電所の後継原子力発電所を模索している。政府は2008年5月にリトアニア・エネルギー機構（LEO Lt；www.leolt.lt）を設立して、大型原子力発電所建設による電力供給安定化を推進、スウェーデン、ポーランドなどの周辺国への電力供給も視野に事業を進めている。これに続いて、2008年8月には原子力発電所建設プロジェクト運営会社としてヴィサギナス原子力発電事業会社（VAE；www.vae.lt）が設立されている。このプロジェクト計画によれば、イグナリナ原子力発電所近郊（ヴィサギナス）で出力3,200～3,400MWの原子力発電所が2012年に着工される見通しである。建設が計画通り進めば、2018年から運転開始となる。

このプロジェクトには、LEO Ltのみならず、周辺国を代表するエネルギー企業のエストニア・エネルギー（www.energia.ee）、ラトヴェネルゴ（www.latvenergo.lv）、ポーランド・エネルギー・グループ（PGE；www.pgesa.pl）も参画する予定で、LEO Lt

が 51%の株式を保有する他、エストニア、ラトビア、ポーランドの 3 社で各々 16%出資する。なお、バルト三国は、2009 年 4 月に電力市場の自由化・システム統合について合意もしている。

⑦ その他

投資誘致に関しては、リトアニア経済省傘下の貿易・投資振興機関であるリトアニア開発庁（LDA；www.lida.lt）が存在して外国投資家に対する情報提供・支援などを行っている。

リトアニアの工業開発区としては、「自由経済区（LEZ）」が a.カウナス（中部；534ヘクタール）、b.クライペダ（西部；412ヘクタール）の 2 ヶ所に立地する。a.カウナス自由経済区（www.ftz.lt）は内陸部に所在するが、高速道路や鉄道で首都ヴィリニ



“クラス A” の商品倉庫も所在
(クライペダ自由経済区, 2009 年 2 月)

ュスともクライペダ港とも接続している。現在、第 1 期工事（全体の 5 分の 1 程度）まで竣工しており、用地は 100 ヘクタール。b.クライペダ自由経済区（[www.feз.lt](http://www.feز.lt)）は所謂、「臨海工業団地」であり、国際物流の面では恵まれている。上記の通り、法人税や不動産税などの面で投資インセンティブも認められる。

この他に国内 9 ヶ所の工業団地（アクメネ、アリトゥス、ケダイニアイ、マリヤンポレ、パゲジアイ、パネヴェージス、ラドヴィリスキス、ラメガラ、シャウレイ）も存在する。なお、リトアニアの自由経済区の用地はほとんどがリース主体である。

他方、政治面でロシアとの関係が難しいバルト三国の中では、リトアニアは比較的的良好な対ロシア関係を維持しているとの指摘もある。これは体制転換に伴い「国籍法」（1989年11月採択）によって、いち早くロシア系住民に対しても市民権を保障（国籍付与）した経緯もあり、「ロシアとの経済関係は極めて良好」（リトアニア投資庁）という。ロシア系住民の割合が総人口の3割近いエストニア、ラトビアでは、国籍取得申請者に対して言語や歴史に関する試験を課すなど、実質的にロシア系住民が“無国籍”状態となる事例も多く、これが社会の不安定要素ともなっている。

なお、EU 議長国はバルト三国の中では、リトアニアが最も早く就任する予定で、2013年下半期（7～12月）に任期を務めることになる。これに続くのが、ラトビア（2015年上半期）で、エストニアは2018年上半期に就任予定である。

コラム5) ～ バルト三国のロシア系住民問題 ～

旧ソ連圏時代のバルト三国地域では、ロシア人の入植が極めて一般に行われてきた。しかし、これら地域の独立回復以降は、旧ソ連国籍を保持したまま、国内に在住するロシア系住民の法的地位は、その複雑な歴史的背景も絡み合い、不安定化した。

エストニアでは、人口の約3割をロシア系住民（旧ソ連国籍を保有）が占めるが、この中、約11万は“無国籍（ロシア国籍もエストニア国籍もない）状態”とされる。これは、エストニア政府が1992年2月の「国籍法」改正に伴って殆どのロシア系住民を“外国籍”として扱ったためである。ラトビアも同様に、1991年10月の「国籍取得に関するガイドライン」で、人口の約3割を占めるロシア系住民の多くを“外国籍”としており、国籍取得の条件として「ラトビア語」や「ラトビア史」の試験を課している。このため、現在も国民の約15%（30万～35万）が“無国籍”という事態になっている。

これに対して、リトアニアではロシア系住民の割合が低かったため、上記2国のような厳しい措置は施行されなかった。結果として、1991年までに約9割のロシア系住民がリトアニア国籍を取得したとされる。この結果、リトアニアとロシアの関係が極めて友好的とまでは言えないが、バルト三国の中では、相対的に良い関係を維持している、と言える。

(5) ロジスティクス（運輸基盤）

① 概況

リトアニアは“バルト三国最大の消費市場”ということもあって、中継貿易に対する依存度は、その他のバルト三国と比較して相対的に低い。カーゴ貨物全体では、エストニア、ラトビアと同水準であるが、コンテナ貨物ではバルト三国最大である。ロシ

