

南コーカサス諸国産業・ 投資概況

～アゼルバイジャン アルメニア ジョージアの物流を中心に～

ジェトロ・イスタンブール事務所

2017年8月

[免責条項]

本報告書で提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本報告書で提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載

南コーカサス 3 力国概要

はじめに - 南コーカサス概況	1
1. コーカサス地方	1
2. ソ連崩壊後のコーカサス政治経済の変遷	2
3. 南コーカサスの物流・ロジステックス概観	3
第 1 部 アゼルバイジャン	6
I. アゼルバイジャン概況	7
1. 概要	7
2. 地理・人口	8
3. 歴史	9
4. 政治・経済	9
II. アゼルバイジャンの産業・投資環境	11
1. 資源・産業構造	11
2. ビジネス環境	15
3. 対内直接投資動向	17
III. アゼルバイジャンの物流	18
1. 貿易状況	18
2. 物流・ロジステックス概観	20
3. 南コーカサス経済輸送回廊—アゼルバイジャン・ジョージア・トルコ	26
第 2 部 アルメニア	27
I. アルメニア概況	28
1. 概要	28
2. 地理・人口	29
3. 歴史	30
4. 政治・経済	31

II. アルメニアの産業と投資環境	31
1. 資源・産業構造	31
2. ビジネス環境	33
3. 対内直接投資動向	35
III. アルメニアの物流	36
1. 貿易状況	36
2. 物流・ロジステックス概観	38
3. 南北経済輸送回廊(対トルコ関係)	40
第3部 ジョージア	42
I. ジョージア概況	43
1. 概要	43
2. 地理・人口	44
3. 歴史	45
4. 政治・経済	45
II. ジョージアの産業・投資環境	46
1. 資源・産業構造	46
2. ビジネス環境	48
3. 対内直接投資動向	50
III. ジョージアの物流	50
1. 貿易状況	50
2. 物流・ロジスティクス概観	52
3. トヨタ・コーカサスの物流	61

はじめに - 南コーカサス概況

1. コーカサス地方

コーカサス(Caucasus)は、カフカース、カフカスとも呼ばれ、黒海とカスピ海に挟まれたコーカサス山脈を中心とした約 44 万 km²の地域である。このコーカサス地方は、コーカサス山脈を南北に分けることが一般的で、北コーカサスは 9 つの自治共和国などからなるロシア連邦領、南コーカサスは旧ソ連から独立したアゼルバイジャン、ジョージア、アルメニアの 3 つの共和国からなる。

コーカサスの名は、古代ギリシア語のカウカーソス(Kaukasos)からきているが、その語源は、ギリシア人が黒海周辺の辺境で接していた古代のスキタイ人が使っていた地名、クrouカシス(白い雪)に由来するとも言われる。古代のギリシア人にとって、カウカーソスは、人類に火を与えたがゆえにプロメテウスが大神ゼウスによって山頂に鎖でつながれた場所であり、イアーソーンと 50 人の英雄(アルゴナウタイ)がコルキスの金羊毛を求めて、エーゲ海から黒海を航海する英雄譚、『アルゴ号の冒険』などの神話の舞台だった。古代イラン世界においてもコーカサスは、文明世界と外界をさえぎる壁であり、歴代イラン帝国の境界でもあった。他方、コーカサス北方に広がる地域においては、遊牧民族を中心とした草原の諸民族が興亡の末に逃げ込む避難所でもあった。このためかコーカサスは「少数民族のるつぼ」と表現されるほど多様な民族を抱える地域となっており、現在に至るまで数多くの民族紛争の舞台ともなっている。

地図 1【南コーカサス 3 カ国】



2. ソ連崩壊後のコーカサス政治経済の変遷

コーカサス地方は、南はローマ・ビザンティン、そして両帝国を継承したオスマン帝国とイランの諸王朝の争奪の場となり、北はモンゴルなどの遊牧民族とこれを受け継いだロシアの支配下に入る。しかし、イスラム諸王朝の衰退とロシアの台頭によって、20世紀までにコーカサスのほぼ全域が帝政ロシアの支配に屈した。そして、ロシア革命が起こると、南コーカサスではアルメニア、グルジア（ジョージア）、アゼルバイジャンが1918年に独立を宣言するが、1921年に赤軍の侵攻を受け、翌年にはザカフカス社会主義連邦ソビエト共和国がソビエト連邦に合流する形で、3つの共和国はソ連に併合された。

1991年のソ連崩壊の後、南コーカサス諸国は、独立前からのアゼルバイジャンとアルメニアとの対立、いわゆるナゴルノ・カラバフ紛争、ジョージアのアブハジア紛争、南オセチア紛争などもあり、地域全体の安定が必ずしも十分でない面もある。

しかし、アゼルバイジャンは1994年にカスピ海沖のアゼリ・チラグ・グナシリ油田開発契約の締結を機に産油国として自立を果たし、他の2カ国を大きく引き離し中高所得国となった。また、ジョージアは2003年の「バラ革命」以降、市場開放を積極的に進め、旧ソ連諸国の中でもっとも開放が進んだ国として評価されるまでになっている。アルメニアは、ナゴルノ・カラバフを実効支配し続けることでアゼルバイジャンと、またオスマン帝国末期に行われたとされる「アルメニア人虐殺」をめぐり、トルコと対立する中、ロシアとの関係を強めつつ、EUとの関係強化も模索している。

表1 南コーカサスとトルコの概況

	アゼルバイジャン Azerbaijan	ジョージア Sakartvelo	アルメニア Hayastan	トルコ Türkiye
首都（人口：CIA 2015年推計）**	バクー（人口237.4万）	トビリシ（人口111.3万）	エレワン（人口104.4万）	アンカラ（人口534.7万）
共和国大統領	イルハム・アリエフ	ギオルギ・マルグヴェラシヴィリ	セルジ・サルキシヤン	レジェップ・タイップ・エルドアン
首相	アルトゥール・ラシザデ	ギオルギ・クヴィリカシヴィリ	カレン・カラベチヤン	ピナリ・ユルドゥルム
国土面積(km ²)	86,600	69,700	29,743	783,562
人口(1千人/CIA 2016年7月推計)**	9,873	3,720	3,051	79,815
名目GDP(億ドル/2016年)	375.56	143.33	104.99*	8574.29
一人当たりGDP(ドル/2016年)	3,956*	3,853	3511*	10,743
失業率(CIA 2016年推計)**	6.40%	12.10%	18.10%	10.90%
通貨単位	マナト(AZN)	ラリ(GEL)	ドラム(AMD)	リラ(TRY)
インフレ(2016年)	13.30%*	1.83%	△1.08%*	8.53%
世銀ビジネスランキング(190カ国)	63位(16年)⇒65位(17年)	24位(16年)⇒16位(17年)	35位(16年)⇒38位(17年)	55位(16年)⇒69位(17年)
世銀DAC分類	中高所得国	中低所得国	中低所得国	中高所得国
最大消費税(付加価値税)率	18%	18%	20%	18%
法人税率	20%	15%	20%	20%

注：* IMF推計、** 除くジョージア(GEOSTAT2016年)、トルコ(TUIK2016年)

3. 南コーカサスの物流・ロジステックス概観

欧州と中国をつなぐ国際貨物輸送は、海上輸送(スエズ経由のオール・ウォーター・ルートあるいはイラン経由)が大宗を占め、次いでロシアを経由するシベリア横断ルート(TSR)鉄道が一般的となっている。この物流ルートでは年間約 2,200 万個コンテナが輸送されているが、このうち陸上輸送は約 10 万コンテナにとどまり、輸送コストを要因に海路の競争力が圧倒的に強い。一方で、海路は輸送日数が最低でも 40 日と長く、シベリア鉄道も地理的環境と長大な距離の面で問題を抱える。

こういった中、2014 年に中国政府は「一帯一路」経済圏構想を打ち上げた。その背景のひとつとして、開発が進んでいる中国西部の主要都市から沿岸部の主要港までは最低でも 4,400 キロの距離があり、地理的に直結する中央アジアを経由するシルクロードの復活が求められたことがあげられる。

中国の重慶-新疆の鉄道路線からカザフスタン経由での欧州への国際鉄道は、理論上 20 日以下で貨物輸送することが可能となる。こういった中、黒海とカスピ海の間位置する南コーカサス地域の輸送回廊は、中国と欧州だけでなく、イランやインド等南アジアをもつなぐ 3 つ目の代替ルートの核として注目されている。

南コーカサスの輸送回廊は、南北ルートと東西ルートの両面から開発が始まっており、バクー(アゼルバイジャン)とトビリシ(ジョージア)が輸送回廊のハブとして名乗りをあげている。南北ルートではロシアとの接続が重要である一方、東西ルートはロシア北輸送回廊の代替ルートとなる。また両ルートともに中国の「一帯一路」構想と密接な関係を有する。東西輸送回廊は「一帯(シルクロード経済ベルト)」、南北輸送回廊が「一路(21 世紀海上シルクロード)」のルート上にある。さらに、ロシアのプーチン大統領がユーラシア経済連合とシルクロード経済ベルトの統合を第 1 段階とする「大ユーラシア・パートナーシップ」構想を打ち上げたことで、その重要性はさらに高まった。

2016 年 7 月に中国が国際道路輸送条約(TIR 条約)に加盟したことで、TIR カルネを有するユーラシアのトラック輸送は、経由地税関におけるトランジット貨物の税関検査の免除などの適用地域が広がることになった。2013 年 9 月に TIR カルネの適用を制限したロシアも 2015 年 6 月に 34 の通関ポイントで適用を再開した¹。再開された通関ポイントにはアゼルバイジャン(ヤラグ・カズマリヤル/サミュル)、ジョージア(ヴェルフニ・ラルス/カズベギ)の国境税関も含まれており、南コーカサスの輸送回廊にとっては朗報となっている。

南コーカサスの輸送回廊にとって最大の課題は、輸送コストとトランジット時間の削減であり、国境を通過する国の多さから、鉄道運賃の調整、通関の簡素化などがあげられる。また、地域全体での物流インフラや貨物輸送制度の整備が不可欠となる。

南コーカサス南北輸送回廊

¹ 通商弘報 2015 年 7 月 17 日付『TIR カルネの適用を再開、34 ポイントで通関手続き改善』
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2015/07/0daf51ecd2eb9823.html>
なお同年 12 月段階で 45 ポイント。<https://www.alt.ru/tamdoc/15pr2568/>

南北輸送回廊(NSTC)は、2002年にロシア、イラン、インドが合意したことに始まり、アゼルバイジャン、アルメニア、カザフスタン、ベラルーシ、トルコ、タジキスタン、キルギス、オマーン、ウクライナ、ブルガリア、エストニアが参加している。NSTC計画は、イランに対する制裁などで停滞したが、2015年8月のデリー合意で再活性化した。基本ルートはインド洋をインドのムンバイからイランのバンドル・アッパーズ、チャーバハール²につなぎ、アゼルバイジャン、ロシアを経由してバルト海に抜けるものだが、カザフスタン(ウゼン)ートルクメニスタン(ベレket・エトレク)ーイラン(ゴルガーン)鉄道ルート、アルメニアーイラン鉄道接続計画ルートなども輸送回廊に含まれる。

2014年のテスト輸送の結果、NSTCをスエズルートと比較した場合、スエズルートは20ftのドライコンテナをムンバイからモスクワに輸送した際のコストは2,100~2,800ドル、輸送時間は32~37日、全行程8,700カイリ、一方のNSTCは1,500ドル、19日、2,200カイリ+3,000キロと試算されており、コストで3割、時間で4割の削減になると言う³。

NSTCには特にアゼルバイジャンが推進に積極的で、イランのガズヴィーンーラシュトーアスタラ鉄道(205キロ)建設計画につなげるアスタラ国境鉄道(8.3キロ)及びアスタラチャイ鉄橋をイランとの共同で建設した。アスタラ鉄道は2017年3月にテスト運行が行われた。イラン道路交通都市開発省は、17年1月にガズヴィーンーラシュト間の建設⁴は約9割完了しており、17年内にラシュトーアスタラ間の建設に入ると発表した。一方のアルメニアは、アゼルバイジャン・ルートの代替として、首都エレワンの50キロ東のガヴァルとイラン国境のメグリをつなぐ南アルメニア鉄道計画でNSTCに参画している。

また、2009年にエストニア、ラトビア、ベラルーシ、ウクライナのイニシアチブで始まったコンテナ鉄道プロジェクト、ZUBR鉄道貨物輸送ルートも、ウクライナからアゼルバイジャン経由で中国につなげる拡張計画のなかで、南北輸送回廊の一部を形成することになる。ヴァイキング・インターモーダル輸送ルートも同様にバルト海から黒海を抜けた後、ジョージア、アゼルバイジャンに接続する。ヴァイキング鉄道⁵は2003年にラトビア、リトアニア、ベラルーシ、ウクライナ鉄道当局によって合意⁶されたもので、リトアニアのクライペダ港からウクライナのイリチョフスク港をつなぐ全長1,766キロの鉄道ルートである。

南コーカサス東西輸送回廊

東西物流輸送回廊は、カスピ海横断国際物流ルート(Trans-Caspian International Transport Route /TCITR)を主軸とし、南コーカサスを経由する中国とヨーロッパをつなぐ動脈のひとつとなることが期待されている。このプロジェクトは「新シルクロード」とも呼ばれ、2016年初にアゼルバイジャン、カ

²チャーバハール港の開発には、日本政府がインドと協力する計画と伝えられている(2016年5月)。

³http://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_en_34.pdf

⁴2016年2月着工

⁵<http://www.vikingtrain.com/>

⁶2012年にブルガリア、2013年にトルコ、モルドバ、2014年にルーマニア、2015年にジョージア、2016年にアゼルバイジャンが参加。

ザフスタン、ジョージア、ウクライナの4カ国の鉄道当局⁷によって特惠関税設定で協定が調印された。実効率は交渉中である。また、同年10月にはアスタナにTCITR国際協会の事務局が置かれた。2015年8月には中国(新疆・石河子市)からのテスト・コンテナ(20ft、82個)が6日間でバクー・アリヤートに到着した。TCITRは年間取扱量550万トン为目标(2015年)としている。TCITRは、2016年2月にヴァイキング鉄道とも覚書(MoU)を、同年12月にはアゼルバイジャン、カザフスタン、ジョージア、トルコとの間でTCITR開発でMoUを調印した。TCITRは、2020年までにブロクトレインを1,000台とすることが目標とし、文字通り欧州と中国をつなぐ大動脈となる準備を整えた。

1993年に発足した欧州・コーカサス・アジア輸送回廊(TRACECA)⁸は、EUの資金援助によって設立された輸送インフラ整備事業で、バクーに常設事務所を置く。加盟国は黒海沿岸のウクライナ、モルドバ、ルーマニア、ブルガリア、トルコ、コーカサスのジョージア、アルメニア、アゼルバイジャン、中央アジアのカザフスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタン、キルギス、タジキスタン、及びイラン(2009年加盟-10年、国連安保理決議の制裁で資格停止)で、2009年以降は加盟国の資金で運営されているプログラムである。このため、TRACECAのプログラムは、インフラ整備の面でNSTC及びTCITRとオーバーラップするものが多い。またその他、世界銀行やアジア開発銀行、国際協力機構(JICA)などが資金面で一部を支援している。

南コーカサス南西輸送回廊

2017年6月19日、アゼルバイジャン、イラン、グルジア、ウクライナ、ポーランドからなる5カ国の鉄道当局は、バクーで、南西輸送回廊計画(South-West Transport Corridor project)の議定書に調印した⁹。第3の回廊プロジェクトとなる今回の議定書では、距離と時間の短縮を最大の利点とすることに主眼が置かれており、アゼルバイジャン国鉄(ADY)を中心とした調整委員会が戦略性と輸送回廊開発の見通しなどの問題を調整することになる。輸送回廊開発に関してはジョージアのポチ/バトウミ-イランのアスタラ(Poti/Batumi-Astara-Poti/Batumi)ルート、およびイランのガズヴィーン-テヘラン-バンダル・アッバース(Gazvin-Tehran/Bandar-Abbas-Gazvin)ルートなどが主要議題になると見られている。また、調整委員会の作業部会はイランのテヘランに置かれることになり、最初の調整委員会会合は2017年9月にウクライナのオデッサで行われる予定となっている。

鉄道輸送が海運に比べて価格競争力に劣ることに関して、ジョージア鉄道(GR)は、同輸送回廊における輸送に関しては国内輸送価格よりも低いコンテナ当たり123ドルという安価な輸送価格を設定するとし、同様の調整を関連国に提案している。なお、南西輸送回廊は、2017年末までに20万トンの鉄道貨物輸送を見込んでいる。

⁷ 2016年にはモルドバのTranslogistic SRL、ポーランドのPKP LHS、ハンガリーのRail Cargo Hungaria Zrtも参加

⁸ www.traceca-org.org/en/traceca/

⁹ <http://southwest.adyexpress.az/> ADYによると、2017年6月現在、ペルシャ湾及びインドからヨーロッパへの貨物輸送には通常30~40日を要するが、南西輸送回廊は12~15日まで短縮できるという。

第1部 アゼルバイジャン



バクー旧市街

I. アゼルバイジャン概況

1. 概要

【人口】987 万(2016 年 7 月 CIA 推計)

【面積】8 万 6,600km²

【首都】バクー Baku

【言語】アゼリー語

【民族】アゼリー人(91.6%)、その他、レズギ人(2.0%)、ロシア人(1.3%)、タリシュ人(1.3%)など
(2009 年 CIA 推計)

【宗教】シーア派イスラム、ロシア正教

【通貨】アゼルバイジャン・マナト(1 マナト=\$ 1.03 /2015 年、\$ 1.53 /2016 年 CIA 推計)

【政治】共和制(大統領制)

【GDP】508.18 億ドル/2015 年、375.56 億ドル/2016 年 (IMF)¹⁰

【GDP 成長率】1.1%/2015 年、△3.8%/2016 年 (IMF)

【一人当たり GDP】5,396 ドル/2015 年、3,956 ドル/2016 年 (IMF 推計)。15 年 12 月変動相場制へ移行

【インフレ CPI】7.69%/2015 年、13.30%/2016 年 (IMF 推計)

【主要産業】石油・石油製品、天然ガス、農業、鉄鋼、セメント、化学品



バクー南部



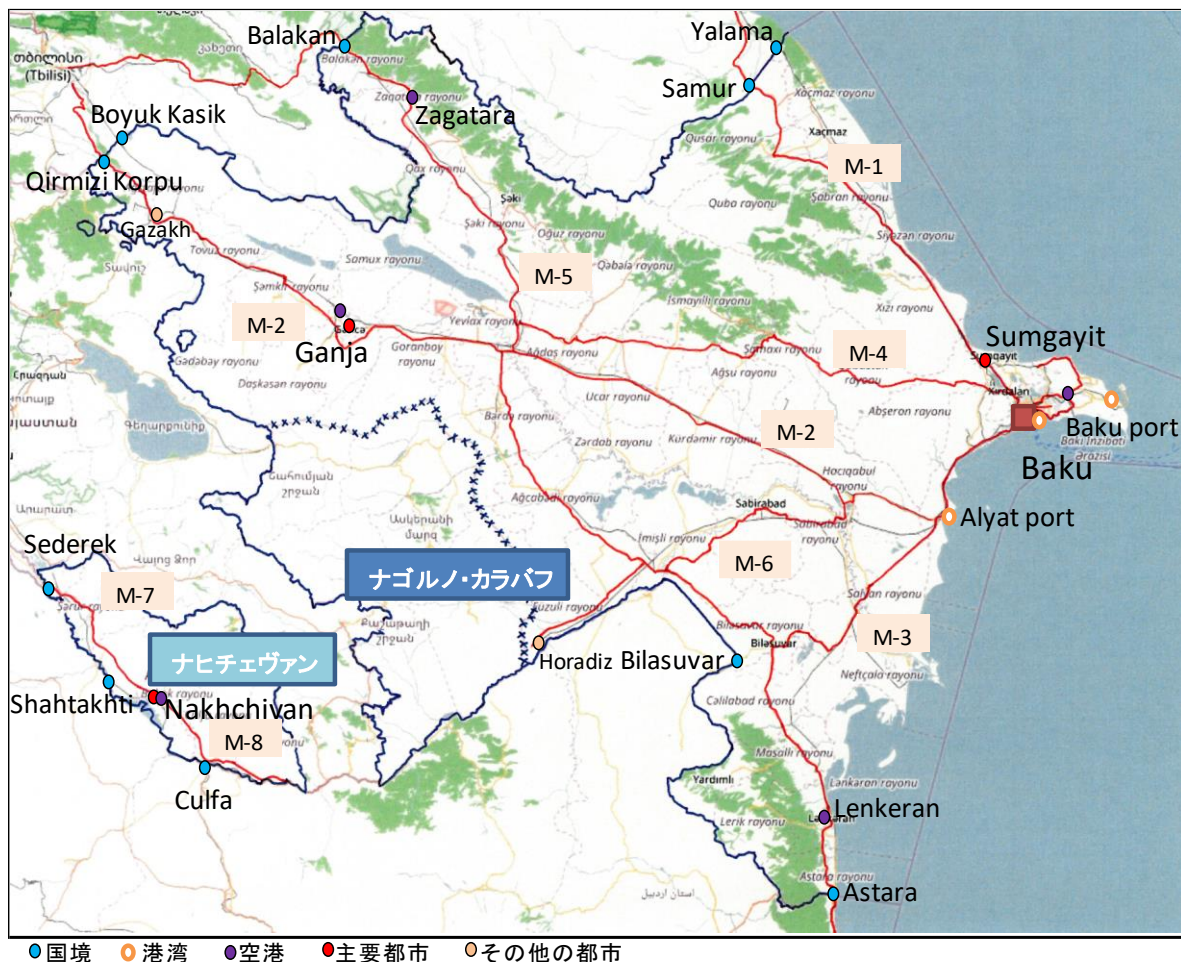
新市街のフレイムタワー



バクー新市街

¹⁰ <http://www.imf.org/external/data.htm>,

図 2【アゼルバイジャン周辺主要道路地図】



2. 地理・人口

アゼルバイジャンの人口は 987 万人(2016 年 CIA 推計)、国土は 8 万 6,600km²となる。また、総人口の 54.6%が都市部に居住している。行政区画は、59 の県 (rayon) と 11 市 (sahar)、および 1 つの自治共和国 (muxtar respublika) で構成される。また、地方区分 (Zone) として 10 地方に分けられるが、ナゴルノ・カラバフを含めた 2 地方相当(国土の約 14%)がアルメニアとの紛争状況にある。

