

海外投融資情報財団(JOI)について

海外投融資情報財団(JOI)は、我が国企業の海外直接投資の動向、海外におけるエネルギー・インフラ・資源開発、新興国の投資環境とビジネス機会等に関する情報を、当財団が主催するセミナー、調査研究、ビジネス情報誌やウェブサイトを通して、会員企業および一般の皆さまに提供します。かかる活動を通して会員相互の情報の交流、ネットワーク拡大を図り、我が国企業の海外直接投資・国際ビジネスの促進に寄与します。

設立 1991年12月16日(大蔵大臣認可):国際協力銀行(当時、日本輸出入銀行)・商社・製造業企業、公益事業会社、金融機関等170社の出捐により設立
2010年11月1日(一般財団法人移行)

会員 本邦主要メーカー、建設・エンジニアリング会社、商社、通信・電力・ガス会社、金融機関、内外弁護士事務所、会計事務所、コンサルティング会社、各国大使館等約200先

会員制度(賛助会員)のご案内

JOI法人会員にご入会いただけますと、以下のようなサービスを受けることができます。

法人会員は、ご所属の社員の方であれば、利用人数制限なく以下サービスを利用可能です。

- (1) 当財団が主催/共催、後援するセミナー(年間100件程度)への無料招待(但し、特別講座(有料)は除く)
- (2) 会員と当財団によるセミナー共催/ウェブ・セミナーの開催・運営アレンジメント
- (3) ビジネス情報誌『海外投融資』(隔月発行)の配付
- (4) 当財団ウェブサイト上、会員限定公開となっているセミナー動画・プレゼン資料、ビジネス情報誌『海外投融資』(デジタル版)記事、レポート等の閲覧
- (5) 受託調査(独自のネットワーク活用による情報収集を通じた報告書の作成)(有料)
- (6) 「国際金融機関便覧」(冊子)、特別講座(有料)、法人向け研修サービスなど会員価格での購入・申込可能

海外投融資

Vol.34 No.1 (通巻199号)
2025年1月24日発行

発行

一般財団法人 海外投融資情報財団

発行人

五辺 和茂

〒102-0073

東京都千代田区九段北二丁目
3番6号 九段北二丁目ビル

TEL. 03-5210-3311(代)

URL. www.joi.or.jp

制作協力

(株)エディポック

*本誌に掲載されている記事の内容や意見は、海外投融資情報財団の公式見解を示すものではありません。

●禁 無断転載

All rights reserved. No part of this magazine may be reproduced in any form or in any means without written permission from the publisher.
©Japan Institute for Overseas Investment Printed in Japan

九段だより

インドで最も有名な財閥はタタ財閥だろう。グループ企業は100社を超えているが、売上げの7割はTata Consultancy Services、Tata Motors、Tata Steel Limitedの3社が出している。1868年に綿花貿易を始めたジャムシェトジー・タタが創業者で、同氏は「企業の存在価値は社会貢献である」との理念を掲げた。タタ財閥は現在も慈善事業に極めて積極的だ。Tata Motorsが20万円で購入できる車、「ナノ」を製造したのも、雨の中を家族4人が1つの二輪車に乗って移動している様子を見たラタン・タタの「家族が安全に移動できる、インドの家庭が買える車が必要だ」との思いが始まりである。社会貢献すべし、との精神は、今も受け継がれている。ナノを製造するというのはムーンショットであり、不可能を可能にするために企業の成長を促すことになったわけで、経営者としての手腕も高い。ただ残念ながら衝突安全性能の問題でナノの販売は18年に中止された。

ラタン・タタが、グループの海外進出を、M&Aを通じて加速させた。紅茶メーカーのテトリー、大宇商用車のトラック部門だけでなく、ジャガー、ランドローバーを傘下におさめ、高級車市場にも参入した。最近のタタ財閥の買収で注目されるのは、エア・インドシアの買収だ。正確には、買戻し、となる。同社はタタ財閥が設立したが、1953年に国有化された。旅客運賃を低価格に、という政府の方針で、慢性的な赤字だった。モディ政権のもとで民営化が進められ、22年にタタ財閥が買い取った。タタ財閥は、これまでシンガポール航空とのJVで運営するビスタラ航空やLCCのエアアジア・インドシア等を運営していたが、国内航空部門首位はIndiGo社で、22年の同社のシェアは55%、タタ財閥の4社のシェアを合計しても25%でIndiGo社の背中は遠い。

ここからがタタ財閥の腕の見せどころである。パリ近郊のル・ブルジェ空港で2年ごとに行われる航空ショーは、世界的に注目される商談の場で、2019年のショーでは、ダッソー社の戦闘機ラファールやバトルイユ・ド・フランスの飛行実演も間近で見られた貴重なイベントだ。4年ぶりの開催となった2023年の航空ショーで、タタ財閥は、ボーイングに220機、エアバスに250機を発注したと発表した。タタ財閥が保有していた機体は230機であったので、一気に3倍に増やす大型投資だ。

同年には、ビスタラ航空のエア・インドシアへの一本化を発表。これはかなりの荒療治になる。筆者もインド国内での移動にビスタラ航空を利用していたが、シンガポール航空に近い安定した運航サービスが提供され、他の航空会社とは一線画する感じがした。国営のエア・インドシアとの統合にはビスタラ航空側の心情的な抵抗も強い。実際、ビスタラ航空のクルーがシックリーブの名目で事実上のストを行い、多数のフライトが欠航する事態も発生した。エア・インドシアの方も、古い体質に馴染んだ社員の抵抗はビスタラ航空以上に強力であるため、経営陣は2500人以上の希望退職を募りつつ、それに応じない200人を解雇し、新たに5000人を雇用する大改革を実行。大規模投資を含め、そこまでするのはタタなりの計算がある。インド政府は空港の数を現在の157空港から2025年度には200空港に、その後20年で400空港に増加させる計画である。かなり野心的な目標だが、実行されれば便数の大幅な増加が期待できる。ナノでやったことを今度は航空機で実現したいのかもしれない。生まれ変わったエア・インドシアで、利用者いかに価値のあるサービスを提供できるか、タタ財閥の手腕に注目である。

専務理事 五辺和茂