ア向けよりも、ベラルーシ向けの貨物取扱量の方が多い。

2008年のクライペダ港のカーゴ貨物全体（重量ベース）では6割を国内（リトアニア）向け貨物が占め、中継貿易の割合は40.0%である。カーゴ貨物全体の取扱量は2007年の2,736万トンから2008年は2,988万トンと9.2%増加している。クライペダ国家港湾局の予測では、金融危機の影響で2009年には2,655万トンまでは減少するとみられている。荷揚げ・荷降しの割合では、圧倒的に荷揚げが多く、カーゴ貨物全体の74.4%を占める。クライペダ港にはベラルーシ産品やベラルーシ経由の中継貨物の輸出も多く、商材としては、石油、石炭など特定商品に偏る傾向が強いバルト三国の港湾の中では、石油・同製品、肥料、コンテナ貨物など多角化している。

なお、中継カーゴ貨物の54.9%（2008年）をベラルーシ向けが占めている。これにロシア（特にモスクワ以南向けとみられる）、カザフスタン、ウクライナが続いている。人口約970万人のベラルーシは消費需要もあるが、港湾（海洋）のない国であるため、最も近隣の海港であるクライペダ港を利用する事例が多い。

② 海運(港湾)

リトアニアにおける港湾事業としては、a. 「リトアニア国営・クライペダ海港法」（1996年5月）に基づくクライペダ国家港湾局（リトアニア運輸・通信省傘下）と、b.石油専用ターミナル・ビュティンゲ港（ターミナル）を運営する旧・マジエイキウ製油所の2系統がある。コンテナ貨物も扱う国内唯一の総合港湾でもあり、企業のロジスティクス上、重要なのは「クライペダ港」である（本報告・巻末資料参照）。

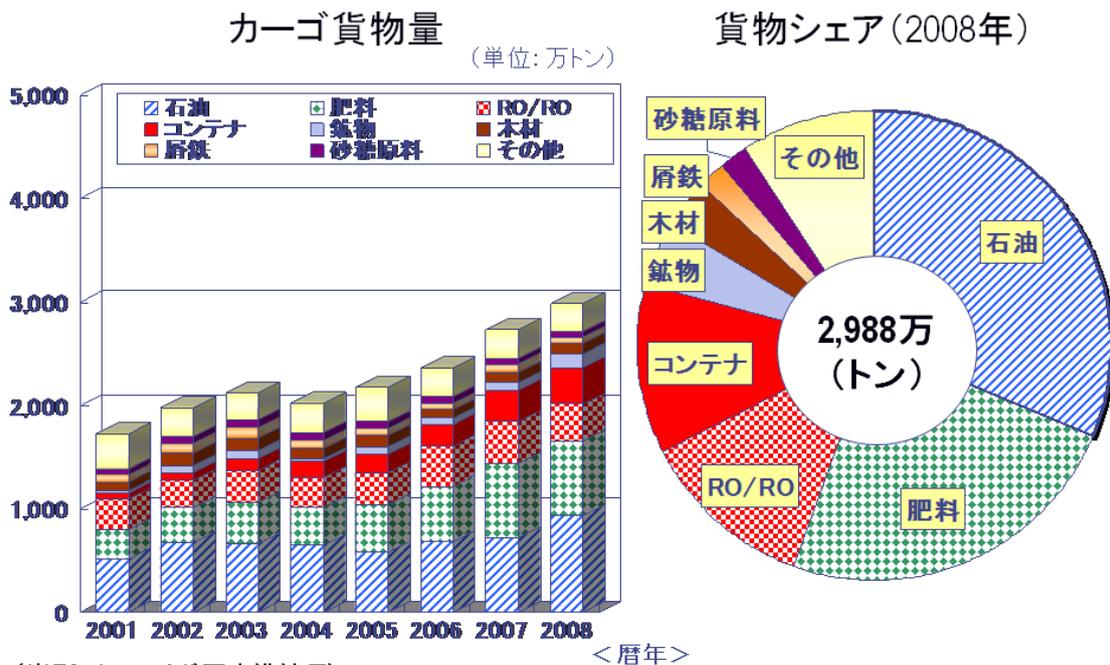
【クライペダ港】

クライペダ市街にほぼ隣接し、総敷地面積は498ヘクタールである。コンテナ貨物取扱量ではバルト三国最大。2008年のコンテナ貨物量は37万ユニット（TEU；20フィートコンテナ換算）に達する（前年比16.1%増で、過去最大）。この中、荷降しが18万9,000TEU、荷揚げが18万4,000TEUを占め、比較的バランスの良い貨物構成となっている。ただし、全体の33.2%は所謂、「空コンテナ」が占めている。クライペダ港の場合、ロシアなど消費市場立地に滞留するコンテナが鉄道で持ち込まれて、海運で回送されている。上記の通り、港湾近郊に「自由経済区」も所在する（港湾内ではない）。

同港最大のコンテナ・ターミナルとして2006年7月に開所した「クライペダ・スメルテ・コンテナ・ターミナル（KSCT）」がある。2008年のコンテナ貨物取扱量は7.2万TEUだが、現有の処理能力は年間16万TEU（2009年以降、40万TEUまで拡張

