



ユーラシア研究所レポート No.37

2014 年 10 月 13 日

EU 加盟を果たしたクロアチアの 経済ポテンシャル

小山 洋司

要旨

クロアチアはギリシャとよく似た経済構造を持つ。製造業の中で最も競争力を持つ重要な部門は造船業であるが、欧州連合（EU）加盟により、生産能力が限定された。それ故、この部門で培われた技術を生かした技術集約的な産業の育成に注力すれば、将来的にはアジアと欧州を結ぶ物流拠点として発展する可能性もあると思われる。

はじめに

クロアチアはギリシャとよく似た経済構造を持つ。そのため、今後は観光業に過度に依存せず、製造業を発展させる必要がある。最も競争力を持つ重要な部門は造船業であるが、欧州連合（EU）加盟により、生産能力が限定された。それ故、この部門で培われた技術を生かした技術集約的な産業の育成に注力すれば、将来的にはアジアと欧州を結ぶ物流拠点として発展する可能性もあると思われる。

長引く不況

クロアチアは2013年7月にEUに加盟した。人口は約430万人、1人当たりの国内総生産（GDP）は約1万300ユーロで中東欧の中では比較的豊かな国である。経済の特徴を見ると、温暖で風光明媚（めいび）なアドリア海沿岸を持ち、主要産業は観光、海運で、有力な製造業は造船業である。以上の点で、ギリシャとよく似た経済構造を有しているといえる。

2000年代、クロアチアは中東欧の多くの国々と同様に消費主導の経済発展を遂げた。しかし、2008年のリーマンショックで大きな打撃を受けた後は、2009年以来5年連続してGDPはマイナス成長を続け、2013年のGDPは2008年のレベルの90%へと収縮した。2014年もマイナス成長が予想され、2015年によりよく上向くものとみられる。

長引く不況の原因は、国内需要の不振、外国直接投資の激減、主要貿易相手国（特にイタリア）の経済危機による輸出の伸び悩みなどである。失業率は2008年の8.3%から2013年には16.6%へと上昇した。20～64歳の就業率は約55%で、EU加盟国の中ではギリシャに次いで最も低い。2013年の財政赤字もGDPの5.4%で、マーストリヒト基準の基準値を超えている。クロアチアの経済は短期的には明るいとはいえないが、EU加盟により、中長期的には明るいと思われる。

産業構造変革の必要性

財貿易は、グローバル金融危機までは輸出／輸入比率が大体50%で、絶えず貿易赤字を記録しており、GDPの20%以上（2007年に21.2%、2008年には22.7%）に達していた。財貿易の巨額の貿易赤字はサービス貿易など、特に観光の外貨収入でかなりカバーされている。それでも、クロアチアは毎年かなりの額の経常収支赤字を記録し、2008年にはGDPの9.2%に達した。

グローバル金融危機以降は経常収支赤字は徐々に縮小し、2013年に初めて黒字（1.3%）に転化した。その理由は、需要の低下により、輸入が年々減少して貿易赤字が縮小したためである。従って、経常収支の黒字は一時的なものとみられる。産業構造が変わらなければ、経済回復とともに再び貿易赤字が拡大し、経常収支は赤字に戻るであろう。

輸出の特徴

次に、クロアチアの輸出について見てみよう。2005 年の輸出においては、食料・飼料、農業 原料、および鉱石・金属が輸出総額のそれぞれ 10.5%、3.4%、3.8%を占めている。また、全ての製造業製品は輸出総額の約 70%を占めている。ちなみに 1996 年では同 72.4%、2005 年では同 68.2%という結果だった（Kathuria, 2008, p.40）。

ザグレブ経済研究所のブトゥラツ氏によると、2007 年には、他の輸送機器の製造（大部分、造船）が製造業の輸出総額において最大の割合（12.6%）を占め、石炭・精製石油製品（同 10.7%）、化学製品（同 9.7%）、機械・設備（同 8.3%）および食品・飲料（同 8.1%）が続いた。同年、輸入総額において最大の割合を占めたのは、製造業の三つのセクター、すなわち化学製品（11.9%）、機械・設備（11.8%）、自動車・トレーラー・半トレーラー（10.8%）であった。これらのセクターは製造業輸入総額の約 3 分の 1 を占めている。

1993～2007 年にかけての輸出構造の変化を見ると、最大の変化を記録したのは、衣服製造であった。製造業輸出の総額に占める割合は、1993 年における 17.3%から 2007 年には 3.5%へと 13.8 ポイントも低下した。低下の理由としては、アジア諸国の低賃金による製造体制などがある。次いで、化学製品の製造においては 3.3 ポイントの低下が見られた。反対に、その他の輸送機器（船舶の建造）において、輸出総額に占める割合は 3.7%から 12.6%へと 8.9 ポイント増加した。次に、機械・設備の製造において 4.8 ポイント増加が見られた。輸入では、皮なめし・仕上げ・かばん製造において、10.1 ポイントの低下が見られた（Buturac, 2009, p.441－443）。

造船業が輸出を主導

かつてクロアチアでは、製造業の中では、造船業が最も競争力を持つ重要な産業であった。オーストリア＝ハンガリー帝国による支配の時代以来、この産業は長い伝統を持つ。世界の新造船引き渡しに関しては、1989 年に旧ユーゴスラビアは 50 万 3000 グロストン（GT）を記録（その生産能力の約 90%はクロアチアが保持）した。この記録は世界第 4 位であり、シェアは 3.5%であった（ちなみに当時の第 1 位は日本、次いで韓国と西ドイツ）。

