

ロシア・ウクライナ産業紀行

—ありし日の情景をめぐって—

北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター 教授 服部 倫卓(はっとり・みちたか)



日産が困難なミッションにチャレンジすることになったトリエッティ市のAvtoVAZ工場(2010年11月筆者撮影)

1 はじめに

私は2年前まで、一般社団法人ロシアNIS貿易会・ロシアNIS経済研究所(以下、貿易会)で働いていた。日本とロシアおよびその他の旧ソ連諸国との経済関係を促進するのが貿易会の使命で、それに向け情報を収集・分析して日本企業に提供するのが私の主たる業務だった。ロシアとウクライナには毎年出張し、現地調査を実施した。個人的に、経済地理オタクであり、工場・港萌え気質でもあるので、ロシア・ウクライナのさまざまな土地を訪問しては、現地の産業関連施設を写真に収めるのを、仕事兼趣味にしていた。

実は、ロシア圏では、それは危険なミッションでもある。冷戦的な思考が抜け切れないかの地の人々は、重要施設の写真撮影は禁止であると認識しており(法的根拠があるのかどうかは不明)、例えば鉄道の駅を撮影しているだけでも、通行人などからとがめられることがある。ましてや、私のような日本人が工場や港の写真を撮っていると目立つので、すぐに守衛がすっ飛んできて、大目玉を食らうのが常だった。話がこじれて、警察や、果ては連邦保安局(KGBの後継機関)で取り調べを受けたこともあった。ともあれ、そんなスリル(?)も含めて、現地調査こそ、わが仕事の醍醐味と自任していた。

しかし、そんな現地調査も、2019年を最後に、もう5年間も実施できていない。2020年にCOVID-19のパンデミックが発生し、外国渡航には厳しい制限が課せられた。そろそろ外国出張も解禁かと思われた2022年2月、ロシアがウクライナ侵攻を開始し、今度は戦争が理由でロシアにもウクライナにも行けなくなってしまった。私自身は2022年10月に貿易会を離れて現在の北海道大学スラブ・ユーラシア研究センターに奉職したのだが、大学では公式の出張としてロシアやウクライナに渡航することが禁止された状態である。

自分のライフワークと信じて疑わなかったロシアやウ

クライナでの現地調査が不意にできなくなって、現地への郷愁は募る一方である。そこで本稿では、私が往時にロシアとウクライナで撮影した産業関連施設の写真をお目にかけながら、戦乱に揺れる両国の産業事情を語ってみたい。

2 様変わりしたロシア自動車市場

ソ連時代から、当国最大の乗用車工場として君臨してきたのが、サマーラ州トリエッティ市に所在するヴォルガ自動車工場(AvtoVAZ)である。その製品は「ラーダ」のブランドで知られる。ちなみに、人口約68万のトリエッティ市は「ロシア最大の企業城下町」とされている。

しかし、ソ連が崩壊し経済が自由化されると、欧米日韓など先進国メーカーの乗用車がロシア市場に流入し、技術力・商品力で劣るAvtoVAZは劣勢になった。2000年代にロシアでマイカーブームが起きると、外資系メーカーは相次いでロシアでの現地生産に踏み切り、AvtoVAZはますます貧乏となった。2008年のリーマン・ショックでダメージを受けたロシアでは、一連の企業城下町において経済・社会情勢が不安定化し、不穏な空気が漂った。上述のとおり、AvtoVAZのあるトリエッティ市はロシア最大の企業城下町であり、トリエッティ救済はロシアにとって喫緊の課題となった。

そこに救いの手を差し伸べたのが、剛腕カルロス=ゴーン率いる仏ルノーであった。ルノーはAvtoVAZの株式の25%を2008年に購入、さらに2012年にはここに日産も加わって、ルノー=日産アライアンスがAvtoVAZを事実上買収した。タイトル写真は、そんな時期に私がトリエッティを訪れて撮影したものである。

日産はサンクトペテルブルクに建設した自社工場で、2009年から現地生産を開始した。ところが、そんな日産にゴーン社長が難題を押しつけた。傘下に入ったトリエッティのAvtoVAZ工場において、アライアンスの戦略車である新型セダン「アルメーラ」を生産するという