する計画があった)。鉄道にも接続して、黒海に繋がる貨物鉄道路線“ヴァイキング・ライン”のバルト海側の起点ともなっている(下記「③道路・鉄道網」参照)。

図18 クライペダ港・カーゴ貨物量の推移 — バルト三国最大のコンテナ港湾 —



(出所: クライペダ国家港湾局)

カーゴ貨物(2008年)としては、石油・同製品(31%)、肥料(24%)、コンテナ(12%)、RO/RO

(12%)など、多角的な商品構成となっている。バルト三国の他港よりもバランスの良い総合港湾とされる。特に肥料(主に輸出)、砂糖原料(主に輸入)、



RO/RO の取扱量は東バルト海沿岸港湾で最大。肥料は取扱量の 91.0% が荷揚げで国内産及びベラルーシ産品（液体バルク）がブラジルなどに搬送されている。ほとんどの商材を扱うが、石炭、自動車（新車）はない。

地形としては、「クルシュ砂州」（ネリング地区）と呼ばれる天然砂州が港湾の対岸に張り出し、外洋と港湾（淡水）を隔てている。このため、年間を通して穏やかな天然の良港で、“不凍港”である。ただし、この砂州が「世界遺産」に登録されているため、内湾・陸地側に形成された港湾を砂州側に「拡大することができない」（クライペダ国家港湾局）という。このため、砂州に掛からない陸地側に沿って南北に長い、独特の形態の港湾として発展している。バルト三国の港湾としては、埠頭総延長（27 キロ）は最も長い。

世界銀行が 2000 年 5 月に承認したプロジェクト融資で、港湾改修工事を行い、港湾入口部を水深 15.5 メートルまで浚渫。港湾内導入チャンネル部も最深 15.0 メートルまでとして利便性を高めた。上記のような事情から港湾拡張性には限界があるため、日本の国際協力機構（JICA、当時は国際協力事業団）は、港湾拡張の場合、対岸の砂州を避け、外洋上に埋め立て・造成して新港を建設することを提言している。この計画はリトアニア国家戦略委員会で 2005 年 1 月に承認されている。

【ブティンゲ港（ターミナル）】

石油（原油）専門の港湾（ターミナル）。クライペダ港の北方・ラトビア国境付近に所在、1999 年 7 月から稼働している不凍港である。ベラルーシとラトビアを経由して、ロシア・CIS 方面からの石油パイプライン（ドルージュバ・パイプラインの支線）が接続。2008 年の原油の取扱量は 907 万トンに達する。

リトアニアの石油精製・元売り最大手のマジェイキウ製油所の専用ターミナルとして利用されてきたが、ポーランドの石油元売り最大手 PKN オルレン（中・東欧最大の民間企業；www.orklen.pl）が同製油所を 2006 年 12 月に買収したため、ポーランドへの原油供給拠点としても機能している。

③ 道路・鉄道網

道路については、高速道路（自動車専用道路）を含めてバルト三国の中で最も整備が進んでいる。国内の高速道路総延長は 309 キロ（2007 年末時点）でクライペダ港～カウナス（人口第 2 の産業都市）～ヴィリニウス（首都）を東西に連結しているため、企業物流に大きな問題はない。同路線はリトアニア物流の“大動脈”で、高速道路 A1（E85）と呼ばれる。ヴィリニウスからベラルーシ国境に至るルートは A3 と名称を

えるが、高速化されているのはヴィリニュス市内だけで、ベラルーシ国境を越えてミンスクに至るまでは「幹線道路」との位置付け。ベラルーシ側での呼称は M7 (E28) である。

高速道路は東西の横断ラインの整備が進んでいる。将来的にはポーランド国境からカウナス経由でラトビア（リガ）に抜けるルート（A6）も建設される予定（一部区間は既に工事中）。



整備された高速道路が東西を横断
(カウナス方面, 2009年2月)

「ヴィア・バルティカ」と呼ばれるバルト三国縦走道路の一部である。

なお、対ロシア物流の観点では、リトアニアはロシアとは東部国境では接していないため（西部国境でロシアの“飛び地”・カリーニングラード州とは接する）、陸路でのモスクワ、サンクトペテルブルク方面へのアクセスはラトビアまたはベラルーシ経由となる。

リトアニアから陸路でロシア方面に向かう場合のベラルーシでの通行情況に関しては「(ベラルーシ側の) 通関当局の不透明な運用が多く、顧客に対して納期保証ができない。保険料負担も高額なため、利用が進まない」「“不透明な運用”とは、具体的には通関実務に関わるルール変更が頻繁で、これが法令改定なのか、通関担当者の裁量判断なのか、判らない」（欧州系ロジスティクス企業）という見方がある半面、「(西側からの) 国際物流に慣れていないだけで、荷量が安定した段階で、問題はほとんどなくなった」（米国系ロジスティクス企業）、「通関当局の対応が極端に硬直的ではあるが、もとめられるのはルール遵守だけなので、意外にトラブルが少なかった。ロシアへの最短アクセスとして有効」（日系ロジスティクス企業）との指摘もある。

鉄道は、リトアニア鉄道 (LG ; www.litrail.lt) がロシア・CIS 標準の鉄道軌道（軌間：1,520 ミリ）で運営している。しかし、その他のバルト三国とは異なり、リトアニアは

