

カザフスタン

自動車市場が活況

ジェトロ海外調査部欧州ロシア CIS 課 芝元 英一

経済成長著しいカザフスタンでは、ロシアからの自動車輸入が拡大する一方、外国車の現地生産も加速している。ロシア、ベラルーシ、カザフスタンの3カ国による関税同盟が誕生して3年を経た。WTO加盟を目指す同国の自動車市場は、市場統合の波を受け、さらに変化する可能性を秘める。

関税同盟域内の流通が拡大

自動車市場が活況だ。カザフスタン自動車ビジネス協会によると自動車販売台数（商用車を含む）は、リーマン・ショックの影響を受けた2009年の1万6,424台を境に低迷から脱して急増し、12年には9万8,231台にまで伸びた。このうち乗用車の主力は市場（12年8万6,959台）の40.4%を占めるロシアのラダ（表1）。2位トヨタの9.3%を大きく引き離している。

増加の主因は経済規模の拡大にある。実質GDP（国

内総生産）成長率は09年こそ1.2%と低いが、10年には7.3%、11年7.5%、12年5.0%と順調だ。12年の1人当たりGDPは1万1,773ドルで、隣国ロシアの1万4,247ドルに迫る水準。他の中央アジア諸国の約1,000~6,000ドルを大きく上回る。

加えて関税同盟域内の流通拡大がある。10年7月に3カ国関税同盟の統一関税基本法が導入された。域内貿易の推移を見ると、総貿易額の3分の2を占めるロシアがけん引し、12年まで拡大が続いている（表2）。

ロシアからの乗用車輸入が急増

カザフスタン側から見ると、同盟域内からの輸入の伸びが顕著だ（表3）。特に11年、12年にはロシアからの乗用車の輸入が目立って増えた。ユーラシア経済委員会発表の国別貿易統計によると、12年の場合、ロシアからの輸入で最大の品目は総額の12.8%を占める石油・歴青油（HS2709）、2位が2.4%の貴金属鉱（HS2616）、3位が2.3%の乗用車（HS8703）と続く。ところが、乗用車は11年に前年比2.5倍（台数で2.3倍）、12年に2.9倍（台数で4.3倍）となり、13年1~3月期でも87.5%増（台数で92.9%増）と急増している。タイヤもシェアとしては1.1%と小さいが、12年は前年比4.2倍、13年1~3月期は前年同期比12.7%増と増加が続く。

関税同盟発足によりカザフスタンの乗用車（新車）に対する対域外関税率は10%から30%に上昇した^{注1}。これにより域外からの輸入が抑制される一方、域内からの輸入が押し上げられたと考えられる。

販売台数では、隣国ウズベキスタンが生産する韓国・大宇ブランドの車種と米ゼネラルモーターズ（GM）ブランドが堅調な伸びを見せる。だが、これ

表1 乗用車販売台数（11、12年）

社名 (ブランド名)	台数		市場シェア (%)	
	11年	12年	11年	12年
ラダ	13,573	35,140	35.39	40.41
トヨタ	4,406	8,108	11.49	9.32
大宇 ^{注1}	3,829	7,793	9.98	8.96
現代	3,343	6,839	8.72	7.86
起亜	1,783	5,491	4.65	6.31
シボレー	2,050	5,133	5.35	5.90
日産	1,877	3,849	4.89	4.43
三菱	1,217	2,128	3.17	2.45
双竜	945	2,030	2.46	2.33
ZAZ ^{注2}	873	1,919	2.28	2.21
その他	4,452	8,529	11.61	9.81
計	38,348	86,959		

注1：大宇：1993年ウズベキスタン自動車産業公社が大宇と合併でウズデウオートを設立し生産を開始。2007年10月からGMが合併相手となり現在の社名はGMウズベキスタン

注2：ザボロジエ自動車工場（ウクライナ）

資料：カザフスタン自動車ビジネス協会「カザフスタンの自動車市場 2012年概観」を基に筆者作成

表2 関税同盟域内貿易額（輸出）

（単位：100万ドル、%）

		10年	11年	12年	13年 1～3月
ベラルーシ	金額	10,418.4	15,182.9	17,090.0	3,996.9
	前年比伸び率	48.2	45.7	12.6	3.4
カザフスタン	金額	5,999.2	7,103.3	6,837.8	1,683.6
	前年比伸び率	66.6	18.4	▲3.7	6.7
ロシア	金額	30,717.0	40,814.7	44,654.4	9,325.9
	前年比伸び率	18.7	32.9	9.4	▲16.5
関税同盟全体	金額	47,134.6	63,100.9	68,582.2	15,006.4
	前年比伸び率	29.1	33.9	8.7	▲9.7

