

制裁でロシアでは西側輸入車が買えない、販売台数60%減

【ロシア・ウクライナ戦争（16）】中国車販売は好調、中国依存を象徴

西谷 公明（エコノミスト 元ロシアトヨタ社長）

公開日：2022/10/31（ワールド、ビジネス）

この半年間で変わったことは？

「ジープが買えなくなったことです」



モスクワ郊外の自動車ミニタウン＝撮影・西谷

私の質問に、エリートの友人はそう言って苦笑した。

3月以来、日本を含め、西側の自動車メーカーは製品のロシア向け出荷を停止している。ディーラーは、中東のドバイやカザフスタン経由で並行輸入するが、台数は限られている。

新車が底を突いて、ショールームではどこも競合車や中古車を取り混ぜて展示していた。

それどころか、完全な売り手市場と化して、新型ランドクルーザーが、オプションなしの裸モデルで14万ドル（約2100万円）、中近東から輸入した思しきフルスペックモデルがなんと23万ドル（約3400万円）。これには、さすがに眼を疑った。

モスクワ郊外にある「メイジャー・シティ」を訪れた。世界の主要ブランドのショールームが軒を連ねる。平日だったこともあり、広大な敷地内は閑散としていた。通りを歩くのは、首から社員カードをぶら下げたスタッフたちだけだ。

その“自動車ミニ・タウン”で、ひとり氣を吐いていたのが、中国ブランドに他ならない。

モスクワのA E B（欧州ビジネス協会）によれば、2022年1 - 9月のロシアにおける自動車の販売台数は約50万7千台で、前年の約126万台に比べて60%も減った。内、中国ブランドは約7万2千台で、市場全体の14.1%を占める。前年同期の5.9%から躍進した。

ところが、「マイジャー・シティ」を経営する知人によれば、中国メーカー主要8社の販売台数は統計よりずっと多いというのだ。

実は、A E B統計は登録ベースではなくて、自己申告に基づいている。中国メーカーは、アメリカの眼を気にして過小申告しているため、現実の販売台数は、すでに国産のR A D A（市場シェア24.4%）で知られるAvtoVAZに迫る勢いだろう、というのである。

実際、H a v a lのショールームでは、ふたり連れが2台まとめて購入している光景を目の当たりにした。Cheryのショールームでも、数人の客が並んで、販売スタッフが忙しそうに契約書を交わしていた。この機に乘じ、中国メーカーも販売価格を上乗せしているにもかかわらず。

いまでは、ドイツやフランスの有名ブランドのディーラーまでが、軒先に中国車を展示して販売しているほどだ。それだけ需要がある、ということなのだろう。

トヨタをはじめ、多くの西側メーカーはすでに撤退を表明している。この戦争に終わりが見えない中で、いまのところ輸出を再開できる見通しもない。

かくして西側メーカーの市場を、中国メーカーが急速に埋めていく。それでも、大多数の国民は困らない。世論調査で中国に対する好感度が上がっていることは、本連載の第11回で触れた通りだ。ロシアは、どこまで中国経済に依存していくのだろうか。

プロフィール

最近の投稿



西谷 公明(エコノミスト 元ロシアトヨタ社長)

1953年生、長銀総研を経て1996年ウクライナ日本大使館専門調査員。2004-09年トヨタロシア社長。2018年N&Rアソシエイツ設立し、代表。著書に『ユーラシア・ダイナミズム』『ロシアトヨタ戦記』など。岩波書店の月刊世界の臨時増刊「ウクライナ侵略戦争」で「統・誰にウクライナが救えるか」（2022年4月14日刊）を執筆。

Copyright © News Socra, Ltd. All rights reserved

文字サイズ：

小

中

大