ポーランドと国境を接するため、同国境付近には一部欧州標準軌道（軌間：1,435 ミリ）との混合区間も存在する。将来的には、EU 補助金を活用して、この欧州標準軌道を延長して、リトアニア南部のマリヤンポレの鉄道ターミナルまで接続する計画もある。

また、クライペダ港（バルト海）をベラルーシ経由でウクライナ・オデッサ港及びイリチェフスク港



（黒海）と連絡する鉄道ルート（“ヴァイキング・ライン”）もコンテナ貨物では利用されている。オデッサまでの所要時間は約 55 時間。2007 年にはコンテナ量が 4 万 TEU（2006 年：2 万 3,000TEU）と前年比 70.5%の増加となった。2007 年は世界的な資源景気で、ウクライナやカザフスタンなどの産出国で経済が活性化、ロジスティクス需要が高まった。しかし、金融危機の影響で、これら新興国市場での需要は急減、2008 年にはヴァイキング・ライン利用のコンテナも 3 万 4,000TEU まで落ち込んだ。

現在の国内の鉄道総延長（営業キロ）は 1,765 キロ（2008 年末時点）に及ぶ。ただし、2004 年の 1,782 キロをピークに不採算や利用低迷などの事情で閉鎖される路線もある。現状ではポーランド～リトアニアの交通は、貨物の場合がトラック、旅客についてはバスが主体で鉄道輸送は総じて活発ではない。

今後の鉄道網盤整備プロジェクトとして欧州委員会が推進している「レール・バルテイカ」については「2.エストニア」でも言及しているが、リトアニアでも鉄道路線拡充・建設が進行中だ。鉄道でラトビア（リガ）～リトアニア（カウナス）～ポーランド（ピアウシトク、ワルシャワ）を結ぶ部分だが、欧州標準（1,435 ミリ）とロシア・CIS 標準（1,520 ミリ）の鉄道軌道が結節するという他のバルト三国にはない特殊性がある。このプロジェクト推進に当たり、リトアニアはポーランドとの「協力協定」を 2007 年 3 月に調印している。リトアニア側はマリヤンポレが、ポーランド側はスヴァウキが主要ターミナルとなる。リトアニア側は 2010 年に工事をスタートして 2013 年までに竣

工させる計画である。

④ 航空

ヴィリニュス国際空港とカウナス国際空港が主要空港と位置付けられている。ヴィリニュス国際空港での就航キャリアとしては、旅客ベース・シェアでバルティック航空 (BT) が 13.4% (2008 年) を占める。これにルフトハンザドイツ航空 (LH) : 10.2%、フィンランド航空 (AY) : 8.9%などが続く。航空貨物の関連では、カウナス国際空港が取扱貨物量でリトアニア最大とされており、カーゴ貨物の約 3 分の 2 を同空港で対応している。航空フォワーダとしては、TNT 及び UPS がカウナスを中・東欧の“貨物ハブ”として利用している。

総じてリトアニアでは航空貨物需要は少ないため、現時点では貨物専用機ではなく、旅客機への混載が中心となっている。カウ

ナス周辺には流通業向けなどを中心にロジスティクス産業の集積も見られるようになって来ている。将来的には、カウナスの「空港機能」と「通関・保税手続きなどのフォワーダ機能」「倉庫機能を」融合する「エア・パーク」という航空物流をベースとした事業基盤強化も狙っている。カウナス自由経済区はこのために 240 ヘクタールの用地を造成する計画で「完成すれば、この用地も自由経済区の“サブゾーン”指定する予定」(カウナス自由経済区) という。

コラム 6) ～ 自動ゲージ調整装置の開発 ～

東欧圏におけるロジスティクスを考える上で、鉄道軌道 (ゲージ) 幅が「欧州」と「ロシア・CIS」で異なる点は効率的な物流を阻害する問題である。この問題の画期的な解決策として、ポーランド鉄道の貨物部門 PKP カーゴのリシャルド・スヴァルスキ博士によって自動ゲージ調整装置「SUW2000」が開発されている (製造は ZNTK ポズナン)。同装置は「軌間可変車軸」を利用して鉄道車両の車輪位置を、異なるゲージ区間に対応するように自動的に調整するシステム。通常、車軸に固定されている車輪を調整区間では新しいゲージ幅に合わせてスライドできるように考案されている。

現在、「SUW2000」は、リトアニア～ポーランド国境のモスカヴァ・ターミナル (リトアニア側) に設置されており、鉄道は車台交換なしで、直通運行できる。この結果、軌間不連続区間の走行に要する時間は約 2 時間 30 分から約 30 分まで短縮された、という。この他、ポーランド～ウクライナの旅客路線にも導入されており、同装置はモスティスカ・ターミナル (ウクライナ側) に設置されている。

他方、ポーランド～ベラルーシ間の鉄道では現在でもブレスト・ターミナル (ベラルーシ側) でジャッキ・アップによる車台交換が行われているが、所要時間は約 3 時間。欧州とロシア・CIS 間の鉄道軌道の統合は将来的な計画もないため、東西物流の拡大に併せて、こうした技術の普及が期待される。

(6) 成功企業事例

リトアニア進出企業の多くは「北欧の高付加価値市場へのきめ細かな対応力」「北欧の多様化した需要・商品開発に対する柔軟性」という点を優位性としている。北欧市場への良好なアクセス、賃金水準の相対的な低さが企業進出の要因となっている。