写真1 日産アルメーラ(2012年8月筆者撮影)

ミッションである。アルメーラは2012年のモスクワ・モーターショーにおいて鳴り物入りで発表された(写真1)。

AvtoVAZでのアルメーラ生産立ち上げに向けて、最盛期には数百人の日本人技術者がトリヤッティに乗り込んで作業に当たったという。その苦勞が実り、工場は2012年12月にアルメーラの生産開始にこぎ着けた。すでにサンクトペテルブルクで自社工場を建設した実績のある日産だったが、ロシア地場自動車産業の牙城たるトリヤッティに乗り込んでの生産立ち上げには、また違った苦勞があったことだろう。

ただ、このころからロシア乗用車市場ではコストパフォーマンスが抜群の韓国車の優位が強まり、アルメーラは十分に市場に浸透できないまま、2018年に生産が打ち切られた。その前年に日産はAvtoVAZの持ち株をルノーに売却しており、日産とAvtoVAZの直接的な資本関係もなくなっていた。

2022年2月にロシアがウクライナ侵攻を開始すると、自動車市場にも深甚な変化が生じた。欧米日韓のメーカーはロシア工場の稼働を停止し、輸入車の供給もストップした。ルノーは保有していたAvtoVAZ株を2022年5月に売却、日産もサンクトペテルブルク工場の身売りを同年10月に発表した。

欧米日韓のメーカーが去ったロシア乗用車市場は、結果的にロシアおよび中国メーカーの独壇場となった。2023年の新車販売シェアでは、中国車が48.9%、ロシア車が48.7%(うちAvtoVAZのラーダが37.6%)となっている。ラーダがトップとはいえ、先進国メーカーの撤退で結果的にシェアが高まっただけであり、ロシア自動車産業の後進性が克服されたわけではない。

3 10余年前は余裕だった戦車工場訪問

さて、ウクライナでの戦争が始まって、ロシアのプーチン政権は各軍需工場に対して増産の号令をかけた。

戦車に関しては、400両が発注されたという。

もっとも、ロシアには戦車を生産する工場が、1か所しかない。ウラル地方のスヴェルドロフスク州ニジニータギル市に所在するウラル鉄道車両工場である。鉄道車両工場と名乗っているが、実際には軍需生産の方がメインとなっている。ところが、同工場がどれだけ頑張っても、戦車を新規生産する能力は、せいぜい年間200両程度といわれている。これではとても、ウクライナ戦線で日々失われる戦車を、補充することはできない。

そこでロシアが始めたのは、処分場にストックされている大量のソ連時代の廃戦車を、修理して現役復帰させることだった。ウラル鉄道車両工場は国内数か所に戦車修理工場を抱えており、そこでそうしたリストア作業が行われている。昨年暮れにショイグ国防相(当時)が、「2023年には1,530両の戦車が軍に納入された」と発言し胸を張ったが、その大部分は1960年代、70年代製の旧式個体が戦車の墓場から運び出され、ゾンビのようによみがえったものと見られる。

さて、私はくだんのニジニータギル市を2010年に訪問し、ウラル鉄道車両工場の様子も見てきた(写真2)。前述のとおり、ロシアの工場、ましてや軍需工場を撮影するのは危険なのだが、幸いこの工場の前の広場が鉄道貨車の展示場になっており、貨車を写す^{てい}て工場も写真に収めた次第だ。

しかし、そんな牧歌的な時代は、終わりを告げた。2023年3月、米ウォール・ストリート・ジャーナル紙のゲルシコヴィチ記者が、この工場の情報を収集し米情報当局に渡したとして逮捕され、2024年7月にはスパイ罪で懲役16年の判決が言い渡された。幸い、8月に米露間で実施された大がかりな身柄交換の結果、ゲルシコヴィチ記者は釈放されて帰国を許された。

仮に今後、われわれ外国人がロシアに出向く機会が



写真2 ウラル鉄道車両工場では、工場前の広場に、各種の鉄道貨車が展示されていた(2010年5月筆者撮影)