世界的に見れば、近年、中国がこの分野の生産能力を飛躍的に拡大させている。一方、クロアチアは2008年に61万7000GTを記録し、欧州では第4位になった（第1位はドイツ、次いでイタリア、ポーランド）。しかし、世界でのシェアは0.9%にすぎなかった。2009年の記録は41万2000GTと同第5位となり、この分野の歴史は短い、近年低い労働コストを武器に躍進しつつあるルーマニアに追い抜かれた。それでも、クロアチアにとって造船業は2008年の時点ではGDPの5%を占める非常に重要な産業であり輸出総額の11%以上を占めていた（Buturac, et al 2009, p.683）。

造船業は1万2000人の労働者を雇用し、さらに3万5000人の雇用がこの産業と直接的に結び付いていると推定されている。クロアチアには六つの大規模造船所があるが、そのうちウリャーニク造船所（プーラ）だけが黒字経営であった。この造船所は、特別な用途の船舶の建造を志向し、高度な技術開発と従業員数の合理化で成果を上げたといわれている（Kersan- Skabic, 2009, p.386）。残りの造船所は赤字で、政府の補助金（船舶の契約価格の10%）に支えられ操業を続けてきた。EUは特定の産業への垂直的支援を禁じている。例えば、ポーランドの二つの造船所（グディニアとシュチェチン）が、EU加盟後に政府から受け取った補助金を返還するよう欧州委員会によって指示されたという先例が示すように、この方針は厳格である。

クロアチアのEU加盟交渉は2005年に始まり、2011年に終結した。造船所の民営化は、市場競争に関する交渉開始のための前提条件であった。2011年12月9日、EU加盟条約が調印されたが、この条約の付属文書8（Annex VIII）にはクロアチアの造船業のリストラクチャリング（事業の再構築、リストラ）に関するクロアチア政府の公約が載っている。

公約によると、クロアチアは、競争入札プロセスに基づく民営化を通じて、赤字の造船会社のリストラを実施する。2006年5月1日以降、これらの会社が受け取った国家補助金はリストラ支援と見なされ、対象企業の生産能力は2011年6月1日のレベルと比較して21%縮小する。造船会社は、民営化契約の調印の日から少なくとも10年間はいかなる救済支援もしくはリストラ支援も受けてはならない。もしこれに違反する支援があれば、欧州委員会の命により政府はその回収に応じなければならない。

以上のように、EU加盟によりクロアチアの造船業はその生産能力を限定された。

それ故、クロアチアは造船業に全面的に頼った経済発展は困難といえるだろう。また、リストラにより、大量の人員削減の実施も避けては通れないだろう。

EU の支援による産業構造改革と物流の拠点の可能性

EU への加盟により、クロアチアは構造基金、結束基金および共通農業政策などを通じた資金援助を得ることができる。その額は年々増加し、2018 年以降には GDP の 3.5% となり、クロアチアの EU 財政への拠出額を差し引いても、実質 2.5% の資金流入が見込まれる計算になる。今後、クロアチアには積極的な雇用機会の創出と、生産年齢人口の就業率の上昇が求められている。問題はどの分野でそれらを行うかだ。クロアチアは、これまで造船業および関連産業で培った技術を製造業の新たな分野で生かす必要がある。単位労働コストは既に高額であることもあり、今後、労働集約型産業の分野でクロアチアがアジア諸国と競争することは困難と思われる。それ故、より技術集約かつ知識集約型の産業を発展させることがクロアチアにとって必要であろう。

もう一つ大きな可能性がある産業は、物流だ。ヨシポビッチ大統領はインタビューで、クロアチアを（リエカ港を利用した）アジアと欧州を結ぶ物流拠点に育てる方針を表明した（2010 年 10 月 16 日付日本経済新聞）。EU 経済の低迷を考慮すると、EU 諸国からの外国直接投資がすぐに大幅に増えるとは思われない。むしろ、その地理的条件から、アラブ諸国やアジア諸国からの投資が有望であるかもしれない。

アドリア海に面したクロアチア的良好な港は、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ハンガリー、チェコ、スロバキアおよびオーストリアのような内陸国にとって、魅力的な海への出口となり得る。もし港湾、鉄道、道路インフラなどが改善されるならば、クロアチアは、これらの国々と中東、アジア諸国との間の貿易の中継基地としてますます重要な役割を果たし、それにより経済発展を加速することができるかもしれない。

Buturac, Goran (2009), Structural Characteristics of Exports and Imports of Croatian Manufacturing, Ekonomski Pregled, Godina 60, Broj 9-10.

Buturac, Goran, Edo Rajh and Ivan Teodorovic (2009), Hrvatsko Gosdarstvo u Svijetlu Globalne Recesije, Ekonomski Pregled, Godina 60, Broj 12.

Kathuria, Sanjay (ed.) (2008), Western Balkan Integration and the EU: An Agenda for Trade and Growth, World Bank.

Kersan-Skavic, I. (2009), Brodgradnja u Europskoj Uniji i Hrvatskoj - Realnost i Izazovi, Ekonomska Misao Praksa, God XVIII. (2009), Broj 2.

IMF Country Report No. 14/124, Republic of Croatia: 2014 Article IV Consultation – Staff Report

[執筆者] 小山 洋司 (新潟大学名誉教授)

(※このレポートは、2014 年 7 月 3 日付で三菱東京 UFJ 銀行グループが海外の日系企業の駐在員向けに発信しているウェブサイト MUFG BizBuddy に掲載されたものです。)