スウェーデンのアルミ建材・家具部品企業サパ（本社：ストックホルム；www.sapagroup.com）は、最大顧客で同じスウェーデンを本拠とするイケア・グループ向けの家具用アルミ部品の供給企業として知られる。リトアニアではカウナス自由経済区内に2004年1月にアルミ部品生産拠点として進出しており、同社の中国・上海事業所と同時期に立ち上げた。

同社によると「イケアは、a.低価格商品の大量生産と、b.新商品の開発・試作を同時並行で進めており、a.は中国やトルコなどでも行うが、b.の機能はスウェーデンにある直系生産拠点に集約する傾向がある。このため、b.に関連する部品サプライヤも、スウェーデン周辺に囲い込んでいる。新商品の開発・試作では、デザインや色調などのトレンド情報を、関連サプライヤとも共有して、迅速に納品する必要がある。仕様変更も頻繁に起こるため、密接なコミュニケーションが必要で、部品サプライヤとしてもスウェーデン周辺に立地する必要がある」という。

単純に製造コストの低減だけであれば、中国、トルコの方が優位性はあるが、「低コスト化」と共に「顧客（スウェーデン）との連携（品質向上）」まで考慮すると、リトアニアなどバルト三国にも、「十分、進出の意義がある」と同社ではみている。同社では、こうした顧客との連携からベッド脚部のプラスチック部品など、新商品の開発・生産も始めている。

同社では、今後のインテリア分野以外への事業多角化も視野に、通信機器分野や自動車分野などでの販路拡大も図っている。ただし、同社への発注の多くは、リトアニアからではなく、北欧、西欧、エストニアなどから行われている。リトアニア単独で産業集積を形成することはほとんどないため、仕向地も分散する傾向がある。

この他、フィンランド断熱材最大手のフィンフォーム（本社：サロ；www.finnfoam.fi）は2009年2月にカウナス自由経済区に進出（用地：リース契約）している。同社の計画では、生産品の約90%は北欧やポーランド、バルト三国、ベラルーシ市場への輸出で、ロジスティクス面の優位性が、同地進出の要因としている。なお、同社は2012年の稼働開始を目指しており、投資額は約2,900万ユーロを計画している。

(7) 優位性と課題

リトアニアの産業立地としての優位性は、a.バルト三国の中で“最大市場”であり、国内と周辺地域との双方への供給拠点と位置付けられることがある。また、b.ロシアの“飛び地”カリーニングラード州やEU域内向けの生産拠点集積地ポーランド、そして海洋港湾のないベラルーシなど多様な背景をもつ国と国境を接している点も、供給拠点としての可能性を示唆する。ただし、モスクワ・サンクトペテルブルク方面のロシアとの国境をもたない点は、物流の観点からすると、その他バルト三国に対する劣位である。しかし、その故にエストニアやラトビアのようなロシアとの複雑な歴史的経緯や政治的衝突が少なかった点はc.事業拠点としての対ロシア関係の安定性、として優位となっている。

工業技術力が優れている面は、エストニアなどとも同様であり、商品開発にも対応できるが、この周辺で技術需要の強いロシアとの経済関係が、その他のバルト三国と較べてやや希薄な点は劣位となるおそれがある。リトアニアもエストニア同様に自動車の出荷前検査・調整(PDI)サービスなどに対応する高付加価値化を図る技能はあるが、これらの機能はロジスティクスと組み合わせることで、効果を発揮する。この点は、ロシアとの取引関係がやや希薄なリトアニアにとっては課題である。

また、その他の課題としては、2008年10月の総選挙で、“対ロシア強硬派”とされる「保守・祖国同盟」(中道右派)が、他党との連立で政権に就いたため、経済的連携強化が期待されるロシアとの関係が悪化すると指摘されている点もある。オイルシェールを産出するエストニアとは異なり、天然資源に恵まれないリトアニアは、石油も天然ガスも、ほとんどがロシアからの輸入に依存している。国内には「エネルギーのロシア依存脱却」を掲げて、「原子力発電の新設・強化」「北欧・バルト三国の送電線網の統合」を推進する動きが活発化しているが、これらが実現するのは早くても2012年以降である。従って、ロシアに対する拙速な強硬姿勢は高い「エネルギー・リスク」を伴うことになる。

金融危機の影響が“政局”にまで発展したリトアニアは、バルト三国の中で、最も景気回復が遅れる見通しで、短期的な経済浮揚よりも、中長期の経済対策として、財政の安定化やユーロ導入を重視している。しかし、ユーロ導入を強く意識し過ぎて、柔軟な経済政策がとられていない点はその他のバルト三国同様の課題である。さらにバルト三国の本質的な課題として、単独で垂直統合し得る、中核産業がないという産業構造上の課題もある。

