

ベトナムにおける我が国船用工業の 投資・輸出環境に関する調査

2010年3月

社団法人 日 本 船 用 工 業 会

刊行によせて

当工業会では、我が国の造船関係事業の振興に資するために、競艇公益資金による日本財団の助成を受けて、「造船関連海外情報収集及び海外業務協力事業」を実施しております。その一環としてジェトロ船舶関係海外事務所を拠点として海外の海事関係の情報収集を実施し、収集した情報の有効活用を図るため各種調査報告書を作成しております。

本書は、当工業会が日本貿易振興機構と共同で運営しているジェトロ・シンガポールセンター船舶用機械部にて実施した「ベトナムにおける我が国船舶工業の投資・輸出環境に関する調査」の結果をとりまとめたものです。

関係各位に有効にご活用いただければ幸いです。

2010年3月

社団法人 日本船舶工業会

はじめに

近年のベトナムの経済成長は目覚ましく、WTO加盟への期待（2007年1月加盟済）もあり、海外からの直接投資の順調な伸び（2006年は前年比107%増）、越僑による海外からの送金、観光収入の着実な増加、国営企業の約2倍の伸び率を示している民間企業の活動・消費の拡大等を背景に、8%前後の高い成長率を維持しています。

このような状況下でベトナムの海事産業も堅調に推移し、国内海運最大手のビナライン社（ベトナム国営海運会社）は、2007年の貨物取扱量が前年比8%増加し、2007年2月にはビナシン社（ベトナム国営造船会社）に総額23億ドルで貨物船、コンテナ船、石油タンカーなど計64隻（総トン数240万トン）を発注しています。さらに、ベトナム造船最大手のビナシン社は、2010年までに造船業をASEAN諸国と同水準に引き上げ、船舶の自国製比率を60～70%とするビナシン拡張計画の第3フェーズに入り、北部ハイフォン地区、中部ズンクアット地区、南部のナムカン地区で次々に造船所の新規・拡張計画を発表しています。日本からの船用製品の輸出もこの5年間で約2.5倍に急増し、プロペラ、エンジン、救命用具等のメーカーも新たにベトナムへの工場進出を決定し、日本からベトナムへの投資拡大傾向が続くものと思われまます。

ところが、世界的な資源・商品市況の高騰により、輸入価格の上昇に伴い輸入額が増加し、貿易収支赤字は2008年に入り急速に拡大してきました。また、本年7月の消費者物価指数の上昇率が昨年同月比で27%と悪化し、その後もインフレ傾向が加速するとともに、大規模事業への大量投資等により、ベトナム財政も急降下したことから、以下のようにベトナム海事産業へも大きな影響を及ぼしています。

- ・ベトナム計画投資省が、ビナシン社及びビナライン社の当初計画投資額を65%及び52%削減（2008年7月）
- ・ビナシン社が、主要プロジェクト70件のうち49件を一時的に中断または減速（2008年7月）
- ・日本の大手造船所が、ベトナム船舶修繕事業への参入計画を一時凍結（2008年9月）

そこで、本調査では、投資・輸出先としてこれまで注目されてきたベトナムの投資輸出環境を把握するとともに、2007年のWTO加盟後の変化と、昨今の経済財政の急変の影響等を取り纏めました。本調査結果が、皆様の投資・輸出を判断する上での参考資料としてお役に立てれば幸いです。

ジェトロ・シンガポールセンター船用機械部
金子 純蔵

目 次

1. ベトナム概観	1
1-1 基礎データ	1
1-2 政治	1
1-3 経済	3
1-4 産業	9
2. 海事産業概観	16
2-1 海運業	16
2-2 造船業	23
2-2-1 ベトナム造船公社ビナシン	23
2-2-2 主な造船所	41
2-2-3 ビナシン以外の造船所	49
2-2-4 造船所の船用機器調達実態	52
2-3 港湾	54
2-3-1 概要	54
2-3-2 港湾管理の実態	57
2-3-3 港湾開発計画	58
2-4 ベトナムの海事産業振興計画と現実性	68
3. 直接投資流入状況	69
3-1 外資に対する基本姿勢	69
3-2 直接投資流入額の推移	69
4. 投資環境の実態	72
4-1 投資手続き	72
4-2 所管官庁等の対応・活動状況	74
4-3 労働事情	75
4-4 インフラ	76
4-5 物流	78
4-6 生活環境	83
4-7 今後の可能性	86
5. 投資環境関連制度等	88
5-1 外資法及び外資に関する規制	88
5-2 会社形態	92
5-3 投資誘致機関	93
6. インフラ	95
6-1 工業団地等のインフラの状況及び整備計画	95

別添資料リスト

1) ビナライングループ保有船舶リスト	105
2) 新ベトナム海上輸送開発マスタープラン和文仮訳 (1601 QD-TTg2009)	109
3) 新ベトナム海上輸送開発マスタープラン (1601 QD-TTg 2009)	116
4) 条件付き投資分野	125
5) 首相承認が必要な投資分野	126
6) 禁止投資分野	128

1. ベトナム概観

1-1 基礎データ

面積	約 33 万平方キロ（九州を除く日本の面積に相当）
人口	約 8,616 万人（2009 年 3 月現在）
人種	ベトナム民族（キン族）約 86%、他に中国人（華僑）1.3%、クメール（カンボジア）人 1%、山地を中心に約 50 種の少数民族が居住
宗教	仏教 80%、カトリック約 9%、その他カオダイ教、ホアハオ教等の土着宗教
政体	社会主義共和制（党書記長：ノン・ドゥック・マイン）
元首	グエン・ミン・チエット国家主席
国会	一院制、任期 5 年（但し 2007 年～2011 年の第 12 期国会は 4 年） （国会議長：グエン・フー・チョン）
政府	(1) 首相：グエン・タン・ズン (2) 外相：ファム・ザー・キエム（副首相兼務）

出典：ベトナム統計局、日本外務省ホームページより

1-2 政治

(1)概要

1976 年の南北統一以降、新生ベトナムは社会主義体制を構築し、新しいベトナム共産党による一党支配が確立した。現在も共産党が国会において支配的な力を持つ。

国家機構としては、国会が国の基本指針や方向性を決定し、それを受けて行政機関が政策を執行する。国会では元首（大統領）、首相を選出する。元首は最高人民裁判所裁判官を含む重要ポストを指名する権利を有し、国会でこれを承認する。首相は政府業務を遂行し、国会議員を指名・除名する権利を持つ（国会での承認が必要）。また首相は、各省における決定・指令関しての取消・保留の権利を持つ。

現在、国会は 498 名¹で構成され、2007 年 7 月の国民議会では、グエン・タン・ズン首相、グエン・ミン・チエット国家主席、グエン・フー・チョン議長が再任されている。

共産党の組織及び内閣による国家機構の組織は以下のようになっている。

¹ 在米ベトナム大使館ホームページ

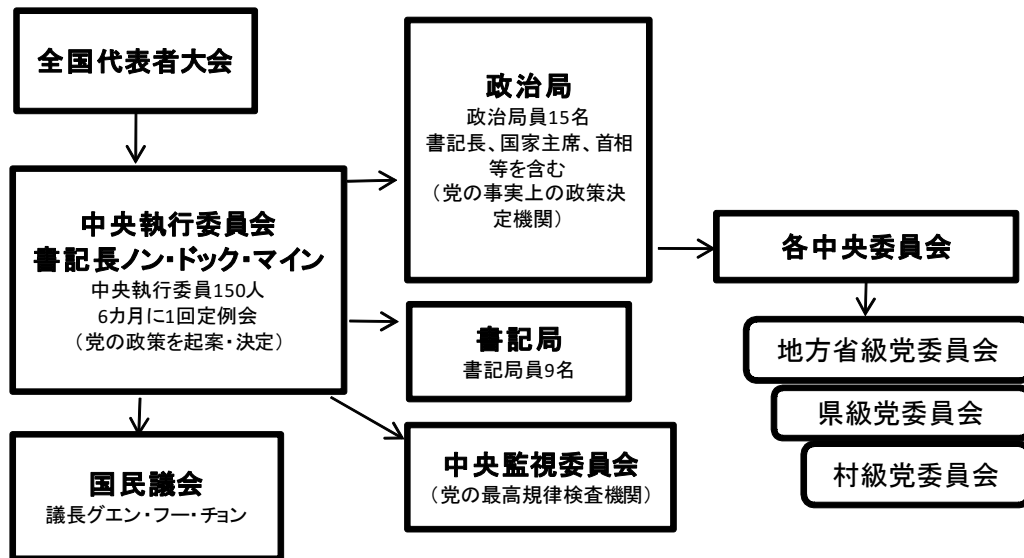


図1 共産党組織図

出典：「ベトナムの国土政策事情」国土交通省 2008年3月

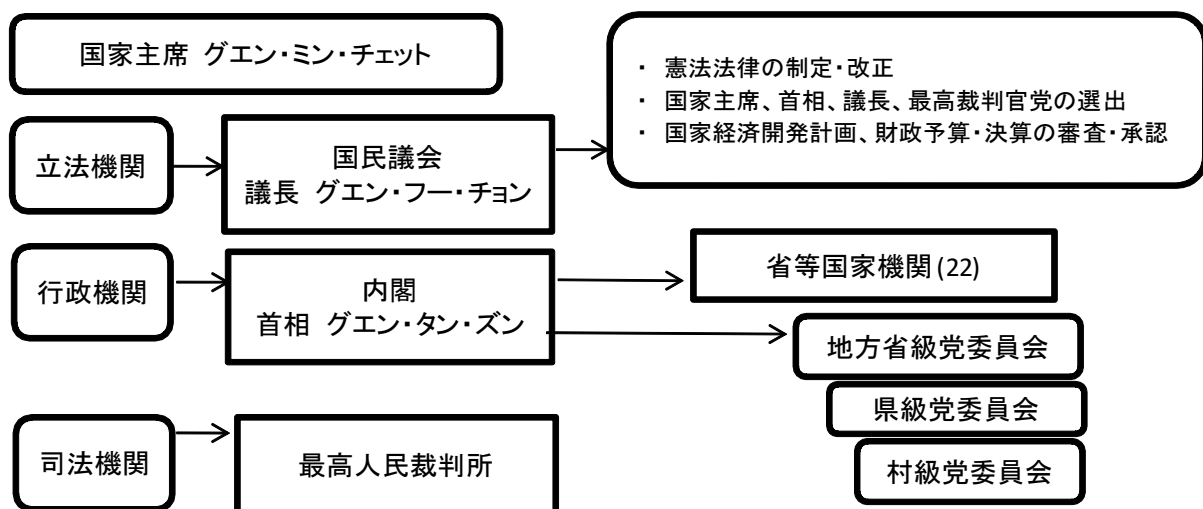


図2 国家組織図

出典：「ベトナムの国土政策事情」国土交通省 2008年3月より作成

(2) ドイモイ政策

20世紀後半まで続いた戦争の影響でベトナムの経済発展は遅れをとっており、特に1976年ベトナム南北統一以後の社会主義体制も経済発展の障害になっていた。80年代にはインフレや食糧不足に直面し、国民の生活は困窮を極めていった。共産党一党独裁政権を維持するためには、こうした事態を收拾する必要が急務だった。そのため、ベトナム政府は1986年の第6回党大会において、主に経済（価値の自由化、国際分業型産業構造、生産性の向上）、社会思想面で新方向への転換を

めざすドイモイ（刷新）政策を採択し、政治経済の大改革を開始した。ドイモイ基本政策は、次のとおりである。

表1 ドイモイの基本政策

社会主義路線	従来の性急な社会主義路線を否定 社会主義への転換には長期間を要するべきである。 今後も時間をかけて、社会主義路線への転換に努力する。
産業政策の変更	従来の重工業優先政策を見直すこと。 重工業優先から、農業中心に政策変更する。 ①食料・食品、②消費財、③輸入代替商品を3大増産商品に指定し、 投資の60%を集中投資する。
市場経済の導入	市場経済を導入し、経済改革を推し進める。 国営・公営以外の資本主義的経営や個人経営の存在を認める。 従来の中央集権的な計画経済を基本的に放棄する。
国際協力への参画	国際分業・国際協力に積極的に参入していく。 インドシナ半島の平和のみならず、世界平和構築に汗を流す国となる よう努力する。

出典：ベトナム経済研究所『図解 早わかりベトナム・ビジネス』2006年3月

1-3 経済

(1) マクロ経済

① 経済成長率・GDP

前述のようにベトナムは、1986年の第6回ベトナム共産党大会で、計画経済を市場経済に転換する刷新（ドイモイ）政策を採択し、88年より外国投資受け入れを開始した。その後、経済成長率が順調に上昇し始め、92年には前年の5%台から8%台に飛躍、95~96年には9%台の高い成長率を記録するようになった。

しかしその後は、長期的な市場の潜在性は大きいものの当時の所得水準はいまだ低く国内需要が限られていたこと、インフラや法律の未整備等投資環境の劣悪さが露呈し始めたこと等があいまって、投資プロジェクトを実施に移す段階で問題に直面する等、操業にすraitらなかった案件も目立った。さらに、97年のアジア危機の間接的影響を受け、経済成長率は99年には4.8%にまで下がった。2000年後は堅調に回復を見せ、2007年には8.5%にまで回復した。

その後2008年9月にリーマン・ショックが発生し、2008年は6%台、2009年1~3月期は3.1%と急落している。それでも、この時勢の世界経済の急減速を考慮すると、ベトナムは比較的堅調に推移したといえる。この原因として、一つには近年のベトナム投資ブームを背景に、世界からの投資や工場のベトナムへの移管の動きが依然続いていること、そして先進国のような景気悪化の影響を受けやすい中高級品輸出と比べ、ベトナムの輸出品目は需要が比較的堅調な低級品が多いということがあげられる。

さらに、ベトナム政府は2009年1月~5月にかけて、計2回にわたってGDP比10%超に及ぶ総計152.8兆ドン（約88億ドル）規模の景気対策を打ち出した。5月に発表された景気対策は、①銀行貸付けに対する利子補給、②インフラを初めとする投資支出の前倒し、③税の減免、④社会

保障政策等の低所得者向け対策等を含む総額約 80 億ドル（145 兆ドン）、GDP の 9%に相当する大規模なものであった²。こうした対策もあり、ベトナムの景気は 2009 年第 2 四半期の経済成長率は対前年同期比 4.5%と、第 1 四半期の同 3.1%から改善し、景気は底を打ったと見られている³。

直近では、2009 年 7～9 月期が 5.2%となる等、さらなる景気回復が見られる。穀物を中心に農業の拡大が続いていること、金融危機後も中国資本の進出等により生産が回復し、すべての部門で生産拡大につながっている⁴。

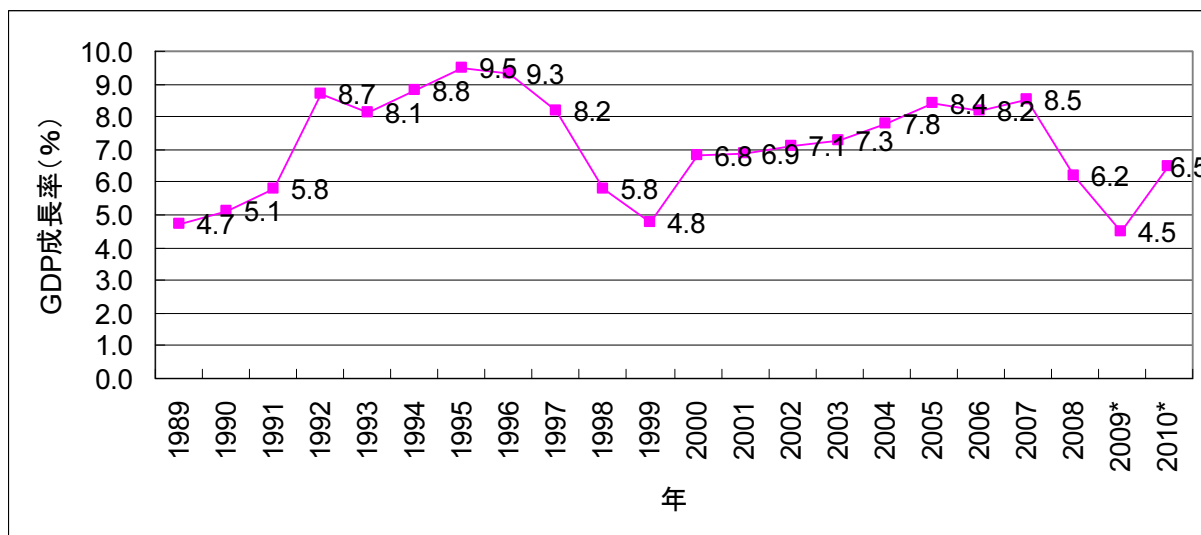


図3 ベトナムの GDP 成長率の推移

出典：アジア開発銀行資料より作成

註：2009、2010 年は予想値

②貿易⁵

2008 年の貿易は、輸出額が 626 億 8,510 万ドル（前年比 29.1%増）、輸入額は 807 億 1,380 万ドル（28.8%増）となり、貿易赤字は過去最大の 180 億 2,870 万ドル（27.7%増）と、2006 年（50 億ドル）の 3.6 倍まで拡大した。ただし月別の推移としては、新車及び一部自動車部品の輸入関税の引き上げや、外貨為替取引バンドの拡大等の、政府の貿易赤字対策の効果、さらに 5 月以降の急激なドン安もあり、赤字額の伸び率は鈍化傾向にある。

国別・地域別の貿易収支は、米国（92 億 3,320 万ドル）、オーストラリア（28 億 6,470 万ドル）は引き続き黒字となった。一方、中国（マイナス 111 億 1,640 万ドル）、台湾（マイナス 69 億 6,120 万ドル）、シンガポール（マイナス 67 億 3,280 万ドル）、韓国（マイナス 52 億 8,190 万ドル）は大幅な赤字となった。日本との貿易は前年の赤字（1 億 790 万ドル）から 2 億 9,720 万ドルの黒字に転換した。

² 国際金融情報センター『景気対策の効果と為替市場の動向』2009 年 7 月

³ アジア開発銀行 “Outlook 2009 update” 2009 年 9 月

⁴ 第一生命経済研究所『ベトナム経済事情』2009 年 10 月

⁵ ジェトロ貿易投資白書 2009 年版

2009年第1四半期の貿易収支は15億91万ドルの黒字となっている。同期間には22億ドルを超える金が輸出されており⁶、一時的な特殊要因としてこれを差し引くと、同期間の輸出額は約119億ドル（前年同期比9.6%減）となり、実質的には約7億ドルの貿易赤字と考えられる。前年同期の83億ドルと比べ、赤字額は大幅に減少した。

表2 ベトナムの主要国・地域輸出入 〈通関ベース〉

(単位:100万ドル、%)

	輸出(FOB)				輸入(CIF)				
	2007年	2008年			2007年	2008年			
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率	
米国	10,089	11,869	18.9	17.6	中国	12,502	15,652	19.4	25.2
日本	6,070	8,538	13.6	40.7	シンガポール	7,609	9,393	11.6	23.4
中国	3,357	4,536	7.2	35.1	台湾	6,917	8,363	10.4	20.9
オーストラリア	3,557	4,225	6.7	18.8	日本	6,178	8,241	10.2	33.4
シンガポール	2,202	2,660	4.2	20.8	韓国	5,334	7,066	8.8	32.5
ドイツ	1,855	2,073	3.3	11.8	タイ	3,737	4,906	6.1	31.3
マレーシア	1,390	1,955	3.1	40.7	香港	1,941	2,633	3.3	35.6
英国	1,431	1,581	2.5	10.5	マレーシア	2,290	2,596	3.2	13.4
合計(その他を含む)	48,561	62,685	100.0	29.1	合計(その他を含む)	62,682	80,714	100.0	28.8

出典：ジェトロ貿易投資白書 2009年版

2008年の輸出を品目別にみると、1位は2007年と同じく原油で103億5,680万ドル（前年比22.0%増）であった。原油の輸出量は1,375万トンと対前年比8.3%減少したが、国際的な価格高騰を受け、金額ベースでは前年を大きく上回った。ベトナム最大のバクホー油田は老朽化で生産性が減少しており、新規に油田が発見されない限り、輸出量の減少傾向は今後も続くものと考えられる。

2位の繊維・衣料品は91億2,040万ドル（前年比17.7%増）と額は増加したが、伸び率は前年の32.8%から縮小した。米国向け輸出が、前年の46.7%増から14.3%増の51億574万ドルに減速したことが影響した。3位は履物で47億6,780万ドル（19.4%増）、4位は水産物で45億1,010万ドル（19.8%増）といずれも2ケタの伸びを示している。5位はコメで28億9,440万ドル（94.3%増）と大幅に増加した。これはコメの輸出価格が前年比約2倍に急騰したことによる。輸出量は政府のコメ輸出量制限により474万トンで対前年比4.0%増と微増にとどまった。

⁶ 金の国際相場が急騰する中、ベトナムの国内相場が低い時期があり、外貨を得るために輸出された。

表3 ベトナムの主要品目別輸出入<通関ベース>

(単位:100万ドル、%)

	輸出(FOB)				輸入(CIF)				
	2007年	2008年				2007年	2008年		
	金額	金額	構成比	伸び率		金額	金額	構成比	伸び率
原油	8,487.6	10,356.8	16.5	22.0	機械設備・同部品	11,122.7	13,993.8	17.3	25.8
繊維・衣料品	7,749.7	9,120.4	14.5	17.7	石油製品	7,710.4	10,966.1	13.6	42.2
履物	3,994.3	4,767.8	7.6	19.4	鉄鋼	5,111.9	6,720.6	8.3	31.5
水産物	3,763.4	4,510.1	7.2	19.8	織布・生地	3,957.0	4,457.8	5.5	12.7
コメ	1,490.0	2,894.4	4.6	94.3	コンピュータ・電子部品	2,958.4	3,714.3	4.6	25.5
木製品	2,404.1	2,829.3	4.5	17.7	プラスチック原料	2,506.9	2,945.1	3.6	17.5
コンピュータ・電子部品	2,154.4	2,638.4	4.2	22.5	繊維・縫製品・革原材料	2,152.2	2,355.1	2.9	9.4
コーヒー	1,911.5	2,111.2	3.4	10.4	化学薬品	1,466.2	1,775.5	2.2	21.1
ゴム	1,392.8	1,603.6	2.6	15.1	化学製品	1,285.2	1,604.3	2.0	24.8
石炭	999.8	1,388.0	2.2	38.8	木製品	1,015.9	1,098.1	1.4	8.1
合計(その他を含む)	48,561.4	62,685.1	100.0	29.1	合計(その他を含む)	62,682.2	80,713.8	100.0	28.8

出典: ジェトロ貿易投資白書 2009年版

日本向けの輸出は、資源価格の高騰から、原油、石炭が100%超の伸びとなり、繊維・衣料品、木材・同製品、コンピュータ・電子部品、プラスチック製品、履物、コーヒーが2ケタの伸びとなった。

対日輸入では、機械設備・同部品(24億4,530万ドル、25.7%増)、鉄鋼(10億4,170万ドル、59.0%増)、コンピュータ・電子部品(9億2,880万ドル、56.8%増)が上位となった。これら品目の高い伸びは、進出日系企業による設備投資や生産に必要な部品、材料の需要増加が背景にあると考えられる。

表4 ベトナムの対日主要品目別輸出入 <通関ベース>

(単位:100万ドル、%)

	輸出(FOB)				輸入(CIF)				
	2007年	2008年				2007年	2008年		
	金額	金額	構成比	伸び率		金額	金額	構成比	伸び率
原油	1,013.0	2,177.4	25.5	114.9	機械設備・同部品	1,945.4	2,445.3	29.7	25.7
水産物	753.6	830.2	9.7	10.2	鉄鋼	655.1	1,041.7	12.6	59.0
繊維・衣料品	704.7	820.1	9.6	16.4	コンピュータ・電子部品	592.5	928.8	11.3	56.8
電線・ケーブル	662.8	727.3	8.5	9.7	織布・生地	327.4	355.1	4.3	8.4
木材・同製品	307.1	378.8	4.4	23.4	自動車部品	217.8	337.5	4.1	55.0
コンピュータ・電子部品	269.3	375.7	4.4	39.5	石油製品	146.1	332.3	4.0	127.5
石炭	133.6	305.1	3.6	128.4	プラスチック原料	173.1	186.7	2.3	7.9
プラスチック製品	126.9	193.9	2.3	528.0	化学製品	110.4	154.1	1.9	39.6
履物	114.8	137.6	1.6	19.8	自動車	91.2	144.4	1.8	58.4
コーヒー	76.4	127.4	1.5	66.8	化学薬品	121.7	141.0	1.7	15.8
合計(その他を含む)	6,069.8	8,537.9	100.0	40.7	合計(その他を含む)	6,177.7	8,240.7	100.0	33.4

出典: ジェトロ貿易投資白書 2009年版

③物価

2007年まで厳しいインフレ状態が続いていたが、2008年の商品市況急騰の反動により2009年7~9月期時点でのインフレ率は前年比+2.4%⁷まで低下しており、物価も落ち着きを取り戻している。しかし、世界経済の底打ちで資金が不動産等資産市場に流入し、不動産市況に上昇の動きがある等、資産バブル懸念も内在する。先行きとしてはインフレ圧力が高まる可能性が懸念されている。これをうけ、当局は2009年11月25日、基準金利を現行の7%から8%に引き上げると発表し、12月1日から実施されている。⁸

④金融・為替・株式市場

2007年末ごろから2008年前半にかけては、景気過熱による消費者物価指数上昇率の高止まりを受け、ベトナム政府は緊縮財政及び金融政策をとっていた。ところが、2008年9月にリーマン・ショックが発生し世界経済が停滞すると、ベトナムも内需を刺激する等国内経済に対応するため、金融緩和を迫られた。リーマン・ショック前には14%だった基準金利も金融危機後は7%まで下げ⁹、2008年前半からの金融政策の転換がみられた。債券市場での国債増発にともなう長期金利の上昇も金融緩和政策への要因の一つになっていた。最近はインフレ懸念を受け、基準金利は2009年12月1日から8%に引き上げられた。

ベトナムは、1999年に固定相場制から、政府が定めた対ドル基準レートから一定範囲での変動のみを許容されるというクローリングペッグ制に移行している。2008年10月以降、ドンの対ドル為替レートが変動許容範囲の中で下げ止まり始めた。いわゆるヤミ市場といわれる銀行以外の外貨両替所等では下限以下で取引されるケースもあった。このドン売り傾向は、リーマン・ショック後の金融緩和や貿易収支悪化によるものとみられる。これに対し政府はドル売り介入を実施し、ドン防衛に努めてきた。¹⁰

直近の動きとして、ベトナム中央銀行は2009年11月25日、ドンを5.44%引き下げることと決定し、ドンの対ドル相場中間値は1万7,961ドンと発表している。これは、輸出を促進するため為替を穏やかに減価させたいという政府の思惑もあり、ドンの為替相場が切り下げ観測を織り込んで弱含みの基調が続いていたことにもよる。また、ヤミ市場の為替相場との大幅乖離も原因となっている。政府はドンを切り下げると同時に、変動許容範囲を従来の5%から3%に引き締めた。¹¹

なお、ベトナムでは2000年7月に初の証券市場がホーチミン市で発足している。当初は、上場企業は4社、1年後でも6社までしか増加せず、しかも上場企業は中規模以下の国有企業が中心であり、優良国有大企業であるベトナム郵電公社やベトナム空港等の株式公開は実現しなかった。その後WTO加盟をきっかけに、外国投資家のベトナムへの注目度が一気に高まり、ホーチミン証券取引所の株価は2006年後半から急騰・拡大した。2009年11月26日現在では株式で188銘柄が

⁷第一生命経済研究所『ベトナム経済事情』2009年10月

⁸Reuters、2009年11月25日

⁹ベトナム株ニュース、2009年10月29日

¹⁰みずほ総合研究所『みずほアジア・オセアニアインサイト ベトナム経済に不安定化の兆し』2009年10月

¹¹ Reuters、2009年11月25日

取引されており、取引規模も 2009 年 10 月だけで 16 億株、82 兆ドン（約 46 億ドル）¹²にまで成長している。株価も金融危機前までは成長を続け、ベトナム株価指数は一時 1,100 台をつけた。しかしリーマン・ショックの影響で、ベトナム株価指数は 2008 年 10 月から 2009 年 3 月まで下げ続け 250 を切った。¹³その後は回復基調にあり、2009 年 11 月 30 日終値は 504.12 となっている。¹⁴

2005 年 7 月には、ハノイで二部市場にあたる OTC 市場もオープンした。またハノイ証券取引所では、2009 年 11 月 26 日現在、株式市場で 242 銘柄、債券市場で 508 銘柄が上場、2009 年 10 月だけで株式取引規模は約 10 億株、43 兆ドン（約 24 億ドル）¹⁵となっている。ハノイ証券市場は債券市場としても期待されており、「国際流通市場創設マスタープラン」のもとホーチミン証券市場で取り扱っている国債をハノイ証券取引所に移管し国際取引市場となること、2010 年をめどに格付け機関を創設すること等をめざしている。¹⁶

⑤国際収支

経常収支は 2004 年以降、赤字となっている。特に 2008 年の経常収支は大幅に赤字となっている。同赤字の背景にあるのが、貿易赤字である。2007 年、2008 年と大幅に貿易赤字が拡大した。これは、世界経済の全体的な後退にもより、輸出環境が悪化していることによる。