首都バクーは、カスピ海西岸のアプシエロン半島南部の港町で、人口は約 220 万人(2015 年)、総人口の 2 割以上が集中している。カスピ海沿岸部など周辺には大規模な油田が広がり、帝政ロシア時代から石油生産地として発展し、アゼルバイジャンの経済活動の大宗が集約している。

バクーの名は、ペルシャ語の「風の吹き付ける町」を語源とするされ、アゼリー語ではバキュと発音される。バクーは、実際に強風の吹きすさぶ町である。7 世紀に起源を持つイチェリ・シャハル(内城)と呼

ばれる城壁に囲まれた旧市街の外側には帝政ロシア時代の新市街、更に北・東側にはソ連時代、北西に石油ブーム以降の近代的な都市部が広がっている。バクーは、5世紀ごろにはサーサーン朝ペルシャの地方都市として成立しており、イスラム化の後は主にシルヴァン・シャー国の港湾都市として発展した。12世紀に同国の首都シャマフが地震で倒壊してからは首都となる。16世紀にサファヴィー朝のシャー・イスマーイルに征服されて後は、シーア派を受け入れ、18世紀には帝政ロシアの侵略に屈する。ロシア統治下で多民族都市として発展するが、1917年の十月革命後は、アルメニア勢力の台頭の下で両民族の対立が激化し、後のナゴルノ・カラバフ問題につながる禍根を残すことになる。

3. 歴史

アゼルバイジャンの歴史は、地理、国名、民族の3つの側面からみることができる。地理でみるとこの地は、カフカス・アルバニア(ペルシャ語でアルドハン、アルメニア語でアグアノク、アラビア語でアッラーン)に起源を持つ。ただし、現在のアルバニアとは関係はない。アルバニアはイラン諸王朝に附属する形で存続するが、イスラムの進出に伴い9世紀にアラブ人のシルヴァン・シャー国がアッバース朝から自立、アルバニア人は歴史の中に埋没して行く。

国名は、紀元前4～紀元3年の間に存在したメディア・アトロパテネ王国に起源を持つという。アトロパテネは、アケメネス朝の有力者で、マケドニアのアレクサンドロス大王に下り、メディア総督となったアトロパテネの支配地域だった。ただし、アトロパテネは、歴史地理の上では現イラン領のアゼルバイジャン(いわゆる南アゼルバイジャン)に相当する。アトロパテネはメディア語の「聖火「Azar」に守られし者」のギリシャ語訳とも言われる。現在のアゼルバイジャンでも「火」は欠かせないアイデンティティのひとつになっている。

最後に民族で見ると、アゼリー人は、西突厥(にしとっけつ)系のオグズ(グズ)に起源を持つ。中央アジアのオグズ22氏族(24氏族ともいう)の中からクヌク氏族のセルジューク朝が出て、11世紀に現在のアゼルバイジャン地方に進出した。その後、13世紀のモンゴルの支配を契機として、地域(アッラーン)のトルコ化が進行する。14世紀には、アナトリア東部からイラン西部にかけてオグズ系イウエ氏族の黒羊朝、同バユンドゥル氏族の白羊朝が相次いで国家を形成し、後者を受け継いだサファヴィー朝がイランを統一する。この過程において、中央アジアを南下したオグズは、イラン系民族との混血を進め、トゥルクマーンと呼ばれるようになるが、現在のアゼリー人は、この名称を好まず、オグズ・テュルクを直接の祖先とする。

4. 政治・経済

アゼルバイジャンは、1991年にソビエト連邦から独立したが、1992年にはアルメニアとの間でナゴルノ・カラバフ戦争が勃発、1994年の停戦後にはアルメニア系住民が事実上分離し、国土の14%以上を失った。現在の指導者は、イルハム・アリエフ大統領で、ハイダル・アリエフ大統領の引退(2003年死去)に伴う同年の選挙で選ばれ、旧ソ連諸国で初の世襲大統領となった。2009年には国民投

票によって、大統領三選禁止条例が撤廃されたことで、同大統領率いる与党、新アゼルバイジャン党による政権の長期化が予想されている。

アゼルバイジャン経済は、原油、天然ガスという豊かなエネルギー資源に大きく依存しており、実質 GDP は 2013 年前年比 5.8% 増、2014 年は同 2.8% 増と順調に伸ばしてきたが、2015 年は原油安の影響が直撃し、同 1.1% 増にとどまり、2016 年はさらに悪化へ 1995 年以来のマイナス成長となる 3.8% 減となった。一方で 2016 年のインフレは 12.4% の上昇とエネルギー資源依存経済の弱みを露呈した。IMF は、原油価格が上向きとなっていることから 2017 年の成長は 1.0% 減にとどまり、2018 年は 2.0% のプラスに転じると予測している。

GDP の構成は、鉱業が圧倒的で、産業別では全体の 34.3% (2016 年: アゼルバイジャン統計委員会以下同) を占めている。資源開発に伴う収益は経済発展を促したが、2009 年の金融危機や産油量の減少、油価の低下により、経済は減速傾向にある。一方で、近年は非エネルギー分野の成長がエネルギー分野の成長を上回る速度を見せている。その他、商業が 10.3%、建設が 10.0%、農業が 5.6%、などとなっている。なお、政府は、農業、ICT、物流、観光など 8 分野を優先分野とし、脱石油・ガス化、産業の多角化を進めようとしている。しかし、2016 年は政府投資が急減したことで、製造業を中心とした工業も冷え込んでいる。

アゼルバイジャン中銀は、2015 年 2 月 21 日、原油安などを受け、固定相場から通貨バスケット制への移行を行った。その際に 33.5% の通貨マナトの切り下げを行い、対米ドルおよびユーロの公式為替レートを、それぞれ 1.05 (変更前 0.78) と 1.19 (変更前 0.89) に設定した。しかし、同年 12 月に外国為替市場で史上最安値を記録したことで、中銀は同月 21 日、マナトをさらに変動相場制に移行させた。この結果、マナトの対ドル相場は 2 月以降に 50% 以上の下落となっており、2016 年 8 月段階で 1 ドル = 1.66 マナトとなっている。しかし、マナトは 1 ドル = 2.4 ~ 3 マナト以上が実勢ともいわれており、マナトからドルへの換金が制限されるなど不安定感は続いている。

通貨切り下げによる物価急騰によって、インフレは 2015 年の 7.7% から 2016 年には 13.3% に悪化した。また、失業率は推定 6.4% (2016 年 CIA)、都市部と地方との経済格差、ナゴルノ・カラバフからの難民問題を含む個人の所得格差が広がっており、貧困率は 6.0% (2012 年 CIA 推定) とされる。

II. アゼルバイジャンの産業・投資環境

1. 資源・産業構造

1) 石油・天然ガス

独立以来、アゼルバイジャン経済を牽引してきた分野で、石油生産分与協定(PSA)を通じて外資の導入に成功している。BPによれば、原油埋蔵量は70億バレル(2015年)¹¹、2016年の生産量は4,103.5万トン¹²、天然ガスは2.6兆m³¹³、同年生産量は293.7億m³¹⁴となっている。1994年に国際コンソーシアム(AIOC)と締結されたアゼリ・チラグ・グナシリ(ACG)開発契約により積極的な外資導入が始まり1997年のACG 鉱区原油生産開始を契機に採掘量の増大、関連部門の発展を導いた。2000年代の原油高の恩恵と、欧州への販路拡大に道を拓いたバクー・トビリシ・ジェイハン(BTC)石油パイプライン(2006年完成)の開発・利用は、アゼルバイジャン経済を急拡大させた。さらに南コーカサス・天然ガス・パイプライン(SCP)、2015年に建設が始まったトランス・アナトリア天然ガス・パイプライン(TANAP)など欧州向けのパイプライン網も整備されてきている。TANAPのガス供給元となるシャフ・デニズ・ガス田のフェーズ2は2018年の完工予定となっている。関連分野でも発展が続いており、石油ガスセクターは、なお外資の最大関心分野といえよう。アリエフ大統領によると、TANAP建設は65%、BTEパイプライン拡張工事は80%、2013年に選定された欧州ルート向けのトランス・アドリアティック・パイプライン(TAP)建設は34-35%、シャフ・デニズ・ガス田フェーズ2は90%完了したと述べている(2017年2月)。また、国内の地下ガス貯蔵施設はハジュガブルのカルマズ、バクーのガラダグの2カ所(合計貯蔵能力35億m³)となっている。

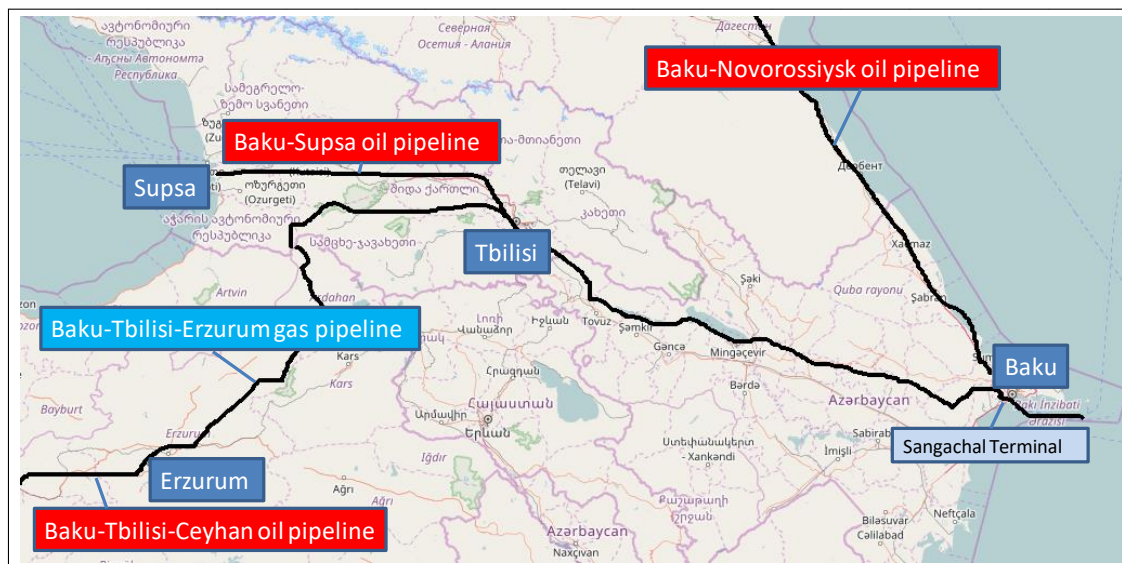
¹¹ http://www.marcon.com/library/country_briefs/Azerbaijan/azerbaijan.pdf

¹² <http://www.socar.az/socar/en/economics-and-statistics/economics-and-statistics/oil-production>

¹³ <https://www.weforum.org/agenda/2016/01/azerbaijan/>

¹⁴ <http://www.socar.az/socar/en/economics-and-statistics/economics-and-statistics/gas-production>

地図3 石油ガス・パイプライン



その他、ガスパイプラインとして、Kazi Magomed (Hajiqabul)–Astara–Abadan (アゼルバイジャン⇒イラン)、Kazi–Magomed (Hajiqabul)–Makhachkala–Mozdok (アゼルバイジャン⇒ダゲスタン(ロシア))、Kazi–Magomed (Hajiqabul)–Qazax–Qardabani (アゼルバイジャン⇒ジョージア)がある。

2) 石油・化学品

アゼルバイジャンの化学工業は、ソ連時代の主要化学品の約 7 割を生産していたが、独立以降に停滞した。しかし、バクーの北西にある化学工業地帯に 2011 年、スムガイト化学工業団地¹⁵が建設されたことで、石油化学を主力に生産は大きく回復している。特に国营石油会社 SOCAR による生産は急速に伸びており、同社はトルコにも進出、同国最大の石油化学工業のペトキムを買収するなど、トルコを窓口とした販路拡大に努めている。アゼルバイジャンは、「技術を作る技術」を必要としているといい、投資の眼目も価格から品質へ移行しているという。SOCAR は、サンガチャル地区のガス処理・石油化学プラント(OGPC)、スムガイト化学工業団地のポリプロピレン・ポリエチレン生産設備建設プロジェクトを有している。なお、2017 年 7 月にはインドのサン・ファルマ(Sun Pharma) が 18 年後半の生産に向け 390 億ドルを投じた医薬品製造工場の起工式を行った。

3) 農業

農業は、アゼルバイジャン最大の雇用創出産業で、労働人口の約 4 割が農業に従事しているが、GDP の構成比では 5.3%に過ぎない。政府は、2014～20 年戦略に農業分野の発展を盛り込

¹⁵ <http://scip.az/>

んでおり、産業多角化の最重要項目の一つとされている。しかし、旧ソ連の産業の地方分散政策等の影響で、アゼルバイジャンの食品加工、包装業などは遅れており、底上げが必要とされている。また、同じく旧ソ連の影響で農業そのものも1~3ha規模の小型農家が一般的で、農業の集約、近代化は遅れている。さらに、農地の登記、地権などの書類が十分に管理されておらず、未整備の為、所有権問題があるとしている。また、商業作物生産のためには旧来の灌漑システムそのものを近代化させる必要がある。アゼルバイジャンの気候は穀物栽培にも適しており、野菜、果物、茶など質の高い作物生産が期待できる。食品産業に関しては、アゼルバイジャンの民間大手である Azersun Holding、MKT、CTS Agro、Guba Tinning Factory、M-Pro、Azerbaijan Dairy Corporation、Gilan Holding などが近代化プロセスに入っている。AzNar 社は米国企業との合併でざくろジュースを米国に輸出している。なおアゼルバイジャン政府は、動物性由来の食品に関して、2009年1月から輸入ライセンスの取得を義務付けている。

4) 製造業

アゼルバイジャンの製造業は、化学品分野を除けば、食品加工、繊維、機械分野に代表される。食品加工は、オレンジ、りんご、ざくろといった果物、トマト、キャベツといった野菜、ひまわり、ナッツ類、水産物ではキャビアを中小企業が加工・販売している。繊維セクターは、綿、絹製品を中心に生産活動が行われているが、綿80万トン、絹9,000トンとされる生産能力には到っていない。機械関連では、石油・ガス関連が中心だが、ギャンジャ)では商用車、ナヒчевアン)では乗用車の組み立ても行われている。

5) ICT

アゼルバイジャンのITセクターは初期段階にある。通信インフラには一定の進捗が見られるが、制度上の発展が遅れている。コンピュータなどのIT関連輸入品の関税も高く、競争環境など発展の阻害要因となっている。E-ガバメント、衛星プロジェクトなどの政府関連計画に加え、e-コマースも出現しているが、オンライン決済システムが極めて限定的であるため目だた動きはない。なお、オンライン決済システムとして Golden Pay¹⁶がある。なお、通信ハイテク省は、ハイテク団地という工業地域で税制上のインセンティブなどを提供している。

6) 建設

アゼルバイジャンの建設セクターは、経済発展に伴う道路、橋梁などのインフラ、高級ホテル、ショッピングモールなどの商業施設への需要、また最近ではユーロビジョン(2012年)、ユーロゲーム(2015年)、F1欧州・グランプリ(2016年)の開催もあり、活況を呈している。2014年は2.4%の成長となり、市場規模は73億マナト、GDPの12.5%を占める。建設案件の約6割はバクーのあるアプシエロン

¹⁶ <http://goldenpay.az/>

半島に集中している。また、アゼルバイジャンの建設企業も成長しており、住宅建設などではトルコ企業から地場企業へ施工主が移行している。ただ大型案件は外資によるものが多い。建設セクターは、原油安の直撃を受けており、「ホワイトシティ計画」¹⁷、「ハザル・アイランド計画」¹⁸など大型プロジェクトも頓挫、全体的にバブルがはじけた状況にある。

7) 観光

アゼルバイジャン政府は、観光にも力を入れている。他方高級ホテルの建設など華々しい「箱」は目立つが、環境整備は不十分との指摘もある。ただ、2015年の第1回ユーロゲーム、翌2016年のF1欧州・グランプリ誘致は大きな成果をあげている。中銀は外国からの観光客の33.5%がビジネス関連で、バクーの高級ホテルは彼らを対象としたビジネスが主体であるという。ユネスコの世界遺産に登録されているアゼルバイジャンの文化・自然遺産は、城壁都市バクー、シルヴァン・シャー宮殿及び乙女の塔(2000年登録)、ゴブスタンの岩絵の文化的景観(2007年登録)の2カ所。

8) 銀行・金融

アゼルバイジャンの金融セクターは銀行業務が主体(金融部門の約95%)で、残りは保険などのノンバンキングセクターである。金融政策の核にあるのはアゼルバイジャン中央銀行(CBA)で、全国銀行資産の約85%を占める。国有アゼルバイジャン国際銀行(IBA)が最大の銀行で、民間銀行が42行、このうち23行が外資系である。

¹⁷ <http://www.bakuwhitecity.com/>

¹⁸ <http://khazarislands.com/>

2. ビジネス環境

アゼルバイジャンでは、ロシアと同様に、ソ連崩壊後の社会主義的な社会、経済体制から資本主義体制への移行過程で新興財閥（いわゆるオルガリヒ）が形成され、政治的な、存在感を強めた。現在においてもアリエフ家を中心とするナヒチェヴァン閥などの政治勢力が経済における実権を握り続けている。また、新興財閥の中にはトルコ、UAE との多国籍グループ企業もある。

表 2 アゼルバイジャンの主なグループ企業

グループ名	ホームページ	主要ビジネス
ABDU HOLDING	http://www.abdu-s.com/	建設、家具、観光、建材
AF HOLDING	http://www.afholding.com/	建設、不動産、観光、プラスチック
AKKORD GROUP OF COMPANIES	http://akkord.az/	建設、不動産、建材
ALTES GROUP	http://www.altesgroup.com/en/	建設、建材、貿易
ARTIM GROUP	http://artim.az/	建設、デベロッパー、コンサルティング
AS GROUP	http://www.asgroup.az/lang/en/	建設、建機
ASPI HOLDING	http://www.aspi.az/	開発コンサルティング
ATA HOLDING	http://ataholding.az/	銀行、保険、観光、IT、貿易
AVESTA CONSERN	http://www.avestaconcern.az/en	建設、デベロッパー
AZERSUN HOLDING LLC	http://azersun.com/	食品加工、農業、製紙、包装、貿易
AZINKO HOLDING	http://www.azinkoholding.com/	建設、デベロッパー
BAGLAN GROUP FZCO	http://www.baglangroup.com/	エネルギー、建設、物流
CAHAN HOLDING	http://www.cahan.az/	自動車（オベル）、たばこ、茶、飲料、貿易、建設
CCN HOLDING	http://www.ccnholding.com/	建設、デベロッパー、エネルギー、茶、植物油、銀行、保険
CTC HOLDING	http://ctcholding.az/en/	再生エネルギー
DELTA HOLDING	http://delta-group.az/	食品（製菓、パスタ、小麦粉、穀類）
EVSEN GROUP OF COMPANIES	http://evsengroup.az/	観光、不動産、自動車（サマンド）、家電、メディア
GARANT HOLDING	www.garant.az	建設、銀行、保険、観光
GEMQAYA HOLDING	http://www.gemikava.com/indextr.html	建設、デベロッパー、建材、家具、食品
GILAN HOLDING	http://gilanholding.az/	建設、デベロッパー、建材、観光、化学品、食品
GULF GROUP OF COMPANIES	http://www.gulfgroup.az/	建設、デベロッパー、コンサルティング
HASAN HOLDING	http://www.hasanholding.az/	建材、アルミニウム加工
IFF GROUP	http://iffgroup.az/	建材、不動産、貿易、エネルギー
IMPROTEX GROUP	http://www.improtex-travel.com/	観光、自動車、貿易、物流
ISR HOLDING	http://isrholding.com/	物流、貿易、観光、自動車（トヨタ）、ヨウ化物工場、不動産
KASPI YILDIZ HOLDING	http://www.caspiyildiz.az/	建材
KARAT HOLDING	http://www.karmen.az/	食品（パスタ、小麦粉、穀類、卵）
LIDER MEDIA HOLDING	http://www.lidertv.com/	メディア
MED HOLDING	http://www.medholding.az/	歯科病院、医療機器
MEQA HOLDING	http://www.megaholding.az/	建設、デベロッパー
MESSANAT HOLDING	http://www.messenat.az/	建設、デベロッパー
MINIMAX HOLDING	http://minimax.az/	メディア
NURGUN GROUP	http://www.nurgun.az/	自動車（日産）、銀行、建設、洗剤
PALMALI GROUP OF COMPANIES	http://palmali.com.tr/en/default.asp	海運
PASHA HOLDING	http://www.pashaholding.com/	建設、銀行、保険、観光
QARACHAY HOLDING	http://qarachay.com/en/	建設、建材
ROYALTON HOLDINGS	http://royaltonholdings.com/	建設、建材
Silk Way HOLDING	http://www.silkwaygroup.com/	航空物流、ロジスティクス
SYNERGY GROUP	www.synergygroup.az	建設、デベロッパー、建材、農業
ZQAN HOLDING	http://zqan.az/	建設、保険、通信、観光、建材、投資

