

一般財団法人

経済広報センター

講演会「中・東欧の最新経済・ビジネス事情」

2015年5月22日（金）13:30～15:30

KDDIホール

講師：前田 篤穂 日本貿易振興機構 海外調査部・欧州ロシア CIS 課長

【講演】

1. 中・東欧経済の動向

EUとユーロ圏の拡大

この5月で、中・東欧諸国のEU加盟から11年が経過した。2004年に加盟したポーランド、チェコ、ハンガリー、スロバキアは、外交面を中心に「ヴィシエグラード4」と呼ばれ、独露に挟まれた歴史を踏まえ、連携して存在感を示そうとしている。他方、トルコの加盟は実現していない。欧州経済界はトルコ加盟に期待しているが、①EUとの間で関税同盟が既に存在していること、②7,000万人の人口を有する同国が加盟した場合の異様な存在感や様々な影響などもあって、円滑に進んでいるとは言い難い。

ユーロ圏も拡大し、2015年1月にはリトアニアの加入により19カ国となった。今や、導入見送りを認められた国を除くと、ポーランド、チェコ、ハンガリー、ルーマニア、ブルガリア、クロアチアが未導入だ。欧州債務危機後の混乱状況をみて、距離を置いている国もある。

欧州全体と中・東欧の経済動向

潜在的な下振れリスクはあるものの、欧州経済は、2013年後半からは回復基調にある。中・東欧をみると、ポーランドは、リーマンショックや欧州債務危機にもかかわらず成長を続けている。EU基金と呼ばれる補助金が同国経済の落ち込みを防いだ面もあった。一方、ハンガリーはIMFの支援を受けるなど、一時は深刻な事態に陥った。その後、賃金水準の低下など構造調整も進み、回復局面に入ったが、“重税国”という側面は色濃く残ったままだ。

足もとの景況感も、ギリシャ以外はまずまずの回復基調だ。また、EUの財政収支をみると、安定成長協定に基づく「GDP比の財政赤字が3%以内」との条件を英国などの大国ですら達成が困難な中、スロバキア、チェコ、ハンガリー、ポーランドは基準に収まっている。

1人当たりGDPでは地域間格差があり、大別して4万ドルを超える北欧、これに続く南欧、さらに中・東欧と続く。ルーマニア、ブルガリア、セルビアなどはさらに低く、一部製造業が低い労働コストを求めてこれらの国々に事業拠点をシフトさせる動きもある。

EUの財政構造と中・東欧

また、中・東欧は欧州議会の中で約4分の1の議席を占め影響力を示しており、ポーランドはその“リーダー的”存在だ。この影響力がEU基金（補助金予算）の財政構造にも表れている。補助金予算の収支を見ると、「支払い（財源負担）国」「受け取り国」の格差があるが、最大の「受け取り国」であるポーランドは、欧州債務危機以降、多くの国で予算減額が迫られる中でも逆に伸びており、政治的駆け引きの巧さを示している。ただ、中・東欧の一部は将来的には「支払い

国」入りし、財政構造が長期的な問題となる可能性がある。また、EUの財政政策の柱は、農産品の生産調整を目的とした補助金や、EU結束基金と呼ばれる経済格差を是正するためのインフラ・投資補助金があるが、これらが関連するビジネスを活性化する面もある。例えば、ドイツは最大の補助金財源負担国だが、これがドイツ企業の大きなビジネスチャンスにもつながっている。

2. 中・東欧の産業動向

日系企業概観

欧州での日系企業の分布を見ると、ポーランド、チェコは各々200社前後となり、EU加盟から約10年間で独英仏伊に続く位置となった。日系企業の集積地としては、販売統括拠点が中心のデュッセルドルフや地域統括会社が中心のロンドンなどがあるが、東欧においても、自動車・部品など製造拠点が中心のポーランドやチェコ、自動車部品の特にワイヤーハーネスの製造拠点のルーマニア、といった国毎の特色が生まれつつある。

日系企業の西欧から東欧へのシフトでは、2004年のポーランド、チェコのEU加盟後、コストメリットを追及し東欧に生産を集約する動きが出ている。一部業種では、トルコ、モロッコ、チュニジアなどEU域外へのシフトの動きもある。

中・東欧への外国投資と産業別動向

中・東欧への外国直接投資は、リーマンショック以後停滞しており、撤退やM&A案件が増えた。さらにポーランドでは、2013年に統計史上初の投資の引き揚げ超過が発生した。