¹² ホーチミン証券取引所

¹³ ベトナム株情報サイト

¹⁴ Reuters, 2009 年 12 月 1 日

¹⁵ ハノイ証券取引所

¹⁶ International Business Times（経済成長が続くベトナムと債券市場整備の課題）2007 年 12 月 21 日

表 5 ベトナム主要経済指標

	2004	2005	2006	2007	Prel. 2008
実質GDP(十億ドン)	362,435	393,031	425,373	461,344	489,833
実質GDP成長率(%)	7.8%	8.4%	8.2%	8.5%	6.2%
農業	5.0%	4.6%	11.3%	11.1%	10.0%
鉱業	8.9%	1.9%	1.2%	1.7%	0.9%
製造業	10.9%	12.9%	13.4%	12.4%	9.9%
電気ガス水道	12.0%	12.3%	9.9%	9.1%	10.5%
建設業	9.0%	10.9%	11.0%	12.2%	-0.4%
貿易	7.8%	8.3%	8.6%	8.8%	6.4%
運輸通信	8.1%	9.6%	10.1%	11.4%	13.2%
金融	8.1%	9.4%	8.2%	8.8%	6.4%
公共事業	5.9%	7.2%	7.6%	8.1%	6.5%
その他	6.0%	8.0%	8.0%	8.0%	7.0%
一人当たりのGDP(千ドン)					
消費者物価上昇率(%)	92.34926	100.0	107.3936	116.3334	146.07
国際収支					
経常収支(百万ドル)	-1,591	-560	-164	-6,992	-10,706
貿易収支(百万ドル)	-5,483.8	-4,314	-5,064.9	-14,203.6	-18,029
輸出(百万ドル)	26,485	32,447.1	39,826.2	48,561.4	62,685
輸入(百万ドル)	31,968.8	36,761.1	44,891.1	62,765.0	80,714.0
為替レート(ドン=US\$1)	15,746.00	15,858.90	15,994.30	16,105.10	16,302.30

出典：アジア開発銀行

1-4 産業

(1)概要

産業の担い手だが、企業の出資母体別 GDP 寄与率で見ると、2007年では国有企業の割合が20%、私企業が35.4%、外国企業が44.6%となっており¹⁷、私有企業および外国企業の伸びが顕著だ。今後も国有企業以外の私有企業や外国企業がより活発化する流れは続くと予想される。

¹⁷ ベトナム統計局

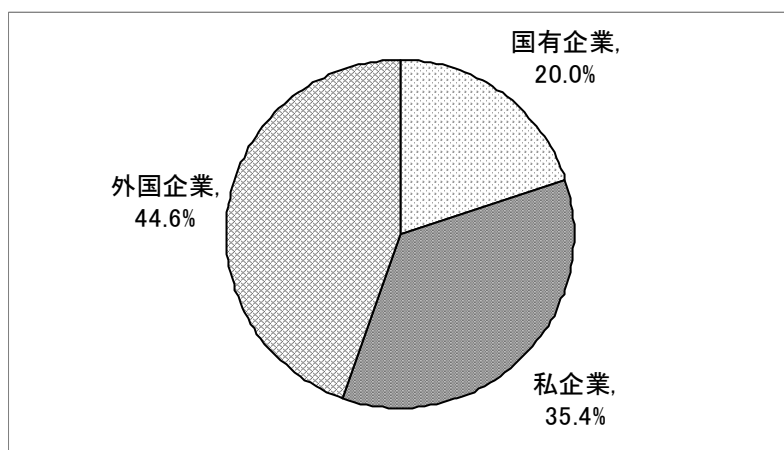


図4 企業の出資母体別 GDP 寄与率

出典：ベトナム統計局ホームページより作成

1990年以降の産業別の GDP 寄与度をみると、農業も製造業も、寄与度が全体の大きな割合を占めているものの、近年農業の比率は低下し、工業化が進んでいる。この流れは 2004 年以降 2008 年も変わらず、農業の実質 GDP 産業寄与度は 2004 年 20.4% から 2008 年は 17.6% と減少している。製造業の実質 GDP 産業寄与度は 2004 年 21.8% から 2008 年は 25.5% に上昇している。

製造業の中には、繊維・縫製品・靴等の軽工業、原油採掘、コーヒー、水産物等の食品産業、外資系企業が主に担う、事務機器・計算機、器量、光学機器、時計、ラジオ、テレビ、通信機器といった電気機械や二輪車、自動車組み立て等があり、生産地としてのベトナムへの評価が高まっている。

表 6 ベトナムの産業別 GDP 寄与度

	2004	2005	2006	2007	Prel. 2008
実質GDP(十億ドン)	362,435	393,031	425,373	461,344	489,833
実質GDP産業寄与度(%)					
農業	20.4%	19.6%	18.8%	17.9%	17.6%
鉱業	6.2%	5.8%	5.3%	4.7%	4.3%
製造業	21.8%	22.7%	23.8%	24.7%	25.5%
電気ガス水道	2.8%	2.9%	2.9%	2.9%	3.0%
建設業	8.6%	8.8%	9.0%	9.3%	8.7%
貿易	16.3%	16.3%	16.3%	16.4%	16.4%
運輸通信	3.9%	3.9%	4.0%	4.1%	4.3%
金融	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%
公共事業	2.7%	2.7%	2.6%	2.6%	2.6%
その他	15.2%	15.2%	15.2%	15.2%	15.3%

出典：アジア開発銀行

次に、GDP 寄与度の高い産業について概説する。

(2)農業

1990年以降、産業別GDPに占める比率が、農業から工業にシフトしてきていることをみたが、2008年ベトナム農業のGDPへの寄与度は国内総生産の17.6%にあたり、製造業に続く大きな割合を占めている。

1988年の「政治局第10号決議（農業経済管理に関する刷新について）」が出されてから、農業生産額が増加していき、90年代には多くの作物の自給が達成された。その後、90年代には輸出能力をつけた耕種部門が成長し、産業耕作部門では1990年の6.7兆ドンから2008年には31兆ドン¹⁸と4.6倍近く増加している。

農業の主な地域は、南部のメコンデルタと北部の紅河デルタ周辺。コーヒー、天然ゴム、胡椒等は中部高原。ホーチミン市とハノイ市周辺部では野菜栽培が行われている。生産量の多いものとしては、米、サトウキビ、キャッサバ、とうもろこし、サツマイモ、ココナッツ、コーヒー、ピーナッツ、ゴム、大豆となっている。この中でも、米やコーヒー等、世界的な輸出品目になっているものもある。

近年では、中国へのコメの輸出や、国内での経済成長にともない牛肉や乳製品の消費が拡大していることも特徴だ。今後は、WTO加盟による農作物貿易の自由化がさらに促進されることが予想され、農作物の品質向上や付加価値を生む農業のあり方も期待される。

(3)製造業

1990年以降、製造業がベトナムの産業別GDPの大部分を占めるに至っている。ベトナムには多岐にわたる製造業が存在するが、主なものは、自動車、オートバイ、家電、繊維・縫製、皮革・履物産業となっている。外資系企業が主に進出している主要な製造業を中心に焦点を当ててみていく。

① 自動車産業

ベトナム政府は四輪車産業を主要戦略産業の一つと位置づけ、産業育成のために外資誘致を行ってきている。ベトナム自動車工業会(VAMA)が2000年に設立され、ベトナム自動車産業の発展を担っている。加盟メーカーは、国内企業、外国企業合わせて、2000年当時では11社、現在では17社¹⁹にのぼる。トヨタ、大宇、フォード、いすゞ、ホンダ、スズキ、ふそう、三菱等の主要外資系メーカーを初め、地場メーカーが加入している。

さらに政府は2004年7月、「自動車工業マスタープラン」を策定している。2020年までに自動車産業がベトナムの重点産業となることをめざし、国内需要に合わせるだけでなく、国際市場への進出もめざすとした。ところが現状は、部品現地調達率は地場企業で20%、外資系企業では2~10%にとどまっている²⁰。WTOの合意によると、2014年までに自動車輸入関税は70%になり、2017年までに47%になる²¹。WTO合意による減税が最終段階に入った際に、部品調達を輸入に頼ったベトナム自動車産業の競争力が懸念される。部品産業の強化が今後の大きな課題となっている。

現在のベトナム国内自動車販売の現状は以下のとおり、車種別の販売構成比（2009年10月）を

¹⁸ ベトナム統計局

¹⁹ ベトナム自動車工業会

²⁰ 海外投融資情報財団「ベトナム特集」2008年3月等。各種報道によると合弁企業でも2~10%前後にとどまっている。

²¹ Dow Jones 2009年11月21日

みると、乗用車が33%（3,866台）、トラック・バン等が38%（4,435台）とトラック・バン等の主に商用車比率も高い。

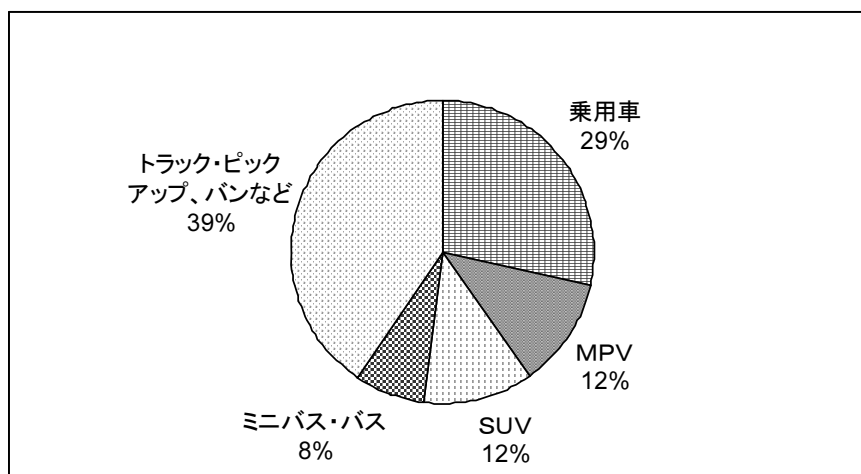


図 5 車種別自動車販売構成比(2009年1~11月)

出典：ベトナム自動車工業会

ベトナムの国内自動車販売台数でみると、2007年以降の伸びは著しく、2006年4万台から2007年には8万台と2倍近く伸び、2008年には11万5,159台²²に達している。

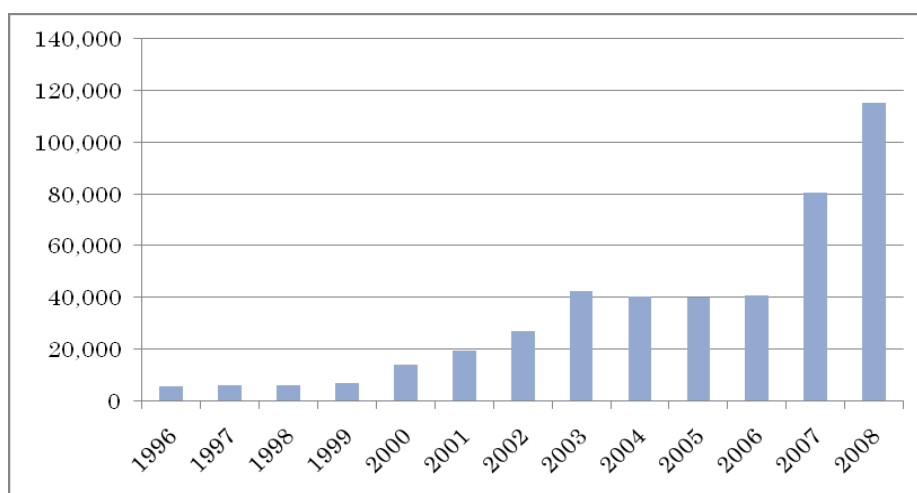


図 6 ベトナム国内自動車販売台数

出典：ジェトロ海外調査部アジア大洋州課、時事通信より作成

各社別の販売シェアは、例年トヨタが安定して首位であり、2009年1-11月の販売においても第1位（24.4%）を維持している。第2位は、地場のチュオンハイで18.0%。2005年計画投資省よ

²² 時事通信 2009年10月2日

り投資許可を受けたホンダは、2006年よりベトナム自動車市場に参入しており、2009年1-10月のシェアは3.6%となっている。

また日産自動車は2009年に自動車生産の許可を得ており、合弁進出（ベトナム日産26%、デンマークのケアグループ74%）する予定である。現在はベトナムで生産した自動車を初めて市場に投入するための準備を進めており、3年後にはシェア5.5%を目標にしている。²³

表7 メーカー別自動車販売数（2009年1月～11月）

メーカー	販売台数	シェア (%)	前年同期比 (%)
トヨタ	25,927	24.8	19
チュオンハイ	18,783	18.0	17
ビナモーター	13,928	13.3	-30
GM大宇	12,528	12.0	24
ピナスキ	8,012	7.7	6
フォード	6,806	6.5	16
ホンダ	3,736	3.6	-30
ピナスター（三菱）	3,063	2.9	17
メルセデス・ベンツ	2,910	2.8	48
いすゞ	2,597	2.5	-19
ビスコ（スズキ）	2,262	2.2	-20
日野	1,925	1.8	-21
VMC（BMW・マツダ・キア）	734	0.7	63
メコン（フィアット・PMCなど）	570	0.5	-63
サムコ	414	0.4	1
ピナコミン-ピナコール	200	0.2	-44
合計	104,395		

出典：時事通信 2009年12月9日

②オートバイ

ベトナムの二輪車市場は、2005年以降、政府による生産・登録規制等が撤廃され市場の自由化がすすめられたため、市場規模は250万～300万台に拡大している。2008年の販売台数は300万台程度とみられ、中国・インド・インドネシアに次いで世界で4番目に大きな市場である。²⁴

ベトナム市場への二輪車は1990年以前、ラオス経由のタイ製の完成車の輸入品が主であった。1990年代から外資系企業により、二輪車の国内生産が始まった。これは、ベトナム政府による海外の二輪車企業の誘致による二輪車国産化をめざすものであった。1990年代末、日本や台湾の二

²³ 時事通信 2009年11月3日、2009年10月2日

²⁴ 本田技研プレスリリース 2008年8月28日

輪車メーカーが進出するものの、日本メーカーの生産する二輪車の価格がベトナム消費者の平均所得とかけ離れていたことや、密輸オートバイが横行していたこと等から、売り上げは伸び悩んだ。

その後 2000 年から 2001 年にかけて、中国から安価な日本メーカーのコピーバイクが大量に流入した（日本車の 4 分の 1 から 3 分の 1 の価格）。このコピーバイクはベトナムの中・低所得層を市場に取り込むほどに浸透し、外資系メーカーのシェアは急激に落ちこんだ。しかし、低品質コピーバイクにはアフターケアがないこと、交通事故の増加等が問題となり、2002 年から人気は落ちこんだ。そこへホンダが 2002 年 1 月、従来の半額以下の新モデルを投入することにより、シェアを一気に回復した。

このようなコピーバイク問題等もあり、ベトナム政府は二輪車市場に対し様々な規制や政策介入を行ってきた。2002 年には二輪車用部品の輸入規制（割当制）が実施された。割り当て枠を既に使い切った各社は工場の生産を停止せざるを得なくなり、事実上の生産規制となった。2003 年には二輪車所有者の登録制により 1 人複数台の二輪車所有を禁止した。これらの規制は外資系メーカーの生産に大きく影響を与えた。

しかし 2005 年ごろから、WTO 加盟準備にともないこれらの様々な規制が撤廃・削減されていった。これにより、既存企業による生産拡大や開発、コストダウン、また新たな外資の流入を加速する等好循環が生まれている。現在メーカーは、ベトナムでの部品生産部門の強化を図っており、部品の現地調達を強化しつつある。²⁵

現状では、日系メーカーに寄せるユーザーの信頼が厚く、日系メーカーは 7 割程度のシェアを保ち、地場組立企業では集約が進行している。現在、中国の力帆、台湾の三陽等のメーカーも善戦しているものの、日系メーカーの技術力や信頼度には及ばず、ホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキの 4 大メーカーの優位は変わらない。今後も日系各社による寡占は続くと思われる。地場企業の動向については、競争環境が非常に厳しいため、実体を伴った地場メーカーの出現は困難とみられる。²⁶

③鉄鋼

ベトナムの鉄鋼業は従来、VSC（ベトナム鉄鋼公社）またはその傘下企業、VSC と外資の合弁企業が担ってきた。政府が 2001 年に 2001 年 9 月に政府承認を受けた鉄鋼業のマスタープランは VSC が起案したものであり、VSC を中心とした産業発展をめざしていた。国有企業が現代的な工場建設を担っていたわけである。しかし、自由化と外資系企業の誘致の波の中で状況は大きく変化している。私企業は 2000 年前後までは劣悪な設備で操業する小規模企業がほとんどであったが、2000 年以降、ベトナム地場の私企業の中にも近代的な企業が出てきている。また、金融危機前までのベトナムの高い成長率を反映して、鉄鋼消費量も伸びていたため、国内市場規模の拡大を見越した外資企業の進出も活発化していた。

具体的には、台湾のフォルモサ、インドのタタ・スチール、韓国の POSCO、マレーシアのライオン・インダストリーズ等大手各社は数十億ドル規模、総額 300 億ドル近くの鉄鋼プロジェクト投資を計画している²⁷。これらのうち、ライオン・インダストリーズのプロジェクトは後述のように

²⁵ ベトナム経済研究所『図解 早わかりベトナム・ビジネス』2006 年 3 月

²⁶ 時事通信 2009 年 11 月 16 日

²⁷ 時事通信 2009 年 8 月 28 日

国営造船公社ビナシンとの合弁だが、ビナシンの資金繰りは悪化、ライオン・インダストリーズも2009年7月、製鉄プロジェクトを見直すと発表しているが、POSCOは2009年10月に冷延ミルを開設した。

一方、順調に伸びていたベトナムの鉄鋼消費は金融危機で伸びが鈍化している。2007年の国内鉄鋼消費量は対前年比42%増の1,030万トンと東南アジア最大であった²⁸。2009年8月時点での予想によると、2009年の鉄鋼需要は約10%増の1,070万トンと伸びが鈍化した²⁹。ベトナムは鉄鋼需要全体のうち、国内生産で賅っているのは約半分強だが、大型鉄鋼プロジェクトが稼動すると、供給過剰になると業界では懸念しており、業界団体のベトナム鉄鋼協会(VSA)は、政府に新規プロジェクトのライセンス認可を制限するよう求めている³⁰。VSAの試算によると2009年末のベトナムの鉄鋼生産能力は年産800万トン³¹だが、これが2025年には2,500~3,000万トンになると見込まれている³²。

²⁸ 時事通信 2008年1月19日

²⁹ 時事通信 2009年8月7日

³⁰ Steel Business Briefing 2009年2月12日

³¹ Vietnam News Brief Service 2009年12月9日

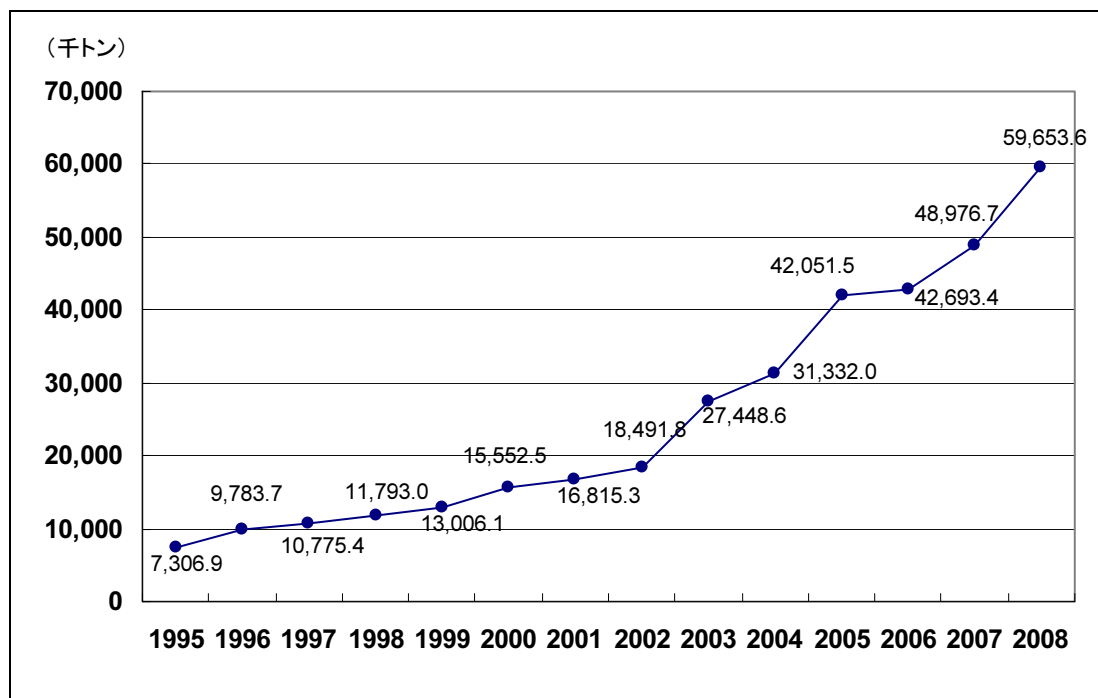
³² Reuters 2009年8月28日

2. 海事産業概観

2-1 海運業

(1) 概要

前述のように、2008年までは順調な経済の発展、投資の進展により、輸出、輸入量とも伸びており、海上貨物量も上昇してきた。実際、海上貨物量は2003年の2,745万トンから2008年には5,965万トンと、5年間で約2倍以上となっている。



注：2008年は暫定値

図 7 海上貨物量の推移

出典：ベトナム統計局

貨物量の上昇と同様、ベトナム籍船の数、総トン数も伸びている。Lloyd's Registerの統計によると、ベトナム籍船は2007年には1,235隻、250万GTとなっており、2年前の2005年に比べて隻数は40%、総トン数で50%の伸びとなっている。

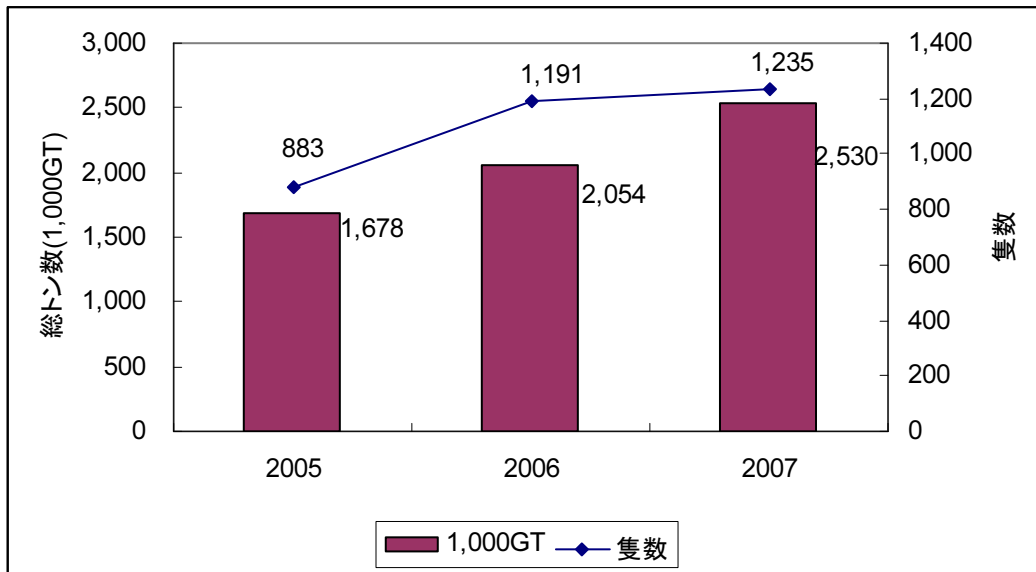
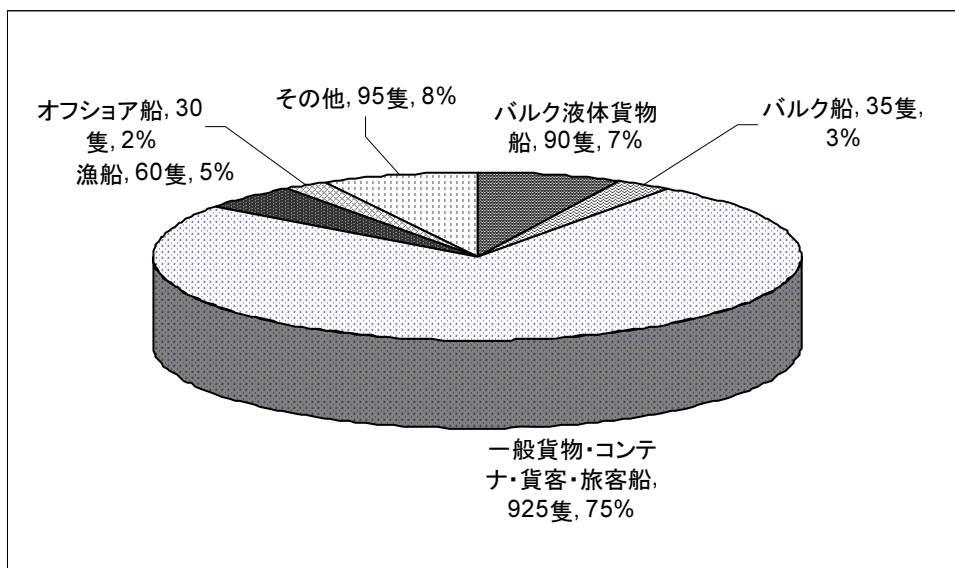


図 8 ベトナム籍船規模の推移

出典：Lloyd's Register “World Fleet Statistics”

ベトナムの籍船の内訳をみると、隻数では一般貨物・コンテナ・貨客・旅客船が最も多く、925隻で全体の75%を占める。総トン数でも、一般貨物・コンテナ・貨客・旅客船が最も多いがその割合は全体の53%と低くなる。隻数では90隻と全体の7%にしか過ぎないバルク液体貨物船が、総トン数では59万GTと全体の23%を占めており、石油タンカー等の液体タンカーが貨物船に比べて大型であることを示している。



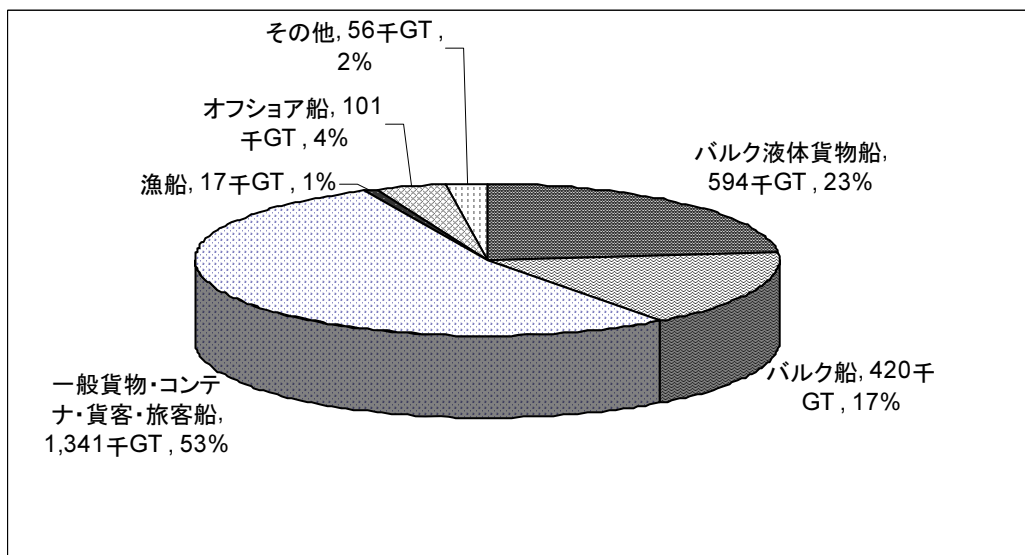


図 9 ベトナム籍船の船舶タイプ別内訳 2007年

出典：Lloyd's Register "World Fleet Statistics"

また、2005年～2007年ではタンカーやバルク船、一般貨物船の総トン数が増えている。

表 8 ベトナム籍船タイプ別トン数推移

船種		2005年末	2006年末	2007年末
		総トン数	総トン数	総トン数
タンカー	オイル・タンカー	212	279	413
	ケミカル・タンカー	69	91	166
	液化ガス・キャリア	16	17	15
貨物船	バルク・キャリア	266	267	420
	Ro-Ro船	6	6	6
	コンテナ船	59	76	87
	一般貨物船	893	1,139	1,188
	その他	0	0	19
その他	旅客船・フェリー	1	3	42
	オフショア・サプライ船	97	101	101
	漁船	18	18	17
	その他	43	56	56
合計		1,680	2,053	2,530

出典：Lloyd's Register "World Fleet Statistics"

(2) ビナライン社

これらの船舶のうち、かなりの部分を所有・運航し、ベトナムの海上貨物を担っているのは、国営のビナライン社³³である。

ビナライン社は1995年にベトナム国家海事局(Vietnam National Maritime Bureau：通常略して Vinamarine-ビナマリン)と運輸省の海運、荷役、サービス部門の構造改革により、国営の海運関連会社として設立された。ビナライン社のウェブサイトによると、ビナライン社グループはVOSCO、ビトランスチャート (Vitranschart)、ビナシップ (Vinaship) 及び原油輸送を専門とするFALCON等の海運会社や海運サービス会社、海運コンサルティング会社等の子会社、関係会社59社を傘下に持つほか、全国16カ所に支店を持つ。港湾運営では、クアンニン港、ハイフォン港、ダナン港、サイゴン港を運営しているが、ここでは海運事業について概説する。

● 貨物輸送量と売り上げ

ビナラインの貨物輸送量は2002年の1,700万トンから2007年には2,490万トンと、5年間で約1.5倍に増えた。2007年のベトナムの海上輸送量が4,897万トンだったので、約半分をビナラインが輸送していることになる。