図19. リトアニア・産業分布の状況
 — エレクトロニクス企業に古豪あり —



また、クライペダ港が、総合商業港湾としてリトアニアで唯一の存在であることは利点でもあるが、不測の問題が発生した場合にエストニア（タリン・ムーガー→パルディスキ）やラトビア（リガ→ヴェンツピルス）のような主要港に対する“代替（協力）港湾”がないことは課題と考えられる。リトアニアの海岸線総延長は約 100 キロでバルト三国では最も短いため、最大港であるクライペダ港に集中する傾向が強い。しかし、西欧との比較で社会基盤が必ずしも安定しない東欧圏でのビジネスでは迂回物流ルートの確保は重要である。なお、リトアニア国内の運輸基盤だけを観ると、港湾と内陸主要都市を結ぶ高速道路網整備は進んでいる。

6. あとがき

(1) 自由で透明性の高い投資環境

バルト三国の EU 加盟（2004 年 5 月）から 5 年が経過した。この間、バルト三国は西欧や北欧のグローバル企業が自由且つ効率的に事業運営できるような透明性の高いビジネス基盤の整備に努めた。このため、労働集約的な製造業よりも、金融・運輸などサービス産業主導で、投資が活性化している。この結果、所得・賃金などの水準は製造業主体の産業活性化が進むポーランドなどよりも高い。エストニアなどは情報化・電子化などの面でも優れた対応力を見せている。各国固有通貨を採用するが、既にユーロとの固定相場制に移行しており、ユーロ圏との経済統合も始まりつつある。

他方、労働人口が寡少なため、経済活性期には「人材払底」や「賃金上昇」という課題がある。また、市場性も地域単独としては見込めない。エネルギー供給の面では、エストニア＝「オイルシェール」、リトアニア＝「原子力」については明確な方向性があるが、ラトビアは輸入依存度が高い。

(2) 複合的な金融危機深刻化の要因

バルト三国を襲った金融危機は多様な要素が絡み合って複雑化したものと考えられる。金融危機の影響は、世界の中でも、何故、「バルト三国において深刻化したのか」について、下記の 8 事情がその要因として挙げられる。

a. 自由で透明性の高い金融市場

：これ自体は全く問題ではないが、そうした良い面が金融危機前に投機性の高い資金（リスク・マネー）の流入を招いた側面は否定できない。バルト三国は金融市場の自由化で成功したアイルランドを“モデル”に経済活性化を狙っていた。アイルランドは人口 430 万ながら、1990 年代後半に透明性の高い金融市場を形成することで、驚異的な成長を遂げた国である。バルト三国もこれに倣い、「金融市場の自由化」を推進したが、結果として不安定な“投機資金”が市場に入り込んでいた。なお、これと真逆の事例がモロッコなどマグレブ諸国で、同じ“欧州の後背地”でありながら、金融部門に外国資本が簡単には参入出来ないことから、金融危機の影響がほとんどない。IMF の予測によれば、モロッコは 2009、2010 年共に 4% 台の成長が予測されている。

b. 急速過ぎる成長

：さらにバルト三国は、欧州屈指の「国民1人当たりGDP」を誇るアイルランドを志向して外国資本の誘致を積極化した。アイルランドは低い法人税率や豊富な補助金拠出による外国高付加価値産業の誘致にも成功。その急成長振りに“ケルティック・タイガー”の異名を取ったが、バルト三国も2005年頃から実質GDP成長率で10%を超える急成長を続け、“バルティック・タイガー”と呼ばれた。しかし、金融産業のみならず、段階的にソフトウェアや情報通信、バイオなど「高付加価値産業」の育成にも成功したアイルランドとは異なり、バルト三国は金融主導の成長に終始した。

c. “中核”となり得る基幹産業の不在

：また、元々、“西側”の先進工業国のような確固とした産業基盤が形成されていた訳ではないため、急速に流入する“投機資金”を実体経済に取り込むことが難しかった。政府の積極的な外国投資誘致政策で、外国製造業の対内投資事例も幾つかあるが、同じ企業がリスク分散の意味で、その他のバルト三国や東欧圏に並行して拠点展開する事例が多かった。この結果、特定の業種で「垂直統合」できるような産業集積は国内に形成されず、日系企業が好む効率的な「サプライヤ・ネットワーク」は構築されていない。このため、余剰資金は消費者金融分野や不動産市場に、飽くまで“リスク・マネー”として留まり続けた。

d. 北欧への過度の資本依存

：旧・ソ連からの独立回復以降、バルト三国への資本投下は歴史的に経済関係の深い北欧（エストニアの場合、フィンランドで、ラトビア、リトアニアの場合、スウェーデン）からのものに偏っていた。このため、金融危機が北欧経済に及ぶに至って、極端な資本流出に直面することになった。

e. クレジット依存消費

：これは、その他の東欧圏にもみられる問題だが、バルト三国に還流してきた余剰資金の多くは消費者金融や住宅ローン市場に流れ込んだ。このため、非常に幅広い消費者層が金融市場に取り込まれて、“全国的リスク”として潜在化して行った。

f. ユーロ導入準備

：これまで、バルト三国は早期のユーロ導入を目指して既にERM2に参画、ユーロと自国通貨の固定レートを堅持してきた。このため、柔軟且つ臨機応変な金融政策を発動し得ず、厳しい国際金融市場への対応で外貨準備を減らし続ける結果となっている。これが金融危機の深刻化を招いた可能性も否めない。

g. ロシアとの関係悪化

：政治的には複雑な関係にあるロシアだが、一部産業にとってロシアは極めて重要な存在だった。具体的には、バルト三国のロジスティクス産業、エネルギー部門などではロシアの需要あるいは供給に完全に依存している。基幹産業が充分、形成さ