あったとしても、軍需工場のある街などには立ち寄らないのが無難だ。

4 両国とも製油所が爆撃の標的に

最近、いろいろな面で注目されることが多いのが、ロシアの製油所である。一つには、2023年にロシアでガソリン不足が顕著となり、燃料を生産し供給する製油所の動向に注目が集まった。また、製油所のようなプラントは外国製の機械設備への依存度が高いので、果たして国際的な制裁包囲網を敷かれたロシアの製油所が今後も安定して操業を続けられるのかという問題も焦点となった。そして、2024年に入って顕著になったのが、ウクライナがロシアの製油所へのドローン攻撃を強化していることである。

私が実際にこの目で見ることのできたロシアの製油所としては、首都モスクワから北に位置するヤロスラヴリ市の製油所がある（写真3）。実は、日本の国際協力銀行が輸出金融を適用し、三井物産と東洋エンジニアリングが近代化を実施したプラントである。そして、この製油所に対し、ウクライナは2024年上半期だけで5度にわたるドローン攻撃を仕掛けているのだ。ただ、撃墜できているのか、2024年8月現在、製油所が稼働を停止したという話は聞かない。

さて、ウクライナ側の製油所をめぐる経緯は、もう少し複雑である。もともとウクライナには6か所の製油所があった。1999～2000年ごろにかけて、多くがロシア資本の傘下に入った。写真4に見るオデーサの製油所も、私が見に行った2008年当時は、まだロシア民間石油会社の雄であるルクオイル社が保有していた。しかし、当時のウクライナは政商たちが利権を奪い合うダークな世界であり、ロシア資本にはさまざまな圧迫が加えられた。

結局、ルクオイルは2013年、クルチェンコ氏という悪名高い政商（当時のヤヌコーヴィチ大統領の一家に出



写真3 ヤロスラヴリの製油所(2009年2月筆者撮影)



写真4 ロシアの石油大手ルクオイルが保有していた時代のオデーサ製油所(2008年12月筆者撮影)

入りしていた)にオデーサ製油所を売却することを余儀なくされる。クルチェンコには製油所をまともに経営する意志はなく、脱税の隠れみのかたして使うつもりだったといわれており、実際その後オデーサ製油所の操業はストップした。

ロシアは、ウクライナへの全面軍事侵攻を開始すると、2022年4月にオデーサ製油所を爆撃した。その時点で、もう何年も製油所は稼働していなかったわけだが、念には念を入れて、破壊しておこうという意図だったのだろうか。

5 ウクライナの食料輸出港

私は、ウクライナの主な港は大体見てきたつもりである。オデーサ州のオデーサ港、ピウデンヌイ港、チョルノモルシク港はもちろん（これら3港を総称して大オデーサ港と呼ぶ）、植物油の輸出港として有力なミコライウ港、ドンバス産鉄鋼の輸出拠点マリウポリ港など、一とおり視察してきた。

肥沃な黒土に恵まれたウクライナは、世界的な食料輸出国である。飼料用のとうもろこしを中心とした穀物、大豆やなたねなどの採油作物、そしてひまわり油を大量に輸出している。2021年まで、ウクライナの穀物および植物油の輸出は基本的に黒海経由で行われており、ほぼ全面的に大オデーサ港とミコライウ港で輸出向けに船積みされていた（写真5）。

2022年2月にロシアが軍事侵攻を開始すると、ロシア海軍が黒海を制圧し、ウクライナの黒海港湾には船舶が出入りできない状況となった。2022年5月には、ウクライナで輸出できず滞留している穀物が2,500万t近くに上るとされた。

もう一つ、個人的にショックを受けた出来事があった。ミコライウを拠点とするニブロン社という大手の農

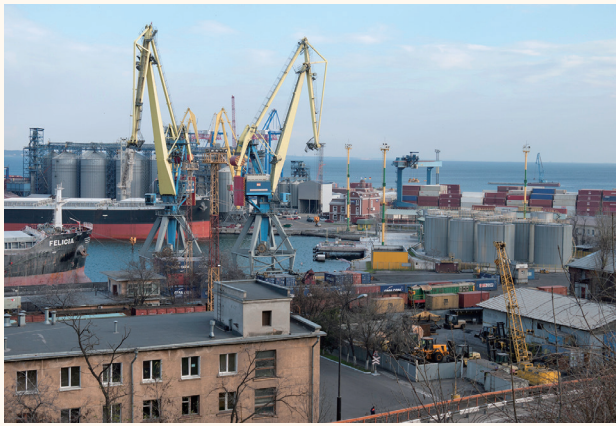


写真5 帝政ロシア時代から穀物輸出港として栄えてきた
オデーサ港(2013年11月筆者撮影)