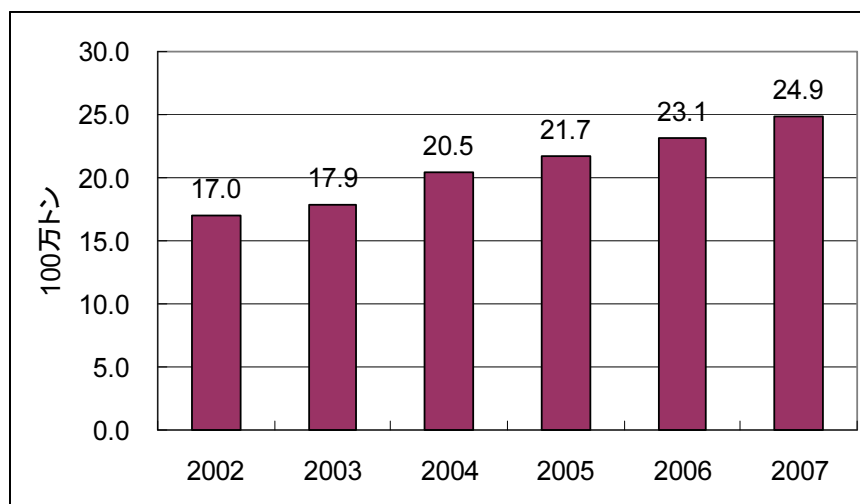


図 10 ビナラインの貨物輸送量の推移

出典：ビナラインウェブサイト

2007年の売り上げは14.6兆ドンで、ここ数年、堅調に推移している。

³³2007年のベトナムの海上貨物量約4,900万トンに対しビナラインの輸送量は2,490万トンなので約半分をビナラインが輸送していることになる。また、ビナラインのデータによれば、2008年11月のベトナム籍船は約533万DWT。ビナラインの2009年6月の船隊規模が260万DWTなので、ベトナム籍船のおよそ半分がビナラインに所属していることになる。

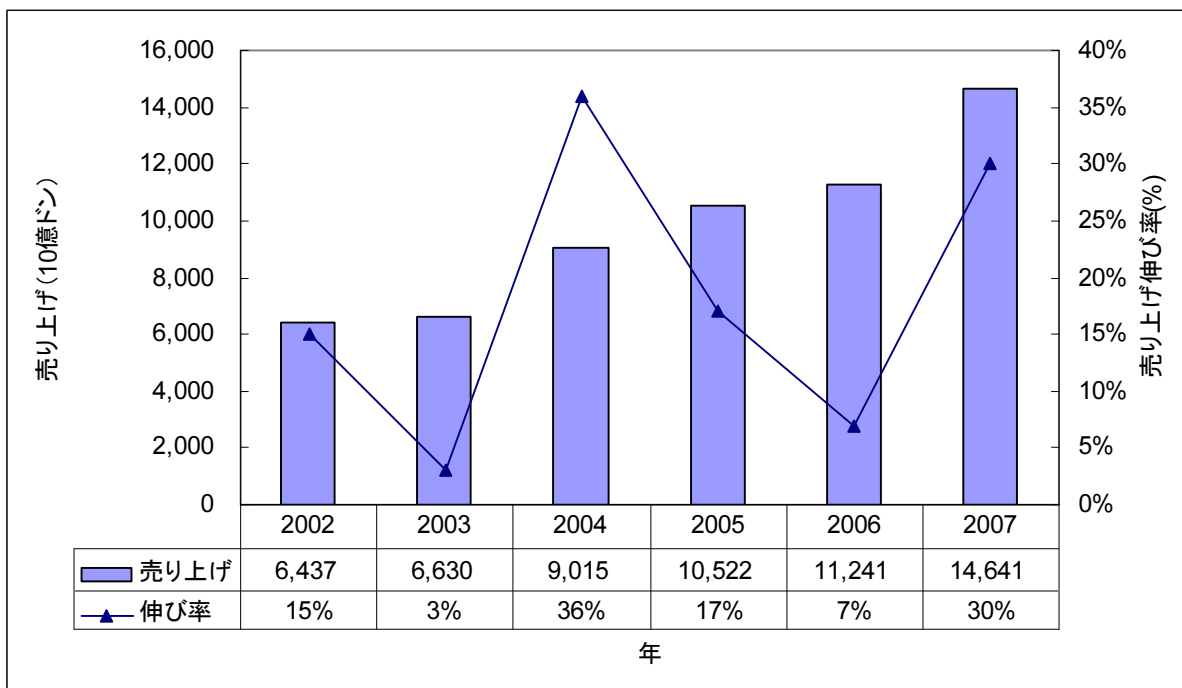


図 11 ビナラインの売上げの推移

出典：ビナライン社ウェブサイト

- 保有船舶

同社のウェブサイトに掲載された船隊規模は、合計 143 隻、総裁貨重量トンは約 225 万 DWT に達するが、運輸省のニュースレターによると、2009 年 6 月末までには 151 隻、260 万 DWT に達している。後述のように、2010 年までに 260 万 DWT を達成する計画だったので、前倒しで達成したことになる。所有船舶はほとんどがバルク船で、全体の約 9 割を占める。ビナライングループの保有船舶の概要は表 9 のとおり。また、ビナライングループ保有船舶リストは別添 1 のとおりである。

表 9 ビナライングループ海運会社(外資合併企業を除く)の保有船舶の概要

会社名	船舶タイプ	隻数	総DWT
VOSCO	バルク船	23	357,851
	石油タンカー	5	191,675
	コンテナ船	2	17,452
	小計	30	566,978
Vitranschart	バルク船	18	304,187
	小計	18	304,187
Vinaship	バルク船	18	183,565
	小計	18	183,565
NOTHERN OCEAN SHIPPING COMPANY	バルク船	11	229,236
	小計	11	229,236
FALCON	バルク船	10	331,271
	小計	10	331,271
DONG DO	バルク船	6	50,121
	コンテナ船	2	17,030
	小計	8	67,151
CONTAINER VINALINES	コンテナ船	7	87,621
	小計	7	87,621
INLACO HAI PHONG	バルク船	7	47,692
	小計	7	47,692
INLACO SAI GON	バルク船	6	75,123
	小計	6	75,123
VNL HOCHIMINH	バルク船	6	185,403
	小計	6	185,403
TRANSCO	バルク船	4	20,825
	小計	4	20,825
VNL HAIPHONG	バルク船	4	152,528
	小計	4	152,528
HAI AU COMPANY	バルク船	3	27,990
	小計	3	27,990
MARINA	コンテナ船	3	36,285
	小計	3	36,285
GEMADEPT	コンテナ船	3	27,207
	小計	3	27,207
VICONSHIP SG	バルク船	3	22,186
	小計	3	22,186
SHC	バルク船	1	19,140
	小計	1	19,140
VICONSHIP VN	コンテナ船	1	5,946
	小計	1	5,946
合計		143	2,251,580

出典：ビナライン社ウェブサイトより作成

(3) 拡張計画

政府はベトナムの海上輸送能力を高めるため、ビナラインの船隊拡張を進めている。最初の拡張計画は2001年の首相決定1419/QD-TTgで、ここでは2001年～2005年の間に75隻の調達(買い

替え及び拡張含む)が行われることになっていた。次の拡張計画は 2006 年の首相決定 No.1366/QD-TTg で、この計画では 73 隻を調達し(買い替え及び拡張含む)、総船隊規模を 260 万 DWT、136 隻とすることが掲げられていた。73 隻の購入船舶の内訳は、コンテナ船が 18 隻(うち 6 隻は 2,000TEU 以上)、バルク船 47 隻(1 隻 20,000~35,000DWT)、タンカー 8 隻(1 隻 30,000~100,000DWT)である。この 260 万 DWT の目標は前述のように前倒して 2009 年 6 月には達成した。

同首相決定には港湾の拡張や物流サービスの拡充も含まれている。ビナラインは船隊拡充と港湾拡張や物流サービスの拡充のための 2010 年までの開発計画に必要な資金を、51 兆ドン(31 億 8,800 万 US ドル以上)と 2006 年 11 月に発表した。このうち 33 兆 7,000 億ドンは船隊増強、13 兆 3,000 億ドンはインフラ建設、残りはプロジェクトの設備機器購入に充てる³⁴。ビナラインはこの拡張計画の資金調達のために、債権の発行や外資系銀行からの融資を受けている。2007 年にはクレディスイス銀行から 7 億米ドルの融資を受けることで契約を締結した³⁵他、シティバンク、香港上海銀行、ドイツの HSH ノード銀行から併せて 2 億米ドルの融資を受けている³⁶。さらに 2008 年に入ってから地場銀行や BNP パリバ銀行やスタンダードチャータード銀行とも 2 億米ドル程度のシンジケートローンで覚書に調印した³⁷。

2008 年 9 月のリーマンショック以降は、資金調達が難しくなっている。同社は 2008 年末には 3 億 900 万米ドルの社債の発行を計画していたが³⁸、社債の発行は行われなかった。また、ベトナム政府は、ビナラインを含む国営企業向けに再貸付を行う目的で、国際市場向けに 10 億米ドルの国債を 2008 年末に発行する予定だったが、これも延期された³⁹。

2009 年の第 2 四半期以降には、金融機関も落ち着きを取り戻し始め、ビナラインは 5 月に、ベトナム海事商業銀行から 5,000 万ドン⁴⁰、クレディスイス銀行とは 1 億米ドルのローン(6 億米ドルまで拡大するオプション付)で契約した⁴¹。また、ベトナムの投資開発銀行(Bank for Investment & Development of Vietnam :BIDV)とは、2009-2011 年の 3 年間で 15 兆ドン(8 億 5700 万米ドル)の融資を受けることで合意している⁴²。

後述の港湾の項に記すように、ビナラインは港湾整備も行っており、港湾整備計画は見直しが行われているが、船隊拡張計画は順調にすすんでいる。さらに政府は、2009 年 10 月 15 日に発表した「ベトナム海上輸送開発マスタープラン(首相決定 1601/QD-TTg)」において、①ベトナム籍船による貨物輸送量を 2015 年までに 1 億 1,000 万~1 億 2,600 万トンとする(前述のように 2008 年に 6,000 万トン弱なので、2008 年~2015 年の間に 2 倍を目指していることになる)、②ベトナム籍船を 2010 年には 600~650 万 DWT、2015 年には 850~950 万 DWT、2020 年には 1,150~1,350

³⁴ Thai Press Reports 2006 年 11 月 9 日

³⁵ クレディスイス銀行プレスリリース 2007 年 8 月 13 日

³⁶ Vietnam News Briefs 2007 年 1 月 29 日

³⁷ Lloyd's Shipping Economist 2008 年 8 月 1 日

³⁸ Lloyd's List 2007 年 11 月 1 日

³⁹ Thai News Service 2008 年 6 月 30 日

⁴⁰ Vietnam News Brief Service 2009 年 5 月 26 日

⁴¹ Euroweek 2009 年 4 月 23 日

⁴² Thai News Service 2009 年 1 月 8 日

万 DWT とし、さらに船齢を 2020 年には平均 12 年とすること等を目標に掲げている⁴³。このため、ビナラインはさらに船隊の若返り、拡張をすすめており、2009 年 9 月には国营造船会社のビナシンに 40 隻を発注することで政府の許可を得た⁴⁴。首相決定 1601/QD-TTg の原文及び和文仮訳は別添 2,3 のとおり。

2-2 造船業

ベトナムには国防省、漁業省、運輸省に属する造船所や民間の造船所があるが、造船所の総数については確かな統計がない。運輸省の管理下にあるベトナム造船公社ビナシン(Vietnam Shipbuilding Industry Corporation)によれば、500GT 以上の建造能力があり、船級協会の検査を受けることができるのは 50 ヶ所くらいで、このうち 25 ヶ所はビナシン傘下の造船所だという。しかし、ベトナムの造船に詳しい日系企業の話によれば、同社が新造船を委託している民間企業だけで 13 社(いずれも 2,000GT 以上建造可能)、さらに、ハイフオンの南のタイビン省だけでも 20 ヶ所程度の民間造船所があるという。ただし、数万 DWT 規模の建造能力を持つのは、ビナシン傘下の造船所がほとんどのようである。

ベトナム政府は造船業を戦略産業と位置づけているが、上述のように造船業の中核となっているのは、ビナシンであり、ベトナムの建造能力の 70%をビナシン傘下の造船所が担っていると言われている⁴⁵。ビナシンが 1996 年の設立された当時は傘下に小さな造船所 10 ヶ所を持ち、建造能力は最大 6,500DWT 程度だった。政府は造船を輸出産業に育てることを目指し、ビナシンの造船能力を飛躍的に拡大するための造船振興計画を 2002 年に承認した⁴⁶。この計画に基づき、既存造船所の拡張や新規造船所の建設計画も推進された。2010 年までには 8 万トンの貨物船、30 万トンの石油タンカーを建造できる体制が整備することが目標として謳われている⁴⁷。

こうした政府による造船産業振興のもと、2004 年以降、ビナシンは海外からの造船受注を順調に増やし、世界の造船業界から一躍注目されるようになった。しかし、2008 年後半からの金融危機や事業の多角化、資金運用の失敗等から、2009 年後半、資金繰りの行き詰まりが顕在化している。本章では、ビナシンの最近の動向を中心にベトナムの造船業を見ることとする。

2-2-1 ベトナム造船公社ビナシン

(1) ビナシンの概要

ビナシンは 1996 年に設立された国营造船所で、傘下には 25 の造船所を含む 150 社⁴⁸の子会社を持ち、総従業員は 1 万 5 千人の規模である⁴⁹。造船所の多くは北部のハイフオンに立地しており、同グループの主力造船所は北部のバクダン造船所、ハロン造船所、ナムチュー造船所である。ホーチミン郊外にもサイゴン造船所やサイゴンシップマリン等の造船所がある。この他、韓国の現代グ

⁴³ 首相決定 1601/QD-TTg

⁴⁴ Vietnam News Brief Service 2009 年 9 月 17 日付

⁴⁵ OECD Report : The Shipbuilding Industry in Vietnam 2008 年 5 月

⁴⁶ Asia Pulse 2006 年 2 月 3 日

⁴⁷ Asia Pulse 2006 年 6 月 23 日

⁴⁸ ビナシンへのインタビュー

⁴⁹ ビナシンウェブサイト

グループとの合弁の船舶修繕ヤードの現代ビナシン造船所を持つ。最近ではクアンガーイ省のズンクアット造船所をはじめとする中部の造船所の開発にも力をいれている。

表 10 ビナシングループの造船所

ビナシングループの傘下の造船所	
造船所名称	省
1 バクダン造船所	ハイフォン
2 ファルン造船所	ハイフォン
3 ソンカム造船所	ハイフォン
4 ベンケン造船所	ハイフォン
5 ナムチュー造船所	ハイフォン
6 タムバック造船所	ハイフォン
7 ハロン造船所	クアンニン
8 ハイズン造船所	ハイズン
9 ソンロー造船所	フートー
10 ナムハー造船所	ナムディン
11 タンホア造船所	タインホア
12 ベンチュイ造船所	ハーティン
13 ソンハン造船所	ダナン
14 ソンチュー造船所*	ダナン
15 ニャチャン造船所	カインホア
16 カムラン造船所*	カインホア
17 ズンクアット造船所*	クアンガーイ
18 サイゴン造船所	ホーチミン
19 サインゴンシップマリン造船所	ホーチミン
20 76番造船所	ホーチミン
21 カントー造船所	カントー
外資系との合弁企業	
現代ビナシン造船所	カインホア

註：*は新聞報道より。

出典：ビナシンウェブサイト及び報道より作成

2008年までの世界的な造船業界の好景気の中、同社も大幅に受注を増やし、売上高は2005年の4億9,300万米ドル⁵⁰から2008年には19億1,415万米ドルと3年間で4倍近くまで拡大した⁵¹。受注の多くは欧米等の海外からのものである。同社の海外顧客は従来日本、中国が多く、受注も小型船が多かった。しかし、2004年1月に英国のグレイグ・ SHIPPINGから53,000DWTのハンディマックス型バラ積み船を受注して以来、欧州市場からも注目を集めるようになり、2005年にはドイツ、デンマーク等欧州からの受注が相次いだ。日本からも兼松や伊藤忠商事がビナシンに新造船を発注した。しかし、2009年には受注キャンセルや納入遅延等もあり、1～9月の売り上げは8億3,573万米ドルと、目標の5割にしか達していない。

⁵⁰ Thai Press Reports 2006年1月31日

⁵¹ Dow Jones International News 2009年1月22日

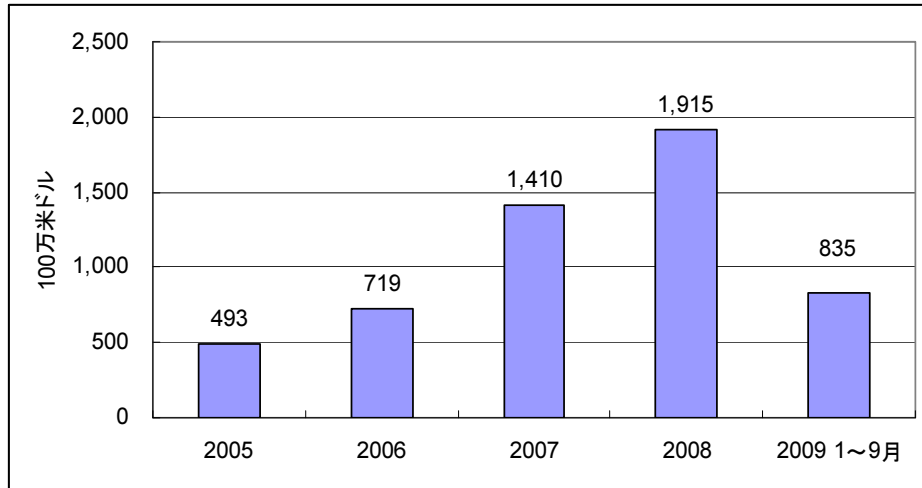


図 12 ビナシン 売り上げの推移

出典：報道より作成



写真 1 ビナシン新本社ビル

(3) ビナシンの拡張と問題

① ビナシンの拡張計画

ベトナムは世界第4位の造船国となることを目指し⁵²、2010年までに年間の修繕隻数延べ5,250件、742隻の新造船の達成を目標としたビナシンの造船振興計画が2002年11月に政府に承認された。この計画は、北部は7万DWTクラスの石油タンカーやコンテナ船、中部は25万～30万DWTクラス、南部は3万DWTクラスの船舶というように、地域によって建造する船舶をセグメント化した戦略で⁵³既存造船所の拡張や新規造船所の建設計画も盛り込まれ、2010年までには8万トンの貨物船、30万トンの石油タンカーを建造できる体制が整えることが目標となっている⁵⁴。2001年

⁵² Lloyd's Register のランキングによれば現在世界6位

⁵³ Asia Pulse 2006年2月3日付け

⁵⁴ Asia Pulse 2006年6月23日付け

から 2010 年までの計画は以下のとおりである。

表 11 ビナシン拡張計画の概要

第 1 フェーズ 2001 年～2002 年	12,000DWT の新造船の建造を行う。造船所の改良・拡張により、30,000DWT までの新造船、40 万 DWT までの修繕を可能にする。
第 2 フェーズ 2003 年～2005 年	50,000DWT の新造船のための新技術を習得し、さらに 10 万 DWT をめざす。リグ、オイルプラットフォーム、40 万 DWT までのタンカー等のオフショア設備を拡充、造船用の鉄鋼の生産、6,000 馬力のディーゼルエンジンの組み立て、甲板用機器の製造も行う。
第 3 フェーズ 2006 年～2010 年	ASEAN 諸国と並ぶ水準まで造船業を引き上げる。また、船舶の国産化比率を 60～70%に引き上げる。 ⁵⁵

出典：ビナシンウェブサイト

ビナシンはこの計画に基づき、ハロン、ナムチュー、ファルン、バクダン、サイゴン、サイゴンシップマリン等の既存の造船所で拡張工事を進めた他、数多くの新規の造船所や、造船工業団地の建設計画も推進した。また、造船裾野産業を育てるために、船用エンジンのライセンス生産計画を進めたり、外国企業との合弁や独资での船用機器や資材の生産会社を設立した。そのために必要な資金は国や銀行からの融資で賄った。例えば 2005 年 10 月に初めてベトナム政府が発行した 7 億 5,000 万米ドルのソブリン債は全額ビナシンに貸し付けられた。また、クレディスイス、シティバンク等の外資系銀行から合計 6 億米ドル⁵⁶の他、ベトナム投資開発銀行(BIDV)からも 3,125 万米ドル等融資を受けている。さらに 2007 年には 3 回社債を発行し、合計 2 億 4,980 万米ドルを調達した。

②問題の顕在化と受注のキャンセル

景気が上向いていた頃は高い利子で資金調達をしても、問題が顕在化しにくいのが、金融危機とそれに続く世界同時不況の影響で、ビナシンの資金繰りは急速に悪化している。サプライヤーへの支払い遅延だけでなく、税関への関税の支払いまで遅延しているケースもある。そのため海外から届いた造船に必要な資材や機器が通関できず、コンテナや倉庫に放置されたまま、コンテナ利用料や倉庫代が嵩んでいくという悪循環に陥っている。さらに、一部の造船所では従業員への支払いも遅延しているという。

ビナシンの財務状況については 2008 年から既に懸念が示されており、2009 年 2 月には、政府はビナシンに対して、中核事業への特化、プロジェクトの見直し、資金の効率的運用、財務の透明化と健全性の確保等を命じていた。これに伴い、ビナシンは中長期計画の変更を進めていたが、10

⁵⁵ 計画発表当時は部品・部材の 80～90%は輸入されていた。(Vietnam News Briefs 2002 年 11 月 27 日)

⁵⁶ Vietnam Business Finance News 2009 年 11 月 14 日

月になるとビナシンの子会社が資金繰りの悪化に関する報告書を発表、さらに下請け業者や納入業者からの支払い遅延のクレームが報道され、問題が一気に表面化した。報道によればビナシンは3兆8000億ドンの負債を抱えており、この額は国営企業7社の負債全体の91.4%に上るという⁵⁷。

これに対し、ビナシンは世界同時不況による顧客による発注のキャンセル、支払い遅延等が資金繰り悪化の原因だとしている。ビナシンの公式発表によれば、受注のキャンセル率は15%だが⁵⁸、ビナシンへの非公式インタビューによれば、確定オーダーをオプションオーダー⁵⁹に変更したものも含めると、キャンセル率は20%に上るという。

表 12 受注キャンセルの例

顧客	国	造船所	受注内容	受注時期	現状
レイカーキャリア	イスラエル	ハロン造船所	8隻の車両運搬船。1台あたり4900台の車両運搬能力。	2007年6月	2008年9月に最初の1隻を納入。2隻目は2009年3月を予定、残りはその後6ヶ月を予定していた。しかし1隻目がハロン造船所で進水したのは2009年7月。また、ハロン造船所が8隻建造することになっていが、4ヶ所の造船所での建造することに変更、さらに8隻のうち4隻はオプションオーダーに変更された
ジェブセン・グループ	ノルウェー	ティンロン造船所で4隻、及びビナシンの南部の造船所4ヶ所	24,500DWTのハンディーサイズのパルク船を12隻(うち6隻はオプション)	2008年	2010年の引渡し予定だったが、市況悪化のため2009年3月にキャンセル。(ジェブセンは報道を否定)
アトランスカ・プロビドバ	クロアチア	ハロン造船所	53,500DWTのスプラマックスパルク船	2007年12月	納期の遅れを理由に2009年8月キャンセル。5月に納入される予定だった。ただし同社は2009年上半期に損失を出しており、中国や韓国での建造もキャンセルしている。

出典：報道記事およびビナシン関係者へのインタビューにより作成

③問題の原因

しかし、問題は顧客側ではだけでなくビナシン側にもあると見る向きが多い。報道や業界関係者の話を総合すると、問題の原因は次の点であると考えられる。

- ・ 納期の遅れ

納期の大幅な遅れにより顧客からの支払いが遅れ、キャッシュフローに悪影響が出ていること。さらに納期の遅れが発注をキャンセルする口実を顧客側に与えてしまっていること。さらに納期の遅れのそもそのもの要因としては、「能力以上の受注」が指摘されている。ビナシンが元々得意としていた小型船ではなく、不慣れな大型船を受注し、その建造を傘下の造船所にいわば「押し付けた」ことが大幅な納期の遅れにつながったという意見も業界関係者からは出ている。

- ・ 造船以外の分野への多角化

⁵⁷ Vietnam Business Finance News 2009年11月14日

⁵⁸ Lloyd's List 2009年10月27日

⁵⁹ 事前に定められた仕様、期日(権利行使期限、満期日)までに発注を保留できるという契約形態。船舶の大量建造には発注側には市況見通しにリスクがあり、受注側には生産態勢の準備が必要であることに対応するための契約形態。(「造船オプション市場の制度設計」日本商品先物振興協会、2003年12月)

ビナシンは、保険会社を買収したり、フェリー運航会社を設立したり等、造船以外の事業にも手を広げた。2008年7月に12億ドルを投じて貨客フェリー会社を設立し、ベトナムの南北を結ぶ計画を発表⁶⁰。イタリアから購入した船と自社建造と併せて6隻を運航する予定だった。しかし、日系業界関係者によると、ベトナムの南北を結ぶ旅客・貨物フェリーの運航に乗り出したが、飛行機代よりも高い運賃設定としたため、利用者はなく、休業状態だという。

- ・ 不動産や株式市場での投資の失敗

同社は、3.23兆ドン、2億米ドルを造船以外の株式投資、金融、保険、不動産等に投資したと報道されている⁶¹。

- ・ 全国各地で大規模プロジェクトをやみくもに進めてしまったこと

金融危機以前、ビナシンは全国で100程度のプロジェクトを進めていた。造船関係だけでも、クアンニン省ハイハの産業・サービス・港湾複合施設（150億米ドル⁶²）、ズンクアットの造船裾野産業コンプレックス（4,060万米ドル⁶³）、ハウザン省の造船所と複合施設計画（6,870万米ドル）、ハイズン省造船工業団地（1億8,662万米ドル）をはじめ、造船所の新設や拡張が計画されていた。ハイハのプロジェクト等では整地作業が実際に行われ、多くのコントラクターが業務を実施したにも関わらず、支払いが滞っている。ビナシン本社に掛け合っても責任者に会うこともできず、倒産したコントラクターもある。また駆り出されたワーカーにも給与が支払われていないケースもある⁶⁴。

なお、工業団地プロジェクトの1つには、ハイフォン市に立地するアンホン工業団地もある。20ヘクタール、投資金額600万米ドルと、ビナシンの他のプロジェクトに比べれば小粒で、ビナシンの話によれば、「ほぼ完成」とのことだった。しかし、2009年11月に同地を訪れた際には、閑散としていた。MAN B&Wの船用エンジンの組立をこの工業団地で行う計画で、工場の建物はできていたようだが、活動はしていなかった。また、オルボルグのボイラー工場があるが、操業停止の状態のように見えた。ビナシンと韓国のセジン社合弁による船用内装品工場も立地しているはずだが、稼動している工場は見当たらなかった。

⁶⁰ Lloyd's List 2008年7月2日

⁶¹ The Saigon Times Daily 2008年8月5日

⁶² 石油精製所や港湾建設が計画に含まれるため、投資見込み金額が大きい。

⁶³ ズンクアット造船所建設費用は含まない。ズンクアット造船所への投資金額は3億米ドル。

⁶⁴ IntellAsia 2009年10月30日



写真1 アンホン工業団地の先に見えるベンケン造船所
(造船所は工業団地内ではない)

④納期遅れの例

納期遅れの最たる例が、国営石油会社ペトロベトナムやその関連企業向けから受注した 15 万 DWT の FSO と 10 万 4,000DWT の石油タンカーである。

- ナムチュー 造船所の FSO プロジェクト

浮体式貯蔵積み出し施設 (Floating Storage and Offloading system : FSO)の建造を行っているのは、ビナシンが特に力をいれて拡張を実施し、北部を代表する大型造船所に育て上げることが目標とされていたナムチュー 造船所である。

FSO の建造は 2007 年 5 月に開始した。当初は 18 ヶ月で納入、つまり 2008 年末には納入するはずだった。しかし 2009 年 11 月現在、まだ完成しておらず、引渡しは 2010 年 3 月頃になる見込みだという。



写真2 建造中の FSO(15 万 DWT)

ナムチュー造船所はこの理由として、ベトナム初の FSO 建造でノウハウがなかったこと、同造船所で持っている機械では対応しきれず輸入を待っていることで遅れが生じたこと、また資金難による輸入機器等の通関遅れ等を挙げている⁶⁵。また、ナムチュー造船所が大型船建造に対応できるように急ピッチで拡張を開始したのが 2005 年頃で、拡張工事と FSO 建造を同時並行している状況である⁶⁶。適切なドライドックがなかったため、船殻は、2009 年 1 月にスリップウェイを使って進水した。FSO 建造に関わっているアメリカ船級協会(American Bureau of Shipping : ABS)のベトナムオフィスは「この状況下を考えるとナムチューはよくやっている」とコメントしている⁶⁷。

しかし、ナムチュー造船所の資金難はビナシン造船所の中でも特に深刻なようだ。大規模な拡張工事や傘下に新たな造船所を建設する計画等も進めたことが裏目に出た。さらに FSO の建造プロジェクトについて言えば、鉄鋼価格の上昇等で建造コストが上昇し、受注金額は 1 億 1,000 万ドルだったが、いまや総コストは 1 億 6,920 万ドルに膨れ上がった赤字プロジェクトとなってしまった。

こうしたことから、サプライヤーや税関への支払いが遅れている。FSO プロジェクト用に機器を納入した Monobuoy 社向けの 700 万ドルの支払いが滞納、その他の必要な輸入機器がベトナムの港に到着しても、機器の代金や倉庫料を支払えず、通関できない状況が続いた。ナムチューに既に納入されたもの（ライフボート、バルブ、ペイント等）については、納入業者が支払いと引き換えでなければマニュアルを渡さないと、早期の支払いを求めていると報じられている⁶⁸。2009 年 11 月に訪問した際の話では、資金問題は解決し、機器類は全て揃ったとのことであったが、造船所内は人影がまばらで、機械音等も少なく静かであった。