自動車生産については中・東欧では力強さが続いており、特にチェコ（現代自動車など）やスロバキア（起亜自動車、VW、プジョー・シトロエンなど）が牽引している。ハンガリーではスズキのほかアウディなど高級車の生産が外貨の獲得源となっている。新しい展開としては、スズキのハンガリーでの追加投資、VWのスロバキアでの新生産体制のモデル工場の新設などの動きがある。また、ロシアも自動車産業の集積地だが、需要が冷え込む中、日系も含め一部生産調整に入るなど深刻な停滞期となっている。

自動車関連の物流にも変化が見られる。①従来のスエズ運河～大西洋～ハブ港での陸揚げという物流に、コペル港（スロベニア）の鉄道貨車アクセスを活用したアドリア海経由のルートが加わる、②アジアからの輸入の復路を東欧からアジアへの輸送に活用する、といった変化が起きている。

薄型テレビについては、かつてはポーランドやチェコに先進国の後背地として日系企業の産業集積があったが、現在は韓国系との激しい競合の中、工場閉鎖が相次ぐ厳しい状況だ。欧州債務危機の影響もあり、日本と異なり高性能テレビの需要が乏しかったことも敗因と聞く。

航空機産業では、ポーランドの南東部（ウクライナ国境）がサプライヤー集積地となっている。これは、旧共産圏時代の戦闘機向けなど機密度の高い部品の生産地が、冷戦終結後に米国の投資を呼び込んで生き残った経緯がある。冷戦終結後に旧共産圏の産業が巧く生き残った稀有な例と言える。

今後の日系投資

東欧では日系のグリーンフィールド投資が一部で続いており、日系以外のメーカー向けの部品供給拠点としての投資や、数は少ないが中小企業の進出も進んでいるのが特徴だ。増強投資でも、自動車関係を中心に根強く活性化している。また、比較的国内志向だった企業のM&Aによる投

資や欧州企業との合併など、事業提携の動きも活発化している。

日系企業にとって中・東欧は社会基盤整備に関わるプラント受注の新規地域でもある。例えば、ゴミ処理プラント事業では、EU指令による厳格化で、それまで、主流だった埋め立て処理ができなくなり、先進的な日本の技術の需要が高まっている。EUの厳しい規制が、寧ろ技術力のある日本企業に“追い風”となった事例と言える。また、北海周辺の洋上風力など電力事業や、水処理事業なども活性化している。

食品関連では、かつては中国、韓国系などが日本食を騙るような状況だったが、欧州では、日本の食品事業者による見本市出展やPR活動が功を奏して、富裕層などの本物志向もあり、徐々に真の日本食需要も高まっている。これに対応すべく、日系食材メーカーによる欧州進出の動きも見られる。

3. 中・東欧諸国の状況

(1) ポーランド

人口4,000万人近く中・東欧では存在感があり、「EU拡大の寵児」として影響力も大きい。ユーロは未導入。5月の大統領選挙で与党は厳しい状態で、今年後半の総選挙での与党の勝利を危ぶむ見方もある。

歴史的に独露の狭間で苦境に陥るなど、地政学的に重要な位置にある。旧共産圏時代もカトリック信仰が続き、旧共産圏の中では異色の存在だ。体制転換後に外資を積極的に受け入れ、欧州市場への供給拠点となった。リスク要因としては、歴史に根差す強力な政治力（特に東部の農村）や、労働組合の影響力、労働者に有利な法制度などがある。公共プロジェクトでは外資も比較的フェアに評価されるため、日本企業としてもビジネス受注の可能性がある。

主要企業はワルシャワに集中するが、南西に有力な製造業も多く、南の石炭産業にも特色がある。国土が広く日系企業も南西部とワルシャワに集積が偏っている。ただ、日系のプレゼンスは高く、石炭火力発電の排煙脱硫装置などで存在感がある。また、現地の石炭火力発電所で受注した日系企業に対してはアフターサービスも含む技術サポートに定評があり、実績が新規の受注につながっている。EU域内の公共調達では、案件実績に対する評価も重要。

(2) チェコ

人口は1,000万で、プラハやブルノを中心にコンパクトにまとまっている。ユーロは未導入。連立政権で政治的には不安定だ。地政学的にはスラブ系だがドイツ・オーストリア（ゲルマン系）と親和的で、旧共産圏の名残で無宗教者が多い（ポーランドとの違いが鮮明）。工業財閥シュコダの存在感が高く、早くから工業化が進んだ。但し、人口規模が小さいため、好況期には投資の高まりによる人材払底、高コストがリスク要因だ。