産物輸出会社があり、ヴァダトゥルシキー氏という名物的な経営者がいた。ところが、ロシアはオデーサやミコライウの港への攻撃を繰り返し、2022年7月にはヴァダトゥルシキー氏の自宅に砲弾が落ちて、社長夫妻が亡くなってしまったのである。今般の戦争で、このクラスの名士が亡くなるのは初めてだったので、衝撃だった。

さて、このままでは世界食料危機につながりかねないとの懸念から、国連とトルコが仲介に乗り出し、2022年7月に国連、トルコ、ウクライナ、ロシアの4者が、黒海を通じたウクライナからの食料輸出の再開について合意に達した(黒海穀物イニシアティブ)。これにより、締約国は大オデーサ港からの食品輸出の安全を保障することになった。合意の有効期間は120日であり、延長が可能であるとされた。

2022年8月に実際に黒海穀物イニシアティブによる農産物輸出が始まると、同スキームはかなり期待に近い成果を挙げた。ところが、ロシアはさまざまな難癖をつけ、2023年7月に黒海穀物イニシアティブを廃止に追い込み、ウクライナの農産物輸出は再び暗礁に乗り上げたと思われた。この難局に直面したウクライナは、ウクライナ独自の輸送回廊と称して、主力の大オデーサ港から自力で安全を確保して貨物を輸出する試みを2023年9月から開始した。ウクライナがこのような動きに出ることができた背景として、ウクライナの水中ドローンの攻撃により、20隻以上のロシア黒海艦隊艦船がダメージを受け、これ以上の被害を避けたいロシア側が艦船を黒海東部に退避させたことがある。

ウクライナ独自の黒海輸送回廊は、上々の成果を挙げつつあるようだ。2023年9月から2024年7月までの11か月間に、6,000万tの輸出貨物がオデーサ港から発送された。現状で食料輸出は、黒海穀物イニシアティブが有効だった時期よりもハイペースとなっている。し

かも、黒海穀物イニシアティブでは食料しか運べなかったのに対し、ウクライナ独自の輸送回廊にはそのような縛りはなく、大オデーサ港からの鉄鉱石・鉄鋼輸出も再開されている。

6 忘れじのマリウポリ

2022年2月にロシアがウクライナへの軍事侵攻を開始し、最も凄惨な戦場の一つとなったのが、ドネツク州マリウポリ市だった。私はこの港町を、2008年2月に一度だけ訪れている。

マリウポリは製鉄の街である。アゾフスターリ、イリチ記念冶金コンビナートという2つの巨大製鉄所が軒を連ねる。鉄鋼立国ウクライナで、生産の約4割を担っていたのがこの街だった。工場の煙突からは盛大に煤煙が吹き上がり(写真6)、「環境対策される前の北九州のようだ」というのが個人的な印象であった。

それにしても、アゾフスターリを間近に眺めたときには、まさかその地下に巨大空間が広がっているなどとは、個人的に想像だにできなかった。2022年のロシアによる軍事侵攻では、その地下空間にウクライナ軍が立てこもり、抵抗を続けた。製鉄所に残った最後のウクライナ軍兵士たちが5月16日に投降したことで、激戦地マリウポリはロシア側の手に落ちた。それは同時に、ウクライナの鉄鋼生産能力の4割が失われたことを意味した。

ロシア軍はアゾフスターリを制圧する際に、徹底抗戦するウクライナ軍に激しい攻撃を仕掛けたので、アゾフスターリは大々的に破壊され、再建は不可能といわれている。それに対し、イリチ記念冶金コンビナートでは、ウクライナ軍が比較的早く投降したため、工場は決定的破壊をまぬかれた。ロシアの占領当局は、2023年暮れからイリチの部分的な操業再開に踏み切っており、ロシア統治下の新たなマリウポリの中核企業として全面復旧を目指す考えである。



写真6 アゾフスターリの遠景(2008年2月筆者撮影)