写真 3 閑散とした構内（ナムチュー造船所）

⁶⁵ Nam Trieu 造船所インタビュー

⁶⁶ Nam Trieu 造船所インタビュー

⁶⁷ Lloyd's List 2009 年 3 月 3 日

⁶⁸ VIVIP 2009 年 10 月 17 日

- ズンクアット造船所の石油タンカープロジェクト

中部のクアンガーイ省ズンクアット に2009年2月に稼動したベトナム初の石油精製所が使用する10万4,000トンのアフラマックス型タンカー3隻を受注した。当初は精製所の稼動に間に合わせて納入するはずだったが間に合わず、2009年の11月進水にスケジュールを変更したが、それも間に合わなかった。2009年11月現在の計画では2010年2月に進水する予定となっている。同造船所では、遅れの理由を台風の影響だとしているが、台風だけではここまで遅れることはない。同造船所はズンクアット石油精製所の開設に併せて建設された新しい造船所で2006年12月に稼動したばかり。人材はビナシンの各地の傘下造船所から集めた。しかし、タンカーの建造はベトナム初で経験者がいない。こうした経験不足が遅れにつながったものと見られる。



写真 4 建造中の10万4千DWT 1号タンカー



写真 5 建造中のタンカー

(4) ビナシンの船用産業・造船裾野産業プロジェクト

ベトナムの造船業では船用機器や鉄鋼等の資材の多くは輸入に頼っている。ビナシンでは、産業の育成には裾野産業が重要だとして、裾野産業の振興に力をいれている。2015 年までに現地調達率 60%、2020 年までには同 70%を達成することを目標に掲げている。

そのため、外資系企業の誘致に力をいれている。ビナシンによれば、ベトナムの地場企業は海事産業についての知識がなく、造船裾野産業への投資に消極的だという。

また、外資系企業の誘致だけでなく、ビナシンが合弁企業を設立したり、外国企業とライセンス契約を結んで製造を行うことで、造船裾野産業を育てようとしてきた。三菱重工や MAN B&W のエンジンのライセンス生産、ボイラー製造合弁会社、製鉄所等プロジェクトの数は多い。しかし、前述のように資金繰りは悪化しており、これらのプロジェクトも遅々として進んでいない。

① エンジンプロジェクト

エンジンでは、三菱重工と 2005 年 11 月、船用低速ディーゼルエンジン「UE 機関」の技術供与について合意し、契約を締結した。生産を行うのはハイフォンのバクダン造船所で、当初は 2008 年第 3 四半期に初号機が完成する予定だった。しかし 1 年以上遅れている。日系業界関係者によると、4 隻分のエンジン部品が 2008 年末頃に届いているが、放置されているという。2009 年 11 月、バクダン造船所で聞いたところ、年末に三菱重工のエンジニアが指導に訪れ、組立を行い、試運転を行う予定だという。組み立てたエンジンはバクダン造船所が建造中で 2010 年 1 月に進水予定のビナライン向け貨物船に載せる。

エンジン大手 MAN B&W 社もビナシンとエンジンのライセンス生産で合意していた。バクダン造船所によると 2010 年生産を開始する予定だという。バクダン造船所敷地内でも生産するが、ア

ンホン工業団地内に MAN B&W エンジン組立工場でも生産する計画である。しかし、前述のように 2009 年 11 月の訪問時、同工場で活動が行われている様子はなく、会社名の看板も見当たらなかった。MAN B&W のエンジンはファルン造船所にも第 2 ライセンスを供与して生産する計画もあったが、凍結された。

以下、ビナシンのエンジンプロジェクトの現状をまとめる。

表 13 ビナシンのエンジンプロジェクトの現状

メーカー名	ビナシンとの合意	現状
三菱重工(MHI)	2005 年ビナシンと船用低速ディーゼルエンジンの技術供与で合意。2008 年第 3 四半期に初号機が完成予定だった。	エンジン部品はバクダン造船所に納入された。2009 年末に三菱のエンジニアが来て、組立を指導し、試運転を行う予定。この初号機はビナライン向けの貨物船に搭載される。
MAN B&W	2004 年にビナシンとエンジンのライセンス生産で合意 バクダン造船所でのライセンス生産 ファルン・ビナシン・マンモーター社を設立し、ファルン造船所に 2 つめのライセンスを供与してエンジンを生産する構想もあった。	2010 年生産開始予定 ファルンでのエンジン生産計画は凍結
イソッタ・フラチニ・モトリ(Isotta Fraschini Motori)	2004 年にビナシンとエンジンのライセンス生産で合意。アンホン工業団地のエンジン工場生産する予定。	ビナシンによると工場建設は終了し、2010 年稼動予定。現在マーケティング中。海事産業向けだけでなく、鉄道用にも出す計画。生産はバクダン造船所が担当する。 ⁶⁹ しかし日系業界関係者によるとイタリア側はあきらめて引き上げたという。
バルチラ	2007 年にビナシンと低速ディーゼルエンジンのライセンス生産契約を結んだ。	MHI がバルチラのエンジンをライセンス生産しているため、上述の MHI のプロジェクトが成功してから始動させる。第 1 フェーズではバクダン造船所で生産し、需要が出てくれば、ズンクアット造船所での生産も検討する。

出典：報道及び現地調査

⁶⁹ しかし、日系業界関係者によると、イタリア側はあきらめて引き上げたという。

ビナシンのエンジン現地組立プロジェクトに対し、エンジン部品は何1つベトナムでは生産できず、全て輸入になるので、エンジン本体を輸入するよりコストが高くなる、として疑問を呈する声もある。また、ベトナムではアンカーチェーン等、本来、造船所内で生産できるべきものが生産できていないが、こうした地味な本当に意味での「裾野」産業にはビナシンは関心を示していないという意見も日系業界関係者から上がっている。



写真 6 バクダン造船所内のエンジン建屋（外観）



写真 7 エンジン建屋（出入口のドアは未完成）



写真 8 エンジン建屋内部

なお、ベトナム政府は船用エンジンや造船も含む機械産業を振興するために、2009年1月に大統領令 10/2009/QĐ-TTg を発表した。ベトナム開発銀行から投資資金の 85%の融資、プロジェクトに必要な機器の輸入税免除等のインセンティブが設けられている。しかし、機械産業であれば全てのプロジェクトが支援の対象になるわけではなく、支援の対象となるのは、この大統領令に掲げられたプ

プロジェクトのみである。造船関係としては、100HP以上の船用ディーゼルエンジンや、造船用の製鉄、石油タンカーの建造等が含まれる。また、ベトナム政府は資金に乏しく、政策に掲げたプロジェクトへの支援も遅れ気味だという。例えば、ビナシンは前述の三菱重工のエンジンに試運転が2009年10月から2010年に延期された理由として、政府の資金不足で支援がなかったことを挙げている。また、上述のベトナム開発銀行から融資は商業銀行からの借入れが前提で、金融危機により商業銀行が融資から手を引いている為、ベトナム開発銀行からの融資も実施されていない⁷⁰。

② 船用機器・舶用品

エンジン以外にもボイラー、ハッチカバー、居住区や配管、設計等の分野ではビナシンは外資系企業との合弁プロジェクトを計画していた。稼動しているものもあるが、頓挫したものもある。以下に現状をまとめる。

表 14 ビナシンの船用機器・舶用品プロジェクトの概要

パートナー企業	プロジェクトの概要	進捗状況
オルボルグ（デンマーク）	ボイラー製造	アンホン 工業団地に2006年に工場稼動済み ⁷¹
コーヨー（シンガポール）	船舶内の宿泊施設や配管	アンホン工業団地に工場を設立する予定だったが、パートナー企業の資金繰り悪化により延期。
マックグレゴリー（フィンランド）	ハッチカバー製造	ビナシンとのプロジェクトは頓挫。マックグレゴリーは建設省傘下の国営企業 Vietnam Machinery Erection Corporaton (Lilima)と合弁で工場を設立した。
セジン（韓国）	船舶内装品製造	合弁会社セジン・ビナシン マリン・アコモデーション株式会社を設立。アンホン工業団地に稼動済み。
北田船舶設計	船舶の設計	順調。ビナシンの造船所から設計を受注。日本の中小設計所に外注するまでに成長。
韓国の設計会社	船舶の設計	韓国側がベトナムの海運会社に持ち株を売却。その後ベトナムの海運会社が資金難に落ちいり連絡がとれなくなっている。元々韓国向けに設計を行っていた。

出典：報道及び現地調査

⁷⁰ ビナシンへのインタビュー 2009年11月

⁷¹ しかし、実際アンホン工業団地に行ったところ、オルボルグの工場はあったが、生産をしているようには見えなかった。当初は生産していたが、経済危機で受注が減り、一時的に停止しているのかもしれない。



写真 9 アンホン工業団地内オルボルグ社工場

③ 鉄鋼

造船に不可欠な鉄鋼産業もベトナムでは振興している。前述のように韓国の POSCO、インドのタタ・スチール等外国企業が製鉄所への投資プロジェクトを取り組んでいる。ビナシンも単独出資で製鉄所を建設中で、ハロン造船所に隣接する場所に年産 50 万トンのカイラン製鉄所が 2010 年に稼動する。

一方、ビナシンと外国企業の合弁プロジェクトは頓挫しそうだ。ビナシンはマレーシアのライオングループと合弁で中部にニントゥアン省に製鉄所を開設する計画を進めていた。このプロジェクトは、2つの製鉄所（年産 450 万トン）や発電所 2 ヶ所、港等を含む、総面積 1,000 ヘクタールの大型プロジェクトである⁷²。2008 年 11 月に第 1 フェーズの起工式を行ったがその後プロジェクトは進捗しておらず、住民には立ち退き補償金が支払われていない⁷³。ライオングループは 2009 年 7 月、金融危機の影響でプロジェクトを見直す必要があると発表している⁷⁴。ビナシンによれば、2009 年 11 月現在、新しい事業計画が提出されておらず、投資ライセンスが撤回される可能性もあるという。

また、ビナシンは韓国の POSCO と合弁で、中部カインホア省バンフォンに製鉄所を建設することで同意していたが、中核事業に専念するため、2009 年 6 月に撤退を決めた。その後環境問題への懸念で POSCO のバンフォン製鉄所プロジェクトは認可されなかった。なお POSCO は前述のように南部のバリア・ブンタウ省に製鉄所建設計画をすすめているが、こちらは 2009 年 10 月に竣工した。

⁷² Vietnam News Summary 2009 年 9 月 28 日

⁷³ Vietnam News Summary 2009 年 7 月 24 日

⁷⁴ Vietnam Business Finance News 2009 年 7 月 24 日

(5) ビナシンの今後の計画と課題

前述のようにビナシンでは100程度のプロジェクトを同時進行させていたが、計画の軌道修正は必須である。2009年11月の訪問時の話によると、計画の改訂版を政府に提出し、承認待ちとのことである。提出した改訂計画では政府からの出資を要求している。もともとビナシンは、授権資本14兆5,000億ドンに対して、払い込み資本は3兆ドンで、資本が小さかった。それでも金融危機以前は銀行からの融資による資金調達が可能で、その資金で事業を行っていた。金融危機以降、融資が途絶え、資金繰りが悪化した。そのため、授権資本の額まで資本金を増強したい考えで、政府はすでに4兆5,000万ドンを出資したということであった。残り7兆ドンの内50%を政府に出資してもらい、残り50%を自己資本で賄うとしている。自己資本分は子会社の売却等で資金調達する計画である。

一方、当面のプロジェクトの一部支払いに充てるため、政府は2009年11月13日、ビナシンが子会社を通じて政府保証付きの3兆ドン(1億6800万USドル)の社債を発行することを認可した。社債は5～10年物で、ファルン造船所拡張とハロン造船所の能力拡大のための資金に充てる予定である⁷⁵。

前述のようにこれまで進行してきた100のプロジェクトについては、今後継続するのは40程度となる見込みだという。中でも優先度の高いプロジェクトはズンクアット造船裾野産業コンプレックスとカムラン造船所(中部カインホア省ニャチャン)である。2つの造船所は稼動したが、前述のようにズンクアット造船所では造船所の建設と新造船が並行して行われている。また、裾野産業の工業団地はまだ完成しておらず、進出企業も決まっていない。⁷⁶

① ズンクアット造船裾野産業コンプレックスの概要

石油精製所、製鉄所、重工業団地から住宅まで含む1万300ヘクタールの大型開発プロジェクトが進んでいるクアンガーイ省のズンクアット経済区の中に設立する計画。ズンクアット経済区にはベトナム初の石油精製所となるズンクアット石油精製所やズンクアット造船所が稼動している。ズンクアット経済区は東部の重工業地区、西部の軽工業地区、ズンクアット港、バンツオン(Van Tuong)ニュータウンから成り、ビナシンの施設は東部の第3セクション、港に隣接した場所に立地する。造船裾野工業コンプレックスには、産業用ガス、ファイバーグラス、エンジン、ポンプ、ギアボックス、電気機器、内装品、錨、ボイラー、クレーンを生産する10ヶ所の工場を設立する計画。投資金額は6,500億ドン(4,060万米ドル)と見込まれている。

⁷⁵ Vietnam Business Finance News 2009年11月14日

⁷⁶ ビナシンへのインタビュー 2009年11月

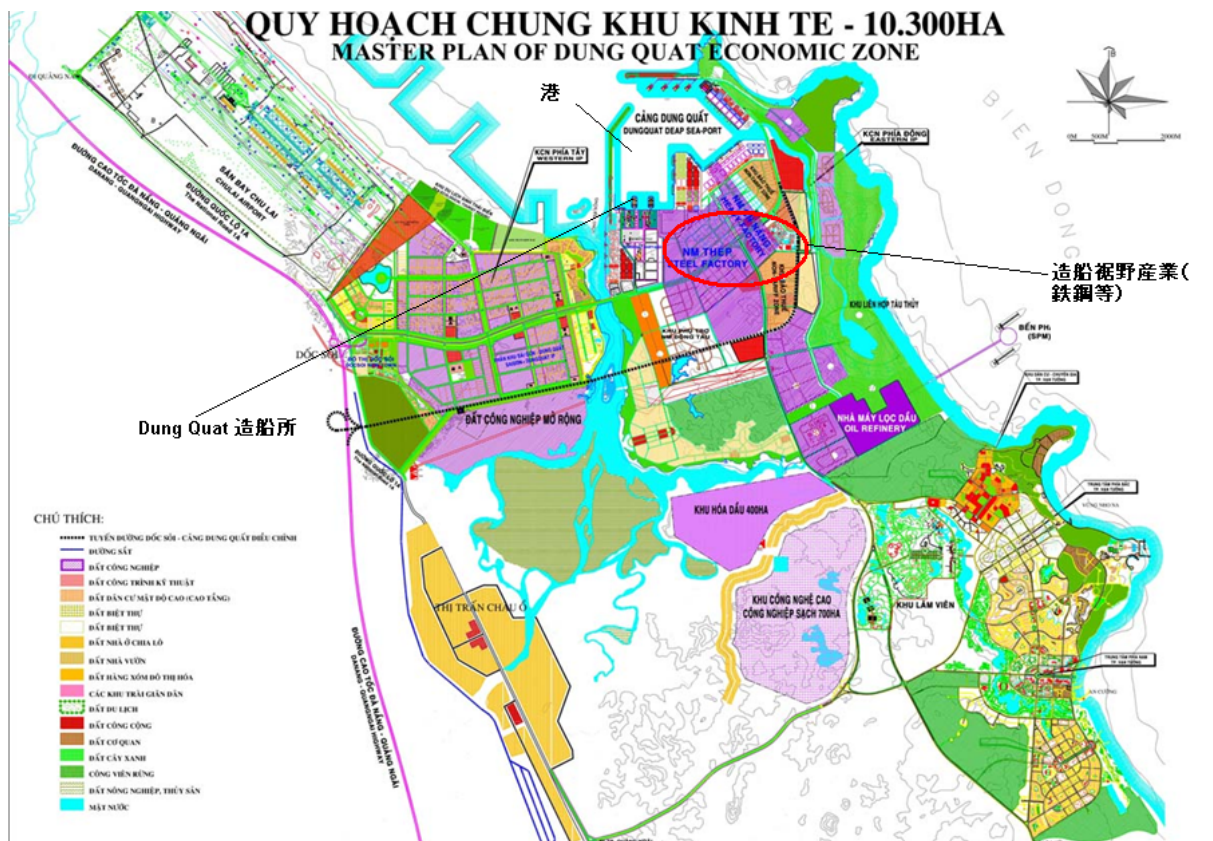


図 13 ズンクアット経済区の地図

出典：ズンクアット 経済区ウェブサイト



写真 10 ズンクアット造船所入り口

② カムラン造船所

カインホア省カムラン地区に建設中の造船所で、面積 75 ヘクタール、水上面積 100 ヘクタール。2008 年に第 1 フェーズが完成し、2008 年 12 月に第一号の 2 万トンの貨物船を進水した。完成時

には 350m × 52m, 260m × 55m の 2 つの乾ドックを持ち、建造能力は 5 万 DWT となる。

なお、カムラン地区にはビナシン子会社のニャチャン造船所(Nha Trang Ship Industry Company)が投資ライセンスを取得し、5,760 万米ドルを投じて工業団地を開発することになっている。船のブロック、内装品、デッキ、鉄鋼構造物、鉄板、クレーン、ディーゼルエンジンの工場等を建設する計画。総面積は 204 ヘクタール。

今後の課題⁷⁷

ビナシンの計画修正案が政府に承認され、資本を増強するだけでは問題の解決にはならない。もちろん、資本が少なかったため、利子の高い銀行融資で資金調達しなければならなかったという事情もあるだろう。しかし、問題は資金繰りだけではない。業界に詳しい専門家は、ビナシンでの建造スケジュールの遅れ、スキルのある労働者の不足、設計能力不足、低い生産性等の問題があると指摘する。

ビナシンに何隻も建造を発注してきた実績のある日系業界関係者は、ビナシン傘下の造船所では、工程管理どころか工程表も作れないという。そのため、その会社は図面と機器は提供するパッケージ契約とし、スーパーバイザーも日本から派遣して管理している。

また、納期の遅れの原因は主に設計段階で発生しており、設計能力も大きな課題だという。設計段階での不具合により二重の作業が発生していることが多い。ビナシンの造船所は口をそろえて設計もできる、と言うが、ベトナムで設計実績があるのは一般貨物船程度だという。韓国やポーランドに設計を外注している点も、納期遅れの原因となる。韓国国内で建造するのであれば設計変更はその場でできるが、ベトナムでは、設計会社に変更を頼んでも、すぐには対応してもらえないこともある。

スキルのある労働者の不足は造船業に限ったことではないが、ビナシンの場合、さらに今後問題となると思われるのは、資金繰りの悪化で給与支払いまで遅れているため、人材が民間の他の造船所に流出している点である。そして人材不足、スキルの欠如は生産性の問題に直結する。

人材育成、設計能力いずれも一朝一夕にできるものではない。プロジェクトの取捨選択、資本増強と同時に、基本的なこの 2 点を強化していく必要がある。

また、ビナシンが大型船の受注ばかりを追いかけてきた戦略の転換が必要だと指摘する業界関係者もある。造船所の拡張と、経験があまりない大型船の建造が同時並行していたのでは、とうてい人材育成をしている余裕はない。また、ベトナムは南シナ海の主要航路に近く、迂回しなくても寄港できるという利点があるため、修繕に適しているとも言われている。今回の金融危機で受注が落ち込み、キャンセルが出ていることは、今後の方向性を見直すいい時期でもある。

一方、前述の政府が 2009 年 10 月 15 日に発表した「ベトナム海上輸送開発マスタープラン(首相決定 1601/QD-TTg)」では、造船業についても触れている。これによると、2020 年までに 30 万 DWT の建造能力をつけることの他、これまであまり重視されてこなかった修繕にも目をむけ、2010 年～2020 年には国内修繕需要の 65～70% を担うこと、40 万トンまでの船舶修繕能力をつけること等が掲げられている。ベトナムは南シナ海の主要航路に近く、迂回しなくても寄港できるという

⁷⁷ 現地日系企業インタビュー 2009 年 11 月、Lloyd's List 2009 年 3 月 3 日付、Lloyd's List 2009 年 10 月 27 日付等

利点があり潜在的には修繕の需要があるという指摘もある。ポテンシャルもあると見られている。現在は、主要修繕ヤードは現代ビナシンしかない。30万、40万DWTと相変わらず大型船狙いであることには変化がないが、新造船需要が落ち込む中、修繕にも目を向けることは今後の成長のための1つの戦略となろう⁷⁸。

2-2-2 主な造船所

次に今回の調査で訪問した造船所について紹介する。

① バクダン造船所

ビナシングループでも老舗、大手の造船所で、1961年に設立。1964年にバクダン造船所に名称変更した。ハイフォン市ホンバン区にあり、ハイフォン市を東西に流れているカム川川岸に立地する。傘下にはハイフォン、ハイズン省、ハノイに立地する造船所を抱える。

● 建造実績

2009年11月現在、イタリア向けのコンテナ船、石油タンカー等9隻の受注があり、そのうち5隻を建造中。5隻の内、2隻はイタリア向け(エチレンガスキャリア、4,500立方メートル)、1隻は韓国(石油タンカー、50,000DWT)、2隻は国内向け(ビナライン向け貨物船、25,500DWT)である。

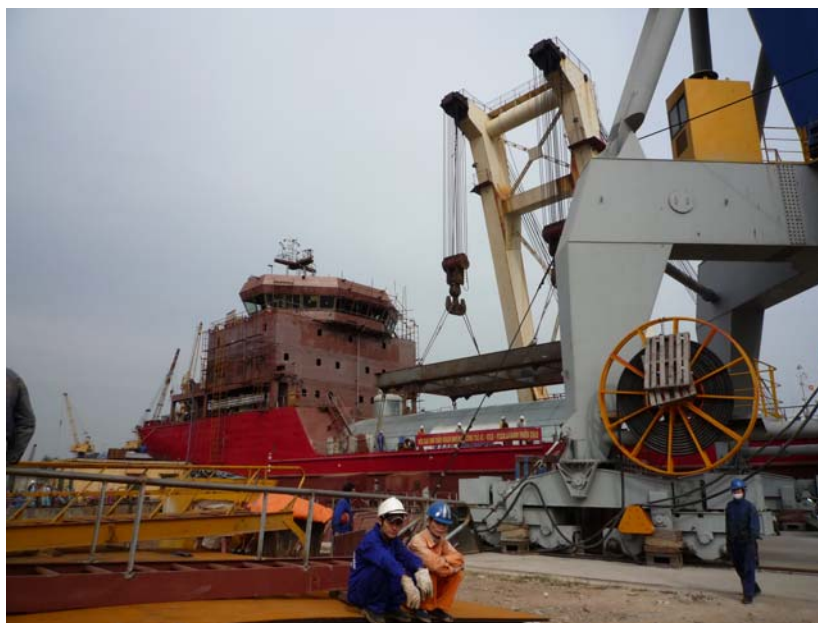


写真 11 建造中のエチレンガスキャリア

● 設備

設備としては、3つのスリップウェイと1つの浮きドックがある。浮きドックでは現在、4500立方メートルのエチレンタンカーを建造している。

⁷⁸ Lloyd's List 2009年3月3日

- **エンジンプロジェクト**

前述のようにバクダン造船所は三菱や MAN B&W のエンジンのライセンス生産を行うことで準備を進めている。2009 年中に三菱エンジンの試運転を行う予定だったが遅れている。部品は全てそろったので年末には三菱のエンジニアが指導に訪れ、組立を行い、組立終了後に試運転を行う。MAN B&W のエンジンは 2010 年から組み立てる予定で、バクダン造船所から少し離れたアンホン工業団地に MAN 用の組立工場を建設しているが、2009 年 11 月の訪問時には何の作業も行われておらず、ほとんど無人に近い状況だった。

バクダン造船所で組み立てた三菱のエンジンは、22,500DWT の貨物船（ビナライン向け）に使う。この船は 2010 年 1 月に進水の予定。

- **経済危機の影響**

経済危機の影響で、重工業が全体的に打撃を受けている。しかしバクダン造船所では 2012 年まで受注残があり、これまでキャンセルになった注文もない。不況はしばらく続き、特に貨物船は景気が落ち込んでいるが、バクダン造船所ではケミカルタンカー等も建造しており、これらのケミカル船は景気後退の影響が小さい。2008 年は貨物船、ケミカルタンカー、エチレンガスキャリアを引き渡した。2009 は年末までに 4 隻を引き渡す予定。

② **ナムチュー造船所**

1966 年設立。小さな造船所からスタートしたが、2000 年から成長、特に 2005 年以降、政府やビナシンの支援を受け、15 万 DWT まで建造できるように拡張された。同造船所はビナシンの 2010 年までのマスタープランで、北部造船地域最大の造船所に育成することになっていた。

- **建造実績**

現在、53,000DWT の船を英国向け、56,000DWT の船を日本向け、700TEU のコンテナ船をドイツ向け、及び 6,900 台積みのカーキャリアを建造している。また、ベトナムでは初めての 15 万 DWT の FSO を国内向けに建造している。FSO 建設プロジェクトはベトナムではじめてのプロジェクトだったので、ノウハウがなく、またナムチューで持っている機械では対応しきれず、建造が遅れている。資金難による輸入機器等の通関の遅れもあったがそれらは解決し、機器類は全てそろった。2010 年 3 月までに完成し、顧客に引き渡す予定。

船級協会は NK, DNV, ABS を取得。

- **設備**

面積は 130 ヘクタール。設備概要は以下のとおり。

船殻製造ワークショップ 2 カ所	17,200 m ²
	18,200m ²
スリップウェイ 3 つ	28m × 210m (20,000DWT)
	48m × 330m (70,000DWT)

	48m × 310m (30,000DWT)
浮きドック	140m×42m×13.6m (8,000T) – 20,000DWT までの新造船・修繕用
乾ドック	20 x 110m 7,000DWT までの新造船・修繕用

出典：ナムチュー造船所パンフレット

- **傘下の造船所**

傘下に複数の造船所を持つ。主に中部ベトナム等に立地。そのうちギーソン造船所は、タインホア省に立地。2010年に完成する予定。ベンチュイ造船所はすでに稼動済みで、3,000DWTまでの建造が可能。さらに、ソンチャン造船所、タインホア造船所、クアンビン造船所を傘下に持つ。

- **経済危機の影響**

キャンセルされたオーダーはないが、確約オーダーがオプションオーダーに変更されたケースがあった。オプションとなって最終的に発注者が引き取らなかったものは、代替りの買い手を探しているが、これまでに6隻について、国内の民間企業チャイティエン社（海運、空運両方に従事、2005年設立）への転売が決まっている。



写真 12 建造中の貨物船



写真 13 建造中の貨物船

③ ズンクアット造船所

ズンクアット造船所は新しい造船所で 2006 年 12 月に稼動。新規投資をしながら船の建造も行っている。新しい造船所なので、従業員は他のビナシングループから移籍してきた。2005 年から 2007 年まではビナシンが依頼した日本の専門家が常駐していた。従業員数は 2,500 人。

● 建造実績

これまでに 11 隻の受注があり、2011 年までに建造する予定である。顧客はペトロベトナムとビナライン。ペトロベトナム向けの 104,000DWT の石油タンカーは 2009 年 11 月進水予定だったが、台風の影響で進捗が遅れている。2010 年 2 月に進水の予定。現在建造中のものは、このオイルタンカーのほか、54,000DWT のバルク船、タグボートなどがある。

なお、受注済 10 隻の内訳は、10 万 4,000DWT 以上の石油タンカーが 1 隻、10 万 5,000DWT の石油タンカー 3 隻、54,000DWT のバルク船 4 隻、タグボート 1 隻、18,000DWT のバージ 1 隻である。

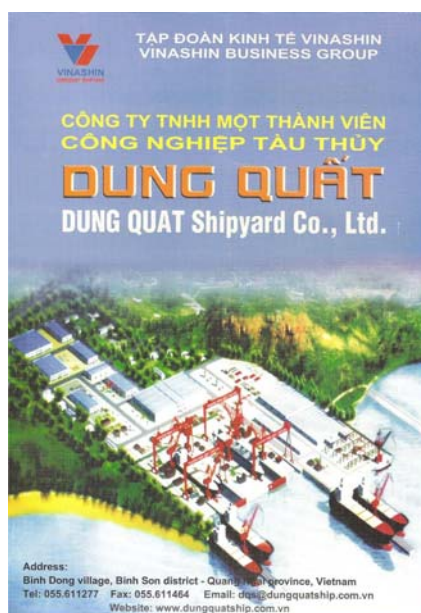


写真 14 ズンクアット造船所パンフレット

- 設備

設備は乾ドックが1つで、大きさは 380×86×14m。乾ドックをもう 1 つ (520×110×14m) は建設中だが、資金難で遅れている。部分的使用開始となるのは早くても 2011 年と見込まれている。ズンクアット造船所の設備概要は以下のとおり。

表 15 ズンクアット造船所の設備

総面積	1,225,600 m ²
ワークショップ面積	130,250 m ²
乾ドック No.1: 380x86x14 (m)	1
乾ドック No.2: 520x110x14 (m)	1 (建設中)
艀装岸壁 No.1: 420x25 (m)	1 (建設中)
艀装岸壁 No.2: 2390x25 (m)	1 (建設中)
ガントリークレーン 350 T (165x72m)	1 (建設中)
ガントリークレーン 700T	1 (建設中)
ガントリークレーン 450T	1 (建設中)
ジブ・クレーン 32 T	7
その他の昇降クレーン	22
鉄鋼処理ライン (B = 18m)	2
CNC 鉄板切断機	5
水圧式曲げ機 (20x2500mm)	2
水圧式プレス機械 1,500 T	1
水圧式プレス機械 500 T	1
水圧式曲げ機 13,500mm	1
水圧式曲げ機 21,000mm	1

出典：ズンクアット造船所パンフレット及び現地インタビュー



写真 15 鋼板切断工場



写真 16 ブロック組立て工場



写真 17 ブロック組立て工場（内部）



写真 18 管工場



写真 19 塗装工場



写真 20 乾ドック (520×110×14、建設中)