主要産業としては二輪車、楽器や精密機器など、繊細な技術を求められる高付加価値製品が特徴的だ。日系企業はプラハやブルノに集積し、日系コミュニティが地理的事情でまとまりやすいのがポーランドと異なる点だ。日系のプロジェクトとしては、上下水道や下水処理プラント事業、原子力発電所などに動きがある。

(3) スロバキア

人口は500万で産業集積も限られるが、ユーロは導入済み。史上初の単独政権で現在は安定しているが、政治的には分裂しやすい傾向あり。かつては銀、マグネシウムなど鉱山で潤い、小国

ながらインフラが整っているのも特徴だ。一方、地理的に隘路で道路整備が不十分、産業基盤も弱く現地調達が困難、という課題もある。日本企業の集積は少ないが、韓国企業は欧州ビジネスの戦略拠点にしており、サムスン電子（ガラタ）や起亜自動車（ジリナ）は現地でも有数の大規模雇用事業者となっている。

(4)ハンガリー

人口は1,000万。ユーロは未導入。右派の単独政権。中・東欧の中心としてロジスティクス上の優位性を持つ。地政学的にはゲルマンでもスラブでもないマジヤール系という独自性がある。自然科学分野に伝統があり、R&D拠点に向く立地だ。欧州債務危機の“後遺症”で重税国化しており、欧州最高水準の税率27%に及ぶ付加価値税率や、銀行税、エネルギー供給企業だけを狙った課税制度であるロビンフット税などもある。日本企業にとっては、アドリア海経由の物流の中継ルートとしての立地など、中・東欧ビジネスのハブとしての活用可能性がある。

地場企業の集積は少ない。日系企業では自動車関係、電子部品事業などの立地がある。日系企業のプロジェクト参画事例としては、ブロードバンド・ルータの公共調達での受注、バイオマス発電、高効率ガスタービンの受注などがある。

4. まとめ

中・東欧は、旧共産圏として、労働協約の優先や解雇のハードルなど、労働者権利保護が大きな企業負担としてある。税務面では、頻繁な税制変更のほか、硬直的な現地税関への対応（例：域外からの輸入部品に関する図面提出などの詳細説明要請）などが課題だ。

欧州自体の立ち位置としては、債務危機の“後遺症”に苦しむ中、米国ほどの成熟社会でなくアジアほどの成長も期待できない「常態化社会」という存在になりつつある。日本企業にとっては、単純にマス・マーケットとして捉えるべき市場ではなく、費用対効果の検討も踏まえ「欧州市場に対し自社として何ができるか」「自社の独自の企業価値を欧州に浸透させることができるのか」を自問し、明確な答えが出せる事業者に向けた特殊市場が欧州であると見ている。東欧はまさにその典型であり、他市場で成功した企業が“力試し”で入ってくる“上級者コース”とも言える。

【主な質疑応答】

(問) ロシアの地政学的リスクを東欧でのビジネス判断にどう織り込むか。

(答) 日系企業としては、ロシアと東欧の資源・エネルギーを通じた関係に留意すべき。東欧諸国は再生可能エネルギーを含めてロシア以外からのエネルギー調達のチャネル開拓を進めており、ここにも日本企業のビジネス機会はある。

(問) 人材供給源となり得る国は。

(答) どの国も基礎はあるが、例えばルーマニアは、ドイツの7～8分の1という安い人件費を活かした労働集約型産業が集まる。また、半導体設計の外注先としての活用事例もあり、こうした人材活用検討の価値もある。海運業界での船員供給など、専門職育成の立地としての見方もできる。

(問) ユーロ未導入国はユーロ危機の状況をどう見ているか。

(答) ユーロ危機は完全に去った訳ではないため、未導入国は、様子見を続けている。バルト三

国はユーロ導入国であるフィンランドと経済的結びつきが強いエストニアが導入を急いだため、先行したが、ポーランドやチェコは、そこまでのインセンティブはない。

(問) ロシア経済の悪化と中・東欧の再評価の関連は。

(答) ドイツなどの欧州企業は、EU域内経済が不安定な中、次の伸びしろはロシアやトルコ、中南米と考えていたが、ロシアの戦略的価値が下がり、中南米経済もリスクありと評価されつつある。アジア、とりわけ中国のプレゼンスが相対的に高まる構造にある。これらを背景に、アジアへの供給基地として西欧より低コストで、地理的にもアジアに近い中・東欧活用にスポットが当たりつつある、という状況だ。

以上

(文責 国際広報部主任研究員 田中 勲)

一般財団法人 経済広報センター 国際広報部

〒100-0004 東京都千代田区大手町 1-3-2 経団連会館 19 階

webmaster@kkc.or.jp

<http://www.kkc.or.jp/>