出所：JETRO 作成

アゼルバイジャンの経済自由化に向けた改革は進んでいるが、なお官僚主義的な弊害、脆弱な法的諸制度、貿易取引での不法な支払い要求、政治力を背景とする利権の独占に起因する収奪姿勢など長期的な制度改革が必要とされている。

アゼルバイジャンではいわゆる地下経済(informal economy)の規模が大きいとされ、統計の数字に依存し難い。また現地ビジネスマンや報道などによると汚職の存在が発展の阻害要因とされる。¹⁹

中でも司法執行機関、通関、安全性監査機関、医薬品、教育などにかかわる行政機関での汚職が問題となる。ビジネスに関しては通関問題が頭痛の種であり、時間の浪費は否めない。裁判システムは弱く、不安定で信頼性にかける。

政府は、「ASAN service centers」というweb²⁰によるワンストップサービスを開始するなどビジネス環境改善に努めている。なお、アゼルバイジャンは2004年にEITI²¹に参加、2009年には基準をクリアしている。同国の石油収入は国家石油基金(SOFAZ)に納められる。2013年の納入額は約140億ドルだった。

透明性の問題に関しては、民間においてもビジネスにおけるデューデリジェンス、国際的第三者による監査を定期的に行うことが望ましいとされる。知的所有権に関しても公式には保護法もあり、世界知的所有権機関(WIPO)にも参加しているが、現地ビジネスマンの情報では実際には不正製品が販売されている。

民間ビジネスは「独占」が一般的で、セクターによっては、競争原理が通用しないこともある。縁故、人間関係が重要視される。外資ではトルコ、ロシア、イラン、中国、韓国企業の活動が活発である。現地での駐在員、あるいは代理人の存在は重要とされる。

非石油部門でのJVなどのビジネスは、各省庁へのライセンス申請が煩雑といわれる。また、現地側との調整に親会社による厳しい管理が必要になる。

調達などを通じた政府への販売は、高い利益が見込める半面、透明性に難があると指摘されている。ただし世銀など国際金融機関の案件はその限りではない。また課税環境(例えば付加価値税18%)にも注意が必要だ。一般の販売市場は、低価格とブランドが共存しているとされ、前者はトルコ製品、後者は欧州製品となる。アゼルバイジャン人の一般給与水準は、公式発表の月額500ドルには及ばず350ドル以下という。通貨マナトの減価によって、状況はさら悪化している。また中間層も成長しているとされるが、その数は未だ限定的だ。このため主要な消費財は、パザールなどで販売される中国、トルコ、イラン、ロシア製品となる。一方で新興アゼルバイジャン人は欧米のハイエンド嗜

¹⁹ http://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016

²⁰ <http://www.asan.gov.az/>

²¹ 採掘産業透明性イニシアティブ(Extractive Industries Transparency Initiative: EITI)とは、石油・ガス・鉱物資源等の開発にかかわるいわゆる採掘産業から資源産出国政府への資金の流れの透明性を高めることを通じて、腐敗や紛争を予防し、もって成長と貧困削減に繋がる責任ある資源開発を促進するという多国間協力の枠組み。途上国政府、採掘企業、市民社会の平等で開放的な参加形態が特徴。現在では51の資源産出国、我が国を含む多数の支援国、そして数多くの採掘企業やNGOが参加。(外務省WEBより) <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/commodity/eiti.html>

好という。インターネットが普及し始めたことで e-コマースも出現しているが、両者共に極めて限定的で、キャッシュが一般的である。

2012年1月に改正された関税法によると、関税は品目によって0.5%、5%、10%、15%が課税される。また保税期間は最大3年間とされている。また政府は、通関の簡素化を図っており、通関申告の書類削減、また所要時間を2015年の平均72時間から24時間まで短縮させるとしている。

アゼルバイジャンは外国投資を誘致、歓迎しており、制限されることはないとしているが、ただし、外国人、法人などに土地の所有権は無く、賃貸が要求される。また、投下資本の国有化などは法的に禁止されている。

3. 対内直接投資動向

アゼルバイジャンへの対内直接投資は、原油価格の下落にともない減速が見られるようになり、UNCTAD²²(国際連合貿易開発会議)によれば、2015年は8.6%減の40億4,770万ドルとなった。2016年は原油価格が持ち直したこともあり11.2%増の45億ドルとなり、2016年末までの直接投資残高は266億8,300万ドルに達している。直接投資全体の8割以上が石油・ガス・セクターとなっており、英国を筆頭に、米国、日本の3カ国で6割近くを占める。日本からの電力プラント等への投資は、アゼルバイジャンがODA卒業移行国となっており卒業移行後は、リスク回避に比重が傾き、厳しいビジネス環境にある。エネルギー・セクター以外では中国がセメント、鉄鋼、繊維分野で積極的に進出している。

表3 対内直接投資

単位：100万ドル、%

FDI (inflows)	2012	GFCF比	2013	GFCF比	2014	GFCF比	2015	GFCF比	2016	GFCF比	伸び率
アゼルバイジャン	2,004.6	11.7	2,632.0	14.0	4,430.4	25.6	4,047.7	29.8	4,500.0	47.8	11.2
ジョージア	911.3	23.2	949.9	26.8	1,763.0	41.3	1,576.0	39.6	1,661.4	41.4	5.4
アルメニア	496.6	19.8	346.1	14.7	404.3	17.4	178.5	8.2	338.0	15.2	89.4
トルコ	13,631.0	5.7	12,770.5	4.7	12,457.7	4.6	17,258.5	6.8	11,987.0	4.7	△ 30.5
FDI (stock)	2012	GDP比	2013	GDP比	2014	GDP比	2015	GDP比	2016	GDP比	伸び率
アゼルバイジャン	11,117.6	16.2	13,750.0	18.7	18,181.0	24.2	22,229.0	43.7	26,683.1	71.0	20.0
ジョージア	10,389.5	65.6	11,417.2	70.7	12,850.2	77.8	12,853.6	91.8	14,108.6	99.2	9.8
アルメニア	5,287.2	49.8	5,490.7	49.4	4,211.3	36.3	4,336.5	41.2	4,633.2	44.1	6.8
トルコ	191,177.0	21.9	151,247.1	15.9	182,133.7	19.5	149,803.1	17.4	132,882.0	15.5	△ 11.3

出所：世銀(WB) World Development Indicators

トルコからは、国営トルコ石油会社(TPAO)を筆頭に、約3,000社の企業がアゼルバイジャンに投資しており、最初の外資系銀行、保険会社、5つ星ホテル、ハイパーマーケットはトルコ企業による投資だった。また、建設、ロジスティクス、食品、繊維・衣料品、観光などでの活動を含めると、68万5,000社がビジネス活動を行っている。

²² <http://unctad.org/en/Pages/DIAE/World%20Investment%20Report/Country-Fact-Sheets.aspx>

日本企業は、双日、伊藤忠、丸紅、三井物産、三菱商事、国際石油開発帝石 (INPEX)、宏輝(甘草)、カネボウ(高級化粧品販売)、神栄(防災関連機器)が進出しており(日本人駐在員を置くのは伊藤忠、INPEX のみ)、エネルギー資源関連のビジネスが大宗を占める。2015 年 8 月には、三井物産が SOCAR と石油・天然ガス及び石油化学コンプレックス建設プロジェクト (OGPC) を共同で進める覚書を交わした。同プロジェクトの総事業費は 70 億ドル。

アゼルバイジャンは、世界貿易機関(WTO)に加盟しておらず、したがって、貿易に関連する投資措置に関する協定(TRIM 協定)²³など関連の協定も批准していない。このことが、外資の市場参入には今後の課題になっている。1997 年にアゼルバイジャンで作業部会が設立されたものの、初会合は 2002 年、多国間調整は 2013 年末と加盟に積極的な姿勢は見えない。なお、二国間投資協定は、47 カ国、二重課税防止協定は日本を含む 48 カ国と締結、発効させている。

Ⅲ. アゼルバイジャンの物流

1. 貿易状況

アゼルバイジャンの輸出は、金額にして 9 割近くが原油・天然ガスであり、原油安の影響を受けやすい。貿易収支は 2008 年以降おおむね黒字が続いているが、鉱物性燃料は 2015 年に前年比 44.6%の急減、2016 年も 28.9%減と減少が続いており、貿易収支の黒字幅は同 2 年間で 95.2%もの縮小となった。このため、輸入依存を国内調達に切り替える必要性が認識されており、輸入削減、輸入代替に向けた非石油部門の振興が緊急課題となっている。

国内市場における消費財は、家具、建材、食品などで国産化が進んでいる。都市部のスーパー・マーケットなどでも 6~7 割は国産品が占めるようになっていっている。マーケットでの一般の輸入消費財では、トルコ製品が優勢で輸入品の 6~7 割、その他ウクライナ、ロシア、バルト諸国からの輸入品が増加する傾向にある。

23 TRIM 協定とは、貿易関連投資措置のことで、海外からの直接投資に、技術移転や特定部品を国内調達することを義務づける規制。

表4 アゼルバイジャン品目別貿易統計

単位：1000ドル

輸出	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	構成比	伸び率	寄与度
鉱物性燃料	22,259,198	22,229,819	20,177,193	11,187,137	7,955,835	87.0	△ 28.9	△ 25.4
食用果実・ナット・柑橘類	207,986	173,508	192,165	220,248	243,755	2.7	10.7	0.2
食用野菜	55,969	77,264	98,919	91,680	129,031	1.4	40.7	0.3
プラスチック・同製品	108,827	122,104	156,979	112,452	98,981	1.1	△ 12.0	△ 0.1
アルミニウム・同製品	94,929	82,816	86,781	86,148	98,057	1.1	13.8	0.1
貴金属類	81,537	73,418	77,071	83,225	77,206	0.8	△ 7.2	△ 0.0
糖類・砂糖菓子	214,911	243,840	221,379	212,208	62,275	0.7	△ 70.7	△ 1.2
総計	23,907,984	23,975,417	21,828,609	12,729,139	9,143,280	100.0	△ 28.2	△ 28.2
輸入	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	構成比	伸び率	寄与度
一般機械	1,872,554	2,012,935	1,964,388	1,683,164	1,434,534	16.8	△ 14.8	△ 2.7
鉄鋼製品	870,306	751,591	621,097	1,236,122	852,484	10.0	△ 31.0	△ 4.2
電気機器	756,703	745,358	618,992	777,539	578,851	6.8	△ 25.6	△ 2.2
船舶・同部品	13,111	46,958	82,141	84,708	388,008	4.5	358.1	3.3
穀物	373,860	434,615	339,287	343,376	345,272	4.0	0.6	0.0
プラスチック・同製品	360,984	278,361	241,634	204,774	281,697	3.3	37.6	0.8
鉱物性燃料	86,039	143,230	297,988	152,206	273,722	3.2	79.8	1.3
総計	9,652,871	10,712,503	9,187,698	9,216,677	8,532,448	100.0	△ 7.4	△ 7.4

出所：アゼルバイジャン統計委員会

表5 アゼルバイジャン国別貿易統計

単位：1000ドル

輸出	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	構成比	伸び率	寄与度
イタリア	5,547,994	5,989,658	4,805,618	2,254,331	1,559,980	17.1	△ 30.8	△ 5.5
トルコ	600,025	525,986	502,493	1,477,257	1,132,820	12.4	△ 23.3	△ 2.7
台湾	650,104	467,306	432,067	112,461	796,881	8.7	608.6	5.4
イスラエル	1,666,619	1,260,699	1,766,950	801,533	664,113	7.3	△ 17.1	△ 1.1
ドイツ	964,767	1,356,735	1,925,563	1,223,962	610,831	6.7	△ 50.1	△ 4.8
フランス	1,775,644	1,131,118	1,523,483	864,101	493,644	5.4	△ 42.9	△ 2.9
日本	959	22,562	1,231	871	1,652	0.0	89.6	0.0
総計	23,907,984	23,975,417	21,828,609	12,729,139	9,143,280	100.0	△ 28.2	△ 28.2
輸入	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	構成比	伸び率	寄与度
ロシア	1,378,417	1,505,178	1,314,480	1,437,937	1,641,809	19.2	14.2	2.2
トルコ	1,520,405	1,463,805	1,286,641	1,171,385	1,181,578	13.8	0.9	0.1
中国	631,856	566,343	697,083	511,917	703,905	8.2	37.5	2.1
英国	496,188	1,333,987	978,337	553,318	495,215	5.8	△ 10.5	△ 0.6
米国	715,665	376,486	563,419	847,389	471,578	5.5	△ 44.3	△ 4.1
ドイツ	779,971	823,024	703,637	689,997	399,192	4.7	△ 42.1	△ 3.2
日本	243,113	288,358	240,507	558,098	282,654	3.3	△ 49.4	△ 3.0
総計	9,652,871	10,712,503	9,187,698	9,216,677	8,532,448	100.0	△ 7.4	△ 7.4

出所：アゼルバイジャン統計委員会

主要貿易相手国は、輸出はイタリアを筆頭に、トルコ、台湾、イスラエル、ドイツ、フランス、インド、ロシア、ジョージアなどだが、2016年は主要国への輸出はおおむね2桁のマイナスとなった。一方の輸入はロシア、トルコを筆頭に中国、英国、米国、ドイツ、イタリア、ウクライナ、ノルウェー、日本などとなっている。2016年は、上位3カ国が伸びているが、経済の鈍化によって、その他の主要国はおおむね2桁のマイナスとなった。最大の輸入国であるロシアからは、石油原料、機械、鉄鋼を輸入し、アゼルバイジャンからは高級トマトなど農産物を輸出している。日本からは機械類及び輸送用機器、鉄鋼が輸入され、石油・同製品を輸出しているが、最近では、ざくろジュース、ワインなどの輸出も始まっている。また、2016年は甘草の輸出が大きく伸びている。

自由貿易協定(FTA)は、ロシア(1992年)、モルドバ(1995年)、ウクライナ(1995年)、ジョージア(1996年)、トルクメニスタン(1996年)、ウズベキスタン(1996年)、カザフスタン(1997年)、キルギス(2004年)、ベラルーシ(2004年)、タジキスタン(2007年)のCIS諸国を中心に締結、発効している。

2. 物流・ロジスティクス概観

アゼルバイジャンの物流プロジェクト

アゼルバイジャンは、東西貿易のハブ、カスピ海のシンガポール、あるいはドバイのような地域物流の中心地となることを目標にしている。バクー - トビリシ - カルス鉄道(BTK)及びアリヤート港の完成が待たれており、物流政策の発展につながると期待されている。アゼルバイジャンは、2020年までにカスピ海-黒海ルートにおける海運輸送の40%、中央アジア-欧州輸送の25%、中国-欧州輸送の3%、ロシア-イラン輸送の40%、イラン-黒海ルートの25%のシェア獲得を目標としている。

TRACECA(欧州-コーカサス-アジア輸送回廊 以下同様)のプログラムとして、アリヤート港建設計画、民間航空管理、鉄道近代化、公共交通開発、PPPモデル支援などがある。鉄道近代化ではバクーとトビリシをつなぐアリヤート-ボユク・カスィク間路線が中心となる。投資案件として実施されているのはアリヤート港建設計画

で世銀、EBRD、ADBも参画している。TRACECAバクー事務所によると、2016年の同輸送回廊のアゼルバイジャン貨物輸送は前年比3.7%減の5,030万トンで、うち3,150トン(構成比62.6%、前年比2.7%増)がトラックなど車両、1,380万トン(同27.4%、10.9%減)が鉄道、500万トン(同10%、17.7%減)が海運となっている。また全体の17.7%(790万トン)がトランジット貨物だった。

アゼルバイジャンの国境税関

世銀によるアゼルバイジャンの国境通関の簡易度ランキング(2017年版2016年10月発表、以下同様)では、190カ国中83位、コーカサス3カ国及びトルコを下回る。国境通関の所要時間は輸出29時間、輸入30時間と報告されている。通関手続きは電子化が進んでいる。通関に必要とされる基本書類は、輸出の場合1)コマーシャルインボイス(商業送り状)、2)原産地証明書、3)売買契約書、4)輸出申告書、5)品質証明書、6)植物検疫証明書、7)CMR(国際トラック輸送)運送状、輸入の場合1)コマーシャルインボイス、2)原産地証明書、3)サプライヤー契約書、4)輸入申告書、5)CMR運送状となっている²⁴。

ジョージアとの国境線は約428キロ(CIA factbook 以下同)、レッド・ブリッジ(Red bridge)、バラカン(Balakan)/ラゴデヒ(Lagodekhi)、鉄道ではボユク・カスィク(Böyük Kasik)/ガルダバニ(Gardabani)・ムトウクヴァリ(Mtkvari)の3カ所の国境税関²⁵がある。

ジョージアとの主要国境は、レッド・ブリッジ(クムズ・キョルプ(Qırmızı Körpü) /ツィテリ・ヒディ(Tsiteli Khidi))と呼ばれ、1998年に17世紀の橋に代わるものとして、新しい国境の橋がTRACECAのプログラムで、トナ(Tona/Debeda)川に架橋された。ジョージア側には1990年代に「レッドブリッジ・マーケット」と呼ばれるアゼルバイジャンとの密輸の拠点があったが、2006年のジョージア政府の密輸撲滅キ

²⁴ <http://www.doingbusiness.org/data/exploreconomies/azerbaijan>

²⁵ 国境表記は、アゼルバイジャン名/ジョージア(以下対象国)名を原則とする。

キャンペーンで撤去された。現在、EU の支援によってジョージアと国境通関改善が進められており、アゼルバイジャン側に大規模なロジスティクス・センターが建設される予定²⁶。

ロシアとの国境線は約 338 キロ、国境税関は、サムル(Samur)/ヤラグ・カズマリヤル(Yarag-Kazmalyar)で、マハチカラ経由でモスクワにつながる。2017 年には国境移動活性化に向けたサムル川橋架計画が実施される見込みだ。鉄道ではヤラマ(Yalama)・ハチマズ(Khachmaz)/ヤラマ(Jalama)・デルベント(Derbent)で通関する。バクー-ヤラマ(アゼルバイジャン側)間は 2016 年に電化された。世銀によるロシアの国境通関の簡易度ランキングでは、190 カ国中 140 位。国境通関の所要時間は輸出 96 時間、輸入 96 時間と報告されている²⁷。

イランとの国境線は約 689 キロ(ナヒチェヴァンは 179 キロ)、国境税関は、アスタラ(Astara)、ピラスヴァル(Bilasuvar)/ピレ・サヴァル(Bileh Savar)、ナヒチェヴァンのジュルファ(Culfa)-ジョルファ(Jorfa)、シャフタヒティ(Shahtakhti)-ポルダシュト(Poldasht)の 4 カ所の国境税関がある。世銀によるイランの国境通関の簡易度ランキングでは、190 カ国中 170 位。国境通関の所要時間は輸出 101 時間、輸入 141 時間と報告されている²⁸。

トルコとの国境線は約 17 キロ、国境税関は、ナヒチェヴァン自治共和国のセデレク(Sederek)/ディルジュ(Dilucu)の 1カ所のみ。トルコのウードゥル県の東にある国境では 2009 年から国境貿易も行われている。また、2017 年 2 月、アゼルバイジャンは、ナヒチェヴァン産の農産物等のトルコ東部への輸出に関して、トルコ側とゼロ関税を含む特惠関税の適用で、基本合意したと発表している。世銀によるトルコの国境通関の簡易度ランキングでは、190 カ国中 70 位。国境通関の所要時間は輸出 16 時間、輸入 41 時間と報告されている²⁹。

最長の国境線(約 996 キロ)を有するアルメニアとは、国交が断絶していることから 4 カ所ある国境税関は閉鎖されている。

陸運

アゼルバイジャンの物流は、道路による貨物輸送が全体の 58%、旅客輸送では 88%を占める(2014 年)など物流計画における優先度が高く、アゼルバイジャン政府は 2004-2014 年に 100 億ドル以上を道路整備、近代化に費やしている。アゼルバイジャンの道路網は総延長約 2 万 9,000 キロ、うち国際道路網が 5 万 9,142 キロ(舗装道路が 2 万 9,210 キロ未舗装道路が 2 万 9,931 キロ(2013 年)となっている。トラックによる貨物輸送は、アゼルバイジャンのバク・アリアート・ギャンジャ・ガザフとジョージア国境をつなぐ国際幹線道路(総延長 503 キロ)とロシア国境のサムルからイラン国境のアスタラに伸びる南北輸送回廊(521km)が中心となる。アゼルバイジャンとジョージアをつなぐハイウェイは、TRACECA 輸送回廊にも含まれ、トランジット輸送の核ともなっている。トルコは 2015 年に約 8,000 台のトラックをアゼルバイジャン経由で中央アジアに送っている。飛地のナヒチェヴァンとの陸

²⁶ <https://www.azernews.az/business/114608.html>

²⁷ <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/russia>

²⁸ <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/iran>

²⁹ <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/turkey>

路は、アリアートからイラン国境沿いのルートがあるが、ナゴルノカラバフ紛争の結果、ホラディズ(Horadiz)で断絶している。なお、アゼルバイジャンは、欧州運輸大臣会議(ECMT)の多国間割当制度³⁰のメンバー国である。

鉄道網

アゼルバイジャン国鉄(ADY)³¹の鉄道網(軌間:1520mm)は、総延長 2,910 キロ、うち 2,079 キロが運行されている。複線となっているのは 802.3 キロ、電化区間は 1241.4 キロ。アゼルバイジャンにとって鉄道網も南北輸送回廊と東西輸送回廊の両面で開発が進んでいる。南北輸送回廊におけるアスタラ鉄道建設は、おおむね完了しており、2017 年 3 月 3 日にテスト運行が行われた。イラン側のアスタラ-ガズヴィーン・ラインが完成すれば、バンドレ・アッパースからモスクワまで約 4,605 キロが鉄道で接続されることになる。2017 年 3 月にモスクワで行われたロシア、アゼルバイジャン、イラン三者協議で南北国際輸送回廊の枠組みの中で、2017 年のタリフ・レート(表定運賃)の優遇措置を決定し、同ルートの移動時間を策定、削減することが議論され、運行開始とタリフの 50%引き下げで合意したと伝えられた。