写真 21 No.1 乾ドックに据付中の 350 t 門型クレーン

- **設計と機器購入**

受注した船の設計は、韓国から設計図を購入している。ペトロベトナム向けに建設中の第1号オイルタンカーに載せるエンジンは韓国の斗山(Doosan)製。

機器の多くはドイツや日本から輸入される。ただし造船所に調達部ができたのは最近でのことなので、建造中の船の機器の輸入はビナシンのグループ会社に調達を委託していた。購入する機器は、設計の段階で設計会社がいくつかのブランドを推奨し、その中から船主との話し合いで決める。

- **経済危機の影響**

経済危機の影響によるキャンセルはなく、北部の造船所ほど資金繰りは悪くはない。しかし、顧客からの支払いの遅れがあり、建造の進捗に影響している。

- **今後の可能性**

今後の計画としては、2つ目の乾ドックが完成すれば修繕も行うかもしれない。リグの受注可能性もないわけではない。

2-2-3 ビナシン以外の造船所

(1) 地場造船所

前述のようにベトナムの建造能力の70%をビナシン傘下の造船所が担っていると言われていたが、ビナシン以外の造船所がないわけではない。これまでビナシンに建造を発注してきた日系企業は、ビナシン傘下の造船所の納期遅れや資金繰り悪化を受け、ビナシン以外の国営造船所や民間造船所との関係を強化しようとしている。ハイフォン市やハイズン省に併せて40~50社程度あり、12,000GT規模の船を建造できるところもあるという。「民間造船所は外国の船級協会の検査を受け

ることができるレベルに達していない」という日系業界関係者の意見もあるが、小型船で経験を積み、ゆくゆくは実力をつけてくることも考えられる。

その他、国営造船所としては、前述のようにマックグレゴリーと合弁でハッチカバー工場を設立した建設省傘下の国営企業ベトナム機械公社(Vietnam Machinery Erection Corporation (Lilima))の子会社のハイフォン機械製造造船会社(Haiphong Equipment Manufacture & Ship Building Company(Lisemco))、ハノイ造船所(ハノイ市人民委員会の傘下のハノイ交通公社の子会社)や、ビナコミン造船所(Vinacomin Shipbuilding Company、ベトナム石炭鉱物工業グループ Vietnam Coal and Mineral Industries Groupの子会社)がある。Lisemcoは拡張工事を行っていたが、2009年3月に6,500DWTの乾ドックが完成した⁷⁹。これにより、年間5隻の新造船、9隻の修繕が可能となった⁸⁰。

(2) 外資系造船所

ベトナム造船業の目覚ましい発展により、外資系の造船所の中にはベトナムに造船所を新設するところも出てきている。2007年1月にはノルウェーのアーカー・ヤーズがシンガポール企業と合弁で南部のバリア・ブンタウ州に造船所を建設することを決めた。後にアーカー・ヤーズが韓国のSTXに買収されたため、この造船所はSTXベトナムオフショア社として稼働している。また、オーストラリアのストラテジック・マリン・カンパニーが2009年2月にバリア・ブンタウ省に造船所を開設した。ブンタウ市のドンシャン工業団地(Dong Xuen Industrial Zone)に立地し、総面積は13万6,000平方メートルである。

一方、金融危機やその他の影響で、頓挫するプロジェクトも出てきている。オランダのダーメン造船所はビナシンと合弁でベトナムでの造船に参入する計画であった。同社はビナシンとハイフォンに造船合弁会社を設立することで合意、2007年2月に調印した。2009年に開業の予定だったが、土地の取用が難航しているという⁸¹。また、韓国のウォニル・ビナ社は、5万DWT以下の船舶を年間30~40隻建造する造船所を2億4,000万米ドル投じて建設する申請書を提出した。しかし、2007年11月の報道によれば、土地価格の高騰で計画はすすんでいない⁸²。

また、ビナシンによると、2年前に商船三井、丸紅、三菱重工が、修繕ヤードに投資をすることで、ビナシンと覚書を交わした。しかし、これは環境問題を憂慮した環境省が許可しなかったため、投資ライセンスがおりなかった。ヤードの立地候補だったカインホア省に現代ビナシンの修繕所あり、すでに環境問題がおきていたことがその背景である。2009年には、三井造船が南中部カインホア省で造船所建設候補地の視察を行ったが、市場状況視察といった位置づけで、投資のコミットメントをしているわけではない。

造船裾野産業を振興したいビナシンは、日本の造船所の投資により、日本の造船裾野産業の企業の投資も促進されると考えており、日本から造船所の誘致を行いたい考えである。

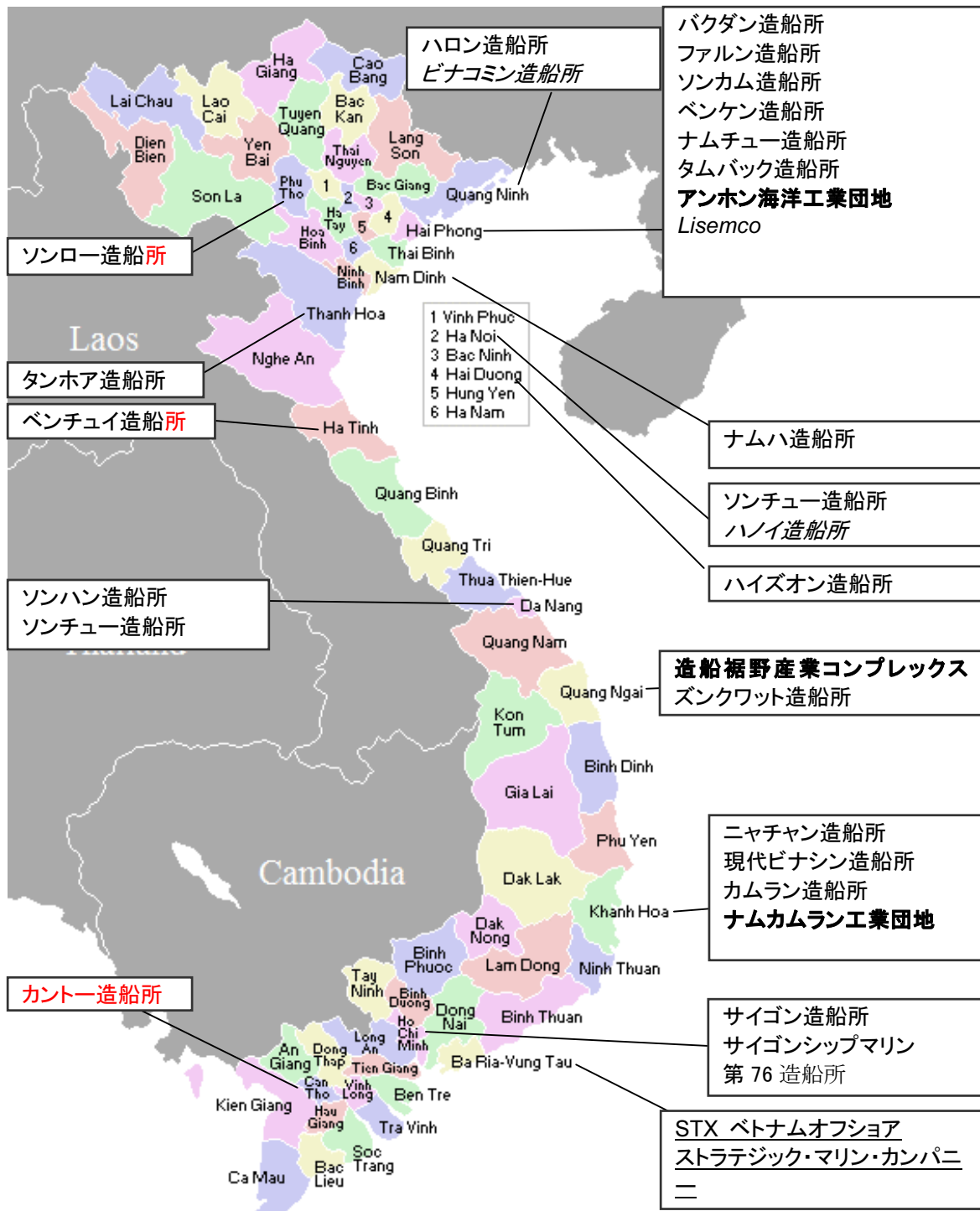
ベトナムにおけるの主な既存の造船所および計画中の造船所、造船関連工業団地の立地は図14のとおり。

⁷⁹ Lisemco ウェブサイト

⁸⁰ Asia Pulse 2009年3月19日

⁸¹ ビナシンインタビュー 2009年11月

⁸² 資源環境省ウェブサイト



注：標準文字はビナシングループの既存の造船所、斜体文字はビナシン以外で造船を行っている国営企業、下線付き文字は外資系造船所、太字は造船工業団地

図 14 ベトナムの主要造船所

出典：報道記事より作成

2-2-4 造船所の船用機器調達実態

前述のようにビナシンは造船裾野産業を振興し、2015年までに現地調達率60%、2020年までには同70%を達成することを目標に掲げている。このため、外資系の船用機器メーカーを誘致したり合弁で工場を設立したりしていることは既に述べたとおりである。しかし、現実には調達率はなかなか上がっていない。ビナシンにインタビューした際、これまでの実績として、日本からはナカシマプロペラ、渦潮電機の誘致に成功した点を挙げたが、両者とも主力は輸出で、ベトナムの造船業界の現地調達に回っている割合は少ない。

また、現地調達率向上策の一環として、エンジンの現地生産も進めているが、前述のように、エンジン部品のほとんど輸入に頼らなければならない現状であるため、エンジンをベトナムで組み立てるより完成エンジンを輸入した方がコストが安い、という。さらに、ベトナムで組立がエンジンを船主が受け入れるか、という懸案もある。ベトナムで組み立てるエンジン第1号は、ビナシンと同じ政府系企業のビナラインの船舶に搭載されることが決まっているが、当分は国内船主の船に使用して、実績を積むしかないだろう。

いずれにしても、こうした中、ベトナムの造船所は主要機器の多くを輸入に頼っている。

輸入される船用機器の流通については、ベトナムにおいては、一定の決まったルートがあるわけではない。海外メーカーでベトナムに現地法人を設立しているところはまだ少ない。造船所は船用機器メーカーのベトナムの代理店を通じて販売している場合と、直接海外メーカーに発注している場合と両方ある。代理店といっても、商品や部品の在庫を常備しているわけではなく、顧客から発注があるとメーカーやシンガポールにあるアジア地域全体を統括する総代理店やメーカーの販売子会社に発注する。そのため納期は長くなる。メーカーに代わって見積もりを出したり、注文をとったりといったコミュニケーションの仲介を行うことが主業務になっている。船主やコンサルタントによっては、造船の発注と船用機器の提供をパッケージ契約にしているケースもある。このように、流通には多様なチャネルがある。

また、設計は船主やコンサルタントが提供するか、ビナシンが海外から購入することが多い。通常、設計書には、推奨機器ブランドが複数、提示されている。購入のパターンとしては、その中から造船所と船主で決めたり、船主と設計会社が決めたり、ケースバイケースである。具体的にどのメーカーのものを購入しているかは、社外秘で造船所からはなかなかコメントがとれなかったが、造船所2社からコメントがとれたので、それを表16のとおり紹介する。

表 16 船用機器調達先の例

船用機器の種類		SESCO	VINASHIN
ディーゼルエンジン	小型ディーゼルエンジン	ヤンマー、Cummins、Caterpillar、Detloit、Weichal	ヤンマー、UE
	中型ディーゼルエンジン	ヤンマー、新潟	ヤンマー、UE
	大型ディーゼルエンジン	MAN、阪神	ヤンマー、UE、STX、Doosan
	ディーゼルエンジンパーツ	NA	ヤンマー、UE
船用補助機械	発電機、モーター	ヤンマー、Caterpillar	ヤンマー、Cummins、Volvo
	熱交換器	NA	PPU、Alpha Laval
	操舵・操船装置	HRP、Schottel	Deckwin、Rolls Royce
	ポンプ	Taiko、Heishin、Paragon	Taiko、Naniwa
船用ボイラー		Aalborg、Qingdao	Aalborg
係船・荷役関係機器（クレーン、ウィンチ、ウインドラス、ハッチカバーなど）		Yanase、Tekko	Deckwin
航海用機器	自動制御システム（自動レコーダー、インディケーター、オートパイロット、エンジンルームコントローラーなど）	横河	Sperry、Valmarine、Aqua、Signal
	船灯・信号器具	Shanshin	Glamox
	航海計器（エコーサウンダー、ログなど）	Furuno、JRC	Sperre、Phontech
	無線機器（ARPA、Decca レシーバー、NNSS、レーダー）	Furuno、JRC	Phontech
	軸系&プロペラ	Shanghai	Wartsila、MAN、Rolls Royce
その他	消火機器	FFS、Darley	Seaplus、Fain
	救命機器	Shanghai、De Zhou	Viking Norsafe

註：SESCO = Southern Engineering and Shipbuilding Company

出典：インタビューより作成

2-3 港湾

2-3-1 概要

経済成長に伴い、港湾貨物も増加している。ベトナム港湾協会のデータによれば、ベトナムの港湾貨物取扱量は2004年から5年間で約2倍に増えた。南部の港湾の貨物取扱量が最も多い。

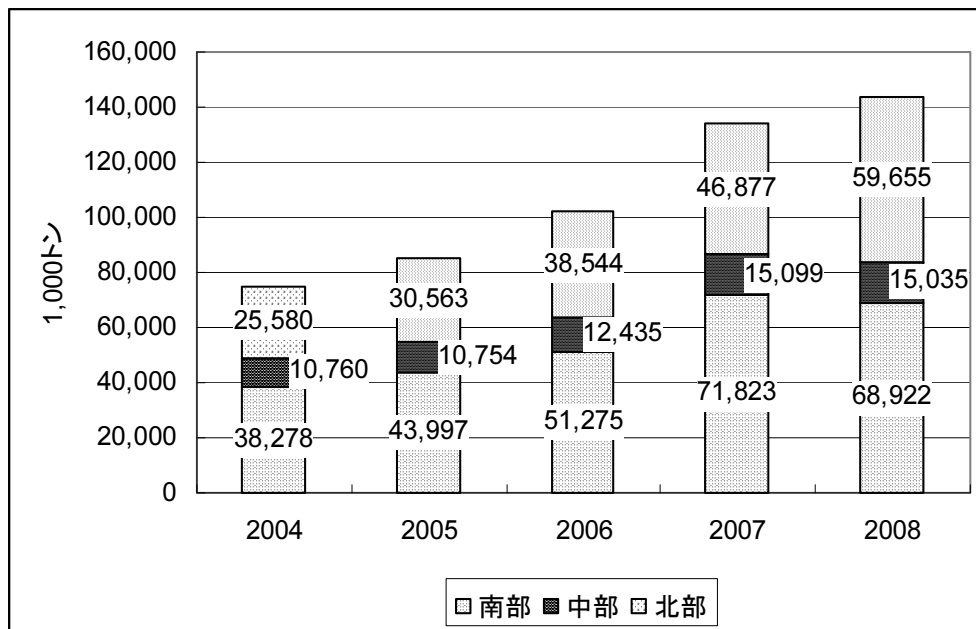


図 15 ベトナムの地域別港湾貨物取扱量

出典：ベトナム港湾協会

港湾別に見ると、貨物取扱量が最も多いのは北部のカムファ港であるが、ここは石炭専用港である。コンテナや一般貨物を扱っている港では、北部ではハイフォン港、南部ではサイゴン・ニューポート、サイゴン港が主要港で、年間1,000万～2,000万トンの貨物を取り扱っている。中部の主要港はダナン港であるが、北部、南部の大型工に比べて規模は小さい。また、貨物取扱量はまだ小さいが、北部のクアンニン港（カイランターミナル）は北部では最初の深海港で、日本のODAで開発・拡張が行われた。南部のベトナム・インターナショナル・コンテナ・ターミナル（VICT）はコンテナ専門ターミナルで、ベトナムのサザン・ウォーターボーン・トランスポート・コーポレーションとミトリエント（Mitorient）社（シンガポールのネプチューンオリエンタライズ社と三井物産の合弁会社）による合弁会社であるファースト・ロジスティクス社が運営している。主要港の概要は以下のとおり。

表 17 ベトナム主要港の概要

港湾名	運営	2008年貨物 取扱量	ターミナル	バース数・長さ	取扱貨物	年間取扱能力	最大寄港可能船舶
北部							
ハイフォン	ビナライン	1,390万トン	Hoang Dieu Terminal Chua Ve Container Terminal Tan Cang Terminal Cai Lan Terminal	11バース、全長 5バース、全長848m 5バース、1,002m 5バース、全長1,606m	コンテナ、一般 コンテナ 一般貨物 一般貨物、バ ラ積み、袋詰	600万トン 55万TEU	40,000DWT 50,000DWT
クアンニン(カイ ラン)	ビナライン	302万トン	Cai Lan Terminal	5バース、全長1,606m	一般貨物、バ ラ積み、袋詰		50,000DWT
南部							
サイゴン・ニュー ポート	サイゴン・ニュー ポートカンパニー (国防省傘下)	2,018万トン	Tan Cang Terminal Cat Lai Terminal Tan Cang Cai Mep Terminal Nha Rong Terminals Khanh Hoi Terminals Tan Thuan Terminal Tan Thuan Terminal II	4バース、全長704m 7バース、全長1,189m 4バース、最長300m 7バース、全長842m 8バース、全長908m 4バース、全長773m 1バース、全長222m	Cat Lai開設でICDに機能変更 コンテナ コンテナ、一般 一般貨物、旅 客、 コンテナ、一般 貨物 Ro-Ro/コンテナ/ バラ積み 袋詰め/バラ積 み貨物 コンテナ	250万TEU 65万TEU(第1 期) 32,000DWT埠頭付 け、60,000DWT 解 付近のThieng Lieng 浮標バース	30,790DWT 80,000DWT, 6,000TEU 32,000DWT埠頭付 け、60,000DWT 解 付近のThieng Lieng 浮標バース
サイゴン港	ビナライン	1,317万トン	Nha Rong Terminals Khanh Hoi Terminals Tan Thuan Terminal Tan Thuan Terminal II	7バース、全長842m 8バース、全長908m 4バース、全長773m 1バース、全長222m	一般貨物、旅 客、 コンテナ、一般 貨物 Ro-Ro/コンテナ/ バラ積み 袋詰め/バラ積 み貨物 コンテナ		32,000DWT埠頭付 け、60,000DWT 解 付近のThieng Lieng 浮標バース
VICT	ファースト・ロジス テイクス*	536万トン		4バース、全長678m	コンテナ		20,000DWT
中部							
ダナン	ビナライン	274万トン	Tien Sa Terminal Song Han Terminal	5バース、全長965m 5バース、全長528m	Ro-Ro/コンテ ナ、旅客	500万トン	45,000T, 2,000TEU 5,000T

出典：ベトナム港湾協会ウェブサイト、各社ウェブサイト、報道などより作成

なお、従来、ベトナムには「港」と「ターミナル」を区別する概念がはっきりせず、「Port」と言ってもターミナルをさすことが多かった。そのため、「ベトナムの港湾(PORT)数は100以上」と記述されている資料も多かった。しかし、2008年に発表された港湾の格付けに関する首相決定 No. 16/2008/QĐ-TTgにより、ベトナムの港湾は次のように分類され、それぞれの港湾に属するターミナルも定められた。

表 18 ベトナムの港湾分類

分類	数	定義
クラス 1	17ヶ所	国全体や地域間の社会経済発展に資する大規模港湾
クラス 2	23ヶ所	地域の社会経済発展に資する中規模港湾
クラス 3	9ヶ所	企業活動に資する小規模港湾

出典：(財) 国際臨海開発研究センター 2008 Quarterly Vol 1 「ベトナムの港湾」

これによりベトナムには49の港湾が存在することになる。しかし実際には「港湾」と呼ぶよりは「港湾郡」という概念である。例えば、クラス1の17港湾の1つとなっているホーチミン「港」には、ナーロンターミナル(Nha Rong Terminal)、カーンホイターミナル(Khanh Hoi Terminal)、タントゥアンターミナル(Tan Thuan Terminal)を持つサイゴン港、タンカンターミナル(Tan Cang Terminal)、カトライターミナル(Cat Lai Terminal)、タンカイカイメップターミナル(Tan Cang Cai Mep Terminal)を持つサイゴン・ニューポートが含まれており、ターミナルがそれぞれ離れていることもある。クラス1の港湾郡とそれに属する港・ターミナルは次のとおりである。

表 19 クラス1の港湾郡とそれに属する主な港・ターミナル

No.	港湾郡名	主な港・ターミナル
1	カムファ港	カムファ(石炭)
2	ホンガイ港	カイラン(一般)、B12(石油)、ハロン(造船)、ホンガイ(旅客)
3	ハイフォン港	ハイフォン、バクック、ディンブー(投資開発)、ディンブー(JV開発)、ディンブー(石油)、ドアンサ、トラスピナ、Viconship(コンテナ)、チュアベ(コンテナ)、クアカム、PETECハイフォン(石油)、トールガスハイフォン、タンロン(LPG)、バクダン(造船)、Caltex ほか
4	ギーソン港	ギーソン(一般)、ギーソンセメント工場専用
5	クアロー港	クアロー
6	ブンアン港	ブンアン
7	チャンマイ港	チャンマイ、Alcan ベトナム
8	ダナン港	テエンサ、ハリンバー、ハイバンセメント工場専用、PETEC専用、K4D6(石油) ほか
9	ズンクワット港	ズンクワット
10	クイニョン港	クイニョン、チーナイ
11	バンフォン港	ダムモン、ホンコイ、ヒュンダイーピナシン工場用
12	ニャチャン港	ニャチャン、海軍兵学校用
13	バゴイ港	バゴイ
14	ホーチミン港	サイゴン、ベンゲ、カトライ、タンカン、VICT、バソン、タントゥアンドン、Lotus、ニャベ(石油)、Navioil、サイゴン(石油)、サイゴン(造船)、サイゴンELFガス、サオマイセメント、ヒエップフオック電力、Holcimヒエップフオックセメント、ギーソンセメント ほか
15	ブンタオ港	バリアセレス、フーミー発電所用、PVガスブンタオ、Vietsovpetro、PTSC(石油)、Interflourカイメップ、フーミー(肥料、石油)、フーミー(鉄鋼)、Holcimチーバイ
16	ドンナイ港	ドンナイ、ゴダウA、ゴダウB、ロンタン専用、フオックタイガスPVC、フオックカイン専用 ほか
17	カントー港	カントー、チャノック(石油)、トータルガスカントー、カントー(石油)、ペトロメコン、X55、カイクイ ほか

出典：(財) 国際臨海開発研究センター 2008 Quarterly Vol 1 「ベトナムの港湾」

また、1999年『港湾開発マスタープラン』（後述）により、ベトナムの港湾は次の8つの港湾グループに分類されている。

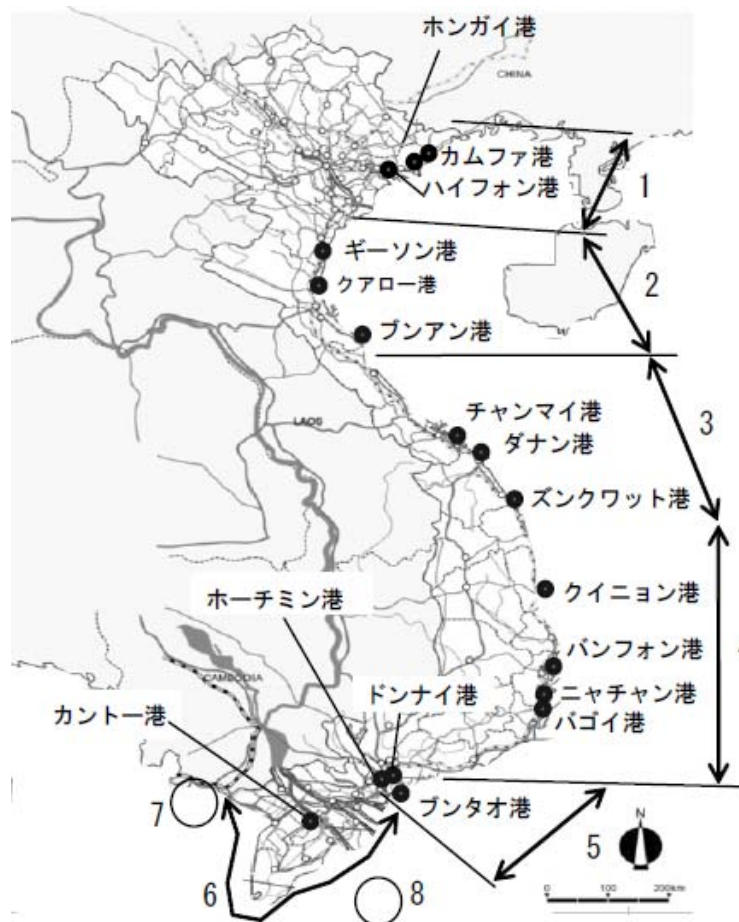


図 16 8つの港湾グループと17のクラス1港湾

出典：(財) 国際臨海開発研究センター 2008 Quarterly Vol 1 「ベトナムの港湾」

2-3-2 港湾管理の実態

ベトナム海事局は港湾を含む海事産業の全体的なマスタープランを担っているが、全ての港湾の管理には関わっているわけではなく、港湾の管理体系は様々である。サイゴン、ハイフォン等の主要港は国営船会社ビナラインのグループ会社が管理運営を行っており、ビナライングループが管理している港湾は5ヶ所（開発中のものを除く）ある。

ビナラインの管理下以外の港湾は、中央政府管轄（ベトナム海事局管轄とその他の省庁のものもある）の港湾、地方政府管轄（中にはホーチミン市の港湾等大規模なものもある）、特別な目的のための港湾（石油産業向け等で、国営石油会社のペトロベトナムが管理運営する港湾等が含まれる）、民間港湾（小規模ものが多い）、外国企業との合弁によるもの等がある⁸³。

ベトナムで港湾の管理や監督に関係している主な公的機関は以下のとおり。

⁸³ ASEAN Secretariat “Promoting Efficient and Competitive Intra-ASEAN Shipping Services – Vietnam Country Report” 2005年3月

- ベトナム海事局
- ベトナム国営船会社(ビナライン)
- その他の中央省庁
農業農村開発省、建設省、漁業省、産業省等の中央省庁がそれぞれの管理下にある国営企業を通じ、港の管理や監督を行っている。こうした港のほとんどは、これらの国営会社の重要な貨物を取り扱い専門港である。なお、ホーチミン市のタンカンターミナルは国防省傘下のサイゴン・ニューポートカンパニーが管轄する主要ターミナルで、ベトナム最大のコンテナ取扱量を誇る。
- その他の中央省庁
- 地方政府（省及び都市）
地方政府も各省や都市の管理下にある公営企業を通じて、多くの一般港や専門港を管理している。ベンゲーターミナルはホーチミン市の代表的な港の1つであり、ホーチミン市人民委員会が管理監督を行っている。
- その他の公的機関・国営企業
国営石油会社のペトロベトナムのようなその他の公的部門も、専門港をいくつか管理している。また、ビナシンも造船所隣接地や開発中の造船工業団地内に港湾の開発をすすめている⁸⁴。

2-3-3 港湾開発計画

港湾についてもベトナムは壮大な計画を立てている。ベトナムは 3,260km の海岸線を持ち、大小様々な港湾が多数あるが、水深の深い港がなく、大型船が寄航できないのがネックとなっていた。そのため、港湾の浚渫は、深水港の開発等が、日本の ODA を含む海外からの援助や民間投資等を利用して進んでいる。

(1) 1999 年マスタープラン

ベトナムでは 1999 年 10 月に、2010 年までに国内港湾の貨物処理能力を 2 億トンに引き上げる『港湾開発マスタープラン』が採択された。このマスタープランでは、全国の港湾を地理的な条件から 8 つのグループに分けて開発すること、2003 年までは、カイラン、ハイフォン、クアロー、ダナン、クイニョン、ニャチャン、チバイ、サイゴン、カントーおよびズンクアット工業団地の専用港の開発を重点的に行うことや⁸⁵、主要な経済地域に 3 万トン以上の船舶が接岸できる深海港を建設すること、5 万トンから 8 万トンの船舶が接岸できるコンテナ港、専門港、国際積み替え港を建設することも検討されることが盛り込まれていた⁸⁶。

⁸⁴ 例えば、ビナシンは北部のタイビン省省 Tan De 造船所の隣接地に港湾開発プロジェクトを進めている。また、北部のクアンニン省に、Hon Gai 旅客港を建設する計画もある。マレーシアのライオングループと合弁で中部のニントゥアン省に計画していた製鉄所計画では、製鉄所内に港を建設することも盛り込まれていた。しかし前述のように、ビナシンは資金繰りの悪化で中核事業に特化することになると見られ、また、ライオングループの資金調達難で製鉄所プロジェクトも難航しており、これらの港湾プロジェクトの現状は不明である。

⁸⁵ The Saigon Times Daily 1999 年 10 月 18 日

⁸⁶ Saigon Times Magazine 2005 年 12 月 24 日

このマスタープランにあるカイラン港、ハイフォン港は日本の援助で改良拡張工事が実施された。また、南部のカイメップ・チバイ港も投資総額 4 兆 7,000 万ドルのうち 85%を日本が融資することで 2004 年に合意した⁸⁷。

(2) ビナラインの港湾開発計画

また、国営海運会社のビナラインは海運だけでなく、前述のように港湾事業の中心も担っているが、政府が 2006 年に発表した『ビナラインの 2010 年までの拡張計画(首相決定 No. 1366/2006/QD-TTg)』では、ビナラインによる港湾開発計画も含まれている。この計画では、ビナラインが管理する港湾の貨物取扱量を 2010 年までに 5,000~5,500 万トンとすること、既存港の拡張と改良、深海港の開発などが盛り込まれた。この計画による主要プロジェクトは以下のとおりである。