れていないバルト三国においては、これらの産業は極めて重要であるが、経営にはロシア資本（港湾、電力、ガス、石油など）が既に参入している。

こうした状況にも関わらず、「(バルト三国内の) ロシア系住民の無国籍措置」「タリン解放記念碑撤去事件」(2007年4月)に代表される政治問題が解決されないため、経済面でも状況の不安定化を招いている。これらの問題に加えて「国境画定問題」が依然、完全解決していないエストニアは「記念碑撤去事件」の起こった2007年以降、ロシアからの石炭、石油製品の中継貿易が急激に縮小。カーゴ貨物の取扱量が急減（その他の2カ国の貨物量は増加）した。この影響もあって、エストニアの実質GDP成長率は2007年から落ち込んでいる。エストニアの景気失速は実は金融危機以前から始まっていた。

h. その他 CIS との関係

：バルト三国を港湾として利用している国・地域はロシアだけではない。ベラルーシ、カザフスタンなども（鉄道輸送を通じて）バルト三国を中継港湾として利用してきた。しかし、資源市況（需要）の低迷で、これら新興市場での消費需要は急速に停滞して、貨物需要も落ち込み始めている。

一般に「北欧資本の撤退（上記d.）」で景気悪化と総括されることの多い、金融危機以降のバルト三国経済情勢だが、実態的には多様な要素が複雑に絡み合った結果、事態の深刻化を招いたものと考えられる。

（3）景気回復も外部依存か

欧州経済については「楽観論」に立てば、「2009年第1四半期で底を打った」と観る有識者も多いが、バルト三国では2009年第2四半期も、更に厳しい景気減速が観測されている。前年同期比では、リトアニア：22.4%減、ラトビア：19.6%減、エストニア：16.6%減と、ここ数年で最悪の減少幅を記録している。しかし、「(バルト三国についても) 2009年第2四半期が底」とする見方（エストニア、ラトビアでの減速スピードの鈍化や株価指数の好転などが根拠）が一部に出てきている。今後の先行きについては、国際通貨基金（IMF）やEU、北欧諸国による金融支援の効果もあって、緩やかに危機的状況は沈静化に向かうことが想定されるが、多少の“揺り戻し”も含めて、当面は予断を許さない状況が続くものと考えられる。この地域の本格的な景気回復は、北欧やロシアの経済安定を待たねばならないだろう。

（4）固有の優位性を活かした経済再生が必要

IMF や EU は、ラトビアへの金融支援に対する条件として同国の「構造改革」を提案して

いる。基本的には何れも「賃金水準の見直し」を通じて、国内の「製造業活性化」を推進、「輸出主導経済への転換」を目指す、という方向性を示している。これは、バルト三国以外の東欧のEU加盟国が取り組んできた産業政策であるが、果たして「バルト三国の再生にも応用できるのか」には疑問も残る。a.元々、バルト三国は人口規模も寡少であるが、技術力やサービス対応力などを兼ね備えており、高付加価値産業に向けた立地であること、b.西欧とロシア・CISの中間立地の中でも、巨大市場・ロシアに最も近接しており、国内に多くのロシア語人口を抱えることがバルト三国の地政学的優位性であること、c. (多少、賃金水準を引き下げても) 今後のEU加盟が想定される西バルカン諸国(セルビアなど)に対するコスト面(製造業誘致)での比較劣位は修正困難なこと、について長期的な視点で留意する必要がある。特に a.のバルト三国の優位性は「経済再生シナリオ」に織り込む必要がある。この点を考慮すると、これまでの金融・不動産部門に偏った資本投下の在り方を見直しつつ、ロジスティクスや商品設計・開発、顧客サポート業務など非製造分野での産業基盤・技能を有効活用する必要があるものと考えられる。

(5) 西欧とロシアの中継ポイントとしての優位性

ロシア・CISと欧州の中間立地(港湾)であるバルト三国の地政学的重要性は将来も残るものと考えられる。商材・商品にもよるが、①セキュリティ(盗難・損壊の回避)や、②高付加価値サービス(迅速性・技術対応力)などの面で、“EU加盟国”であるバルト三国の役割は重要である。

現在でも、多くの企業がエストニアなどのバルト三国の港湾でロシア向け自動車在庫を維持・管理している。ロシア側の車両蔵置スペースの問題もあるが、自動車メーカー側にはロシア側では在庫をもたず、受注が決まってから、迅速に供給する体制を重視する傾向が強い。今後も、人気車種は「ロシア国内での生産」、その他の車両供給(輸入)は「バルト三国(あるいはフィンランド)の車両蔵置所経由」というオペレーションは続くものと考えられる。今後は、ロシア側でも、ウスチ・ルーガ港など、新港活用の動きは加速すると考えられるが、必ずしも、全ての商材・商品でそうなる訳ではないだろう。