一方の東西輸送回廊は、バクー - トビリシ - カルス鉄道(BTK)を主軸に進められている(後述)。BTK 計画のルート上でもあるアゼルバイジャンとジョージアとの鉄道通関は、ボユク・カシク(Böyük Kasik)駅及びガルダバニ(Gardabani)駅で行われる。税関検査等の所要時間は、遅滞があった場合、両国での通関時間は最大で 3+3 時間規模となり、トルクメンバシ向けのカスピ海フェリーを考慮すると最大で 3 日間の遅延につながることもある。2014 年 7 月、アゼルバイジャンとジョージアの鉄道当局はバクー-ポチ間のコンテナ・ブロットレイン(SILK WIND)を週 2 回運行させることで合意した。これによってカスピ海と黒海が約 30 時間で結ばれることになり、イランから欧州への輸送リードタイムは約 1 週間まで短縮される。また、2016 年から BTK 開通に向け、通関業務の簡素化と運賃(Tariff)システムの統合に向けての調整を進めている。なお、トルコとの間では、BTK 鉄道に加えてカルスとナヒチェヴァンとの間に鉄道を建設することも検討されている。ナヒチェヴァンの鉄道は、現在ジュルファの国境でイランに接続しているのみ。



バクー中央駅



プラットフォーム



ボユク・カシク駅

³⁰ <http://www.itf-oecd.org/about-multilateral-quota>

³¹ <http://www.ady.az/>

海運-バクー港(アリヤート港)³²

バクーの港は 885 年に最初の記録が残るなど長い歴史を有する。19 世紀にはロシア帝国の石油の積出港として栄え、1902 年にカスピ海最大の商業港として新たに建設された。2014 年 9 月にアリヤートのフェリー・ターミナルが稼動し、同機能がバクー港から移された。アリエフ大統領は、2015 年 3 月にバクー国際海運港/カスピアン・シッピング(CJSC)を合併会社として設立し、バクー港を域内のロジスティクス・ハブとして再開発することを決定した。

バクー港の貿易相手港は、トルクメニスタンのトルクメンバシ港とカザフスタンのアクタウ港を中心に、イランのバンダレ・アンザリー港、アミラバード港とも航路がある。トルクメンバシへは片道 15~16 時間、アクタウへは 1~1.5 日で運行されている。また、バクー-トルクメンバシ・フェリーは、石油輸送以外は 1 日 1~2 便、非定期運行だが、定期化に向けた合意がトルコとアゼルバイジャン間で成立している。現在、ロシアのアストラハン、マハチカラへの定期航路はない。

CJSC は、中国と欧州をつなぐ輸送期間は、バクーを経由することで 30~35 日から 14 日以下に短縮できると強調している。なお、日本からの海上輸送はバンダレ・アッバース経由(イラン国内陸路約 1 週間+約 20 日)が一般的だが、ジョージアのポチ港経由(約 45 日)の利用も見られる。

バクー港は、メイン貨物ターミナル、ドゥベンディ(Dubendy)石油ターミナル、旅客ターミナル、アリヤート貨物ターミナルから構成される。取扱能力は、液体バルクが 1,500 万トン、一般貨物が 1,000 万トンである。市内のメイン貨物ターミナルにおいては、一般貨物、コンテナ及びバルク貨物が取扱われている。またフェリーターミナルは、2014 年 9 月にアリヤートの新貨物ターミナルに移されている。

メイン貨物ターミナルの年間取扱能力は 200 万トン、合計 6 バース(水深 7m、延長 866m)を擁し、うち 1 つは RORO 岸壁を有する。バースには 16 基のクレーンが設置されており、1 度に 3 隻が接岸できる。RORO 岸壁においては、一日当たりトラック 100 台、貨車 150 台の取扱が可能である。ターミナルには鉄道が敷設されており、レール延長は 8 キロで、4 両の機関車が荷役に使用されている。野積み場の面積は 2.4ha、上屋の面積は合計約 1ha である。コンテナ取扱施設はメイン貨物ターミナル内にあり、年間取扱能力は 15,000 個である。コンテナプレートステーションの面積は 1600 m²で、鉄道に接続されており、インターモーダル輸送に対応している。

旅客ターミナルは、総延長 340m の岸壁を有し、カスピ海沿岸各港を周航する外航及び内航旅客船の停泊に用いられている。また、カスピ海上の油田労働者を輸送するための船舶も旅客ターミナルを利用している。

³² <http://portofbaku.com/>



ポート・バクー



バクー市内港



建設中のアリヤート港

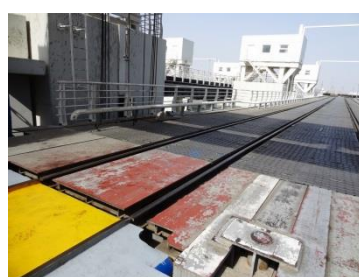
ドゥベンディ石油ターミナルは、バクー港の東北東約 35 km、アヴシエロン半島北東に位置する地域最大の石油ターミナルで、年間取扱能力は 1,500 万トン。同港ではアゼルバイジャン、カザフスタン、トルクメニスタンの石油を黒海諸港、国際市場向けに取り扱っている。ターミナルは二基の棧橋を有し、一度に 5,000DWT(載貨重量トン) から 13,000DWT のタンカー4 隻の接岸が可能となる。

バクーの南約 70 キロのアリヤート(Alyat)において、カスピ海最大の港となるバクー新港の開発が進行している。アリヤート港はバルク、一般貨物及びコンテナを取り扱う多目的港湾として計画されており、開発は 3 期に分けて実施される予定となっている。第 1 期事業は 2017 年末に完成する予定であるが、すでにフェリーターミナルが市内の港から移されている。ターミナルには鉄道が引き込まれており、鉄道、カー・フェリーでトルクメンバシ(トルクメニスタン)、アクタウ(カザフスタン)やイランの諸港向けに、貨車、トラック、自動車の積み下ろしが行われている。第 1 期事業の完成後は、市内のバクー港から貨物ターミナルの完全移転が成る予定。アリヤート港では 13,000 DWT 級の船舶の停泊が可能となり、1 日当たりの取扱能力は 1,280 トン、年間では 1,000~1,100 万トンのカーゴ、5 万 TEU のキャパシティーを有することになる。バクー港にはフェリーが 12 隻(旧式 6 隻、新型 6 隻)、RORO 船 4 隻があり、近く 4 隻のフェリーが導入される。また、アリヤートでの通関は 1~1.5 日、トランジットは数時間となる。

また、2016 年 3 月にアリエフ大統領は、アリヤート港に北接する自由貿易地域(FTZ)設立を承認し、9 月にドバイ・ポート・ワールドとコンサルティング・サービスで合意した。



アリヤート港プラン



アリヤート港鉄道埠頭



アリヤート港鉄道埠頭

表6 バクー港取扱統計

単位：トン

		2013	2014	2015	伸び率
自動車	輸出	0	0	2,432	-
	輸入	0	0	597	-
	トランジット	8,022	19,469	183,112	840.5
	国内	98	0	0	-
	合計	8,120	19,469	186,141	856.1
バルク・ブレイクバル	輸出	731	1,049	0	-
	輸入	1,257,162	1,110,128	208,172	△ 81.2
	トランジット	1,418,556	1,104,229	809,619	△ 26.7
	国内	17	0	33,318	-
	合計	2,676,466	2,215,406	1,051,109	△ 52.6
コンテナ	輸出	77	0	0	-
	輸入	0	2,235	2,785	24.6
	トランジット	141,256	319,286	348,064	9.0
	国内	58	0	0	-
	合計	141,391	321,521	350,849	9.1
貨車	輸出	213,700	198,063	195,270	△ 1.4
	輸入	111,028	45,768	19,947	△ 56.4
	トランジット	3,733,571	3,094,050	1,256,196	△ 59.4
	国内	0	0	0	-
	合計	4,058,299	3,337,881	1,471,413	△ 55.9
合計	輸出	214,508	199,112	197,702	△ 0.7
	輸入	1,368,190	1,158,161	231,501	△ 80.0
	トランジット	5,301,405	4,537,034	2,596,991	△ 42.8
	国内	173	0	33,318	-
	合計	6,884,276	5,894,307	3,059,512	△ 48.1
自動車(台数)		448	884	8,756	890.5
コンテナ(TEUs, 個数)		6,117	10,485	13,307	26.9
貨車(台数)		71,610	60,156	31,440	△ 47.7
旅客(人数)		9,408	9,742	10,707	9.9
入港船舶	一般貨物	384	353	99	△ 72.0
	Ro-Ro/フェリー	1,102	934	750	△ 19.7
	タンカー	1,102	934	750	△ 19.7
	その他	234	218	223	2.3
	合計	2,019	1,769	1,245	△ 29.6

出所：Port of Baku

<http://portofbaku.com/en/Facts-and-Figures/>

空路(ハイダル・アリエフ国際空港)

アゼルバイジャンには、バクー、ギャンジャ、ナヒチェヴァン、レンキラン、ザガタラの5つの国際空港がある。最大規模のバクー、ハイダル・アリエフ国際空港は、アゼルバイジャン航空(AZAL)を中心に英・仏・独・伊など欧州、米国、トルコ、イスラエル、イラン、UAE、ジョージア、ロシアなどに定期便を、トルコ、ドイツ、ルクセンブルク、UAE、中国、キルギス、アフガニスタン、イラクに貨物便を運航している。また、2016年3月にアゼルバイジャンのシルクウェイ・ウエスト航空が、バクーと石川県小松空港をつな

ぐ直行便(ソウル経由)フレイター(貨物便)を週 2 便(木・日)で就航させた³³。バクー空港は、1999 年にトルコの ENKA 建設によって拡張・近代化が行われ、2004 年にナヒチェヴァン空港、2006 年にギャンジャ空港が近代化され、2008 年にレンキラン、ザガタラの 2 空港が新に開設された。

3. 南コーカサス経済輸送回廊—アゼルバイジャン・ジョージア・トルコ

近年の南コーカサス地方は、中国の「一帯一路」に呼応する新しいシルクロードの一角を担う方向にある。特にエネルギー資源の国アゼルバイジャンと、その世界市場への窓口であるトルコ、地域で自由経済改革を進めるジョージアの三国は、結びつきを強めている。

アゼルバイジャン国有石油会社 SOCAR は、2006 年のバクー・トビリシ・ジェイハン(BTC)石油パイプライン完成を機に、トルコのエーゲ地方のアリアーに進出し、2008 年にトルコ最大の石油化学会社(Petkim)を買収するなど、ロシアを経由しない欧州市場への南輸送回廊の確立に努めている。アゼルバイジャン輸出・投資促進基金(AZPROMO)によると、SOCAR を筆頭に、エネルギーだけでなく、建設、観光、不動産など約 1,600 社のアゼルバイジャン企業がトルコに投資している。

一方のトルコからも国営トルコ石油会社(TPAO)を筆頭に約 3,000 社の企業がアゼルバイジャンに投資している。数の上では同国への外資系企業の 4 割近くを占め、非エネルギー・セクターでは最大となる。両国は投資、貿易において戦力的に重要なパートナーといえる。

またジョージアは、アゼルバイジャンからの石油・ガスへの依存が最大であるだけでなく、トルコと同様にアゼルバイジャンの欧州市場向けの玄関口となっている。2013 年に設立されたジョージア共同投資ファンドには、アゼルバイジャン石油基金(SOFAZ)も参画している。また、アゼルバイジャンのパシャバンクは、2013 年にトビリシに支店を開設、同様にジョージアの TBC 銀行がバクーに支店を開設するなどインフラ・プロジェクトを中心とした金融面での関係も見られる。

アゼルバイジャン、ジョージア、トルコとの関係は、BTC 石油パイプラインだけでなく、トランス・アナトリア天然ガス・パイプライン(TANAP)計画、バクー・トビリシ・カルス鉄道(BTK)建設計画など物流面でも南コーカサスの経済輸送回廊の確立に向けた動きが加速化している。経済制裁解除後のイランと市場開放を見据えた大国ロシアのコーカサス地方での影響力拡大に、これら三カ国の経済関係強化は、地域への新しい投資機会をもたらしている。

³³ シルクウェイ・ウェスト航空は、2017 年に小松空港向けを成田空港に移すことを検討している。

第2部 アルメニア



エレワン市街

I. アルメニア概況

1. 概要

【人口】306 万(2015 年 CIA 推計)

【面積】2 万 9,743km²

【首都】エレワン Yerevan

【言語】アルメニア語

【民族】アルメニア人(98.1%)、その他、ヤズディ人(1.1%)など(2011 年 CIA 推計)

【宗教】キリスト教・アルメニア使徒教会

【通貨】アルメニア・ドラム(1 ドラム=\$ 477.9 /2015 年、\$ 492.7 /2016 年 CIA 推計)

【政治】共和制(大統領制)

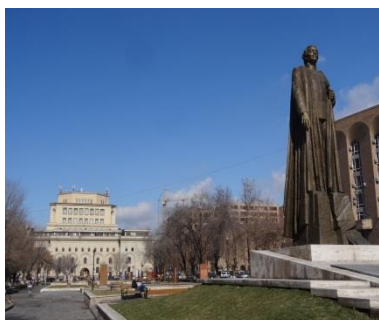
【GDP】116.10 億ドル/2014 年、105.29 億ドル/2015 年 104.99 億ドル/2016 年
(IMF 推計)³⁴

【GDP 成長率】3.6%/2014 年、3.0%/2015 年 0.2%/2016 年(IMF 推計)

【一人当たり GDP】3,889 ドル/2014 年、3,521 ドル/2015 年 3,511 ドル/2016 年
(IMF 推計)

【インフレ CPI】3.0%/2014 年、3.7%/2015 年 △1.4%/2016 年(IMF 推計)

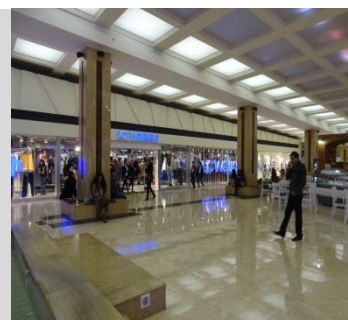
【主要産業】農業(ブランデー)、ダイヤモンド研磨、金属加工、機械・電気機器、衣料品、IT



ブザンド通り



エレワン共和国広場



ショッピングモール

³⁴ <http://www.imf.org/external/data.htm>,

3. 歴史

アルメニアは、自らをハイと称し、その国もハヤスタンと呼ぶ。アルメニアの語源は、ペルシャ人がハイの王、アルメナクの国と呼んだことがギリシアに伝わり、慣用化したようだ。その起源は不明とされているが、現在のアナトリア地方に居住した印欧語族の中で、ヒッタイトの東にいたハイアサ人が、紀元前 6～5 世紀頃に衰亡したウラルトゥの故地に進出、ウラルトゥ人と同化したという説もある。何れにせよ、アケメネス朝の滅亡を機に、アルメニアではイラン系のオロンテス家が、ヘレニズム時代を通じてギリシア文化を受容し、自立傾向を強める。

紀元前 190 年、ついにアルタクシアスが王を称し、アルメニア王国が成立、孫のディグラネス 2 世大王の時代に一時はカスピ海から地中海に及ぶ大王国を築いた。しかし、ディグラネス 2 世がローマに敗れて後は、パルティアとローマの緩衝地帯となり、紀元後はパルティア人の王を戴くことになった。301 年、アルメニアはローマに先んじて、世界最初のキリスト教国家となったが、384 年にはローマとサーサーン朝とに分割された。

西方(ローマ)のアルメニア人は、キリキア地方(現トルコ・アダナ県周辺)などに移住し、皇帝(マケドニア朝)をも輩出するほどにローマ化する。一方で東方のアルメニア人は 885 年にバグラトゥン家のもと、アラブ支配から自立し、王国を再建した。しかし、セルジューク朝のアナトリア進出によって 1064 年に首都アニが陥落、中世アルメニアの独立は事実上失われた。バグラトゥン家は、アルメニア移民の集まるキリキアに王国を再建するが、1376 年に滅亡、アルメニアはイスラム世界に埋没した。アルメニアの故地は東方をトルコ、西方をイランに分割されることになる。

西方のアルメニア人はオスマン帝国において、金融・商業など経済活動で名を上げ、帝国末期には金融界を独占するまでになるが、第 1 次世界大戦前のいわゆるジェノサイド(虐殺)で国を追われる。一方の東方のアルメニア人は 1827 年のトルコマンチャーイ条約でロシア帝国に編入され、キリスト教世界に復帰したが、次第にロシア支配に絶望し、反乱を繰り返す。アルメニアが独立を回復するには 1991 年のソ連解体を待つことになる。

ソ連時代から燻っていたアゼルバイジャン領のナゴルノ・カラバフ自治州の帰属問題は、アルメニアとアゼルバイジャンとを、その独立前後に宣戦布告なき戦争に突入させた。1994 年 5 月キルギスの首都ビシュケクで停戦協定が結ばれ、アルメニアは実質的にナゴルノ・カラバフおよび輸送回廊地域を占領したが、その代償としてトルコとアゼルバイジャンによって東西から経済的に封じ込まれることになった。

ナゴルノ・カラバフ自治州は 1991 年 9 月に独立宣言を発し、2017 年 2 月 20 日の憲法改正国民投票によって、国名をナゴルノ・カラバフ共和国からアルツァフ共和国に変更したが、国際的には承認されていない。

4. 政治・経済

アルメニア経済は1994年にプラス成長に転じて以降、おおむね堅調な成長を続け、2003年には世界貿易機関への加盟を果たし、2002～2007年は6年連続の2ケタ成長を記録した。しかし、アルメニア経済はソ連解体後もロシア経済への依存が大きい。エネルギー系インフラはロシア系企業の影響力が著しく、ロシアからの海外送金はGDPの15%以上を占めるとされる。このため、2008年のロシア軍のジョージア侵攻、リーマンショックなどの影響によるロシア経済の停滞が直撃したことで、2009年の経済成長率は14.1%減となった。翌年にはプラスに転じたが、ロシア経済への依存低下が急務となっており、鉱業、農業、農産品加工、サービス業などの産業育成が図られている。

アルメニアは、2008年に採択されたEU東方パートナーシップ対象国として、これまでEUとの高度かつ包括的な自由貿易圏(DCFTA)を含む連合協定締結へ向け交渉を続けてきたが、2013年9月にロシアの主導する「関税同盟」³⁵への参加を決定し、ロシアとの交渉を優先させる方向に転換した。これによってアルメニアは2015年1月に発足したユーラシア経済連合(EEU)に加盟³⁶した。

しかし、同年10月にはEUとの新しい協定を模索し始めており、2016年3月に行われたNATO 28+会合にも大統領が出席するなど、EUとロシアとのバランスを維持しようとしている。

2016年のアルメニア経済は、悪天候による農業の不調と建設の冷え込みを要因に前年の3.0%増から0.2%増に減速した。しかし、IMFは中銀の金融緩和によって民間部門の融資が伸びていることを背景に2017年の成長を3%のプラス成長と予測している。ただ輸出主導の製造業と研究開発を課題とし、失業率、所得格差、債務状況の改善が必要としている。また、主要産品である銅、鉄の国際価格及びロシアからの送金動向が注視されている。

II. アルメニアの産業と投資環境

1. 資源・産業構造

1) 鉱物資源・鉱業

アルメニアは小規模とはいえ鉱物資源に恵まれており、約480の鉱脈・鉱床がある³⁷。鉱物資源として、南部シユク地方などで銅、亜鉛、モリブデン(世界第7位)、金が産出される。ほかにも鉄鉱石、ボーキサイト、ダイヤモンドなどが産出される。現在、7つのモリブデン鉱山、3つの銅鉱山、13の金鉱、含金多金属鉱床、2つの多金属鉱床、2つの鉄鉱石鉱山が稼働している。

³⁵ 2010年1月に発足した、ロシア、ベラルーシ、カザフスタンの3カ国で構成される関税同盟。加盟国は経済統合を進展させるために2011年以降関税障壁を順次取り払っている。

³⁶ 2014年10月、アルメニアは経済同盟加盟の合意書に署名。11月、ロシア政府立法委員会がアルメニアのユーラシア経済同盟加盟を批准。2015年1月、ロシア、ベラルーシ、カザフスタン、アルメニアの4カ国でユーラシア経済同盟が発足。

³⁷ <http://www.minenergy.am/>

これら鉱石、貴金属は、アルメニアの輸出産業としても最大となっている。このため、鉱山機械の市場としても注目されている。鉱山機械では、コマツ(IKO Machinery 伊藤忠ロシアとの合併)が40%以上のマーケット・シェアを有し、業界では最大とされる。ついでベラルーシのピラス、3位は米キャタピラという。主な鉱山は、アルメニア最大のソルク(Solk)の金鉱、アクタラ(Akhtala)の銅鉱、南部ザンゲズル(Zangezur)銅鉱、カパン(Kapan)銅鉱、イエゲグナゾル(Yeghegnadzor)金鉱などがある。

2) ITC 産業

情報技術(IT)と通信部門は、アルメニア政府が最優先部門としているセクターで、首相が議長を務めるIT開発支援協議会、実業インキュベーター財団などの機関を通じた支援が行われており、アルメニアのITC企業は450以上という。外資系もシノプシスを中心にマイクロソフト、D-Link、ナショナルインスツルメンツ、メンター・グラフィックス、ノキア、インテル、シスコ、IBM、GFIなども委託ビジネスを行っている。アルメニアは教育水準が高く³⁸、低賃金という優位性を持ち、ソフトウェア開発の可能性が高いとされる。なお、同セクターにはアルメニア6大学のうち国立ポリテクニク大学、国立エレワン大学出身の優秀な人材が多く、これら大学のテクニカル言語(専門教育言語)は英語となっている。