表 20 2006 年の首相決定によるビナラインの主要プロジェクト

地域	プロジェクト	立地(省)	寄港可能船舶サイズ
北部	カイラン港 (バース No.2,3,4)	クアンニン	40,000 DWT
	ディンブ港 (第 2 フェーズ)	ハイフォン	20,000 DWT
	ハイフォン国際ゲートウェイ港(ラックウエン港)	ハイフォン	80,000 DWT
中部	バンフォン国際積替ハブ港	カインホア	150,000 DWT (12,000 TEU)
南部	ヒエップフック(Hiep Phuoc)	ホーチミン市	30,000 DWT
	SP-SSA 国際ターミナル	バリア・ブンタウ(カイメップ・チバイ地区)	80,000 DWT
	カイメップ国際ターミナル	バリア・ブンタウ(カイメップ・チバイ地区)	80,000 DWT
	SP-PSA 国際ターミナル	バリア・ブンタウ(カイメップ・チバイ地区)	80,000 DWT
	ブンタウ・マリタイム 石油サービスコンプレックス	バリア・ブンタウ	80,000 DWT (6,000 TEU)

出典：ビナラインウェブサイト

このうち南部の SP-PSA 国際ターミナルは 2009 年 6 月に開設したが、他は建設中あるいは未着工である。カイラン港のバース No. 2, 3, 4 は米国の SSA マリン・グループと合弁会社を設立し、開

⁸⁷ 時事通信 2004 年 3 月 19 日

発、運営を行うこととなったが、合弁会社が投資ライセンスを取得したのが2008年8月のことだった⁸⁸。大型プロジェクトであるバンフォン港の建設が開始したのは2009年10月、ラックウェン港の建設が開始するのは2010年の予定である。

(3) 新港湾開発マスタープラン

上述の1999年港湾開発マスタープランに基づいた開発により、2008年までに国内のバース全長は1999年の2倍、取り扱い貨物量は2.7倍になった。しかし、開発にあたってそれぞれの港湾の機能が明確化されていなかったため、取り扱い貨物の種類に計画性が不足している。例えば、北部でバラ積み貨物を扱うのはハイフォン港とカイラン港だけで、ほかにはコンテナ、鉄鋼、鉄鉱石を扱っており、時により一部の港で貨物が急増する中他の港に余裕がある、といった非効率な面があった。また、道路、電気、水など周辺インフラの開発が港湾開発に追いついていないという問題も散見された。例えばバリア・ブントウ省のSP-PSA港は完成直前に省政府から電気供給計画が立っていないと明かされた。さらに、船舶が大型化、貿易量の増大に対して、深海港が少なく、港の設備も老朽化していて貨物取扱能力が足りない、といった問題があった。この背景には無計画に数多くの港湾が開発されてきたと指摘されている。

こうしたことから、2009年に発表された「海上輸送開発マスタープラン」⁸⁹では港湾については、既存の港湾の効率・効果性の向上、重要な港湾への集中投資、深海港の開発、さらに港湾利用のための鉄道・道路・水路などの交通網の開発を行うことが謳われている。これに基づいて作成された、新港湾開発マスタープランも2009年10月、政府に提出された。行き当たりばったりの港湾拡大から方針を転換して海外・国内の民間投資による港湾開発を推進することが新マスタープランの目的である。

新マスタープランでは

- ・ 港湾・港湾グループの役割と機能を分類する
- ・ バンフォン国際積替港と経済中心地の国際ゲートウェー港の開発は最優先する
- ・ 地域の中心となる港やその他の専門港の役割と投資規模を明確にする

こと等が盛り込まれている。また、政府の財源不足による開発の遅れを防ぐため、民間投資を促進することとなっている。また、港湾開発を手がける企業は、埠頭などの基本設備だけでなく、防波堤や接続道路、高速道路などの公共インフラも建設するよう促している⁹⁰。

ベトナム政府は2030年までの港湾開発に必要な資金は1,000兆ドン（590.9億米ドル）と試算しており、そのうち2020年までには360～440兆ドンが必要になると見ている⁹¹。

このマスタープラン期間中の主要プロジェクトは次のとおり。

- ・ バンフォン国際積替港：9,000～15,000TEU
- ・ ハイフォンとバリア・ブントウの国際ゲートウェー港：8万～10万DWT、4,000～8,000TEU
- ・ ハブ専門港：液体貨物は30万～40万DWT、石炭・鉄鋼は10万～30万DWT
- ・ 旅客用バース：大きな観光地では10万GRT

⁸⁸ Vietnam News Brief Service 2008年8月18日

⁸⁹ 前述。2-1 海運業の省、25ページ参照

⁹⁰ Vietnam News Agency 2009年10月14日

⁹¹ Hanoi News/VCCI 2009年9月15日

次に主要プロジェクトを概説する。

(4) 新マスタープラン主要プロジェクト

① バンフォン国際積替港

中部カインホア省のバンフォン湾にビナラインとカインホア省が共同で開発する大型積替港。第1期では、バンフォン湾のダムモン地区に 9,00TEU のコンテナ船が着岸できる深水埠頭を 2 ヶ所建設する。2013 年に一部供用開始予定である。

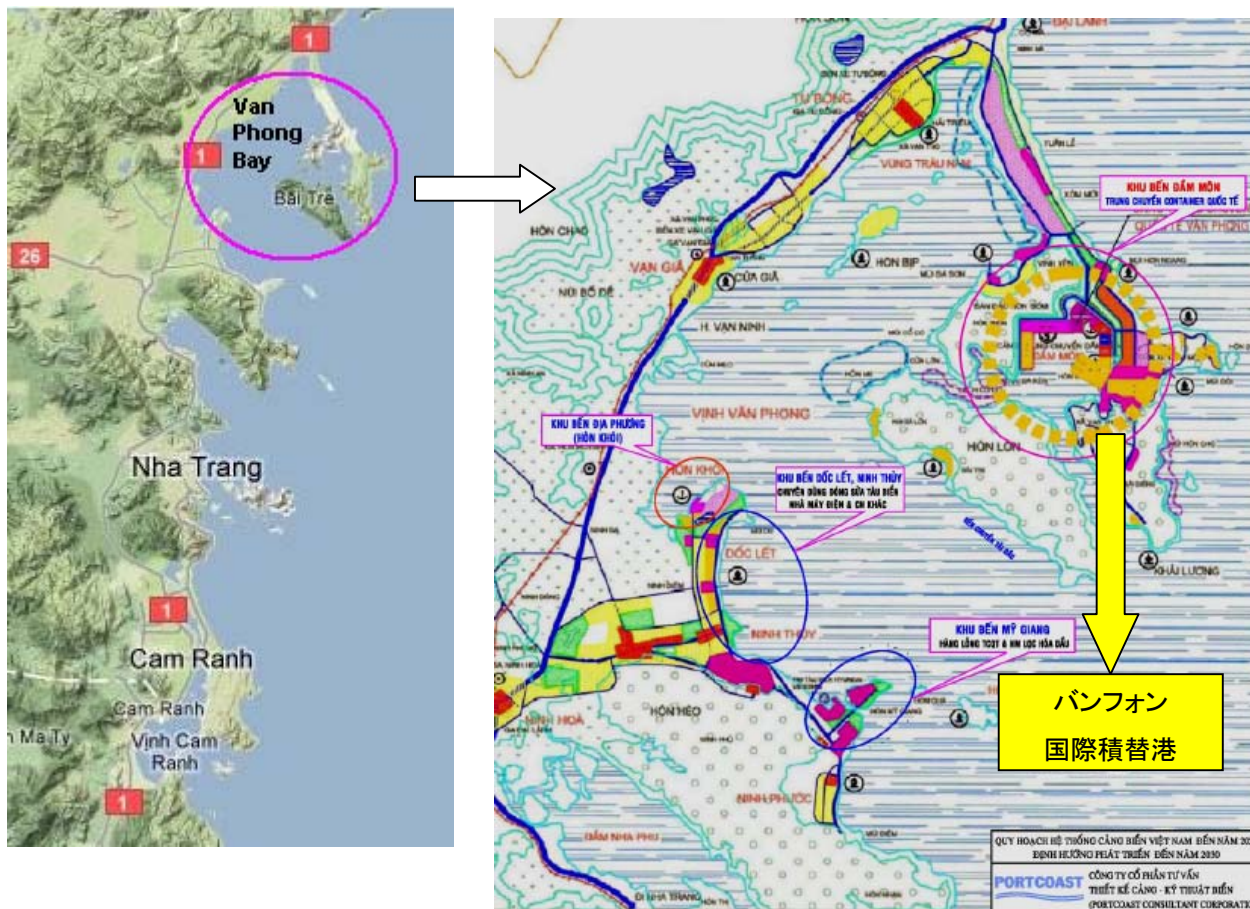


図 17 バンフォン国際積替港の立地図

出典：左地図 <http://viipip.com/homeen/?module=newsdetail&newscode=2875>

右地図 2009 年 10 月 ベトナム海事局資料”Summary of master plan for Vietnam seaport system development till 2020, orientation to 2030”

表 21 バンフォン国際積替港の概要

プロジェクト名	バンフォン国際積替港
事業主体	ビナライン, カインホア省政府
立地	バンフォン湾、カインホア省(上記地図参照)
投資金額	36 億米ドル
総面積	750ha
計画バース数と全長	42 埠頭 全長 12,590 メートル 17,400TEU のコンテナ船の取り扱い可能
年間貨物取り扱い能力	2 億トン
現状	2009 年 10 月 31 日に建設開始
プロジェクト概要	<p>次の 4 フェーズで開発を実施する。 スタートアップフェーズ(2013 年まで) 全長 690 メートル、2 埠頭を建設。 9,000TEU のコンテナ船の取り扱い可能とする 年間コンテナ取り扱い能力 71 万 TEU 総面積 42 ヘクタール</p> <p>第 1 フェーズ(2015 年まで) 4 埠頭、9,000TEU 東部のダムモン地区にフィーダー船用の 4 埠頭建設 総面積 118~125 ヘクタール バース全長 1,680~2,260 メートル 年間コンテナ取扱能力 210 万 TEU</p> <p>第 2 フェーズ 8 埠頭、12,000TEU フィーダー船用 8 埠頭 総面積 405 ヘクタール 全長 4,450~5,710 メートル 年間コンテナ取り扱い能力 400~450 万 TEU</p> <p>最終フェーズ 25 のコンテナ埠頭、12 のフィーダー船用埠頭 最大 15,000TEU の船舶の取り扱い可能 年間貨物取り扱い能力 1,480 万~1,700 万 TEU 総面積 750ha 全長 11,880 ~12,590 メートル</p>

出典：報道などより作成

② ハイフォン国際ゲートウェイ港

北のゲートウェイとして重要な役割を持っているハイフォンでは、近郊に大型船が寄港できる深海港を建設する計画がある。場所はカトハイ島近くのラックウェン(Lach Huyen)地区に立地する。

ビナラインの主要プロジェクトの1つになっている。



図 18 ハイフォン国際ゲートウェイ港の立地図

出典： 2009年10月 ベトナム海事局資料”Summary of master plan for Vietnam seaport system development till 2020, orientation to 2030”

ラックウェン港は、日本の円借款を用いた PPP（官民パートナーシップ）プロジェクトとして推進していくことで、JICA とベトナム運輸省が合意している。ベトナム政府は日本からの円借款で 2 億 6,000 万米ドルを出資する。パートナーはビナラインで、同社はまずは 1 億 6500 万米ドルを投じて 2 つのコンテナバースを建設する⁹²。

また、ハイフォン人民委員会によると、ベルギーの Rent A Port Marc Stodiau Group が、2 億 5,000 万米ドルを投じて第 3、第 4 バースを建設することで投資認可を申請している。完成時には 6 万 DWT から 8 万 DWT の船舶が寄航できるようになる⁹³。

⁹² Vietnam Business Finance News 2009年8月7日

⁹³ Vietnam Real Estate Only 2009年6月25日

表 22 ハイフォン国際ゲートウェイ港の概要

プロジェクト名	ハイフォン国際ゲートウェイ港(ラックウェン)
事業主体	ハイフォン市経済区管理庁、ビナライン
立地	ハイフォン市
投資金額	16 億米ドル
総面積	472.5 ヘクタール
計画バース数と全長	計 11 バース コンテナ 4 バース(5 万 DWT, 3,000 ~4,000TEU) 14.0m x 300m x 4 バルク 2 バース 5 万 DWT) 13.0m x 250/300m x 2 雑貨 5 バース(3 万 DWT) 12.0m x 200~260m x 5
年間貨物取扱能力	1.8 億~2 億トン
現状	2010 年から 2015 年にかけて最初の 2 つのバースを建設する。

出典：報道、ジェトロ資料などより作成

③ カイメップ・チーバイ国際ゲートウェイ港

ホーチミン市・ドンナイ省とバリア・ブンタウ省の境界を流れるカイメップ(Cai Mep)川、チバイ(Thi Vai)川の下流部に位置するカイメップ地区は、海からのアクセス航路の距離がホーチミン港に比べて大幅に短縮でき、周辺工業団地等による大きな貨物需要が見込める立地条件にある。日本の円借款によるターミナル建設が計画されたのを契機に、外資系企業を含む多くの企業・コンソーシアムが港湾建設に乗り出している。

現在、南部の主要港であるサイゴン港（ナーロンターミナル、カーンホイターミナル、タントゥアンターミナル）やサイゴン・ニューポートのタンカンターミナルはホーチミン市街地に面した非常に狭隘な位置に立地しており、カイメップ・チバイやカトライ(Cat Lai)地域のターミナルの整備に伴い移転する計画である。

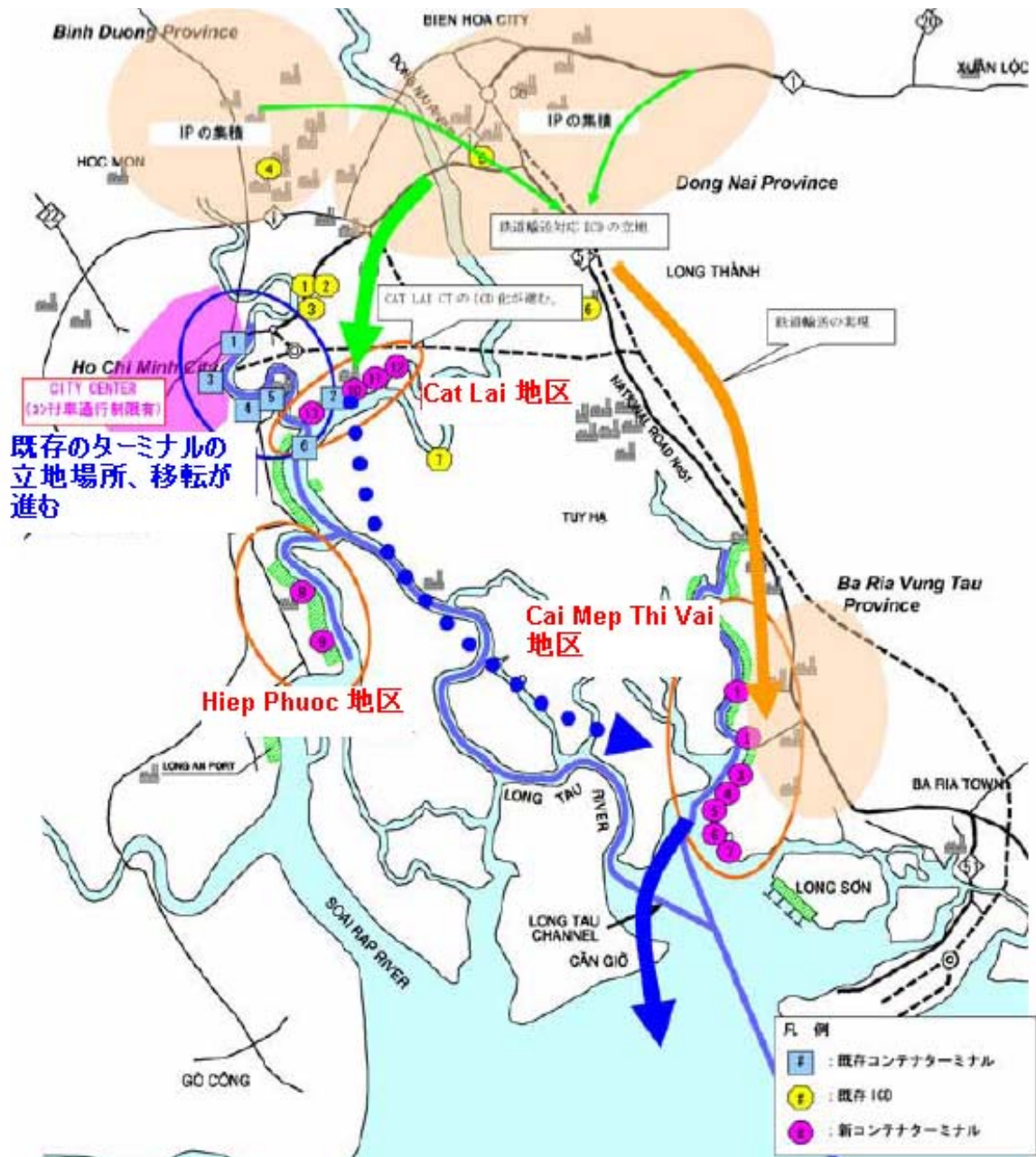


図 19 カイメップ、チーバイ国際ゲートウェイ港立地図

出典：ジェトロ「ベトナム・カイメップ、チーバイ国際港運営維持管理調査」平成 18 年度

カイメップ・チバイ地区で計画・建設中のターミナルの概要は以下のとおりである。

表 23 カイメップ・チャーバイ地区のターミナル計画

プロジェクト名	カイメップ国際コンテナターミナル チャーバイ国際一般雑貨ターミナル	タンカンカイメップ国際ターミナル	SA-PSA 国際港	カイメップ国際ターミナル(CMIT)
事業主体	ベトナム運輸省	Tan Cang Cai Mep International Terminal Co Ltd	SP-PSA INTERNATIONAL PORT CO., Ltd	Cai Mep International Terminal Co., Ltd
JVパートナー	国際協力銀行(JBIC)の円借款は363億6,400万円	株式会社 商船三井 Saigon Newport Company(ベトナム) Hanjin Shipping Co., Ltd.(韓国) Wan Hai Lines, Ltd. (台湾)	ビナライン (Saigon Port) PSA International	ビナライン (Saigon Port) APM Terminals
立地	カイメップ・チャーバイ地区	カイメップ・チャーバイ地区	カイメップ・チャーバイ地区	カイメップ・チャーバイ地区
投資金額	6億9,100万米ドル	NA	NA	NA
総面積	コンテナターミナル:48ha 一般雑貨ターミナル:28.2ha オペレーションオフィス:2.25ha 内部道路:1ha	40 ha	40ha(完成時 54ha)	48ha
計画バース数と全長	カイメップ国際コンテナターミナル: 300m x 14 m x 2 バース 8万DWTの船舶取扱可能。 チャーバイ国際一般雑貨ターミナル: 300m x 14 m x 2 バース 7万5,000DWTの船舶取扱可能	590メートル(2バース)	590メートル(2バース) 第2フェーズ完成時には1,200メートル、4バース	590メートル(2バース) 第2フェーズ完成時には1,200メートル、4バース
年間貨物取り扱い能力	カイメップ国際コンテナターミナル: 60~70万TEU チャーバイ国際一般雑貨ターミナル: 160万~200万トン	100万TEU以上	現在は110万TEU 第2フェーズ完成時には220万TEU、2,500万トン	現在は110万TEU 第2フェーズ完成時には220万TEU、2,500万トン
現状	2008年10月に建設開始。建設には4年かかる予定。	建設中	2009年6月に第1フェーズ開設	2009年6月に第1フェーズ開設
備考	ホーチミン市から移転するBa Son造船所も同港内に立地する予定。	2011年2月開設予定		

プロジェクト名	SP-SSA 国際ターミナル	SITV	Saigon Hiep Phuoc 港	SPCT コンテナ港
事業主体	SSA Holdings International Vietnam Inc.	Saigon International Terminals Vietnam	Saigon Hiep Phuoc Port	SPCT Container Terminal
JVパートナー	SSA Holdings International - Vietnam (米国の SSA Marine 子会社) ビナライン (Saigon Port)	Saigon Trade, Investment and Construction Co., Hutchison Ports Mekong Investment	ビナライン (Saigon Port, Saigon Port Hiep Phuoc Joint Stock Company)	DP World Tan Thuan Industrial Promotion Company
立地	カイメップ・チャーバイ地区	バリア・ブンタウ省、Tan Thanh District, Phu My Township	ホーチミン市 Nha Be 地区 Hiep Phuoc 工業団地	ホーチミン市 Nha Be 地区 Hiep Phuoc 工業団地
投資金額	2 億 8,200 万米ドル	NA	NA	6 兆ドン
総面積	60ha	33.7ha	100ha	NA
計画バース数と全長	600 メートル (3 バース) 16 万 DWT の船舶取り扱い可能	730 メートル (3 バース) 7 万 DWT の船舶取り扱い可能	第 1 フェーズ: 800 メートル (3 バース) 3 万 DWT の船舶取り扱い可能 第 2 フェーズ: 1,800 メートル	500 メートル
年間貨物取り扱い能力	157 万 TEU	110 万 TEU	第 1 フェーズ: 870 万トン 第 2 フェーズ: 1,800 万トン	150 万 TEU 2012 年までには 2 億トン
現状	建設中	2007 年 8 月に建設開始	2009 年 5 月に建設開始	2009 年 10 月に開設
備考	第 1 フェーズは 2010 年完成、第 2 フェーズは 2017 年完成予定	2010 年開設予定	2011 年開設予定	正式オープンは 2010 年 2 月の予定

出典：各社ウェブサイト、報道などより作成

2-4 ベトナムの海事産業振興計画と現実性

これまでみてきたとおり、ベトナムは海運、造船、港湾いずれも壮大な開発・拡張計画を策定してきた。海運についてはビナライングループが2010年までに所有船舶260万DWTという当初目標を前倒しで達成した。前述の新マスタープランでは2010年までに600～650万DWT、2015年までに850万～950万DWT、2020年には1,150万～1,350万DWTという新たな目標を掲げている。2008年11月時点のベトナム籍船が約533万DWTだったので、2年間で1割強の増強ということになる。2年間で1割というのはそれほど大きな数字ではないかもしれないが、景気後退で貨物需要が落ち込む中、船隊拡大行う必要があるのか、疑問もある。

造船についてはビナシンの無計画な開発がメディアでも大きく取り上げられている。前述のように、ビナシンは金融危機による顧客からのキャンセルや支払い遅延、自社の資本金が小さかったことに起因する借り入れ増大などが主な原因だとしているが、業界関係者の意見は厳しい。エンジンの国内組み立てはビナシンが推進してきた優先順位の高いプロジェクトだが、「エンジン部品の調達できないベトナムでは、組み立てたエンジンを輸入したほうがコスト効率がよい」と、その実効性、有効性を疑問視する声もある。

ビナシンは造船裾野産業に力を入れているが、裾野産業といっても幅は広い。エンジンといった高度な分野に挑戦するよりも、日系業界関係者が話していたように、アンカーチェーンなどの地味な分野をまず育てていく必要がある。

人材が育っていない点も、日系業界関係者からは指摘があった。設計が外国頼みとなっている点も弱みである。いずれにしても、人材育成の問題だが、人材育成には時間がかかる。開発プロジェクトだけでなく、人材育成にも時間と資金をかけて、取り組むべきであろう。

また、前述のように新しい「ベトナム海上輸送開発マスタープラン(首相決定1601/QD-TTg)」では、修繕能力を高めることにも触れている。近い将来、修繕ヤードが不足するといわれている中、修繕に目を向けることは賢明であるとは言える。しかし、修繕にしても、効率的に運営するためには人材は欠かせない。

ビナシンは100件程度すすめてきたプロジェクトを40件に絞込む計画だが、その中でも優先順位が高いのが、ズンクアットの造船裾野産業コンプレックスだという。ズンクアット造船所の建設も10年余りの年月を要したが、まだ1社も投資が決まっていないというズンクアットの造船裾野産業コンプレックスが立ち上がる日が来るのかどうか。修正計画が政府に認可され、資本金増強が行われたとしても、ビナシン及び管轄する運輸省が、問題の本質を見極めない限り、真の意味の造船大国になるには時間がかかるだろう。

一方、港湾も新たな計画が策定された。大小様々な港湾に分散投資をするのではなく、重要案件に集中投資することになった点は評価できる。カイメップ・チバイ地区には外資系企業との合弁を含む多くの港湾開発プロジェクトが始動している。しかしバンフォン国際積替港も、ハイフォン国際ゲートウェー港も壮大な計画だ。ハイフォン国際ゲートウェー港は、円借款による協力が決まっているが、それでも全体投資額からみればほんの一部に過ぎない。バンフォン国際積替港については、ハイフォンやカイメップ・チバイのように、後背地に工業団地があるわけではなく、国際貨物の積替を目指しているわけだが、そうすると香港やシンガポールと競争することになる。港は港湾という箱物をつくっただけでは機能しない。道路、電気等のインフラはもちろん、運営システムな

どのソフトの部分も重要である。シンガポールが世界 1、2 を争う積替港の地位を築いたのは、港湾やその他のインフラのハードだけが理由ではない。世界に先駆けて取り入れた貿易通関システムや効率的な運営を可能にする港湾管理システム等、ソフトの分野でも優れているからである。北部、南部における工業団地という後背地を抱えたプロジェクトは、工業化がすすめば当然、輸出入需要が増え、港湾のニーズも拡大するが、「積替」を掲げるバンフォン国際積替港が現実の国際的なニーズにあっているのかどうかは、まだ研究が必要だと思われる。さらに国際競争力を高める上でのソフトへの投資も今後は考える必要があると思われる。

3. 直接投資流入状況

3-1 外資に対する基本姿勢

ベトナムは 1987 年に外国投資法を制定し、1988 年から実質的な外資受け入れが始まった。以来、各地に工業団地が計画され、外資が進出しやすい環境整備が進められた。また投資許可権限取得までの時間を短縮する努力等が続けられた。その後、米越通商協定締結（2000 年）⁹⁴、1995 年にアジア自由貿易地域（AFTA）へ加盟⁹⁵、2007 年には WTO への加盟を果たし、投資受け入れ態勢の急速な改善が行われている。

2000 年に改正された外国投資法では、外資系企業は国有化されないこと、外国投資家の資産も没収されないことを保証する等、外資のベトナムへの積極的な参入を促している。WTO 加盟に伴い 2006 年 7 月には、内資企業と外資企業が同一環境下で投資事業展開出来る事を目的とした共通投資法・統一企業法が施行された。ベトナム政府は、今後も引き続き外資を積極的に受け入れていくことを最優先課題としている。

日本に対する外資受け入れの姿勢としては、2003 年 11 月、日越投資協定が締結された。この協定では、ベトナムに投資する日本企業に対する最恵国待遇・内国民待遇の付与及び一連のパフォーマンス要求の禁止を盛り込んでおり、日本企業の権利の保護を約束している。また 2008 年 12 月 25 日には、日越経済連携協定(VJEPA)が調印され、2009 年 4 月 6 日に、VJEPA に基づく日越政府間の実施協定が承認された。VJEPA は物品・役務、投資、事業環境の改善、労働力の移動、技術基準の協力といった数多くの分野を網羅する。この協定の下、両国の市場に投入される物品の 92%が今後 10 年以内に諸税を免除されることとなる。⁹⁶

3-2 直接投資流入額の推移

認可ベースの投資額は、2002 年に対前年比 38%減となったものの、その後は増加を続け、2008 年には前年の 3.4 倍の 602 億 7,140 万ドルと過去最高を記録した。前年比からの大幅増加は、プロジェクトの大型化が背景にあるとみられる。出光興産や三井化学等のベトナム北中部タインホア省における精油・石油化学プラント案件（62 億ドル）や、マレーシアのライオン・グループによる

⁹⁴ 1.物品貿易、2.知的財産権の保護、3.サービス貿易、4.投資保護、5.法律規則の透明性の確保の主要項目が盛り込まれている。

⁹⁵ ベトナムは 1995 年に加盟し、1996 年に発効。共通効果特惠関税が完全適用となり、対象品目の関税がベトナム—ASEAN 先進国間で 0~5%へと引き下げられる。

⁹⁶ ジェトロウェブサイト

南部ニントゥアン省での鉄鋼・港湾整備案件（98億ドル）、台湾のフォルモサ・グループによる北中部ハーティン省ブンアン経済特区の製鉄・港湾整備案件（約80億ドル）等の大型投資プロジェクトが新たに認可されたためだ。

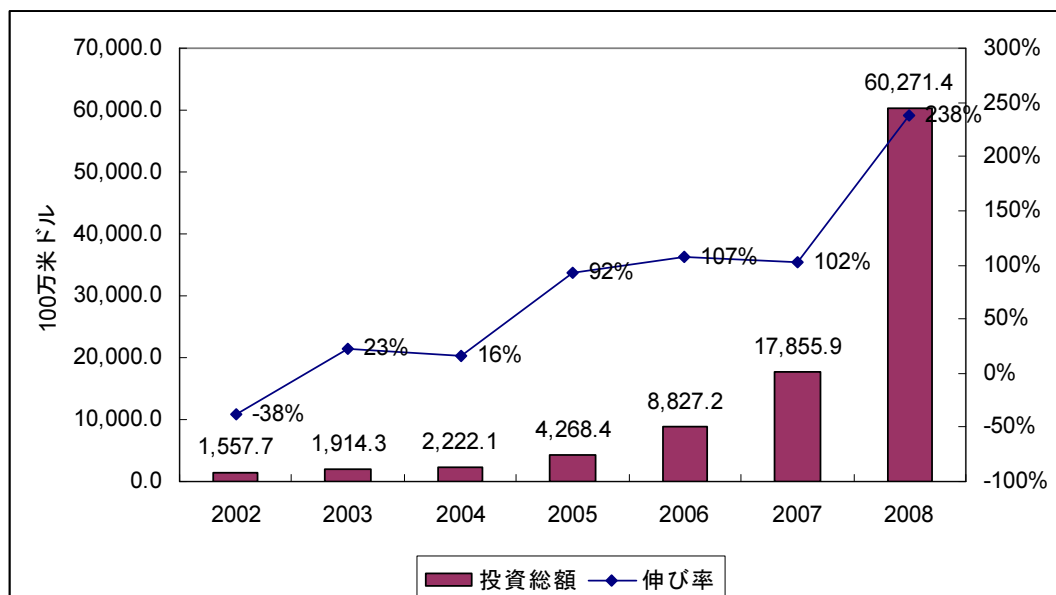


図 20 ベトナムへの直接投資額（認可ベース）の推移

出典：ジェトロ貿易投資白書各年版

業種別にみると、重工業の割合が、前年の19.5%から32.3%へ増加し、最大の投資受け入れセクターとなり、続いて石油・ガスが17.5%、ホテル・観光業が15.1%となった。そのほか、文化・教育・医療・運輸・通信業等のセクターで投資が伸びている。