注：13年1～3月は前年同期比伸び率
出所：表2、3ともにユーラシア経済委員会

も関税同盟の税率上昇の中で、CIS 諸国間の2国間自由貿易協定に基づく関税免除による効果とみられる。

一方、外国車の国内生産も活発化している注2。これまで韓国やチェコなどの外国乗用車の生産を担ってきたのはアジアアフト、アグロマシ・ホールディング、サリアルカ・アフトプロムの3社だ。今年2月にはサリアルカ・アフトプロムがトヨタとの生産開始合意を発表。14年春からトヨタ「フォーチュナー」の生産を始め、年産3,000台を見込む。また6月にはアグロマシ・ホールディングがプジョーシトロエングループ（PSA）との生産開始合意を発表した。PSA車ではプジョー「301」「3008」「508」「プジョーパートナー」などを今年9月から年産4,000台生産する見込みという。両社とも生産地はロシアとの国境に近いカザフスタン北部のコスタナイだ。

市場統合に向け WTO 加盟交渉進める

対外高関税に守られているとはいえ、ロシアからの自動車輸入がそのまま増加の一途をたどるとは限らない。昨年8月にロシアがWTOに加盟したことに伴い、関税同盟の乗用車関税率は今後引き下げられる予定だ。その場合、欧州や中国など域外国からの自動車・自動車部品の輸入が再び活発化し、ロシアからの輸入が伸び悩むことも考えられる。

一方、関税同盟の執行機関であるユーラシア経済委員会は、サービス・資本・ヒトの移動自由化や経済政策の指針を共通化させた一歩進んだ経済圏の設立を目指す。域内の自由移動が実現すればカザフスタンで進み始めている外国車の生産に、一層弾みがつくかもしれない。

表3 関税同盟域内貿易額（カザフスタンの輸出入）

（単位：100万ドル、%）

		11年	12年	13年 1～3月
ベラルーシ	輸出	104.7	90.4	20.3
	前年比伸び率	▲68.9	▲13.7	21.5
	輸入	593.8	675.8	115.5
	前年比伸び率	13.8	13.8	▲10.6
ロシア	輸出	6,998.6	6,747.5	1,663.3
	前年比伸び率	23.6	▲3.6	6.6
	輸入	15,332.0	17,112.7	3,590.2
	前年比伸び率	23.9	11.6	▲2.1
関税同盟全体	輸出	7,103.3	6,837.8	1,683.6
	前年比伸び率	18.4	▲3.7	6.7
	輸入	15,925.8	17,788.5	3,705.7
	前年比伸び率	23.5	11.7	▲2.4

注：13年1～3月は前年同期比伸び率

同国自身もWTO加盟交渉を進めており、年内にも妥結の可能性がある。関税同盟加盟国のロシアとカザフスタンがWTOに加盟することで、関税率低減の他、貿易・投資障壁の削減や撤廃が進む可能性もある。

カザフスタンが地域統合に力を入れるのは、自国を資源依存体質から脱却させようとする意図があるからだ。豊富な天然資源に頼らず、産業の多様化と競争力の向上を通じた持続的でバランスのとれた経済成長、世界経済への統合、内陸国を海につなげる輸送インフラの充実など、長期的な視点での国家戦略を機会あるごとに打ち出す。これら戦略は「2010～14年の産業イノベーション促進発展国家プログラム（10年3月）」「戦略-カザフスタン2050（12年12月）」などに示されている。

流通面では、中国との国境の地・ホルゴスに特別経済区を設けるなど、中国鉄道を通じた欧州とアジアをつなぐ物流ルートの充実化も図りつつある注3。従来からのシベリア鉄道に加え、新ルートとして物流環境が整うことになる。

外国車の輸入市場となるか、国内での生産拡大に進むか——いずれにしてもカザフスタンの自動車市場が拡大に向かうことは間違いなさそうだ。市場統合の流れの中で物流、生産両面で大きく変化する可能性を秘めている。



注1：本誌12年3月号 p.49～「関税同盟、そして統一経済圏へ」参照。
注2：本誌13年6月号 p.24～「世界のクルマづくり事情：ロシア・CIS」参照。
注3：本誌13年2月号 p.60～「胎動する中国との国境新ルート」参照。