ビアズファー・テクノパーク³⁹は2001年に米viasphere internationalによって設立された。企業は、米国のシノプシス(synopsys)⁴⁰を最大に、仏、独、澳企業(主にプログラム開発の下請)のほか、12社が入居している。なお、オーストリアのCDMがクレジット・トラスト開発を行っている。テクノパークの雇用は約1000人で、うち約6割がシノプシスで働いているなど、同社のプレゼンスが高い。

また、インターネット環境も充実しており、ファイバーオプテックも普及している。移動体通信はロシア系のヴィヴァセル(Vivacell/MTS、シェア約60%(約150万人))及びビーライン(Beeline/VimpelCom)、Ucom(旧オレンジ(仏)、2015年アルメニア企業に売却)がある。

3) 農業・食品

農業は2015年のGDPの23.3%を占める主要産業のひとつで、国土の72%が農地(但し牧草地が大宗、耕地は16%)、労働人口の39%を創出する。アルメニアの土壌や気候条件は良好で、日照時間も年間300日と多く、農産物の可能性は高いとされる。主要作物はぶどうを中心とした果物、野菜、家畜。

また、加工食品は輸出において鉱石に次ぐ第二位(全体の14%)を占める。食品加工では、缶詰、アルコール飲料(ワイン、ブランデー)が重要な役割を果たしている。アルメニアのブランデー(アララト

³⁸ アルメニアではチェス大国でもあり、チェスは義務教育に組み込まれている。

³⁹ <http://www.viasphere.com/technopark/>

⁴⁰ EDA業界における世界ビッグ3(Cadence Design Systems、Mentor Graphicsを加えた3社)の一角を占める。

⁴¹⁾は良く知られている。その他、魚類、チーズなど乳製品、果物缶詰、ジャム、コーヒー、ミネラルウォーターなどがある。

4) 化学品・医薬品

アルメニアの製薬部門は、高品質の化学製品生産の伝統を引継ぎ、過去 10 年間で急成長したといわれる。国内に 18 の生産企業があり、Liqvor⁴²⁾(2013 年マーケットシェア 33%)を最大に Yerevan Chemical-Pharmaceutical Firm(同 24%)、PharmaTech(5%)が外資との提携を行っている。市場規模は 1,290 万ドル(2013 年)、医薬品生産の約 57%が輸出され、2009 年から 2013 年までで、年平均約 20%の伸びとなっている。輸入額は 1 億 2,780 万ドル(2013 年)で、全体の 63%が EU からとなっている。また輸出額は 780 万ドルで 58%がロシア CIS、37%がジョージア向けとなっている。

5) 観光

アルメニアは、豊かな歴史、文化、自然といった観光資源に恵まれるだけでなく、治安も良く、滞在費の安さもあり、そのポテンシャルは高い。2008 年、政府は「観光事業・観光客向け活動法」及び「観光事業開発計画」を承認し、訪問観光客、観光収入、雇用機会の増加を通じて、国富、地域開発、生活水準の向上、貧困撲滅を目標とした。2012 年の観光客数は前年比 11.3%増で、年間 84 万 3,330 人となった。ユネスコの世界遺産に登録されているアルメニアの文化・自然遺産は、ハフパット修道院とサナイン修道院(1996 年登録)、ゲガルド修道院とアザト川上流域(2000 年登録)、エチミアジンの大聖堂と教会群ならびにズヴァルトノツの考古遺跡(2000 年登録)の 3 カ所。

2. ビジネス環境

アルメニアは、外国投資(FDI)に関して「オープンドア・ポリシー」を有するリベラルな環境にあり、国際的なビジネス環境指標でも評価されている。アルメニアは、高学歴の労働力を有しており、ハイテクや情報技術(IT)部門は、外国投資の関心を集めている。政府は FDI 優遇政策と産業政策との調和を目指し、多国籍企業の進出を重視している。

2016 年の非政府組織(NGO)トランスペアレンシー・インターナショナルによる腐敗認識度調査では 175 カ国中、113 位でアゼルバイジャンよりも若干上位にあるものの、⁴³⁾アルメニアは法治の原則の確立が求められる。

⁴¹⁾ www.ybc.am

⁴²⁾ <http://www.liqvor.com/eng/>

⁴³⁾ http://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016

アルメニアでは、送金や支店利益、配当、利子、使用料、管理や技術サービス料などを含む資本・利益の移転上の制限はない。アルメニアの銀行システムは、健全で安定しているが、金融セクターは未成熟とされる。在留特別許可証を持たない外国人は個人として土地を所有することはできないが、賃貸は可。また、アルメニアで外資企業として登録された企業は土地を購入し、所有する権利を有する。アルメニアでの起業、買収および清算に関する制限はない。実際には現地での詳細な調査が必要である。

政府は過去数年間にわたって税制等、数々の改革を行ってきており、投資環境は幾分改善傾向を見せている。特に納税及び通関手続は、依然として透明性を欠いていると言われる。インボイスの基準価格が適用される代わりに、レファレンス価格を適用する二重インボイスが用いられるシステムの利用、商品分類の操作によるコスト上昇などは珍しくない。裁判制度は、紛争解決の実行性には疑問が残る。⁴⁴

アルメニア経済における主要セクターは、オルガリヒ(新興財閥)と呼ばれるコチャリヤン、サルキシャン、アレクサニヤン、ツアルキヤンなど 47 のファミリーが強い政治力を背景として影響力を及ぼしている。

アルメニアの産業政策は、産業開発局が担っており、近代化と新テクノロジー導入による技術強化を重視している。アルメニアは人材に恵まれており、ITC は世界水準に達している。政府による主な支援としては、輸出企業支援、レギュレーション+インストルメント支援(貴金属、医療、食品、化学等への政府支援)、国際認証(ISO等)取得のための支援、見本市開催・参加支援、中小企業に対する融資支援(3%の金利補助)、R & D、トレーニング支援などがある。

アルメニアの経済関連団体として以下の組織がある。

・アルメニア商工会議所 Chamber of Commerce and Industry of RA⁴⁵

Address: 11 Khanjyan Str, Yerevan

アルメニア商工会議所(RACCI)は、全国 10 カ所の商工会の連合組織として 2002 年に設立された。現会頭は Martin G. Sargsyan 氏。企業の加盟は義務ではないが、4500~5000 社が加盟しており、約半分が中小企業。セクター別の分会を有してはいないが、近代的な商工会の制度策定に努力している。また、半政府機関として、アルメニアの原産地証明発行機能、商事仲裁機能を有する。

・アルメニア産業家・企業家連盟 Union of Manufactures and Businessmen of RA⁴⁶

Address: Yerevan, "Elite Plaza" business center

⁴⁴ http://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016

⁴⁵ <http://www.armcci.am/>

⁴⁶ <http://www.umba.info.am/>

UMBA は、1996 年に設立された大企業を中心とした個人資格による企業家連合で、600 社以上の企業代表が加盟している。アルメニア政府の税収の約 7 割が加盟企業から納められたもので、政治力は強く、制度策定などのコンサルティングなど、企業と政府とのパイプ役も務めると同時に民間企業の利益を守るためのロビー活動も行う。

自由貿易地域(FTZ)⁴⁷は、全国に 4 カ所あり、IT、貴金属、工業全般、医療・医薬などに特化した構造を持っている⁴⁸。

アルメニアでのビジネスは世界各国に散らばったアルメニア・ディアスポラ(スピュルク spyurk)、約 1000 万のネットワークをも利用することができ、第 3 国展開に有利である。特に米国とは二国間投資協定が有効に機能しているという。なお、スピュルクは、ロシア(約 120 万)が最大で、米国(約 50 万)、フランス、ジョージア、イランが続く。ロシアからは労働者の送金だけでなく、いわゆるシャトルトレードも盛んで、乗用車の持ち込みもある。ロシアのグラスノダール(エレワンから 1115 キロ、車で約 16 時間)から持ち込まれたロシアの乗用車価格は、アルメニアでは 20～40%安くなるとされ、公式代理店の売上が減少していることも問題視されている。なお、トルコにもイスタンブールを中心に 6 万人以上が居住すると見られている。トルコとの関係は思った以上に深く、アルメニア産業家・企業家連盟にはトルコ系スピュルクのメンバーもいる。

3. 対内直接投資動向

外国からの直接投資は、ロシアを筆頭に、フランス、ドイツ、アルゼンチン、スイスなどからが多い。国連工業開発計画(UNCTAD)⁴⁹によれば、アルメニアへの外国直接投資は 2015 年はロシアからの急減を主因に 55.2%減の 1 億 7,850 万ドルだったが、2016 年は 89.4%増の 3 億 3,800 万ドルと大きく回復。2016 年までの残高は 46 億 3,320 万ドルとなった。。なお、二国間投資協定は、36 カ国、二重課税防止協定は 24 カ国と締結、発効させているが、日本とは未締結。(P.17 表 3 参照)

中国との関係も強まっており、中国企業のインフラ案件、特にアルメニアとジョージア、イランをつなぐ南北ハイウェイへの関心が高い。アジア開発銀行(ADB の支援)で、同ハイウェイのギュムリ路線は中国企業が落札。中国は、再生可能エネルギーにも関心を示している。なお、中国は外交官より商務官が多いのが特徴で、アルメニアの中国人居住者は約 200 人。また、友好国イランの市場開放も注目されている。アルメニア商工会議所によると、イランは自動二輪車需要が高く、アルメニアが計画しているイランとの国境地帯での FTZ での自動二輪車製造の提案を受けているという。

⁴⁷ <http://armania.co/armenia-guide/investment-environment/free-economic-zones/>

⁴⁸ http://www.translation-centre.am/pdf/Translat/HH_orenk/Free_Econ_Zone/Free_Econ_Zones_en.pdf

⁴⁹ <http://unctad.org/en/Pages/DIAE/World%20Investment%20Report/Country-Fact-Sheets.aspx>

アルメニア進出日系企業としては、JTIが現地オフィス(現地スタッフのみ)をおいているが、日本人スタッフを常駐させている日本企業はない。販売代理店としては、コマツ、トヨタ・アルメニア(ジョージアのトヨタ・コーカサス傘下)がある。

Ⅲ. アルメニアの物流

1. 貿易状況

2016年の輸出は前年比19.8%増の17.8億ドルと前年の0.5%減から回復した。一方の輸入は同0.8%減の32.3億ドルとなお低調。貿易赤字は同18.0%減の14.5億ドルだった。主な輸出品は、銅鉱石、貴金属鉱、貴金属(金、ダイヤモンド)、亜鉛、たばこ、アルコール飲料、電力などとなっている。輸入品は、石油・ガスを中心とした鉱物性燃料を最大に、自動データ処理機械(コンピュータ)、鉱業機械(選別機など)、自動車、携帯電話などとなっている。

表7 アルメニア品目別貿易統計

単位:1000ドル

輸出	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	構成比	伸び率	寄与度
鉱石・スラグ・灰	279,345	303,605	291,178	366,394	400,502	22.6	9.3	1.0
貴金属	172,525	187,085	228,000	205,399	336,799	19.0	64.0	4.0
たばこ・同製品	41,861	69,079	115,882	170,624	210,571	11.9	23.4	1.2
飲料・アルコール	186,949	212,906	188,983	110,480	176,850	10.0	60.1	2.0
アルミニウム・同製品	88,037	85,462	93,251	86,459	84,861	4.8	△ 1.8	△ 0.0
衣類・衣類付属品	14,979	33,277	47,013	61,395	74,040	4.2	20.6	0.4
銅・同製品	110,677	95,075	75,363	71,891	65,394	3.7	△ 9.0	△ 0.2
総計	1,428,121	1,467,800	1,490,190	1,482,667	1,775,573	100.0	19.8	9.0
輸入	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	構成比	伸び率	寄与度
鉱物性燃料	902,923	938,219	814,034	673,716	576,143	17.8	△ 14.5	△ 3.0
一般機械	384,378	408,090	377,673	263,123	251,091	7.8	△ 4.6	△ 0.4
電気機器	214,255	171,924	199,894	144,086	218,821	6.8	51.9	2.3
貴金属	178,745	295,240	302,817	118,755	161,403	5.0	35.9	1.3
医療用品	111,007	127,781	119,911	111,750	115,790	3.6	3.6	0.1
自動車・同部品	169,415	132,303	115,204	154,866	104,755	3.2	△ 32.4	△ 1.5
たばこ・同部品	74,391	107,020	82,143	86,107	101,343	3.1	17.7	0.5
総計	4,266,896	4,256,218	4,159,517	3,256,965	3,230,134	100.0	△ 0.8	△ 0.8

出所: Trademap

表8 アルメニア国別貿易統計

単位:1000ドル

輸出	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	構成比	伸び率	寄与度
ロシア	277,868	331,927	304,605	225,871	370,942	20.9	64.2	9.8
ブルガリア	129,287	152,205	85,575	78,927	152,418	8.6	93.1	5.0
ジョージア	78,046	75,174	65,939	114,028	142,458	8.0	24.9	1.9
カナダ	85,027	87,378	93,281	112,130	139,915	7.9	24.8	1.9
ドイツ	153,013	85,485	158,462	144,983	138,742	7.8	△ 4.3	△ 0.4
トルコ	207	373	159	1,394	479	0.0	△ 65.6	△ 0.1
日本	203	109	146	3,527	379	0.0	△ 89.3	△ 0.2
総計	1,428,121	1,467,800	1,490,190	1,482,667	1,775,573	100.0	19.8	19.8
輸入	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	構成比	伸び率	寄与度
ロシア	1,052,372	1,104,450	1,069,288	991,144	995,401	30.8	0.4	0.1
中国	397,101	383,492	414,419	315,470	355,849	11.0	12.8	1.2
イラン	219,486	187,570	206,373	198,301	163,912	5.1	△ 17.3	△ 1.1
トルコ	213,115	210,197	230,942	136,514	162,231	5.0	18.8	0.8
ドイツ	168,924	175,856	175,696	182,105	161,898	5.0	△ 11.1	△ 0.6
イタリア	166,609	162,874	178,760	148,123	128,175	4.0	△ 13.5	△ 0.6
日本	63,490	45,863	43,787	45,620	30,883	1.0	△ 32.3	△ 0.5
総計	4,266,896	4,256,218	4,159,517	3,256,965	3,230,134	100.0	△ 0.8	△ 0.8

出所: Trademap

アルメニアの主要輸出国は、ロシア、ブルガリア、ジョージア、カナダ、ドイツ、イラク、中国、輸入国はロシア、中国、イラン、トルコ、ドイツ、イタリア、ウクライナで、特にロシアが輸出(構成比 20.9%)、輸入(同 30.8%)と圧倒的なシェアを有する。このため、アルメニアの貿易は、ロシア経済の影響を大きく受ける。2015年1月の「ユーラシア経済連合」加盟は、加盟国との貿易の増加が期待されており、2016年はロシアとの貿易量が大きく伸びた。また同年は、ブルガリア向け銅鉱石の輸出が急増(前年比 93.3%増)した。

ロシアへの輸出は、アルコール飲料(前年比 72.8%増)、ダイヤモンド(同 5.4 倍)、衣料品(同 24.9%増)、生鮮野菜・果物(同 2.5 倍)が伸びており、輸入では主要品目の鉱物性燃料(同 16.0%減)、穀物(同 18.9%減)、アルミニウム(同 22.8%減)ともに減少している。一方で加工用ダイヤモンドの輸入が 2.7 倍となった。外交関係のないトルコとは、衣料品を主体にプラスチック、洗剤、鉄鋼製品などの輸入があるが、おおむねジョージア経由となっている。トルコ系移民のアルメニア人によると、毎日ジョージア経由で 20~50 台のトラックがアルメニアに入っている。具体的にはトルコセル(ファイバーオプテック)、LCワイキキ(衣料品)、ペコ(家電)など。一方でトルコへの輸出は原皮、貴金属の輸出がわずかに報告されているのみである。

日本との関係では輸出は調整食料品、たばこ、アルコール飲料が主体で、前年に全体の 9 割以上を占めた貴金属鉱は全減となった。輸入は自動車・同部品が約 5 割を占め、ほかにブルドーザーなど機械機器、タイヤのシェアが大きい。なお、日本では「カスピ海ヨーグルト」として知られているアルメニアの「マツーン(Matsun)」、及びマツーンに含まれる「ナリネ(Narine)」という乳酸菌(メタボ対策、新生児滋養に有効とのこと)も日本に輸出されている。輸入自動車ではトヨタの人気が高く、2016年のマーケットシェアは約 20%、アルメニアのパトカー及び政府関係車両の 6 割近くを押さえる。

アルメニアは、2003年1月に世界貿易機関(WTO)に加盟した。2015年1月に発効した「ユーラシア経済連合(EEU)」は、アルメニア、ベラルーシ、カザフスタン、キルギス、ロシアからなる人口約 1.76

億の単一経済市場を作成した。また、EU 連合協定断念後は新しい交渉を模索している。なお、アルメニアはすでに 2009 年に EU より一般特惠関税制度(GSP)プラス(6400 品目無関税)を認定されている。また政府は、自由貿易協定(FTA)や米、カナダ、ノルウェー、日本との一般特惠関税制度(GSP)などの拡大政策を検討している。

2. 物流・ロジステックス概観

アルメニアの物流プロジェクト

アルメニアの物流環境は、アゼルバイジャンとトルコという東西の国境が閉鎖されているため、南北道路輸送回廊(約 556 キロ)は、アルメニアとジョージア、ロシア、EU そしてイランをつなぐ重要な物流ルートとなる。

内陸国アルメニアにとっての玄関港は、欧州につながるジョージアのポチ港で、アルメニアと黒海(ポチ、バトゥミ)をつなぐ道路、鉄道は TRACECA のプログラムの支援を受けている。現在、ポチからの輸入貨物は年間約 3 万コンテナで、約 3 割が鉄道輸送される。一方のイランからの輸入貨物はわずかな水準にとどまる。

アルメニアの商品とサービスの貿易は GDP の 7 割を超えることから輸送コストの削減は重要課題だが、地理的、政治的な要因により輸出入における輸送のユニット・コストは周辺国に比べて高い。

TRACECA プログラムでは、老朽化が進む輸送インフラ改善のため、鉄道インフラ・リハビリ計画、南北道路輸送回廊の 2 つの投資計画が進行している。また、南北道路輸送回廊計画は JICA、ADB、欧州投資銀行(EIB)が支援している。

南コーカサスで地理的に孤立傾向が強いアルメニアではあるが、ユーラシア経済連合加盟国でもあり、ロシアとの関係は深い。アルメニアがロシアを必要とするだけでなく、ロシアからも軍事力を含め地域の影響力を保持するためにアルメニアとの物流は戦略的に重要視されている。ロシア軍はエレワンとギュムリ(第 102 軍事基地)に駐屯しており、エレワンの空軍基地には 2016 年に戦闘機を配備し軍備を強化するなど、依存度は高く、政治的にも南北輸送回廊は重要となっている。

アルメニアの国境税関

世界銀行によるアルメニアの国境通関の簡易度ランキングでは、190 カ国中 48 位、コーカサス 3 カ国では首位。国境通関の所要時間は輸出 39 時間、輸入 41 時間と報告されている。通関手続きは電子化が進んでいる。また通関に必要なとされる基本書類は、輸出の場合 1)コマーシャルインボイス、2) CMR の運送状、3)パッキングリスト、4)トランジット(保税輸送)書類(ジョージア税関発行)、輸

入の場合 1)コマーシャルインボイス、2) CMR 運送状、3) トランジット書類(T1)、4)パッキングリストとなっている⁵⁰。

ジョージアとの国境(p. 40 参照)は、南北輸送回廊の中で、ロシア及び黒海に抜けるための最重要国境である。ロシアとの通関は、ユーラシア経済連合加盟によりコスト及び時間の削減につながっている。

イランとの国境線はアラス(アラクス)川で、約 44 キロ(CIA factbook 以下同)、国境税関⁵¹は、メグリ(Meghri)・アガラク(Agarak)ーノルドゥズ(Norduz)の 1 カ所だが、国境のあるシュニク地方はザンゲズル山脈に阻まれ、物流環境は厳しい。

アゼルバイジャン(国境線約 996 キロ)、及びトルコ(同 311 キロ、旧国境 2 カ所アフリク(Akhurik)/アクヤカ(Akyaka)、マルガラ(Margara)/アリジャン(Alican))との国境は、ナゴルノ・カラバフ問題等に起因し、国境は閉鎖されている。

陸運

アルメニアの物流は、道路による貨物輸送が主流で、全体の約 85%(2014 年)に達する。道路網は総延長 7,530 キロ、うち国際線道路が 1,759 キロ、地域間道路が 1,966 キロ、地方道路が 3,806 キロ。幹線道路の状況は良好だが、北部シラク(Shirak)、ロリ(Lori)、南部シュニク(Synik)の山岳部などでは冬季(1 月末～2 月初)の積雪で移動が制限される場合もある。特に、イラン国境に抜けるヴァイク(Vaik) -メグリ(Meghri)間は 1 車線の山岳道路となっている。

アルメニアの南北道路輸送回廊プロジェクトは、TRACECA のアジア・ハイウェイ・ネットワーク計画の下、アルメニア経由でジョージアのポチ港とイラン市場をつなぐ国際輸送ルートを作り上げるもので、第 1 段階としてエレワンーアシュタラク間(18.4 キロ)の道路再建、エレワンーアララト間の安全性改善、第 2 段階はアシュタラクーギュムリ間道路の近代化などとなっている。この輸送回廊計画では、トビリシを経由しない北西のバヴラ(Bavra)国境ルートを利用することで輸送リードタイムを短縮させる。