表 24 対ベトナム業種別直接投資（認可ベース）

(単位: 件、100万ドル、%)

	2007年		2008年(12月19日現在)			1988~2008年累計	
	金額	件数	金額	構成比	伸び率	件数	金額
重工業	3,477.0	177	19,441.0	32.3	459.1	2,602	47,164.7
石油・ガス	1,868.3	8	10,574.9	17.5	466.0	48	14,477.8
ホテル・観光業	1,873.0	26	9,126.1	15.1	387.2	250	15,411.7
運輸・通信業	571.3	25	1,858.6	3.1	225.3	235	6,254.6
軽工業	2,474.3	245	1,818.5	3.0	△ 26.5	2,740	15,680.1
サービス業	376.8	438	1,278.6	2.1	239.3	1,438	3,332.6
文化・教育・医療	235.7	21	489.5	0.8	107.7	294	1,758.6
建設業	979.6	107	351.4	0.6	△ 64.1	563	6,278.1
農林業	180.5	40	247.2	0.4	37.0	838	4,322.8
EPZ・工業団地	333.5	5	137.2	0.2	△ 58.8	36	1,780.5
金融業	20.0	1	18.2	0.0	△ 9.0	68	1,057.8
水産業	101.9	5	4.8	0.0	△ 95.3	138	470.0
合計(その他を含む)	17,855.9	1,171	60,271.4	100.0	237.5	9,803	149,774.7

(注) EPZ: 輸出加工区。

出典：ジェトロ貿易投資白書 2009 年版

国・地域別をみると、第1位はマレーシア（55件、149億3,830万ドル）で、前年比で10件増となった。前年比で10件増、金額は13.7倍の大幅増となった。ライオン・グループによる南部ニントゥアン省での鉄鋼・港湾整備案件（98億ドル）による。2位は台湾（132件、86億4,350ドル、前年比5.0倍）、前年5位であった日本は投資額が増加し3位（105件、72億8,750万ドル、7.6倍）へ順位を上げた。

表 25 対ベトナム国・地域別直接投資（認可ベース）

(単位:件、100万ドル、%)

	2007年		2008年(12月19日現在)			1988~2008年累計	
	金額	件数	金額	構成比	伸び率	件数	金額
マレーシア	1,091.2	55	14,938.3	24.8	1,269.0	301	17,759.5
台湾	1,732.6	132	8,643.5	14.3	398.9	1,920	19,171.6
日本	965.2	105	7,287.5	12.1	655.0	1,033	16,325.3
英国	4,477.1	41	4,730.6	7.8	5.7	433	15,008.2
シンガポール	2,614.2	101	4,466.4	7.4	70.8	644	15,205.6
タイ	285.1	32	3,992.7	6.6	1,300.5	200	5,659.6
韓国	4,463.2	292	1,803.4	3.0	△ 59.6	2,129	15,337.0
米国	354.8	53	1,485.9	2.5	318.8	428	4,281.7
香港	238.8	50	369.6	0.6	54.8	502	6,193.6
中国	456.5	73	334.2	0.6	△ 26.8	609	2,033.2
フランス	158.4	38	81.6	0.1	△ 48.5	233	2,500.8
オーストラリア	118.1	24	53.6	0.1	△ 54.6	191	923.2
オランダ	154.8	11	12.9	0.0	△ 91.7	95	2,605.4
フィリピン	26.2	4	8.2	0.0	△ 68.9	38	277.1
合計(その他を含む)	17,855.9	1,171	60,271.4	100.0	237.5	9,803	149,774.7

(注)英国には、英領バージン諸島、ケイマン諸島(英)、セントクリストファー・ネビスを含む。

出典：ジェトロ貿易投資白書 2009年版

なお、順調に推移してきたベトナムへの直接投資もリーマン・ショック後には大きく落ち込んだ。2009年1~9月の認可ベース直接投資額は125億4,000万ドルで、前年同期比78.6%減となった。

97

2008年に金融危機を懸念してタイのコングロマリット（複合企業）サイアム・セメント・グループは、35億を投じるベトナムの石油化学コンビナートの着工を延期し⁹⁸、2009年7月にはマレーシアのライオン・グループもベトナムでの製鉄所建設計画を見直す⁹⁹等、各社に投資計画の延期・見直しの動きがみられ、2009年になって外国投資に金融危機の影響が出て来ている。

⁹⁷ 2009年9月29日 時事通信

⁹⁸ 2008年9月29日 時事通信

⁹⁹ 2009年7月28日 時事通信

4. 投資環境の実態

4-1 投資手続き

ベトナムでの一般的な投資・進出形態は以下のようになっている。

表 26 ベトナムにおける投資形態

直接投資	100%外資企業	単数又は複数の外国投資家のみによってベトナムに設立される企業を指す。有限責任会社の形態で設立され、法人格を有する。
	合併企業	単数又は複数の外国投資家と単数または複数のベトナム側投資家が共同出資して設立する企業を指す。有限責任会社の形態で設立され、法人格を有する。
	BOT、BTO、BT契約	建設操業譲渡契約、建設譲渡操業契約、建設譲渡契約。100%外資会社、またはベトナムに設立された合併会社が主体となる。
	事業協力契約(BCC)	BCCは単数又は複数のベトナム側投資家と単数又は複数の外国投資家との間の一つまたは複数の事業計画のための契約を指す。法人を設立しない投資経営活動を行う形態。
間接投資	間接投資	個人、組織による株、株式、社債及びその他の有価証券の売買を通じた投資活動及び間接投資。手続は証券法及び関係法律に従う。現状出資可能な企業は国営企業である。
その他	駐在事務所・支店開設	

出典：計画投資省ホームページ及び「ベトナム工業投資環境調査 2006 年」金属資源情報センターより作成

このうち直接投資による事業の所轄官庁はケースに応じて計画投資省、外国投資庁あるいは省人民委員会、工業団地・輸出加工区の管理委員会となる。ベトナムへ初めて投資をする外国投資家は必ず、登録もしくは審査手続きを経て投資許可を得る必要がある。ベトナムで外国投資案件が既に設立済み組織は、新規案件の手続きのために新規組織を設立する必要はないが、新規案件の登録は必要である。詳しくは以下で説明する。また、駐在事務所・支店開設の場合は所轄官庁が商業省となり、詳細は後述する。

まず、直接投資の事業の手続きについては、投資登録と投資審査の 2 通りある。投資登録とは、投資ライセンス発行機関への登録を通してライセンスを取得する手続きである。投資審査とは、投資ライセンス発行機関が関連政府機関の意見を参考のうえ審査をし、ライセンスを発行する手続きである。以下の表のとおり、投資額および投資分野に応じて投資登録または投資審査に区分される。

表 27 外国投資に関する手続き区分

分野	150億ドン以下	150億ドンから 3千億ドンまで	3千億ドン以上
・条件付きでない分野への投資	投資登録	投資登録	投資審査
・条件付き分野への投資 ・首相承認案件	投資審査	投資審査	投資審査

註：<条件付き投資分野> 別添 2 参照

<首相承認案件> 別添 3 参照

申請機関と申請の流れは以下である。案件に応じて首相、省人民委員会、工業区管轄委員会が承

認する。

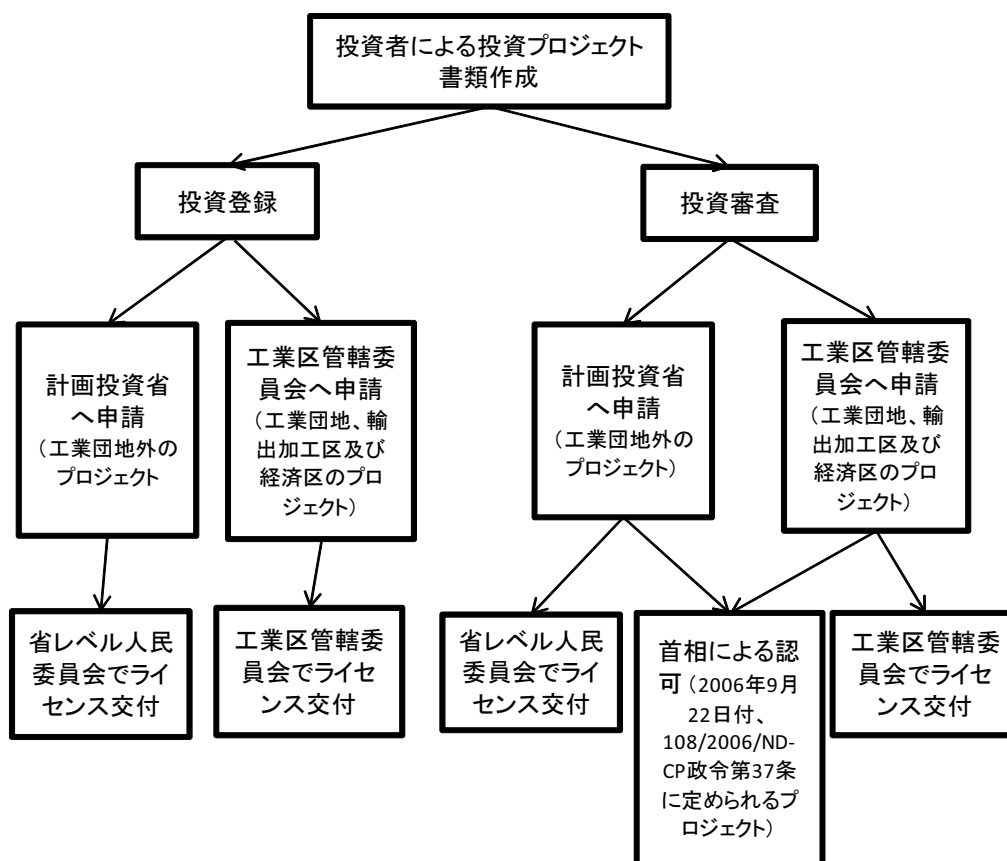


図 21 証明書発行機関と申請の流れ

出典：計画投資省ホームページ

投資申請に必要な書類は以下である。¹⁰⁰

- a. 投資登記の申請書
- b. 投資証明書の発行申請書
- c. 投資家の法的地位を証明する書類
- d. BCC 契約書（投資形態が BCC の場合）
- e. 財務能力報告書（投資家が作成し、自己責任を負う）
- f. 経済的・技術的説明書（投資目的、規模、立地、投資額、実施スケジュール、土地使用申請書、技術手段、環境への対応を含む）
- g. 事業登記のための書類（設立形態に準じた書類で）と合弁契約書（合弁会社の場合）-経済組織の設立もしくは事業登記手続きを伴う場合
- h. 外国投資に適用する条件付投資分野リスト（投資法施行細則 108/2006/ND-CP 付録 C）への投資の場合、その条件を満たす能力を示す説明書類

なお、外国投資案件の書類および公式文書はベトナム語、あるいはベトナム語と通常使用される外国語で作成される。ベトナム語と外国語の間で相違のある場合はベトナム語を適用する（投資法

¹⁰⁰ 日本アセアンセンター

施行細則 108/2006/ND-CP 第 4 条)。

外国系企業の駐在事務所を設立する場合の条件は、1. 事業団体の設立もしくは事業登録がなされた国の法律に基づき法的に事業団体として認められていること、2. 事業団体がその国において法的に設立が認められた時点、もしくは事業登録がなされた時点から少なくとも 1 年以上事業活動を行っていることとなっている。支店については、上述の 1 の条件に加え、2. 事業団体がその国において法的に設立が認められた時点、もしくは事業登録がなされた時点から少なくとも 5 年以上事業活動を行っていること、と定められている。

駐在事務所及び支店の設立には、駐在事務所の場合、必要書類を駐在事務所が所在する所轄商業局へ提出する。商業局は 15 日以内に書類の審査を行ったうえで駐在事務所設立許可証を発行する。尚、商業局は受理した書類及び設立許可証を商業省及びその駐在事務所が所在する地方の人民委員会及び税務署、警察署へ送付する。

支店の場合、必要書類を商業省へ提出する。商業省は、書類の受理から 15 日以内に書類の審査を行ったうえで支店設立許可証を発行する。なお、商業省は受理した書類及び設立許可証を支店が所在する商業局及び税務署、警察署へ送付する。¹⁰¹

4-2 所管官庁等の対応・活動状況

前述のとおり、ケースに応じて、計画投資省、外国投資庁あるいは省人民委員会、工業団地・輸出加工区の管理委員会が所管官庁となっており、外国企業の投資手続きの際の書類提出先として、または投資ライセンス発行機関としての役割を果たしている。以下にケース毎に投資書類申請先機関と投資ライセンス発行機関をまとめた。

表 28 投資手続きに関する所轄官庁

	申請先機関	投資ライセンス発行機関
工業団地、輸出加工区、経済区での投資	工業区管轄委員会	工業区管轄委員会
工業団地、輸出加工区、経済区外での投資	計画投資省	省レベル人民委員会
工業団地、輸出加工区、経済区でのインフラ開発への投資(管轄当局が設立されていない場合)		

出典：外国投資庁ベトナム中部地区ホームページより作成

また投資促進機関として、外国投資庁に属する北部投資促進センター、中部投資促進センター、南部投資促進センターがある。これらセンターは、①投資案件に関する情報の提供、②投資家の接待、通訳サービス及び法律相談サービスの提供、③プロジェクト書類の作成及びその他のサービス、といった活動を行っている。連絡先は以下である。

¹⁰¹ ジェトロウェブサイト

表 29 投資促進センター連絡先

	連絡先
北部投資促進センター	65 Van Mieu, Hanoi Tel: 04.747.4140 Fax: 04.843.7927
南部投資促進センター	70 Quang Trung St., Da Nang City Tel: (84-511)886243 Fax: (84-511)810056
中部投資促進センター	178 Nguyen Dinh Chieu St., Ho Chi Minh City Tel: (84-8)930667 Fax: (84-8)9305413

出典：外国投資庁ホームページ及び日本アセアンセンターホームページより作成

4-3 労働事情

労働政策や社会政策に関しては労働傷病兵社会福祉省が担っており、法定最低賃金が地域毎、国内企業・外資系企業毎に定められている。

2008年まではインフレの高進があり、政府がベトナム人ワーカーに配慮して賃金上昇は加速していたが、2009年時点でも法定最低賃金は上昇を続けている。2010年1月1日から施行されるものも、現行のものとは比べ8万～18万ドン引き上げられている。ワーカーだけみれば、ベトナムの賃金水準は他のアジア諸国よりもまだ低く、現状では現地日系企業をはじめとする企業の賃金の支払い状況は、法定最低賃金水準を上回っている。しかし最低賃金は上昇基調にあり、今後の人件費上昇も懸念される。現行（2009年1月1日から）及び新たに施行される（2010年1月1日から）ベトナムの月額法定最低賃金は以下のとおりである。

表 30 ベトナム法定最低賃金（月額）

国内企業		
適用地域	2009/1/1～	2010/1/1～
第1地域	80万ドン(約48ドル)	98万ドン(約55ドル)
第2地域	74万ドン(約45ドル)	88万ドン(約49ドル)
第3地域	69万ドン(約42ドル)	81万ドン(約46ドル)
第4地域	65万ドン(約39ドル)	73万ドン(約41ドル)
外資系企業		
適用地域	2009/1/1～	2010/1/1～
第1地域	120万ドン(約72ドル)	134万ドン(約75ドル)
第2地域	108万ドン(約65ドル)	119万ドン(約67ドル)
第3地域	95万ドン(約57ドル)	104万ドン(約58ドル)
第4地域	92万ドン(約55ドル)	100万ドン(約56ドル)

- (註) 1. ▽第1地域（ハノイ市とホーチミン市の区部）▽第2地域（ハノイ市とホーチミン市の一部の町・郡部、北部ハイフォン市の区部・一部郡部、中部ダナン市全域等）▽第3地域（省直轄市、ハノイ市・バクニン市、バクザン省等の一部の町・郡部）▽第4地域（その他）
2. 現在の企業法では、活動中の企業、組合、外資系企業が職業訓練を終了した従業員に支払う賃金は、上記最低賃金にプラス7%以上。
3. ドル換算レートは1ドル=16,600ドン（2009年から）、1ドル=17,800ドン（2010年から）で計算。

出典：各種報道より

これまでベトナムの労働力の魅力としてあげられてきた点は、勤勉で識字率が高いこと、またベトナムの人口構成がピラミッド型で若年層の割合が多く、その人件費の水準が低いこと等であった。

最近の問題としては、人材不足と転職問題が顕著になってきている。もともと長く続いた戦乱のため中間管理職にあたる世代の男性人口が極端に少ない。加えて近年の外国直接投資の急増もあり、中間管理職以外でも労働力が不足している。特に工業団地が多い都市部では一般工を通勤圏から集めることも困難になりつつあり、企業により郊外出身者用アパート建設をする必要も出てきている。さらに労働売り手市場のため転職が相次ぎ、定着率が高いといわれていた一般工においても都市部での転職が頻発するようになっている。

人材不足に合わせ、2008年半ばまでの激しいインフレにもより、予想以上のペースで賃金が上昇している。経験のある中途採用者や他社に引き抜かれたい優秀な人材に対しては、相当高額な賃金を支払うケースもある。現状では、近隣諸国の賃金も上昇しており相対的な優位性は維持されているが、都市部の賃金は中国、インド、インドネシア等の水準に近付いている。インフレ等による人件費上昇は今後も懸念される。

また深刻なインフレの影響から、賃金への不満から法的手順を踏まない違法ストライキが頻発した。ベトナムの労働法では法で定められた手続きに従って労働者がストライキを行う権利を認めているが、労働当局にも法令遵守の概念が乏しく、違法行為に対して毅然とした対応を取らないといった問題もあるようだ。対応策としては、企業が自社の労働組合を積極的に育成し、労働者との間に問題が発生した場合の交渉窓口にしていくことが考えられる。

表 31 第 19 回 アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較

	ベトナム			インドネシア	タイ	フィリピン	マレーシア	中国	インド
	ハノイ	ダナン	ホーチミン	ジャカルタ	バンコク	マニラ	クアラルンプール	広州	ニューデリー
作業員	95.8	95.8	95.8	131.3	241.1	194.8	290.5	248.5	187.4
エンジニア	270.4	270.4	270.4	257.4	576.7	314.8	759.4	558.1	460.2
スタッフ	353.2	353.2	353.2	258.9	521.4	332.4	752.7	525.6	518.2
マネージャー	①798.0 ②945.4	①798.0 ②945.4	①798.0 ②945.4	①705.5 ②748.9	①1,391.3 ②1,427.8	①850.1 ②969.8	①1,500.0 ②1,748.6	①1,095.1 ②1,305.0	①1,021.5 ②1,371.2
法定最低賃金	70.7	63.6	70.7	95.58	5.82/日	6.32/日	-	125.75	75.47～ 84.16

注：値は特に記述がない限り月額。全てドル建て。

①製造業、②非製造業

出典：ジェトロ「アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」から作成

4-4 インフラ

ベトナムのインフラは ODA による支援等もあり、飛躍的に改善されているものの、依然として改善すべき点は多い。国際協力銀行が毎年行っている、製造業企業の海外事業展開に関する海外直接投資アンケートによると、回答企業の 33.8%がベトナムの課題として、「インフラが未整備」であることを挙げている。この割合はインドに比べれば低いものの、中国やタイに比べると高い。

表 32 有望事業展開先への課題で「インフラが未整備」と答えた回答者の割合

インド	46.9%
インドネシア	35.4%
ベトナム	33.8%
中国	14.6%
タイ	3.8%

出典：国際協力銀行「海外直接投資アンケート調査結果報告」より作成（2009年版）

具体的に改善が必要なインフラは、道路、電力、港湾を挙げる人が多い。

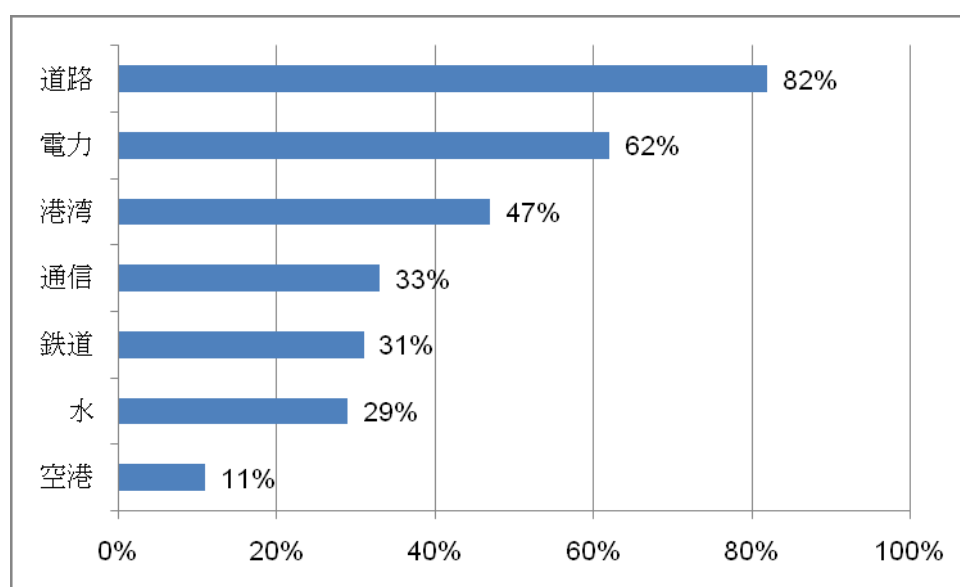


図 22 ベトナムにおいて整備が望まれるインフラ（複数回答可）

出典：国際協力銀行「海外直接投資アンケート調査結果報告」より作成（2009年版）

道路の整備を望む企業は全体の 82%と高い。ベトナムの幹線道路は生活用道路としても使われているため二輪車等も多い。都市部は道幅が広く整備されているものの、通勤時間帯はバイクで渋滞し、地方は片道 1 車線で整備も不十分である。特にハノイ周辺の道路事情は悪く、港までの道路が少なく渋滞やトラックとバイクによる事故が頻発している。道路整備に対しては ODA による支援が行われており、整備が進んでいるが、さらなる改善が求められている。（道路インフラについては、以下「4.5 物流」も参照のこと。）

電力を望む企業も 62%と高比率となっている。外資系企業の一般的な進出先である工業団地には優先的に送電が行われている。しかし電力不足は深刻で、現状でも市街地では計画停電が実施されており、自家発電装置がある特別な工業団地以外では、計画停電が実施されるケースもある。電力不足の原因として、進出企業増加で需要が増える一方、水力発電の比率が高く水不足の影響を受けやすいこと、送電施設の老朽化で電力損失率が高いこと、そしてこれまで新しい発電所が建設されなかったこと等がある。アジア開発銀行（ADB）は国家送電総公社に対し 25 万ドル相当の技術

協力をする事になっている。¹⁰²

次に多いのは港湾である。北部のハイフォン港及び南部のサイゴン港は、いずれも河川港であるため、港自体と港への進入路の水深が浅く大型船が入港できない。小型船で積み出した貨物を、アメリカ、日本向けは香港又は台湾で、欧州向けはシンガポールで大型船に積み替えており、輸送に時間もコストもかかる。前述のように、南部・北部ともに大型船が入港可能な国際ゲートウェーターミナルの建設が予定されている。また、ベトナム中南部のカインホア省バンフォンではベトナム初の国際コンテナ中継港の建設が始まっている¹⁰³。

通信面では回線が少ないため、インターネットはつながりにくく、ファイルのダウンロードにもかなりの時間を要するという¹⁰⁴。ベトナム企業も参加している新たな国際海底光ケーブル「AAG Cable」が2009年11月に完成したので、今後は改善が期待される場所である。

鉄道は電化されておらず単線で、車両・路線が老朽化していること等から、陸路による高速輸送が困難となっている。現在日本からのODAにより、ハノイ市に都市鉄道を建設する「ハノイ市都市鉄道建設計画（一号線）」¹⁰⁵が計画されている。また日本・ベトナム両政府はベトナム中部で総延長80kmの新幹線建設案の検討を始めており、日本のメーカーや商社が売り込みを図っている。車で2時間以上かかる中部の最大都市ダナンとフエを約20分で往来できるようになり、ハノイやホーチミンとの格差解消を狙っている。¹⁰⁶

上下水道が完備していない地域は依然多く、政府は2025年までに国内各都市で浄水を100%供給することを目標とした中長期の給水・排水発展戦略を2009年12月に発表したところである。

空路に関しては、ホーチミン空港が主要な貨物取扱拠点であるが、ベトナムにおける航空貨物は取扱量自体がそれほど多くない。今後経済成長とともに取扱貨物の付加価値化が進み、航空取扱貨物の取扱量が増加していくものと考えられ、整備・開発計画が望まれる。現在はホーチミン市の中心から40kmほど離れたドンナイ省ロンタイン県にロンタイン国際空港の建設計画がされている。プロジェクト担当の南部空港総合会社によると、当空港では年間利用者1億人、貨物500万トンの取扱が可能としている。¹⁰⁷

これまで全体に、進出企業増加のスピードにインフラ整備が追いついていなかった。既に計画されているものに関しては今後の完成が期待され、その他にもODA等による一層のインフラ整備が必要な状況にある。

4-5 物流

(1) 道路

ベトナムの国道の舗装率は84%で、決して低い方ではない¹⁰⁸。国内の主要幹線道路はハノイとホーチミンを結ぶ国道1号線(1,800km)は、北には中越国境の友誼関と南寧を結ぶ高速道路と接続、

¹⁰² 時事通信 2009年5月18日

¹⁰³ 時事通信 2009年11月4日、10月16日

¹⁰⁴ 海外投融资情報財団 「ベトナムの投資環境」2008年3月

¹⁰⁵ 外務省 「ベトナムに対する円借款について」平成20年3月26日

¹⁰⁶ 時事通信 2009年8月13日、2009年9月19日

¹⁰⁷ 時事通信 2009年11月24日

¹⁰⁸ 世界銀行ウェブサイト

南はホーチミンからカントーまで延びている。他にハノイとハイフォン港を結ぶ国道 5 号線 (130km)、5 号線の北に位置するハノイとカイラン港を結ぶ国道 18 号線(160km)などである。ベトナム人と話をするとこれらの国道を「ハイウェイ」と呼ぶが、高速道路ではなく、その多くは片道一車線で、オートバイも多く、道端には物売りも並んでいるのが現状である。

そのため、ベトナムでは「高速道路開発」を掲げ、約 5,900km、22 路線の高速道路を整備することが 2008 年 12 月に決定した。既に一部の区間については開発計画を策定しているほか、工事を着工した区間もある。計画の推進にあたっては、アジア開発銀行が技術支援を行うことで合意している。また、日本も南北高速道路の一部を構成するホーチミン・ロンタイン・ゾーザイ間 (約 50km) の高速道路建設に円借款 166 億 4,300 万円を供与することで合意している他、投資総額 8 兆 1,000 億ドンのうち 6 兆ドンを日本の ODA で供与する首都ハノイと北部山岳地帯のタイグエン省フォイエン県を結ぶ全長 60km 以上に及ぶ高速道路が着工している。

計画の概要は図 23 のとおりである。

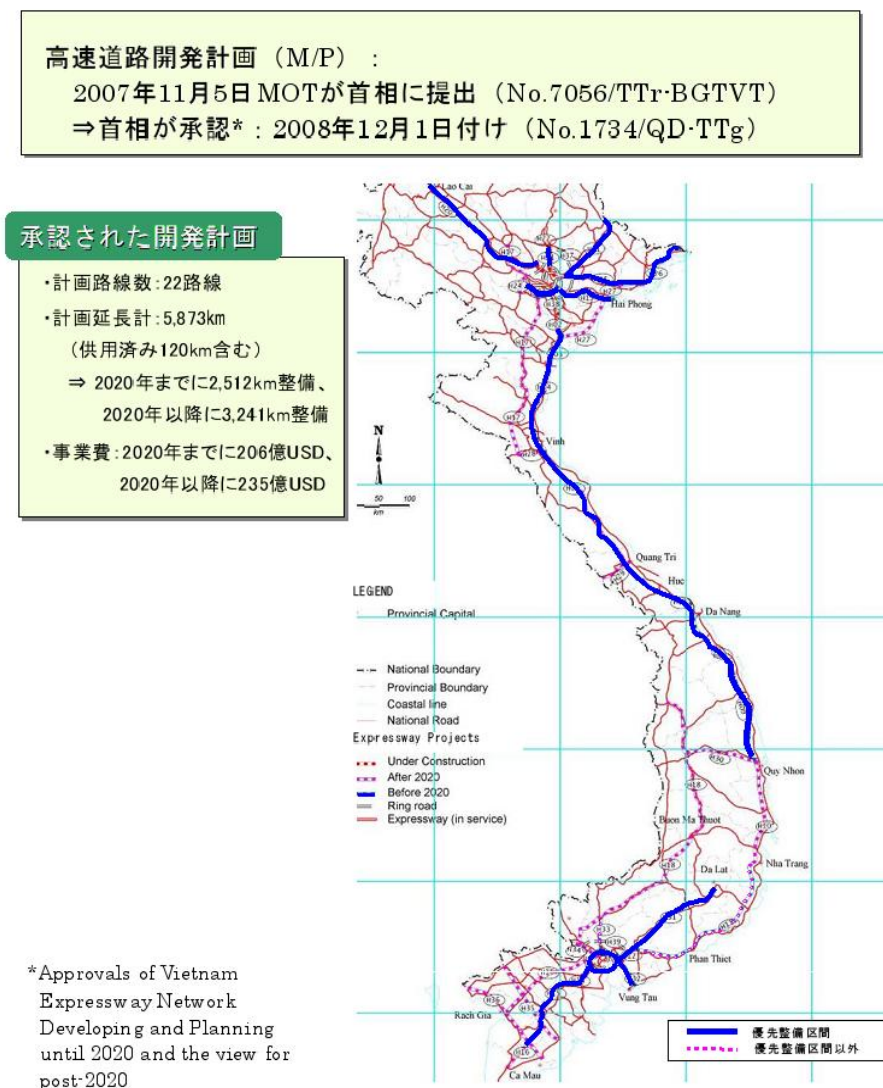


図 23 ベトナム高速道路開発計画の概要

出典：国土交通省「ベトナム国道路官民研究会中間とりまとめ」2009年2月より

高速道路以外にも ODA による整備プロジェクトは多い。世界銀行によるハノイ～ヴィン及びホーチミン～カントー区間の整備、アジア開発銀行によるホーチミン～ニャチャン整備事業等がある。他に計画投資庁が日本政府に要求している道路に関する ODA として、ホーチミン市東西ハイウェイ建設、国道 1 号線橋梁復興第 3 フェーズ・カントー―カマウ間、ニャトタン橋からノイバイ空港までを結ぶ道路等のプロジェクトもある¹⁰⁹。