この点で、注目されるのが、バルト三国のもつ優れた技術基盤である。例えば、「1.エストニア」の「コラム1」で紹介している「自動車の出荷前検査・調整(PDI)サービス」などの商品高付加価値化の技術・技能である。企業はバルト三国での在庫期間に、車両の技術規格の調整を行いながら、ロシア顧客の指令仕様に合わせて照明やアクセサリ部品などの実装作業も行うことで高付加価値化と迅速納品を両立させる。これはバルト三国ならではの「戦略的立地」「ロシア語対応力」と「技術力」という優位性を活用した事例である。同様にバルト三国の技術者がもっている、GOST-Rなどロシアの「設計思想」への対応力も、今後、商品開発・企画に生かされる可能性もある。

(6) 避けられないロシアとの新たな関係構築

1990年にロシアから独立回復したバルト三国であるが、その歴史的な関係は複雑極まる。バルト三国の独立回復以降の“歩み”は正に“脱露入欧”だったが、外国投資家側には、ロシア市場への「アクセス・ポイント」としての期待も強いため、産業立地としての“矛盾”を水面下に内包する結果となった。

また、ロシアとの関係を複雑化させた a.(バルト三国における)ロシア系住民の法的地位(無国籍化)や b.国境画定などの問題が完全な解決を見ないまま、貿易関係のみが深まった点も、“矛盾点”となっている。近年でも、エストニアの「タリン解放記念碑撤去事件」(2007年)やリトアニアの「対ロシア強硬派政権の発足」(2008年)など、ロシア関係の不安定化要素は枚挙の暇がない。その半面で、港湾やエネルギー(石油・天然ガス)などの基本的な産業基盤でロシア資本の参入が進んでいる点も“矛盾”である。

エストニアでは、既に2007年からカーゴ貨物減少が始まっており、港湾当局も「ロシアからの輸出(中継)貨物の減少」を要因として指摘している。直接的な因果関係は不明だが、エストニアの成長率減速が金融危機以前の2007年から始まっている点も興味深い(エストニア以外は2008年以降、減速)。今後も、ウスチ・ルーガ港などロシア国内(バルト海東岸)の新港が本格稼働する予定で、こうした動きに拍車が掛かる懸念もある。バルト三国の港湾にはロシア・CISの“代替港湾”としての側面が強いことを忘れてはならない。

バルト三国をめぐる金融危機の影響は厳しいが、長期的に「ポスト・金融危機時代」の“ロシア・CIS市場の復活”を想定すれば、バルト三国の産業・企業としての活用可能性も再び浮上するものと期待している。

(前田 篤穂)

<p style="text-align: center;">バルト三国におけるロシア・CIS 向け 主要港湾比較</p>
--

ジェトロでは、本調査に併せて、バルト三国のロシア・CIS 市場向け中継貿易の“ロジスティクス・ハブ”になり得る主な港湾の現状についての調査も行った。

添付「表」を参照のこと。

バルト海東岸の主要港湾概況

所在国 港湾	単位	エストニア			ラトビア		リトアニア	
		タリン・ムーガ	パルディスキ(南港)	シラマエ	リガ	ヴェンツピルス	クライペダ	
港湾運営 (外国資本参画)		政府(経済・通信省:100%出資)			民間 ロシア(50%)	政府	政府	政府
総敷地面積	ヘクタール	524.2	138.6	100	1962	n.a.	498	
バース		28	8	11	n.a.	60	n.a.	
埠頭総延長	メートル	5,900	1442.5	1800	13818	11012	27022	
埠頭最深部	メートル	18.0	13.5	16.5	12.2	17.5	14.0	
コンテナ取扱量	万TEU	18.1	n.a.	計画中	20.7	1.4	37.323	
ターミナル								
石油		○	○	○	○	○	○	
石炭		○	×	×	○	○	×	
液化天然ガス(LNG)		×	×	計画中	×	×	×	
化学品		○	○	○	○	○	○	
肥料		○	×	○	○	○	○	
木材		×	○	○	○	○	○	
農産品(穀物)		○	×	×	○	○	○	
冷凍・冷蔵		○	×	×	○	×	○	
鉄鋼・金属		○	○	○	○	○	○	
自動車(RO/RO)		○	○	○	○	○	○	
カーゴ総重量	万トン	2,908			2956.6	2,857	2987.98	
倉庫スペース	ヘクタール	15.1	1.2		-	17	113.5093	
車両蔵置台数	万台	-	4.3	5.5	-	-	-	
車両蔵置能力	万台	-	15	10	-	-	-	
車両蔵置スペース	ヘクタール	-	n.a.	90	-	-	-	
日系自動車・取扱実績		×	○	○	×	×	×	
鉄道接続		○	○	○	○	○	○	
鉄道軌道(ゲージ)	ミリ	1,520	1,520	1520	1,520	1,520	1,520	
距離								
- ロシア国境までの距離	キロ	220	270	25	310	500	760	
- サンクトペテルブルクまで	キロ	370	420	175	570	790	1,000	
- モスクワまで	キロ	964	1,100	875	1,011	1,200	1335	
冬季凍結		○	×	○	○	×	×	
その他								
- 開港		1986年12月	1993年 8月	2005年10月	中世	中世	1252年 7月	
- 臨海特別経済区		○(自由区)	×(工業団地)	○(自由区)	○(特別経済区)	○(特別経済区)	○(自由経済区)	
ホーム・ページ		www.portoftallinn.com		www.silport.ee	www.freeportofriga.lv	www.portofventspils.lv	www.portofklaipeda.lt	