一方、アルメニアと国際市場をつなぐ幹線であるエレワンートビリシルートでは、2016 年に ADB がヴァナゾル(Vanadzor)ーバグラタシエン(Bagratashen)間の M6 道路改善プログラムへの融資を承認した⁵²。なお、アルメニアは、欧州運輸大臣会議(ECMT)の多国間割当制度⁵³のメンバー国である。

⁵⁰ <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/georgia>

⁵¹ 国境表記は、アルメニア名/イラン(以下対象国)名を原則とする。

⁵² <https://www.adb.org/projects/49244-002/main#project-overview>

⁵³ <http://www.itf-oecd.org/about-multilateral-quota>

鉄道

国内の鉄道輸送は、ロシア鉄道の子会社である南コーカサス鉄道(SCR)が運営する。鉄道網(軌間:1,520mm)は、総延長 780 キロ、600 キロ電化されており、うち 726 キロが運行されている(CIA factbook、2013 年)。アルメニア鉄道は、2008 年にロシア鉄道(30 年間の管理権獲得)の傘下に入った。対外的には、ジョージアとのバグラタシェン(Bagratashen)国境ルートのみが開放されている。貨物輸送における鉄道の比率は年々縮小傾向にある。

TRACEGA のアルメニア鉄道インフラ・リハビリ計画は、トルコとアゼルバイジャンをつなぐ東西鉄道回廊(180 キロ)の一部で、エレワン-トビリシ線のリハビリ、フラズダン(Hrazdan)～イジェヴァン(Ijevan)線の再開、ヴァナゾル～フィオレトヴォ(Fioletovo)間の新設などからなる。また NSTC 計画の枠内で、エレワン 50 キロ東のガヴァル(Gavar)とイラン国境のメグリをつなぐ 316 キロの新鉄道敷設で、2013 年にドバイのラシア FZE(Rasia FZE)とロシア鉄道によって建設合意がなされた。同鉄道が完成すれば、アルメニア南部の鉱物資源をイラン経由で輸出することができるようになる⁵⁴。

空路(ズヴァルトノツ国際空港)

アルメニアの空港は、首都エレワン西郊のズヴァルトノツ国際空港と西部ギュムリのシラク空港の 2 港のみが商業用に利用されている。また、航空貨物の取り扱いは、コスト高、アルメニアに乗り入れている貨物機の数が少ないことから限定的となっている。ズヴァルトノツ国際空港にはロジスティクス・センター及び開発中の自由経済地域(FEZ)がある。

3. 南北経済輸送回廊(対トルコ関係)

トルコ政府が公式にアルメニア共和国を承認したのは 1991 年 12 月 24 日だが、外交関係の樹立は現在に到るまで拒絶し続けている。その背景には、アゼルバイジャン領のナゴルノ・カラバフ占領とオスマン帝国末期に行われたとされる「アルメニア人虐殺」⁵⁵の承認問題がある。2008 年に始まった両国の雪解けは、翌年の 10 月に両国外相が「外交設立に向けたプロトコール」などに署名するなど前進が見られたが、アゼルバイジャンが不快感を示したことで、頓挫しているのが現状である。

こういった政治的な行き詰まりにもかかわらず、両国の経済関係は第 3 国(ジョージア)を経由する形で続いている。エレワンの町では、トルコの衣料品ブランド LC ワイキキや家電の BEKO などの消費財の販売店を見つけることは難しくない。2016 年も衣料品を主体(約 24%)に前年比 18.8%増の約 1 億 6,220 万ドル相当がトルコから輸入されている。

⁵⁴ イランとの貿易は限定的で、現在は輸入が大宗を占める。

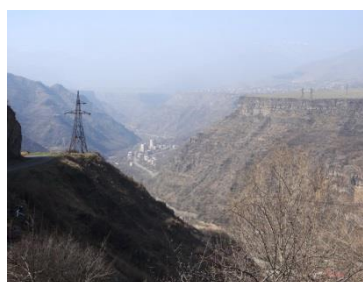
⁵⁵ アルメニア政府は、オスマン帝国末期の 1915-1917 年、帝国内のアルメニア系住民 150 万人が虐殺されたと主張。トルコ政府は、第 1 次世界大戦の戦時下で約 30 万人が戦争と病気で死亡したが組織的な虐殺はなかったと主張。

しかしジョージア西南部の国境を迂回するため、商品の輸送コストは高くなる。かつては通関の際に、ジョージアとアルメニア向けに2種類のCMR⁵⁶運送状を利用するなど、グレーな形態がとられていたが、ジョージア税関がe-Customsを導入したことで、トルコからの再輸出手続きが必須となり、5～8%のコスト増となった。トルコからアルメニアへの輸送は3～4日、トルコ・ジョージア国境での遅延がもつて6～7日かかることもある。

トルコはアルメニアに対して、公式には如何なる経済制裁も科しておらず、二国間の経済活動に制約はない。しかし、輸出入にかかわる国際規格ISOの国(アルメニア)あるいは地域名コード(AM)がトルコ側の輸入税関に存在しておらず、手続きができないことから実質的にトルコへの輸出は差し止められているのが現状だ⁵⁷。また、トルコからの輸入に関しても、アルメニアの輸送トラックを利用しようとするれば、アルメニア人運転手の労働許可がおりないこと、多国籍運転手の場合でもアルメニア・ナンバープレートを理由に入国が拒否される。また、トランジットの場合でもトルコの銀行に保証金を預けることを義務付けるなど実質的に第3国のトラックによる輸送に依存せざるを得ない。アルメニアの貿易商社などは、トルコ政府が非公式制裁とでも言うべき状況を作り出していると批判している。

こういった状況の中、アルメニアのロシアに対する依存は必然的に高くなっている。輸入総額の30.8%、輸出の20.9%、貿易全体で27.3%をロシアが占める。政治的にもロシアとの関係は重要で、安全保障面におけるロシア軍の駐留と物流面での南北輸送回廊重視は、不可分な関係にある。

アルメニアのユーラシア経済連合(EEU)加盟は、物流面でもEEU共通市場へのアクセスの発展につながりえる選択であり、イランの国際市場への解放が進めば、南北輸送回廊の経済性を高める。イラン国境のアガラクにはFEZ建設計画もある。またこの輸送回廊は、ロシアに次ぐ貿易相手国である中国の「一帯一路」構想にも呼応するものであり、特に南部シュニク地方の鉱物資源をバンダレ・アッパー港に輸送することを見越し、PPPモデルによる鉄道計画参画に関心を示している。南北経済輸送回廊は、東西の国境を閉ざされているアルメニアにとっては、極めて重要な国家プロジェクトと言えよう。



ジョージア国境地域の渓谷



ジョージア国境近くのサナイン村



国境からアゼルバイジャン・ジョガズ人工湖

⁵⁶国際道路物品運送条約

⁵⁷統計では牛馬の原皮が約48万ドル(2016年)記録されている。

第3部 ジョージア



トビリシ旧市街

I. ジョージア概況

1. 概要

【人口】493 万(2016 年 7 月 CIA 推計)

【面積】6 万 9,700km²

【首都】トビリシ Tbilisi

【言語】ジョージア語(カルトリ語)

【民族】ジョージア人(86.8%)、その他、アゼリー人(6.3%)、アルメニア人(4.5%)、ロシア人、ヤズディ人など(2014 年 CIA 推計)

【宗教】キリスト教・ジョージア正教、イスラム教

【通貨】ジョージア・ラリ(1 ラリ= \$ 2.27 /2015 年、\$ 2.18 /2016 年 CIA 推計)

【政治】共和制(大統領制)

【GDP】139.96 億ドル/2015 年、142.22 億ドル/2016 年 (GEOSTAT)⁵⁸

【GDP 成長率】2.88%/2015 年、2.72%/2016 年 (GEOSTAT)

【一人当たり GDP】3,766 ドル/2015 年、3,853 ドル/2016 年 (GEOSTAT)

【インフレ CPI】4.88%/2015 年、1.83%/2016 年 (IMF)

【主要産業】農業(ワイン、ミネラルウォーター)、鉄鋼、機械・電気機器、鉱業、化学品



トビリシ自由広場



ルスタヴェリ地区



ショッピングモール

⁵⁸ <http://www.geostat.ge/>

地図 5【ジョージア周辺主要道路地図】



2. 地理・人口

ジョージアの人口は 493 万人(2016 年 CIA 推計)、国土は 6 万 9,700km²となる。また、総人口の 53.6%が都市部に居住している。行政区画は、9 の州 (Mkhare)、トビリシ首都圏(Kalaki)、2 つの自治共和国(アブハジア、アジャラ)からなる 12 の行政区で構成される。さらに 64 の自治体、12 の自治都市に細分される。ジョージアは、シュハラ山(標高 5201m)を最高峰とするコーカサス山脈を中心に国土の大部分が山岳地帯で、氷河を持つ山脈にリオニ川やムトゥクヴァリ川(クラ川)などの主要な河川が源流を置く。

ジョージアは、日本では 2015 年までグルジアと呼ばれていたが、改称を求めたことで、現在の国名表記となった。本国での呼称は、サカルトヴェロ(カルトヴェリの国)が正式名称となっている。ジョージアは、コーカサス地方の常として、多民族国家である。このため民族系統が異なるアブハジア、南オセチアはロシアの支援のもと実質的な独立を果たしている。ジョージア人の中でもカルトリ人(カルトヴェリ)だけでなく、少数派のミングレル人、スヴァン人、イスラム教徒のアジャール人など同系統ながら多様な少数派が暮らしている。トルコのラズ人もジョージア系の民族である。歴史的にも、カルトリの東にカヘティ、西にイメレティの王国、沿岸部の諸王国など、ジョージアは分裂時代が長い。

首都トビリシは、東部、ムトゥクヴァリ川(クラ川)の河畔に広がり、三方を山や小高い丘に囲まれた人口約 114.7 万人(2015 年)の都市で、総人口の 2 割以上が集中している。トビリシは、カルトリ古

語で「温かい」を意味するトピリ(T'pili)の地を意味し、5世紀のカルトリ王、ウアフタング1世によって建設されたといわれる温泉の町である。

3. 歴史

古代のジョージアは、中部の北山脈を境に黒海沿岸のコルキスと内陸のイベリアに分かれていた。このうちイベリアは5世紀後半の狼頭王、ウアフタング1世ゴルガサリの時代に、カルトリ(ジョージア)人の王国の中核として栄えるが、王の死後に衰え、6世紀末にはサーサーン朝ペルシアの庇護下に入り、ビザンティンとの緩衝地域の公国となっていた。しかし、7世紀のアラブ・イスラムの台頭とその侵略によって国は崩壊し、645～653年にウマイヤ朝の支配下に組み込まれた。イベリアの首都トビリシは、736年にアラブ人の首長国の首府となり、イベリアのカルトリ人はバグラティオニ家による解放(1120年)を待つことになる。

トルコのリゼからジョージアの黒海沿岸にかけて、コルキスという古代王国があった。紀元前13世紀には国造りが始まったとされ、コルキスはギリシア神話にも語られる大勢力となる。王国は紀元前8世紀後半に統合を失い、ギリシア人の植民が始まる。ミレトス人は前6～5世紀にファシス(現ポチ)やディオスクリア(現スフミ)などの植民都市を建設し、東黒海の交易を担う。そして内陸のイベリアがイラン、イスラムの勢力圏に入ったように、かつてのコルキスも緩やかに独立を失いビザンティンの勢力圏に入る。

ジョージアの王国1000年の君主を輩出するバグラティオニは、現存する欧州最古の王家で、中世アルメニアのバグラトニ王家と祖を同じくする。王家は、コーカサス地方の南西の辺境、スペリ(現トルコ・エルズルム県イスピル)のアルメニア貴族(4世紀)に遡る。このバグラティオニ家は、9世紀末に現在のトルコ北東部(アルトヴィン県周辺)に、カルトリ王国を建設する。この王国のバグラド3世が、10世紀後半にイベリア、アブハジアを統一し、中世カルトリ王国(グルジア王国)の隆盛を導いた。その後、セルジューク朝との抗争、盛衰を経て12世紀末のタマラ女王の時代にはアルメニアを含めた大国家に発展する。しかし、13世紀後半にはモンゴルの支配を受け入れ、15世紀後半には分裂、カルトリの栄光は過去のものとなり、19世紀初に帝政ロシアの支配下に入る。1922年にソ連に参加、1991年のソ連崩壊によって独立する。

4. 政治・経済

1991年に共和国として独立したジョージアでは、翌年には北西のアブハジア自治政府が独立を宣言し、1994年の停戦まで実質的な戦争状態に陥った。アブハジアの背後にロシアの影を感じたジョージアは、欧米への傾斜を強め、欧州連合(EU)及び北大西洋条約機構(NATO)への加盟を外交の優先課題とする。このためロシアとの緊張関係が続き、2008年には南オセチア紛争にロシアが介入し、ジョージア軍と交戦、ロシア・ジョージア戦争とも呼ばれる事態となった。紛争は欧米の仲介によって停戦したが、ロシアが南オセチア、アブハジアを共和国として独立を承認したことで、ジョージアはロシアとの外交関係を断絶した。2012年には、ロシア政府がジョージア側に対して外交関係の回復を

提案するなど改善の動きもあり、特に経済関係では貿易などで通常化に向けた動きが強まっている。

ジョージア経済は、ロシアとの関係が悪化したことで、旧ソ連時代からのエネルギー源、輸送が遮断され、市場や供給源の喪失などの逆風に直面した。しかし、サアカシヴィリ大統領(当時)による汚職撲滅、金融・財政改革、市場経済化推進により、次第に状況は改善した。この結果、GDPは2005年の64億ドルからBTC石油パイプライン建設、海外直接投資の増大によって2007年に102億ドルと経済成長を遂げた。その後、南オセチア戦争の影響で鈍化した。2013年には161億ドル(名目GDP前年比3.4%増)、2014年は165億ドル(同4.6%増)と順調に成長を続けた。2015年は通貨リリが対ドルで33%下落したこと、ロシア・欧州の不振による輸出減、海外移民労働者の送金減により、2.9%増(140億ドル)だった。ジョージアはロシアからの送金依存は大きく、同国の景気低迷の影響を受けやすい構造にある。なお、2016年の実質GDP成長率は、インフラ建設など政府支出がけん引したが、弱い外需を背景に2.7%(142億ドル)にとどまった。なお、ジョージアのGDPの49.0%が首都のトビリシに集中している。2017年はインフラ投資拡大、内需の増加、ロシア経済の回復傾向などによる外需の回復期待などから3.2-3.5%の成長が期待されている。

GDPの構成(2016年)は、工業、商業がそれぞれ17.1%、16.3%、次いで運輸・通信が10.1%、農業が9.3%、公共9.1%となっている。運輸・通信は、ジョージアの地政学上の優位性もあり、直接投資でも約4割を占めるなど重要なセクターとなっている。ロシアとの経済関係は改善しており、2012年に人権、文化、貿易で対話が始まり、2013年の貿易協定で実質的な制裁は終了し、2014年のソチ・オリンピックにも参加した。

ジョージアのエネルギーは、豊富な水資源もあり、その約8割が水力、残りの約2割がアゼルバイジャンからの天然ガスを使った火力発電となっている。産業は、世界的にも知られたワインを中心とした農業が中心。欧州とコーカサス、中央アジアを結ぶ物流に期待が高い。また、観光にも力を入れており、山岳地域及び温泉資源の開発に外資の関心も高い。周辺諸国の中では極めて自由化された経済環境だけでなく、労働者の質にも自信を持っており、セクターの要請を受けた職業訓練校だけでなく、教育全体に手厚い政府支援を行っている。ただ、失業率は12%(2015年:IMF)と高水準にある。

II. ジョージアの産業・投資環境

1. 資源・産業構造

1) 水力発電

ジョージアは、2万以上の河川を有し、うち約300の河川が水力発電に適するなど豊富な水力資源を持つ。このため、国内総電力の78%(8.5億kWh)が水力発電による。発電能力は水力だけで、年間25億kWhの生産が可能で、エネルギー省は60以上の水力発電関連(HPP)プロジェクトを有している。近年、ジョージアは電力の純輸出国となったが、水力資源の18%を利用しているに

過ぎないとされる。ジョージアの送配電網は、電力不足や高価な電力といった構造的な問題を抱えるトルコなど近隣諸国と接続されており、2010～2014年に、同国の電力部門は7.5億ドル相当を輸出した。内訳はロシアが53%、トルコが31%、アルメニア15%、アゼルバイジャン1%となっている。その他、再生可能エネルギーとして、風力、地熱、太陽光などの可能性も高い。

2) 農業・食品

ジョージアの肥沃な土壌と良好な気候に育まれたブドウ、ナッツ(ヘーゼルナッツ、アーモンド、クルミ、栗)、柑橘類、リンゴ、桃、アプリコットなどの農産物は、かつてロシア向けの輸出がほとんどだったが、現在は欧州向けの商品作物としても成長している。ジョージアの農業は、2013年のGDPの8.3%から2016年には9.3%を占めるようになり、同部門は国内労働力の約56%を雇用している。しかし、農業の集約は遅れており、平均1.55ha規模の小規模農家が全体の95%を構成している。2005年7月に可決された農地改革の結果、ジョージア政府は国有農地の25%を民営化し、約30%を賃貸している。現在、民間の農地は全体の55%と見積もられている。ただし外国資本による農地保有には20～200haなどの保有制限やその他の条件がある。

ジョージアの食品加工産業は、民営化の進行により発展してきているが、なお輸入依存は約8割と大きく、加工・包装技術の導入が遅れており、政府及び外資の支援が望まれている。政府は、食品加工分野を最優先項目の一つとして、農業プロジェクト管理局(ATMA)を介して、補助金の提供などの支援を行っている。同部門では、ワイン、ビール、乳製品、ナッツ、ソーセージ、フルーツジュース、ミネラルウォーターなどジョージア・ブランドを冠した輸出用製品の市場開拓も進んでいる。

なかでも、高品質のブドウ栽培・ワイン醸造では、8000年もの歴史と伝統を持ち、525にもものぼる土着のブドウ品種をもとに多種多様な高品質なワインを生産している。ワインの輸出は2015年に9,700万ドル、農産物食品輸出の22%を占めた。そのほか、ブランデー、ウォッカなどスピリッツも生産輸出(6,500万ドル)している。また、ジョージアの飲料水も、その質の高さで知られており、ミネラルウォーターの輸出は農産物食品輸出の17%、8,200万ドルに達した。特にBorjomi、Sairme、Nabeghlaviの炭酸水ブランドが知られている。

3) 製造業

ジョージアの製造業は、GDPの17%、雇用の約5%を占めている。食品加工、金属製品、非金属鉱物製品が最大の産業基盤を持ち、化学品分野が急成長している。国内にはマンガン及び銅の鉱床がある。金属製品では、合金鉄が主要生産、輸出品目となっており、銅・銅製品、アルミニウムも輸出している。非金属鉱物ではセメント、コンクリートなど建材、化学品では化学肥料、医薬品、化粧品、塗料などが成長している。その他、プラスチック、セラミック、ガラス、家具などの分野がある。

4) 観光等サービス

ジョージアは観光資源が豊富で、自然、ワイン、温泉、スキー、ビーチ、カジノ、歴史遺産と日本人にも馴染み深い要素が揃っており、コーカサスのスイスといわれることもある。治安も良く、滞在費の安さもあり、外国からの観光客は確実に増加しており、2011年の280万人から2015年には590万人と5年間で年平均23%の伸びを見せている。2015年の外国人観光客の内訳は、アルメニア(構成比25%)、アゼルバイジャン(同24%)、トルコ(同24%)、ロシア(同16%)、ウクライナ(同2%)と周辺国が中心となっている。ユネスコの世界遺産に登録されているジョージアの文化・自然遺産は、ムツハタの歴史的建造物群(1994年登録)、バグラティ大聖堂とグラティ修道院(1994年登録)、上スヴァネティ(1996年登録)の3カ所。また、ジョージアの小売部門は、2014年にGDPの17.4%を占め、1人当たりの小売支出は過去10年間で倍増した。小売店舗は主に首都トビリシと黒海沿岸のリゾート地、バトゥミに集中しており、外国からの訪問者の約1割がショッピング目的といわれる。

2. ビジネス環境

ソ連崩壊後のジョージアでは、シェワルナゼ時代の市場自由化の中で新興財閥(オルガリヒ)が形成され、経済の寡占が進んだ。しかし、2003年のバラ革命以降、オルガリヒは、サアカシヴィリ政権時代に再編され、その政治的な影響力は低下したといわれる。その後もジョージア政府は、数々の経済改革を実施しており、2009年はリーマンショックの影響、内政の問題、ロシアとの紛争などもあり、経済はマイナス成長となったが、現在まで安定した政治環境を維持し、2015年には比較的良好な経済環境を実現させている。

また、警察および官僚機構の抜本的な改革を経て、政府は腐敗の水準を引き下げた。2015年のジョージア・メッセンジャーによる世論調査では、2014年度に政府の役人から、賄賂を要求された市民は全人口の2%との報告となっている。2016年の非政府組織(NGO)トランスパレンシー・インターナショナルによる腐敗認識度調査では175カ国中、14年の50位から48位と2ランク上げ、南コーカサスだけでなく、バルト3国を除く旧ソ連諸国でも最も高い評価となっている⁵⁹。

2005年、政府は投資にかかわるライセンス要件の84%を撤廃しており、ジョージアは2015年の世銀ビジネス環境指標で第15位にランクイン。財政・金融政策は、財政赤字およびインフレ低減、および(管理)変動相場制の維持に焦点を当てている。また、税制も簡易化が図られ、2桁あった納税項目も6種まで縮小した。しかし、ロシアからの制裁などの地域情勢、ドル高、脆弱な地域経済などの影響を受けている。

ジョージア政府は、2002年に首相府直轄下に「ジョージア国家投資庁(Georgia National Investment Agency / Invest Georgia)⁶⁰」を設立し、外資誘致に向けた積極的な活動を開始し

⁵⁹ http://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016

⁶⁰ www.investingorgia.org

た。政府は外資のために数々の優遇措置を提供し、ジョージア国家投資庁はこれを誘致促進している。また、2014年に経済・開発省傘下に「実業開発機構(Entrepreneurship Development Agency / Enterprise Georgia⁶¹)」が設立され、1-中小企業を中心とした民間の支援、2-ジョージア国産品のプロモーション及び国内輸出企業支援、3-ジョージア・ブランドの育成などを行っている。日本とは JICA とロシア NIS 貿易会(ROTOBO / 日本・ジョージア経済委員会)と関係が深く、港湾などのインフラ、水力発電、農業、観光で日本に期待しているという。なお、Invest Georgia と Enterprise Georgia は 2017 年初に合併された。

政府系の大規模プロジェクトは、2011年に設立された「パートナーシップ・ファンド(Partnership Fund / PF)⁶²」が管轄し、最大 30%のファイナンスを行う。PF は、国営の鉄道、石油・ガス会社、電力会社などインフラ及びエネルギー関連の戦略企業の所有者で、関連のプロジェクトの協調融資の母体となっている。また民間では「ジョージア・コ-インベスト・ファンド(The Georgian Co-Investment Fund / GCF)⁶³」が、国内外からの投資機会を支援している。同ファンドには、UAE(Abu Dhabi Group 及び Ras Al Khaimah Investment Authority)、中国(Milestone International Holding)、アゼルバイジャン(SOCAR)、トルコ(Çalik Holding)、カザフスタン(Kaztransoil)が投資している。

ジョージアでのビジネス登録は、1日でするなど、迅速かつ合理的と評価されている。事業者登録は、法務省下の公共サービスホール(PSH)の国家公共登録機構(NAPR)⁶⁴で行う。PSH は事業者登録手続全般を所掌している⁶⁵。政府は、2005年に、海外からの直接投資のライセンスに関わる書類、手続きなどに関して 84%を排除し、ワンストップショップ化を行った。また、2017年1月には法人税制が改革され、居住者企業の留保利益及び再投資利益が免除された。

ジョージアには、ポチ、クタイシ、トビリシの3カ所に自由産業地区(FIZ)⁶⁶、アナクリア、コブレティの2カ所に自由観光地区(FTZ)が置かれている。FIZでは輸出目的の生産事業に関して個人所得税(20%)を除く諸税が免除されるなどのインセンティブがある。ただし海外からの輸入品に関しては、VAT及び国内での販売収入の4%が課される。ポチ自由産業地区⁶⁷は、2008年6月に UAE の RAKIA(Ras Al Khaimah Investment Authority)が設立した RAKIA Georgia Free Industrial Zone LLC がジョージア政府とポチ FIZ の所有・運営に関する 99 年間のコンセッション契約を締結した。同 FIZ は 2009 年 6 月に稼働を開始し、ウクライナやアゼルバイジャンなど CIS 諸国のほか、イラン、UAE、中国などから 100 以上の企業がライセンスを取得した。ただ、現在操業しているのは数社に過ぎず、なお誘致は進んでいない。クタイシの自由産業地区(FIZ)は、第 1-FIZ⁶⁸を 2009 年から Georgian International Holdings が、第 2-FIZ⁶⁹を 2015 年から中国の Hualin(華凌集団)が所

⁶¹ <http://enterprisegeorgia.gov.ge/en/home>

⁶² <http://www.fund.ge/eng/home/>

⁶³ <http://www.gcfund.ge/en/>

⁶⁴ www.napr.gov.ge ジョージア語のみ

⁶⁵ <http://www.psh.gov.ge/main/page/2/85>

⁶⁶ http://investinggeorgia.org/en/ajax/downloadFile/569/Free_Industrial_Zones_in_Georgia

⁶⁷ <http://www.potifreezone.ge/>

⁶⁸ <http://www.freshgeorgia.com/in.php?menuid=20&lang=2>

⁶⁹ <http://hualing.ge/language/en/hualing-free-industrial-zone/>

有・運営している。トビリシ FIZ⁷⁰は、2015 年に建設され、米ビットフューリー・グループの所有・運営となっている。なお、ビットフューリーは、同 FIZ 及びアイスランドにデータセンターを置いている。

3. 対内直接投資動向

外国からの直接投資は、トルコ、アゼルバイジャンを筆頭に、英国、オランダ、チェコなど。また中国からの直接投資が 2014 年に急増している。ジョージア国家統計局(GEOSTAT)⁷¹によれば、2015 年は 15 億 6,450 万ドル、2016 年は 5.2%増の 16 億 4,540 万で、2016 年までの投資残高は 164 億 7,240 万ドルとなった。なお、二国間投資協定は、32 カ国、二重課税防止協定は 46 カ国と締結、発効させているが、日本とは未締結。

(P.20 表 3 参照)

トルコ企業のジョージア進出は、シシエジャム・グループ、アナドル・グループ、TAV の 3 大企業による案件が知られている。シシエジャムは、8,000 万ドル規模の投資で、MINA ボトル工場を運営しており、TAV は、総額 1 億 500 万ドルを投じて、トビリシ及びバトゥミの国際空港の建設と運営を行っている。アナドル・グループは Natakhtari にビール工場(1.5 億ドル)、更に水力発電所建設にも投資している。アナドルが約 2 億ドルを投じて建設したパラヴァニ水力発電所(Paravani HPP)は、400kmの送電線を通じてジョージアで生産された電力を年のうち 9 カ月間をトルコに供給し、3 カ月間をジョージアに供給する大型プロジェクトで、2014 年末に完成した。同プロジェクトは、トルコ企業が海外に発電所を建設し、トルコに電力を販売する初めてのケースとなった。水力発電所建設では、その他に Limak、Kolin、Sabancı、Ağaoğlu、Cengiz、IC、Sanko、Çalık などが進出している。

日本企業としては、トヨタ・コーカサス(豊田通商 100%出資)がコーカサスの拠点として進出しているが、その他の活動は JICA による ODA 案件が中心となっているに過ぎない。また JTI(日本たばこインターナショナル)がジョージア事務所をコーカサス事務所に格上げしている。

Ⅲ. ジョージアの物流

1. 貿易状況

ジョージアの貿易は、輸入超過の貿易構造になっており、輸出を拡大することが今後の課題になっている。2016 年の輸出は、ロシアの不況、アゼルバイジャン、トルコといった主要貿易相手国の成長鈍化もあり、前年比 4.2%減の 21.1 億ドル、輸入は同 0.1%減の 72.9 億ドルで、貿易赤字は同 0.7%増の 51.2 億ドルだった。主な輸出品は、銅鉱石、合金鉄のほか自動車(再輸出)、ナット類、

⁷⁰ <http://www.tfz.ge/>

⁷¹ http://www.geostat.ge/index.php?action=page&p_id=2231&lang=eng

ワイン、ミネラルウォーター、医薬品、肥料、衣料品となっている。輸入品は、石油・ガスを中心とした鉱物性燃料を最大に自動車、一般機械(冷蔵庫、コンピュータ、建機)、医薬品などとなっている。

表9 ジョージア品目別貿易統計

単位:1000ドル

輸出	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年*	構成比	伸び率	寄与度
鉱石(銅鉱石)	57,410	164,258	250,581	273,764	336,323	15.9	22.9	2.8
飲料・アルコール	233,129	356,785	444,869	263,850	299,824	14.2	13.6	1.6
鉄鋼	372,273	365,115	404,846	241,061	204,426	9.7	△ 15.2	△ 1.7
食用果実・ナット・柑橘類	97,748	194,001	206,608	197,333	200,304	9.5	1.5	0.1
自動車・同部品	637,474	768,401	561,781	200,362	179,042	8.5	△ 10.6	△ 1.0
医療用品	55,249	59,000	104,703	154,389	118,798	5.6	△ 23.1	△ 1.6
貴金属類	100,724	90,115	49,682	73,553	87,917	4.2	19.5	0.7
総計	2,376,635	2,910,637	2,861,045	2,204,684	2,112,850	100.0	△ 4.2	△ 4.2
輸入	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年*	構成比	伸び率	寄与度
鉱物性燃料	1,397,910	1,391,603	1,432,238	1,241,614	1,033,419	14.2	△ 16.8	△ 2.9
一般機械	758,411	720,867	827,768	710,484	807,590	11.1	13.7	1.3
自動車・同部品	927,414	917,770	904,288	612,483	650,326	8.9	6.2	0.5
電気機器	644,427	537,534	680,023	552,811	573,607	7.9	3.8	0.3
医療用品	264,556	318,269	364,797	352,261	367,287	5.0	4.3	0.2
鉄鋼製品	324,192	247,666	289,069	289,685	271,206	3.7	△ 6.4	△ 0.3
鉱石・スラグ・灰	52,378	164,553	210,245	236,696	263,667	3.6	11.4	0.4
総計	8,056,379	8,022,739	8,601,814	7,292,306	7,287,460	100.0	△ 0.1	△ 0.1

出所: ジョージア国家統計局

*暫定値

表10 ジョージア国別貿易統計

単位:1000ドル

輸出	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年*	構成比	伸び率	寄与度
ロシア	46,806.0	190,799.6	274,754.0	162,889.4	206,225	9.8	26.6	2.0
トルコ	140,141.6	184,027.9	239,301.6	186,769.6	173,568	8.2	△ 7.1	△ 0.6
中国	25,674.7	33,956.0	90,393.3	125,800.2	169,587	8.0	34.8	2.0
ブルガリア	69,654.7	150,753.8	167,104.8	214,247.1	167,159	7.9	△ 22.0	△ 2.1
アゼルバイジャン	626,914.0	709,931.8	544,448.0	240,951.5	152,559	7.2	△ 36.7	△ 4.0
アルメニア	258,404.3	315,549.4	288,093.3	180,154.2	150,644	7.1	△ 16.4	△ 1.3
日本	5,692	3,571	3,285	3,304	2,673	0.1	△ 19.1	△ 0.0
総計	2,376,635	2,910,637	2,861,045	2,204,684	2,112,850	100.0	△ 4.2	△ 4.2
輸入	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年*	構成比	伸び率	寄与度
トルコ	1,470,241	1,410,198	1,728,816	1,327,412	1,352,646	18.7	1.9	0.3
ロシア	476,829	583,940	575,570	625,122	675,023	9.3	8.0	0.7
中国	614,417	612,250	733,468	587,379	547,503	7.6	△ 6.8	△ 0.5
アゼルバイジャン	703,804	655,872	638,066	538,789	492,142	6.8	△ 8.7	△ 0.6
ドイツ	540,625	449,381	466,102	430,968	419,571	5.8	△ 2.6	△ 0.2
ウクライナ	587,879	601,496	548,609	455,572	417,758	5.8	△ 8.3	△ 0.5
日本	312,092	319,942	368,174	211,309	188,427	2.6	△ 10.8	△ 0.3
総計	8,056,379	8,022,739	8,601,814	7,292,306	7,287,460	100.7	△ 0.1	△ 0.1

出所: ジョージア国家統計局

*暫定値

主要貿易相手国は、輸出でトルコ、ロシア、ブルガリア、アゼルバイジャンといった黒海周辺国およびコーカサスで全体の45.4%を占める。その他では、近年急伸している中国やドイツ、スイス、イタリアなどのシェアが高い。主要国では前年の落ち込みから回復傾向にあるロシア、2ヶタの成長を続けている中国を除き、おおむね2ヶタ減だった。日本への輸出は、前年比19.1%減だった。ジョージア政府は、日本向けにワインを中心とした農産物・食品加工品の輸出拡大に向けて「FOODEX」にも出展するなど力を入れている。しかし、日本側が求める検査証明が障害となって、滞っている状況。

現在、ジョージアでは日本の証明基準に合わせたラボを調整中。なお、日本では「中沢乳業」⁷²がヨーグルト原料のマツオニや蜂蜜、「ネイチャープラス」⁷³がボルジョミ(炭酸水)、ワインなどの輸入実績をもつ。

2016年の輸入は、通貨ラリの減価、原油安を要因に0.1%減だった。最大の輸入国(構成比18.7%)トルコは1.9%増、第2位のロシア(同9.3%)は8.0%増だった。中国、アゼルバイジャン、ドイツを含めた上位5カ国で輸入全体の48.2%を占める。

ジョージアは、2000年6月に世界貿易機関(WTO)に加盟した。自由貿易協定(FTA)は、トルコと発効済み(2008年)で、2016年6月27日にEFTAと締結した。⁷⁴現在は中国と交渉中。2014年6月、ジョージアは、ウクライナ、モルドバとともに、欧州連合(EU)と「高度かつ包括的な自由貿易圏(DCFTA)を含む連合協定」を締結した。また、米国とは一般特惠関税制度(GSP)があり、一定の農産品や工業製品を米国に免税扱いで輸出することができる。また、ジョージア、ウクライナ、アゼルバイジャン、モルドバによるGUAM(Organization for Democracy and Economic Development / 民主主義と経済発展のための機構)加盟国で、加盟4カ国は関係強化とロシア依存の低減を試みている。

2. 物流・ロジスティクス概観

ジョージアの物流プロジェクト

ジョージアは、物流において、黒海とカスピ海を通じてコーカサスと中央アジアへのゲートウェイとして戦略的な位置を占める。ジョージアの貨物輸送の65~95%がトランジットで、コーカサス・中央アジアから欧州・トルコへのトランジット国としての優位性を追求しようとしている。

ジョージア経済・安定発展省は、同国の物流セクターの優先課題として、1)国際輸送システムへの統合とトランジット能力の開発、2)欧州基準(EU法体系)への調和、3)国際機関との協力と国際協定の実現、4)安全政策の改善、5)マルチモーダル輸送開発のための法的基盤の整備、6)海運セクターの競争力強化、7)船員の教育と認証制度の改善、旗国責任順守の7項目を掲げている。マルチモーダル輸送の開発に関しては、カザフスタン、アゼルバイジャン、トルコとのコンテナ・ブロックトレイン(SILK WIND)プロジェクト締約国との合意(2014年)が基礎となる。

TRACECAの投資プログラムとして、ポチ〜バクー・コンテナ・ブロックトレイン、サムトレディア(Samtredia)〜グリゴレティ(Grigoleti)新道路、トビリシ(Tbilisi)〜ルスタヴィ(Rustavi)高速道路拡張、ロジスティック・シティ・トビリシがあるが、ロジスティック・シティ・トビリシはFS段階で頓挫し、政府が受け継いだ。ロジスティクス・センターはトビリシ南郊のクミシ(Kumisi)とジョージア西部クタイシ(Kutaisi)空

⁷² http://www.nakazawa.co.jp/05page/se01_guruzia.asp

⁷³ <http://natureplus.jp/>

⁷⁴ <http://www.efta.int/free-trade/free-trade-agreements/georgia>

港近くが検討されている模様。また、国際道路輸送連合(IRU)のイニシアチブで、バクー・トビリシ・バトゥミ・トラブゾン・ハイウェイ計画が2012年に始まっている。

ジョージアの国境税関

世界銀行(世銀)によるジョージアの国境通関の簡易度ランキングでは、190カ国中54位、コーカサス3カ国では第2位。国境通関の所要時間は輸出14時間、輸入15時間と報告されている。通関手続きは電子化が進んでいる。また、通関に必要とされる基本書類は、輸出の場合1)コマーシャルインボイス、2)輸出申告書、3)船荷証券、4)CMR運送状、5)荷渡指図書(D/O)、輸入の場合1)コマーシャルインボイス、2)船荷証券、3)CMR運送状、4)輸入申告書、5)TIRとなっている⁷⁵。

トルコとの国境線は約273キロ(CIA factbook 以下同)、国境税関⁷⁶は、サルピ(Sarpi)/サルプ(Sarp)、ヴァレ(Vale)/テュルクギョズ(Türkgözü)、2015年10月に新たに開放されたカルツァヒ(Kartsakhi)/チュドウル(Çıldır)～アクタシュ(Aktaş)国境の3カ所。中でも、サルピ国境税関は極めて混雑している。両国国民は、2011年5月より旅券がなくても身分証明書があれば国境を越えることができるようになったこともあり、ヒトとモノの交流は盛んである。

アゼルバイジャン(P. 24 参照)

ロシアとの国境線は約894キロ、国境税関は、カズベキ(Kazbegi)/ヴェルフヌイー・ラルス(Verkhniy Lars)で、ロシアとの関係悪化で2006年7月に閉鎖されたが、2010年3月に再開された。実質的に独立状態にあるアブハジアのアドレル(Adler)及び南オセチアのロキ(Roki)・トンネルは中央政府の管轄外。ジョージア・ワインの主要輸出ルートである。

アルメニアとの国境線は約219キロ、国境税関は、東からサダフロ(Sadakhlo)/バグラタシエン(Bagratashen)、ググティ(Guguti)/ゴガヴァン(Gogavan)、アフケルピ(Akhkerpi)/プリヴォルノエ(Privolnoye)、ニノツミンダ(Ninotsminda)/バヴラ(Bavra)の4カ所。首都トビリシからの幹線はサダフロ国境を越えるルートで、アルメニアにとってはロシアにつながる動脈となる。鉄道はサダフロ駅からアイルム(Ayrum)駅の間で通関が行われる。

⁷⁵ <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/georgia>

⁷⁶ 国境表記は、ジョージア名/トルコ(以下対象国)名を原則とする。

表11 ジョージア国境貨物車両通行(往復)統計

単位:台数、%

	2015年			2016年			伸び率	構成比
	往路	復路	往復	往路	復路	往復		
トルコ	130,195	128,872	259,067	124,674	122,845	247,519	△ 4.5	41.7
サルピ	116,715	118,439	235,154	94,533	107,995	202,528	△ 13.9	34.1
ヴァレ	12,899	9,586	22,485	16,867	7,032	23,899	6.3	4.0
カルツァヒ	63	303	366	831	1,892	2,723	644.0	0.5
ポチ(港)	518	544	1,062	12,443	5,926	18,369	1,629.7	3.1
アゼルバイジャン	64,053	63,541	127,594	58,576	55,297	113,873	△ 10.8	19.2
ツイテリ・ヒンディ	49,009	53,715	102,724	44,112	46,521	90,633	△ 11.8	15.3
ラゴデヒ	15,034	9,817	24,851	14,394	8,731	23,125	△ 6.9	3.9
ガルダバニ	10	9	19	70	45	115	505.3	0.0
アルメニア	50,909	50,252	101,161	65,436	64,673	130,109	28.6	21.9
サダフロ	42,351	41,168	83,519	53,620	51,684	105,304	26.1	17.7
ググティ	312	221	533	2,189	2,398	4,587	760.6	0.8
アフケルピ	44	44	88	135	116	251	185.2	0.0
ニノツミンダ	8,202	8,819	17,021	9,492	10,475	19,967	17.3	3.4
ロシア	42,806	44,414	87,220	49,190	52,906	102,096	17.1	17.2
カズベギ	42,806	44,414	87,220	49,190	52,906	102,096	17.1	17.2
合計	287,963	287,079	575,042	297,876	295,721	593,597	3.2	100.0

注:バス、一般車両を除く

出所:Invest in Georgia

陸運

ジョージアの物流は、道路による貨物輸送が全体の約4割、旅客輸送では9割を超える。道路網は総延長1万9109キロ。幹線道路の状況は良好だが、一般道や山岳部などでは冬季の積雪、濃霧など移動が制限される場合もある。ジョージアの道路輸送ルートは、トルコ国境サルピからS-2を黒海に沿ってウレキ(Ureki)とポチでサムトレディア(Samtredia)に接続、主要幹線のS-1をクタイシ(Kutaisi)、ゼスタポニ(Zestaphoni)、ハシュリ(Khasuri)、ゴリ(Gori)と東行してトビリシ。トビリシからルスタヴィに南下(S-9、4)するとアゼルバイジャンとの国境に達する。また、トビリシからアルメニアに抜ける幹線(S-6、7)は、マルネウリ(Marneuli)で2つに分岐する。ロシアのウラジカフカスに抜けるルート、いわゆる「グルジア軍道」(S-3)は、南オセチアとアブハジア経由のルートが閉鎖されているため、ロシアへの唯一の輸送ルートとなっている。またトルコ国境のサルピから東にヴァレ、アハルツィハ(Akhaltzikhe)に抜けるルートは、トルコからアルメニアに移動する輸送ルートにも使われる。なお、外国籍の車両は入国時に一種の道路税を支払う必要があるが、ハイウェイの利用は無料。

道路物流に関して、ニューハイウェイ計画が進行しており、物流のコスト減に寄与することが期待されている。国際協力機構(JICA)、世界銀行(世銀)、アジア開発銀行(ADB)の融資を受け、東西ハイウェイ及び2カ所のロジスティクス・センターが建設される予定。同計画に関してはPPP(官民パートナーシップ)による実施が予定されているが、ジョージアにはPPPに関する法規制が整備されておらず、EBRD(欧州復興開発銀行)の支援のもと導入、整備される予定。JICAは、国際幹線道路の整備を対象に2009年、2016年の2期にわたって円借款を供与している。2009年はクタイシ・バイパス、2016年はゼスタポニ-サムトレディア間の道路と橋梁の整備で、東西ハイウェイ計画実現に寄与している。なお、ジョージアは、欧州運輸大臣会議(ECMT)の多国間割当制度⁷⁷⁾のメンバー国である。

⁷⁷⁾ <http://www.itf-oecd.org/about-multilateral-quota>

鉄道

ジョージア鉄道(GR)⁷⁸の鉄道網(軌間:1,520mm)は、総延長 1,578 キロで運行されている。ジョージアの鉄道は、ポチ、バトゥミに入港する貨物輸送の中核のひとつであり、アゼルバイジャン、アルメニアの2カ国に輸送網をつなげている。但し、ロシアとの接続は、実質的な独立状態にあるアブハジアを経由するため運行は廃止されている。

ジョージアの鉄道プロジェクトで最も優先されているのがバク～トビリシ～カルス(BTK)鉄道計画で、ジョージア部分はほぼ完成しており、最終段階に入っていると伝えられている。BTK 計画は、2007 年に関連3カ国で合意され、10年の開通が予定されていたが、南オセチア紛争(2008年)などもあり遅延が続いている。直近では2017年3月に運行が始まる見通しとされたが、現在は2017年末に完工、2018年3月に運行開始とされている。このプロジェクトはアルメニア迂回鉄道に意欲的なアゼルバイジャンの資金力が大きく、ジョージアでは、マラブダ～カルツァヒ鉄道 LLC (Marabda-Kartsakhi Railway)が計画実施母体となっている。BTKの完成により、中国東部から欧州への海上ルートで30～35日かかる輸送リードタイムを14日以内に短縮できるという。また上りの急勾配、急曲線を通るために輸送貨物能力が抑えられるが、年間650～500万トン、将来的には1,700万トンの輸送能力が見込まれている。輸送リードタイムは、バクからトビリシは約半日、トビリシ～カルツァヒで約6時間が見込まれている。

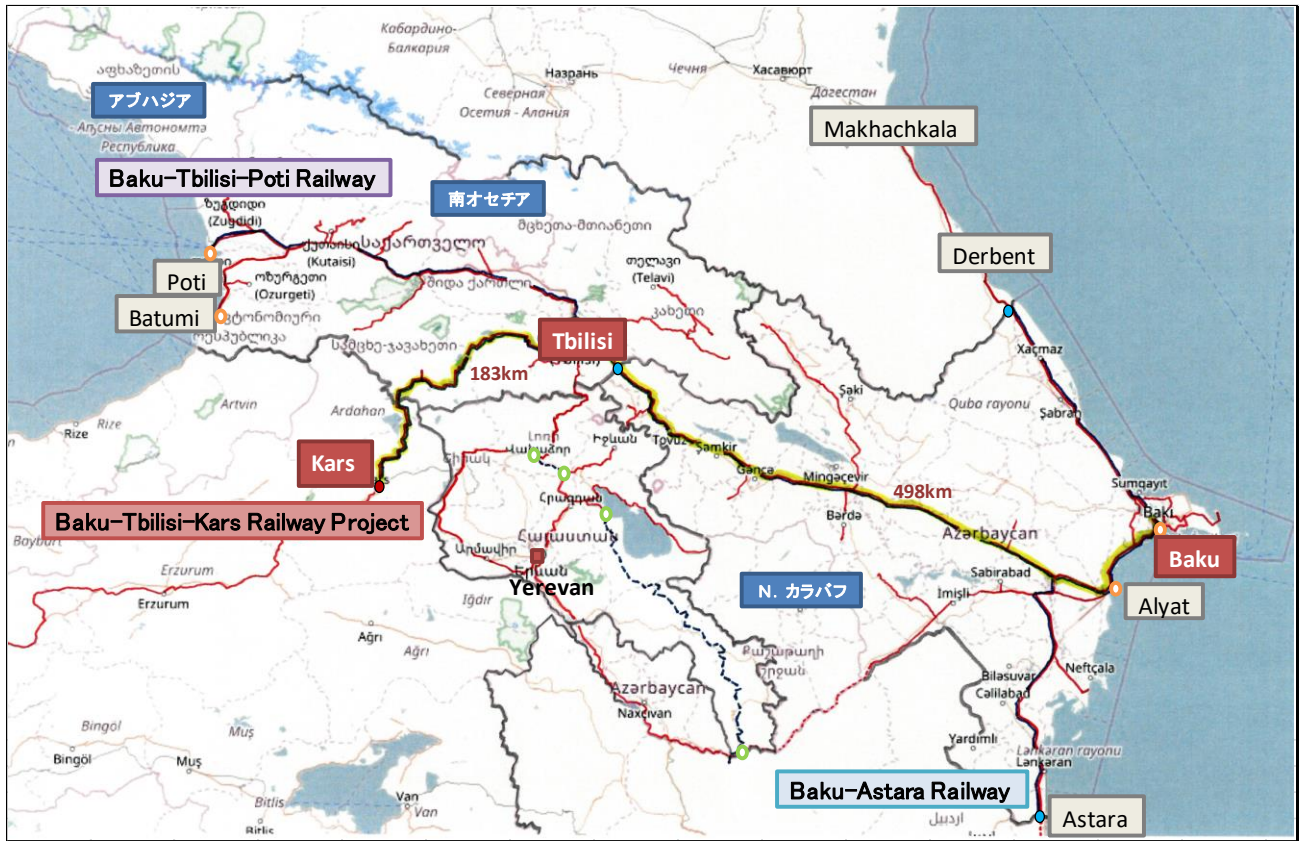
なお、トルコ運輸・海運・航空省は、2017年3月末に、BTKをカルスからアンカラ、イスタンブールだけでなく、トルコ領黒海のトラブゾン、サムスン、また南東部の主要都市にもつなげる計画を発表した⁷⁹。同省のアルスラン大臣は、BTKが早ければ6月末に開通式を行えるとの見解を示している。

また、旧来の路線もトンネル建設などを含め2019年を目途に近代化がはかられる。なお、鉄道案件はEPC(設計・調達・建設)事業方式で実施される。一方で、2010年に始まったトビリシの中心部を迂回するトビリシ・バイパス・プロジェクト(約10キロ)は、2013年末に建設工事が中断されたままになっている。

⁷⁸ <http://www.railway.ge/?web=0&action=0&lang=eng>

⁷⁹ トルコ政府は、カルスとトルコ・ヨーロッパ側の国境の町、エディルネとを高速鉄道でつなぐ計画を検討しており、300～400億ドルの投資が見込まれている。

地図 6 南コーカサス主要鉄道ライン



● 国境 ● 港湾 ○ Vanazor-Fioletvo, Gavar-Meghri 鉄道計画ライン



トビリシ中央駅



トビリシ地下鉄



ポチ港

海運

ジョージアは、海運においてはポチ、バトゥミの商業港、スプサ⁸⁰、クレヴィ⁸¹の石油積出港を擁し、アナクリア新港が完成すれば新たに 6,500 TEU 規模の船舶受け入れが可能となる。ポチ、バトゥミはフィーダー船のみの取扱で、両港で最大 1,700 コンテナを積載可能なフィーダー船の受け入れが可能という。

ジョージア海運の要はポチ港(オランダ企業の管理)で、自動車を含めトルコ、欧州との窓口となっている。ジョージアの港は、実質的に独立し、ロシア軍が駐留しているアブハジア共和国のスフミ、紛争の後、ジョージアに残ったアジャリア自治共和国のバトゥミがあるが、中央政府の開発計画からは外れる。現在はポチ北方にあるアナクリア港建設プロジェクトが進行している。同港は、ディープシーポート(Deep Sea Port)として約 25 億ドルをかけて建設される。当初は、日本や中国企業(最終選考まで残る)も関心を示していたが、16 年 2 月にジョージア(TBC Holding)と米国(Conti International)のコンソーシアムが受注した。2019 年に完成が見込まれており、600ha規模の自由工業地帯(FIZ)も併設される予定。港は、年間一般貨物 1 億トン、コンテナ 1 万 TEU の取扱能力を持つことになると期待されている。

黒海海運(コンテナ)市場におけるジョージアのシェアは、対ロシア制裁、原油価格の下落などを要因に、ジョージア国内だけでなくアゼルバイジャン、カザフスタン向けの需要が減少、2015 年の 16.6% から 2016 年に 13.4%まで縮小し、32 万 9,805TEU(前年比 13.3%減)となった。黒海第 3 位のポチ港は、15.8%減の 27 万 3,690TEU で、シェアは 11.1%、バトゥミ港は、1.9%増の 5 万 6,115TEU、シェアは 2.3%だった。2017 年は 7-8%増の 35 万 TEU 規模が期待されている。またジョージアの貿易における入超により、コンテナ貨物における輸出入バランスが悪く、輸入が 50.2%に対して輸出が 9.1%で、40.5%が空コンテナとなっている。

⁸⁰ ポチ、スプサ、バトゥミ 3 港の地図は以下のサイト参照 <https://teroagency.com/ports.html>

⁸¹ クレヴィ港は、バクーとコンスタンツァを結ぶ石油積出港 <http://www.kulevioilterminal.com/>

表12 ジョージア港湾取扱統計

単位：100万トン

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ジョージア合計	22.1	21.8	21.9	21.3	19.2	17.6
液体貨物	13.4	12.5	12.8	11.6	11.0	9.7
乾貨物	8.7	9.4	9.1	9.7	8.2	7.8
コンテナ(TEU)	299,464	357,654	403,447	446,972	379,816	329,805
ポチ港	7.2	7.4	7.4	8.6	6.8	6.3
液体貨物	0.9	0.8	0.9	0.7	0.5	0.4
乾貨物	6.2	6.6	6.5	7.9	6.3	5.9
コンテナ(TEU)	254,022	284,559	331,324	384,992	325,121	273,690
バトゥミ港	7.9	7.9	8.3	6.3	5.7	5.6
液体貨物	5.4	5.2	5.7	4.5	3.8	3.6
乾貨物	2.5	2.8	2.6	1.8	1.9	2.0
コンテナ(TEU)	45,442	73,095	72,123	61,980	54,695	56,115
クレヴィ・ターミナル	3.3	2.5	2.1	2.1	2.5	1.6
液体貨物	3.3	2.5	2.1	2.1	2.5	1.6
乾貨物	0	0	0	0	0	0
コンテナ(TEU)	0	0	0	0	0	0
スプサ・ターミナル	3.8	3.9	4.0	4.2	4.2	4.1
液体貨物	3.8	3.9	4.0	4.2	4.2	4.1
乾貨物	0	0	0	0	0	0
コンテナ(TEU)	0	0	0	0	0	0

出所: Invest in Georgia

ポチ港⁸²

ポチは、古代ギリシアでファシスと呼ばれた紀元前 6-7 世紀以来の歴史を持つ黒海の主要港のひとつだった。ローマ、イスラムの支配を経て、19 世紀にはロシアに占領され、1872 年には鉄道に接続された港湾都市となった。ジョージアの独立後は、アブハジア紛争やバトゥミの自治強化もあり、中央政府管轄下の最重要港なった。

2008 年、ジョージア政府は、私有化を通じて、同港の 51%をラアス・アル＝ハイマ投資局(RAKIA)に売却した。RAKIA は、2009 年に 49%を買い増しし、自由工業地域(FIZ)開発と新ターミナル建設計画を進めたが、2011 年には持ち株の 8 割をオランダの APM ターミナルズ⁸³に売却するなど、実質的にポチ港から撤退した。APM ターミナルズは現在メガ・ポート拡張計画を進めており、フェーズ 1 を 2018 年、フェーズ 2 を 2025 年に完工させる予定。また北に接する FZ (Free Zone) は総面積 300ha 規模となっている。

⁸² <http://www.apmterminals.com/en/operations/africa-middle-east/poti>

⁸³ デンマークの A.P. モラー・マースク子会社

表 13 ポチ港-メガポート計画

	ポチ港(2016 年)	新港湾施設
コンテナ取扱能力(TEU)	500,000	2,000,000
最大船舶サイズ	200m	400m
水深	12.5m	16.5m
船舶ドラフト	8.5m	15.5m
最大船舶バルク	30,000DWT	75,000DWT
最大船舶コンテナ	2,000TEU	13,000TEU
バース稼働能力	20 moves	90-100 moves
バース数	15	5

出所: APM TERMINALS

ポチは、トビリシの北西 265 キロ、リオニ川が黒海に流れ込む平野部にある。港は北港、内港、漁港、倉庫施設などからなり、8 つの貨物取扱コンプレックス、北港、内港には 15 のバースがある。水域は 65.3ha、取り扱いキャパシティーは 900 万トン、バースの延長は 2.9 キロとなっている。2015 年の取扱量は、貨物が約 800 万トン、コンテナが約 40 万 TEU で、寄航船舶は約 1,300 隻だった。

ポチ港は、コンテナ貨物取り扱いではジョージア全体の 80%を占める。貨物の構成は、コンテナが 40%、バルクが 29%、リキッドが 13%、ブレイク・バルクが 12%、Ro-Ro&フェリーが 6%、輸入が 40%、輸出が 20%、トランジットが 40%である。

一般貨物ターミナルは、4 つのバースからなり、それぞれ延長 220m、水深 8.0m、石油ターミナルは延長 200m、水深 12.5m。バルク・カーゴは 4 つのバースからなり、延長 173~220m、水深 6.5~9.7m。コンテナ・バースは、延長 210m、水深 8.2m、倉庫スペースは 16248sq.m、フェリーターミナルは、延長 185m、水深 12.5mで、ポチとブルガリアのヴァルナ、ウクライナのイリシエフスクとトビリシ、アゼルバイジャンのバクーにつながる鉄道ターミナルに接続している。Ro-Ro ターミナルは、延長 260m、水深 8.0m、延長 97m、水深 8.5mの 2 つのバースからなる。その他漁港、旅客ターミナルがある。

バトゥミ港⁸⁴

バトゥミは、古代ギリシアのコルキスにおける植民都市バティス・リミン(深い港)に起源を置く紀元前以来の古代港だった。オスマン帝国の支配下で 17 世紀以降、住民のイスラム化が進み、露土戦争後のサン・ステファノ条約(1878 年)によって、ロシア帝国に併合されてからはロシア化が進み、多くの宗教が混在する都市となった。ジョージア独立後の 1992 年にバトゥミを首都とするアジャラ自治共和国は自立傾向を強め、2004 年にはアジャラ危機が起きるが、短期間で収束し、アジャラは中央政府の管轄下に戻った。トルコ国境からは約 15 キロ。

バトゥミ港は、石油、コンテナ、レールフェリー、ドライカーゴ、旅客の 5 つのターミナル、12 のバースからなり、トルコ、ロシア、中央アジア、コーカサス諸国と道路及び鉄道で接続している。ただ、鉄道の接続状況は 1 ラインとポチと比べて悪く、倉庫施設は少なく、コストもポチよりも割高という。バトゥミ国際

⁸⁴ <http://www.batumiport.com/>

コンテナ・ターミナル⁸⁵は、2007年にフィリピンのICTSIグループに買収(48年期限)され、近代化が進められた。

石油ターミナルは4つのバースからなり、そのうちの1つは一度にタンカー4隻を同時に取り扱える。3つのバースは合計505m、水深10.2～12m。CBM(Conventional Buoy Mooring)は、水深15.5～20.0m。取扱能力は年間1,500万トン。

バトゥミ国際コンテナ・ターミナルには、年間10万TEUのコンテナ貨物の取扱能力を備えた3つのバースがある。ターミナルは13.6ha、フェリー及びドライバルクの一般貨物ターミナルを含む。コンテナ・ターミナルのバースは延長284m、水深は12m。フェリーターミナルは、延長43.9m、水深8.24mで、バトゥミとブルガリアのヴァルナ、ウクライナのイリチヨフスク及びポチ、トビリシにつながる鉄道ターミナルに接続している。フェリーシステムは完全自動化されており、年間約70万トンの貨物を取り扱う。

ドライ・カーゴ・ターミナルは、延長834m、水深8.2～11.5mの4つのバースからなる。ドライ・カーゴ・ターミナルは、主に穀物、鉱石、一般貨物、木材などを取り扱う。また、旅客ターミナルは2つのバースからなり、バース10は延長225.7m、水深12.2m、バース11は1885.5m、水深8.25m。

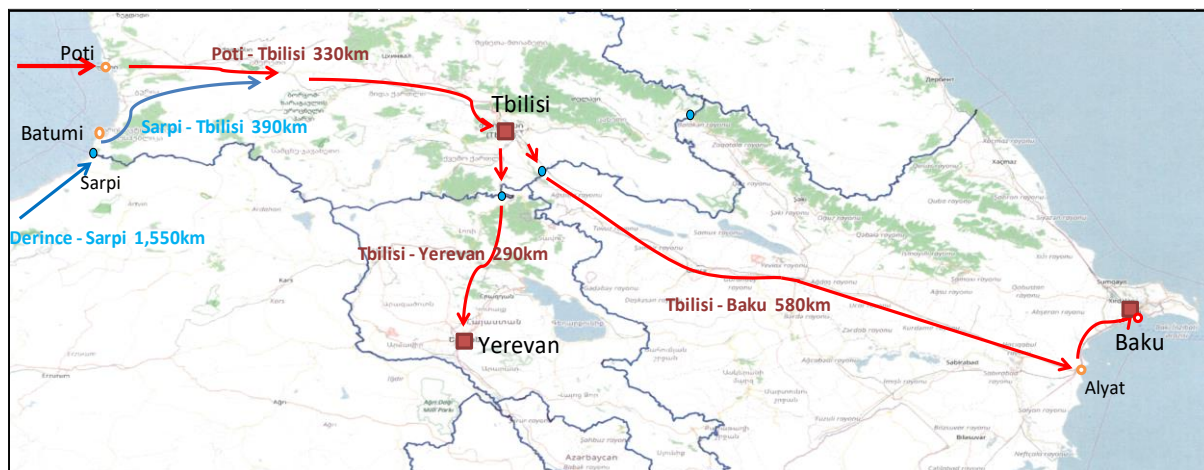
空路(ショタルスタヴェリ国際空港)

ショタルスタヴェリ国際空港は、首都トビリシの南東17キロに位置するジョージア最大の空港である。空港運営は、トルコのTAV(空港運営管理会社)で、空港貨物キャパシティーは10万トン。同空港には国際空港施設内と、隣接するラサレ(Lasare)貨物ターミナルの2つの貨物ターミナル及び税関がある。トビリシ国際空港に次ぐ規模となるバトゥミのアレクサンデル・カルトヴェリ空港もTAVの運営。また、ダヴィド建設王(クタイシ)国際空港は近代化を終え2012年12月に再開した。その他、ポチ国際空港、北西部メスティアのタマラ女王空港、北部のアンプロラウリ空港がある。

⁸⁵ <https://www.bict.ge/en/>

3. トヨタ・コーカサスの物流

地図 7【トヨタ・コーカサスの輸送ルート】



トヨタ・コーカサス(TCA)⁸⁶は、コーカサス地域の販売拠点として 2006 年に豊田通商の 100%出資でトビリシに設立され、南コーカサス地域の乗用車市場で最大のシェアを誇る。また 2009 年、トヨタ自動車は、コーカサスでの業務をトヨタ・モーター・ヨーロッパ(TME)へ移し、TCA を欧州トヨタの管轄下に置いた。トヨタは、ジョージアが、休戦状態にあるとはいえ敵対するアゼルバイジャンとアルメニアの両国と正常な国交を有すること、またビジネス環境が良好であることなどを理由にトビリシにコーカサスのハブ機能を置いている。トビリシには、事務所のほか部品庫及び保税ヤードを擁する。

南コーカサス 3 カ国の市場は、各国の首都にほぼ限定される。市場規模は、エネルギー大国であるアゼルバイジャンの規模が随一だが、原油安や通貨切り下げなどの影響もあり 2015 年以降に新車の販売実績は落ち込み、2016 年の新車販売も前年比約 6 割減の約 5,600 台、2013 年の 3 万 6 千台から 6 分の 1 以下の規模まで落ち込んだ。トヨタ、レクサスはその約 2 割を占め第 1 位。アゼルバイジャンは高級車の需要も高いが、2014 年に EURO4 規制(排出ガス規制)が導入されたことで市場に混乱が見られたこともある。ジョージアの市場は 2016 年に前年比 5%増の約 4,600 台、トヨタのシェアは約 3 割と最大。アルメニアの市場は、前年比 3 割増の約 2,300 千台でトヨタのシェアは約 2 割でやはり最大となっている。なお、ジョージア、アルメニアに EURO 規制は無い。

TME は、2015 年まで名古屋からピレウス(ギリシャ)経由で海路 35~45 日かけて輸送し、トルコのデルリンジェでトレーラーに積替え、陸路サルピ国境(通関約 2 日)を越え約 5 日後にトビリシに到着するルートを利用していた。この輸送ルートのリードタイムは約 50 日、特にサルピでの待ち時間は 5 日以上になることもあり行程を長引かせた。

その後、TME は 2015 年に主要輸送ルートをデルリンジェ経由からポチ経由に変更した。名古屋からピレウス経由で 30~35 日、ポチで通関(1 日~最大 3 日)積替え、約 1 日でトビリシに至る新ルートは、リードタイムを約 40 日まで短縮させた。これによって陸路利用距離が 5 分の 1 まで短縮さ

⁸⁶ Toyota Caucasus LLC(<http://www.toyota-caucasus.com/>)「3. トヨタ・コーカサスの物流」に利用したデータは全て TCA の提供によるものである。

れ、輸送中の車両ダメージリスクは 11%から 7%に改善した。またトルコのアダパザル工場から陸路 4～5 日でトビリシ入りする第 3 の供給先も採用されている。

ジョージアでの通関は、オンライン制度の導入⁸⁷によって税関手続きは 2 日から 2 時間に短縮され、簡便化が進んでいる。保税地域はヤードと上屋付きがあるが、通関せずに 1 年間保税在庫ができる。そこから約 3 日でバクー、約 1.5 日でエレワンに再輸出される。アゼルバイジャンのレッド・ブリッジ国境の通関はなお煩雑で混雑することが多く、昼間の混雑を避け夜間に国境通過をするようにしている。



トヨタ・コーカサス事務所



トビリシに到着した乗用車



保税ヤード

⁸⁷ Revenue Service.(www.rs.ge)

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20170061>

「南コーカサス諸国産業・投資概況」

作成者 日本貿易振興機構（ジェトロ）イスタンブール事務所

Esentepe Mahallesi Büyükdere Caddesi No:195 Kat:4

Büyükdere Plaza 34394 Levent, Istanbul, TURKEY