周辺国への道路としては、東西回廊、南北回廊、南部回廊等の開発が進んでいる。これは、アジア開発銀行のイニシアティブで 1992 年に始まったカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムのメコン川流域諸国、略して GMS (Greater Mekong Subregion・大メコン経済圏) の経済協力開発プログラムの一環である。その経済活動の動脈となる道路整備については、まずミャンマーからベトナムに至る東西経済回廊が 2006 年に開通した。また、中国・昆明とタイ・バンコクを結ぶ南北経済回廊も、最後の区間のラオス北部のルアンナムタ州ボテンとボケオ州フエンサイを結ぶ幹線道路が 2008 年 4 月に開通した。タイとカンボジア、ベトナムを結ぶ南部経済回廊の整備も進められている。さらに、関係国からの要請もあり、当初計画の東西回廊、南北回廊、南部回廊だけでなく、南北回廊、北東回廊、北部回廊、東回廊、中央回廊、東西回廊、北西回廊、南部回廊、南部沿岸回廊の 9 つの経済回廊が特定されている

表 33 ベトナムを通る GMS 経済回廊の概要

東西回廊	モーラマイン (ミャンマー) ～タイ東北部～サワンナケート (ラオス) ～ダナン (ベトナム)
南北回廊	昆明 (中国) ～バンコク (タイ)
東部回廊	昆明 (中国) ～ハノイ (ベトナム) ～ハイフォン (ベトナム) 南寧 (中国) ～ハノイ (ベトナム) ～ハイフォン (ベトナム) ハノイ～カマウ (ベトナム)
南部回廊 (中央サブ回廊) (第二東西回廊とも呼ばれる)	バンコク (タイ) ～プノンペン (カンボジア) ～ホーチミン市 ～ブンタウ (ベトナム) (将来的にはバンコクから西へミャンマーのダーウエイまで)
南部回廊	バンコク (タイ) ～シェムリアップ～ストウントラエン～ラッタナキリー (カンボジア) ～プレイク～クイニョン (ベトナム)
南部湾岸回廊	バンコク～チャンタブリー～トラート (タイ) ～コッコン～コンポート (カンボジア) ～ハティエン～ラックザー～カマウ～ナムカン (ベトナム)

出典：アジア経済研究所、アジア開発銀行資料等より作成

¹⁰⁹ 時事通信 2009 年 11 月 25 日、9 月 20 日



図 24 GMS 経済回廊

出典：アジア開発銀行

(2) 鉄道

ベトナムの鉄道はハノイ、ホーチミン間及び、北部では2地点で中国とも結ばれている。全線合わせて7路線、全長2,632kmで全て単線である。橋は1,800以上、39のトンネル、281駅から成る¹¹⁰。主要路線としては、南北をつなぐハノイ～ホーチミン線、北部のハノイ～ハイフォン線、ハノイ～ドンダン線、ハノイ～ラオカイ線がある。それぞれの全長と地図は以下のとおりである。

¹¹⁰世界銀行ウェブサイト

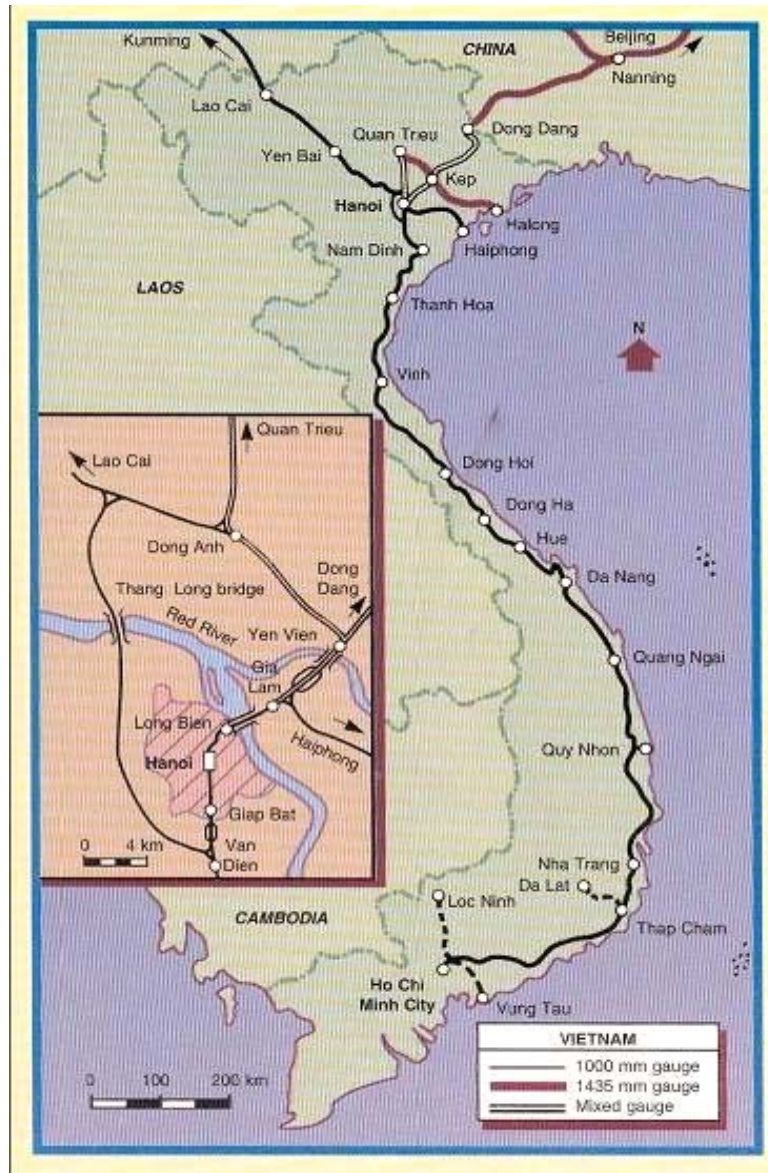


図 25 ベトナム鉄道路線図

出典：ベトナム鉄道

表 34 ベトナム主要鉄道路線と全長

路線	全長(km)
ハノイ — ホーチミン線	1,726
ハノイ — ハイフォン線	102
ハノイ — ラオカイ線	296
ハノイ — ドンダン線	163

出典：ベトナム鉄道

ベトナムの鉄道は、単線、ディーゼル機関車で、電化区間はないため時間がかかり、ハノイ・ホーチミンでは 30 時間前後かかる。北部の鉄道路線は、異なるゲージの路線が混在しており、路線間をまたがる鉄道路線が円滑に進まない状態である。また、数多くある橋梁は老朽化がはなはだし

く、安全・安定輸送の障害となっている¹¹¹。鉄道に関しても一層の整備が求められている。ベトナム政府は鉄道近代化を計画しており、その一環としてハノイとホーチミンを結ぶ高速道路の建設を検討していたが、これには日本の新幹線技術が採用される見通しである。

(3) 空港

ハノイ市街から 40km のノイバイ空港とホーチミン市街から 7km のタンソンニャット空港、中部のダナン空港がベトナムの国際空港となっている。取扱量は両空港合わせて、2002 年時点で国際貨物 110,000 トン及び国内貨物の取扱 78,000 トンとなっている¹¹²。2009 年時点で、ノイバイ空港からは成田、中部、関西、タンソンニャット空港からは成田、関西、福岡への直行便が運航している。¹¹³

4-6 生活環境

(1) 言葉

公用語はベトナム語である。首都の街中であっても英語はあまり通じない。企業のスタッフレベルでは、英語や日本語を話す人材の採用も可能である。

(2) 治安・住居・一般

ベトナム全体的に高温多雨である。南部も一年を通して大きな気候の変化はなく、もっとも寒い時期でも 20 度くらいである。夏場は最高気温が 40 度に迫ることもある。暑くても肌を太陽にさらさない注意も必要である。南部でも冬はセーター等の防寒対策が必要となり、室内でも暖房が必要となるときもある。特に北部の冬（1 月下旬から 4 月あたり）は 7～8 度まで下がることもあるので防寒着が必要となる。

ハノイではユニマートにて日本の食材が購入できる。その他にも、外資系や地場系のスーパーマーケットもある。ホーチミン、ハノイともに和食レストランが急増している。

住宅に関しては、駐在員はサービスアパート(部屋の掃除、クリーニング、リネン交換、光熱費等のサービスが提供される)に居住するケースが多い。家賃は、ホーチミン市内中心部で外国人専用アパートの場合 1 ヶ月 1,800～3,000 ドル程度、中心部以外ではローカルアパートで 700～1,500 ドル程度¹¹⁴になる。日本の新聞はシンガポールの衛星版が購読可能で、テレビでは NHK 衛星放送の受信も可能となっている。

ハノイの治安は良いが、夜間外出時は注意が必要である。衛生面や交通事故等には注意が必要である。ホーチミンでも凶悪犯罪はないが、軽犯罪は頻繁にあるので注意した方がよい。

(3) 学校

ベトナムには日本人学校、日本人補習校のほか、インターナショナル・スクールもある。

¹¹¹ 社団法人海外鉄道技術協力協会「ハノイ・ハイフォン市を含む北部ベトナム鉄道、及び物流網の改善調査」

¹¹² 世界銀行ウェブサイト

¹¹³ 財団法人中部産業活性化センター「中部圏におけるベトナムへの投資とビジネス連携」2009 年 3 月

¹¹⁴ 中小企業基盤整備機構ウェブサイト、Green Town 不動産ウェブサイト

表 35 日本人学校、インターナショナル校（ホーチミン及びハノイ）

ホーチミン日本人学校	住所： Saigon South , Block M9, Tan Phu Ward, Dist. 7, Ho Chi Minh City, Viet Nam 電話： 84-8-5417-9013 F A X： 84-8-5417-9015 対象：小学生及び中学生 生徒数： 220人 (2009年6月17日)
ホーチミン日本人補習校	住所： Khu Do Thi Nam Sai Gon, Lo M9, Dist 7, Ho Chi Minh City, Vietnam 連絡先： 在ホーチミン日本国総領事館気付 c/o Consulate-General of Japan 13-17 Nguyen Hue, District 1, Ho Chi Minh city, Viet Nam Tel: 090-3628568(富田) 対象：小学生及び中学生 生徒数： 99人 (2009年4月)
インターナショナル・スクール	住所： 649A Vo Truong Toan St., An Phu Ward, District 2, HCMC 電話： +84 (8) 3 898-9100 F A X： +84 (8) 3 898-9382 対象：3歳から
ハノイ日本人学校	住所： PHO HAM NGHI, MY DINH 2, TU LIEM, HA NOI 電話： 3 7 6 4 - 9 8 7 7 FAX： 3 7 6 4 - 9 8 7 8 対象：小学生及び中学生 生徒数： 247人 (2009年4月13日)
ハノイ・インターナショナル・スクール	住所： 48 Lieu Giai Street, Ba Dinh District, Hanoi 電話： (84-4) 832-7379, 832-8140 FAX： (84-4) 832-7535 対象：3歳～18歳
国連インターナショナル・スクール	住所： Phu Thuong Ward Lac Long Quan Road Tay Ho District 電話： (+84 4)3758 1551 F A X： (+84 4)37581533 対象：4歳～17歳（5～14歳まで中学生以上の途中転入は相応の英語力必要）

出典：各校ホームページより作成

(4) 医療機関

多くの外国人が利用する医療機関が在ベトナム日本国大使館により発表されているが、そのうち、日本人スタッフによるサポートのあるところは以下となっている。

表 36 日本人サポートがある医療機関

<p>Family Medical Practice Ho Chi Minh City</p>	<p>住所： Diamond Plaza 34 Le Duan Street, District 1, HCMC 電話： +84-8-822-7848 (日本語直通 08-822-1919) 概要： 外資系クリニック (総合診療科、内科、小児科、皮膚科、耳鼻咽喉科、眼科、整形外科、放射線科、歯科、東洋医学・鍼灸、理学療法、カイロプラクティックなど) 日本人スタッフ： カスタマーサービス 2名</p>
<p>SOS International Ho Chi Minh Clinic</p>	<p>住所： 65 Nguyen Du, District 1, HCMC 電話： +84-8-829-8424 緊急時 +84-8-829-8520 概要： 国際保険会社の直営クリニック (総合診療科、小児科、産婦人科、皮膚科、耳鼻咽喉科、眼科、外科、整形外科、泌尿器科、放射線科、精神科、呼吸器科、消化器科、歯科、整体、カウンセリング) 日本人スタッフ： 医師 1名、看護婦 1名、カスタマーサービス 3名</p>
<p>Columbia Asia Saigon Clinic, Columbia Asia Gia Dinh Hospital</p>	<p>住所： 08 Alexandre de Rhodes St, District 1, HCMC (サイゴンクリニック) 1 No Trang Long St., Binh Thanh Dist, HCMC (ヤーディンホスピタル) 電話： +84-8-823-8888 (サイゴンクリニック) +84-8-803-0678 (ヤーディンホスピタル) 概要： アメリカ資本によるクリニック (内科、小児科、一般外科、耳鼻咽喉科、産婦人科、形成外科、美容整形外科、皮膚科、眼科、整形外科、泌尿科、神経科など) 日本人スタッフ： 看護師 1名、カスタマーサービス 1名</p>
<p>Lotus Clinic</p>	<p>住所： 22-22 Bis Le Thanh Ton Street, Ben Nghe Ward, District 1, HCMC 電話： +84-8-827-0000 概要： 日系クリニック 総合診療科(プライマリーケア) 日本人スタッフ： 医師 1名、看護婦 2名、マーケティング 1名、ローカルスタッフはすべて日本語堪能。</p>
<p>Koseikai Dental Clinic</p>	<p>住所： 21 Nguyen Trung Ngan Street, District 1, HCMC 電話： +84-8-910-6255 日本語 +84-98-394-9024 概要： 日系デンタルクリニック (歯科一般、小児歯科、インプラント、矯正、審美、レーザー治療など) 日本人スタッフ： 歯科衛生士 1名</p>

<p>Hanoi Franch Hospital</p>	<p>住所： 1 Phuong Mai Street, Dong Da District, Hanoi 電話： +84-4-3577-1100 (日本語直通： +84-4-3577-0508) 概要： フランス資本による総合病院 (総合診療科、内科、外科、小児科、産婦人科、皮膚科、耳鼻咽喉科、眼科、整形外科、脳神経外科、泌尿器科、形成外科、精神科、リウマチ科、性病科、麻酔科、歯科、矯正歯科、カウンセリングなど) 日本人スタッフ： カスタマーサービス 1 名</p>
<p>Family Medical Practice Hanoi</p>	<p>住所： 298 I Kim Ma Stree, Ba Dinh District, Hanoi 電話： +84-4-3843-0748 (24 時間) 概要： 外資系クリニック、総合診療科、内科、小児科、産婦人科 (分娩不可だがフレンチホスピタルとの連携あり)、臨床心理、理学療法、歯科、専門家 日本人スタッフ： 看護師 1 名、カスタマーサービス 3 名</p>
<p>SOS International Hanoi Clinic</p>	<p>住所： 31 Hai Ba Trung Street, Hoan Kiem District, Hanoi 電話： +84-4-3826-4545 (24 時間救急 +84-4-3934-0555) 概要： 国際保険会社の直営クリニック (総合診療科、小児科、婦人科、皮膚科、耳鼻咽喉科、眼科、外科、整形外科、泌尿器科、放射線科、精神科、呼吸器科、消化器科、歯科、整体、カウンセリング) 日本人スタッフ： 医師 1 名、看護師 1 名</p>

出典：在ベトナム日本国大使館ホームページ 2009年4月現在

医療水準としてはバンコクやマレーシア等と比べると低いものの、日本人医師やスタッフが常駐している病院・クリニックも整っており、緊急にも対応する。ただ、専門医ではないため、手術等は出来ない。

4-7 今後の可能性

以上で見てきたように、ベトナムの今後の成長にあたっては複数の課題が存在する。大きな課題としては、インフラ及び法制の整備がある。また労働事情としても、管理職クラスの人材確保が困難であることや、ワーカーも含めた労働コストの上昇もリスクとなっている。そのような中で、2008年にはリーマン・ショックにより世界的な景気の急減速の影響を受け、ベトナムも2008年の実質GDP成長率は前年までの8%台から6%台に落ち込んだ。

しかしリーマン・ショックにもかかわらず、ベトナム経済はアジア諸国でも比較的堅調であり、今後の可能性も注目されている。この時勢の世界的不況を考慮すれば、リーマン・ショックの影響としては、ベトナムは比較的影響が少なかったといえる。むしろ近年のベトナムは、急激な成長、

外国直接投資等による資金流入急増等で、インフレや貿易赤字等の歪みが生じていたが、リーマン・ショック以降の急激な世界経済減速とともに、インフレが鎮静化に向かい、貿易赤字や為替相場についても落ち着きを取り戻しつつあることも確かである。未成熟なベトナム金融市場がアメリカをはじめ世界の金融市場と連携していないことも、米国での金融危機がベトナムに直接打撃を与えにくかったということも考えられる。

ベトナム経済の今後の可能性としてはいくつかの点が挙げられる。国際協力銀行の企業アンケートにおいて、ベトナムが有望である理由として、「現地マーケットの今後の成長性」、「安価な労働力」、「優秀な人材」、「他国のリスク分散の受け皿として」、「組み立てメーカーへの供給拠点として」等といった点が挙げられていた。

まず、輸入加工地及び、輸出拠点としての魅力がある。特に WTO 加盟（2007年1月）以降、貿易・投資・ビジネス面で世界と共通のルールが適用されることとなり、ベトナムへの注目度が上昇している。さらに、近年中国での加工貿易の締め付けや、人民元高、ベトナムドン安等の要因により、中国一極集中からのリスク回避先としてベトナムが選ばれてきている。このチャイナ・リスクを警戒した大手企業の生産拠点のベトナムへの移管の動きは今後も続くとみられ、ベトナムは中国に次ぐ生産拠点となっていくと予想される。

また、主に中間層が牽引する個人消費を中心とした内需の盛り上がりも見逃せない。これは、ベトナム国内での新車販売台数が大幅に増加していることからもうかがえる。2007年には新車販売台数は5万台、2008年には11万台にまで達している。乳製品を主に手がける食品会社、ビナミルクも、2008年第1四半期には売上高が前年同期比+33.4%となる等、高い成長率を遂げている。現在のベトナム人の1人当たりの乳製品消費量は中国人の約3分の1、日本人の約10分の1程度といわれ、今後の成長性は大きいと考えられる¹¹⁵。外国投資や外需に不透明さが続いている中でも、国内個人消費の底堅さを背景に、景気全体も回復基調に向かうことが期待され、2008年までのような激しいインフレ圧力の一服も個人消費を後押しするとみられる。

長年課題となっているインフラ整備に関しては、各国や国際機関からの ODA による支援により中期的には改善されてゆく見込みである。また、賃金上昇は進出企業のリスクであり今後も懸念されるものの、若年人口が多く人件費の比較的低廉なベトナムは、労働集約型の生産拠点として重要な位置づけになるだろう。進出日系企業も、ベトナム人の学習能力の高さ、忍耐強さ、手先の器用さを評価し、現地労働力が日本型の「ものづくり」に適しているとする。近い将来、ベトナムは中国、タイと並んで重要な生産拠点になる可能性が高いと考えられる。

¹¹⁵ ユナイテッドワールド・リサーチ「月刊ベトナム株情報」2008年10月

5. 投資環境関連制度等

5-1 外資法及び外資に関する規制

(1) 投資に関わる法律

前述の用にベトナムでは 1996 年ベトナム外国投資法と同施行細則が外国企業による投資の準拠法であった。これらが外国企業や外国人による対ベトナム投資に関する規定をしていた。しかし、WTO への加盟を控え、外資規制の緩和、内国民待遇原則の遵守等、国内企業と比較してこれまで高かった外国企業のハードルを低くし、外国企業と国内企業を同じ土俵に乗せる必要が出てきた。そのため、外国企業だけでなく国内企業も包括した新しい法律体系として、共通投資法と統一企業法が 2006 年 7 月 1 日から施行された。

共通投資法は外資系企業、国内企業を問わず企業が投資を行う場合に適用される法律であり、統一企業法は企業の設立、経営、決算、清算等を規定する法律である。これら新法の施行により、従来に比べ投資の自由度が高まるとともに、外資系企業と国内企業が同じ環境のもとで事業展開することができるようになった。

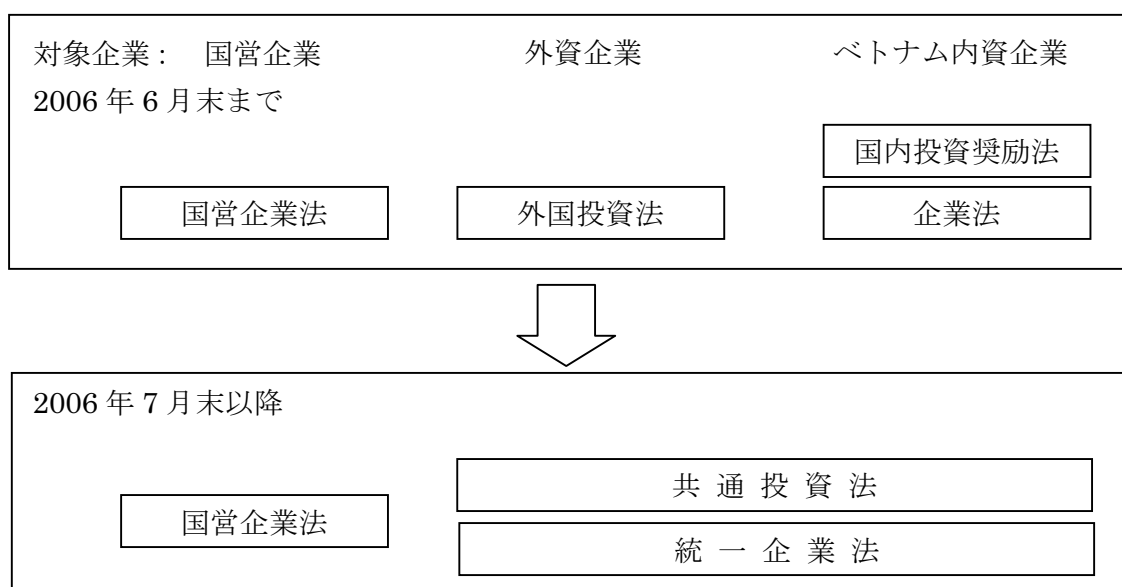


図 26 共通投資法、統一企業法と外国投資法との関係

出典：「最近のベトナム経済と中小企業進出」 中小企業基盤整備機構(2007年3月)

また、旧法との主な相違点は以下のとおりである。

表 37 旧外国投資法と共通投資法の主な相違点

	旧外国投資法	共通投資法
投資形態	<ul style="list-style-type: none"> ● 100%外資 ● 合弁 ● 事業協力 	<ul style="list-style-type: none"> ● 100%外資 ● 合弁 ● 事業協力 ● BOT、BTO ● 間接投資(株式購入等) ● M&A(吸収・合併)
投資規制	<ul style="list-style-type: none"> ● 合弁の場合、現地資本が 30%以上 ● 総投資額の内、法定資本金が 30%以上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 原則自由 (現地出資比率 30%以上の撤廃) ● (法定資本金 30%以上の撤廃)
投資分野	投資条件(合弁条件)付き分野を規定	<ul style="list-style-type: none"> ● 原則自由(禁止分野を除く) 但し、条件付き分野あり ● 国際協定(米越通商協定、日越投資協定等)に準じて投資分野を開放する旨を明記。
投資保証	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国投資家の投下資本を保護(公平・妥当な扱い) ● 制度変更により不利益を被る場合、ライセンス条件の継続が可能(第 21 条) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 原則、国有化しない。万一、国有化する場合、投下資本は保障される。 ● (同左) ● 知財権の保護を明記
パフォーマンス要求	<ul style="list-style-type: none"> ● 一部分野で輸出義務(80%)を課す ● 一部産業で現地調達義務を課す(ライセンスにも明記) 	<p>以下のパフォーマンス要求はない</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国内品輸入 ● 輸出義務 ● 輸入義務 ● 現地調達率達成 ● R&D 活動 ● 本社設置場所
紛争処理	<p>全ての紛争案件処理</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ベトナムの裁判所 ● ベトナム仲裁機関 ● 国際仲裁機関 ● 当事者で合意した仲裁 	<ul style="list-style-type: none"> ● 外資企業が絡む紛争案件の場合、外国の仲裁機関への持ち込み可能を明記
投資家へのビザ発給	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国投資法に規定なし(通常 1 年ビザ取得可能) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 共通投資法にマルチビザ、期間 5 年が明記

出典：「最近のベトナム経済と中小企業進出」 中小企業基盤整備機構(2007 年 3 月)

表 38 旧外国投資法と統一企業法の主な相違点

	旧外国投資法	統一企業法
企業形態	<ul style="list-style-type: none"> ● 有限会社のみ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 有限会社 ● 株式会社 ● 合名会社 ● 私企業 ● 個人会社
決議方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 全会一致(社長・副社長の任・罷免、定款変更) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 定款(決議方法を規定)に基づき決議
資本構成	<ul style="list-style-type: none"> ● 増額・譲渡はライセンス発給期間の承認事項 ● 資本の減額(減資)は不可。(FIL 第 16 条) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 資本の増額(増資)・減額(減資)・譲渡は自由(ライセンス発給期間に報告)
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業内容変更も承認事項 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業内容の変更可能
事業登録	<ul style="list-style-type: none"> ● 登録制度もあり ● 投資総額 500 万米ドル以下 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業登録;企業・個人でも登録可能。 ● 条件付投資分野で投資額が 2000 万ドル以下の案件については投資法に基づき、登録手続きも必要。 ● 2000 万ドル以上の案件については投資法に基づき審査される。 ● 但し最初の投資の場合、投資ライセンスを取得しなければならない。投資ライセンスは営業ライセンスと一体となる。
輸入計画の登録	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸入計画(建設資材・原材料が対象)を登録 	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸入計画の登録不要。 ● 実際に輸入する場合も輸入計画・F/S は照会されない。
従業員採用	<ul style="list-style-type: none"> ● 公的人材派遣機関を通じる。不可の場合、独自採用が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 独自採用が可能 ● 外国人枠規定も撤廃
役員報酬	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に規定はない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 企業管理者(社長等役員)の報酬は事業活動・結果に基づき決定され、最低賃金、最高賃金に規定されない。
適用方法		<ul style="list-style-type: none"> ● 既存企業に対する新統一企業法の適用は、企業に選択権がある。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 発効後 2 年以内に再登録を行う ➢ 取得後ライセンスを継続する(再登録しない。この場合、ライセンスに規定された事業内容に限定される)

出典：「最近のベトナム経済と中小企業進出」 中小企業基盤整備機構(2007年3月)

(2) 外資に対する規制

①禁止業種

共通投資法においては、1.ベトナムの国防、国家安全および公益に損害を与える投資事業、2.ベトナムの歴史文化遺産及び習慣、伝統を損ねる投資事業、3.国民の健康、ベトナムの生態環境を損ねる投資事業、4.有害廃棄物処理に関わる事業、が禁止投資分野として定められている。

ベトナム政府は、投資法の施行細則を定める2006年9月22日付 Decree No. 108/ND-CP を公布した。これに伴い、投資法では具体的に定められなかった禁止投資分野がリスト D に一覧となって発表された。Decree No. 108 に定める危険投資分野は別添4「禁止投資分野」を参照。

②条件付きで投資が許可される事業分野

共通投資法第29条で外資系企業、地場企業に関わらず、条件付投資分野となる分野が定められている。また、共通投資法施行細則付録 C に、外資系企業に対してのみ条件付とされる分野が定められている。別添2を参照。

③首相承認

共通投資法第37条で、首相の承認が必要とされる分野が定められている。詳細は別添3のとおり。

④外資系企業による物品の輸出入・販売

上述②の、外資系企業に対する条件付投資許可分野の1つに、「輸出入・流通業」がある。そのため、外国企業がベトナムに子会社を設立して自社商品を輸入、販売することが難しかった。しかしWTO加盟に伴う自由化の一環で、外資系企業による輸出入と物品売買が段階的に開放されている。2007年2月12日の商法の施行細則(Decree 23/2007/ND-CP)により、外国投資企業の売買活動が一定の要件を満たせば認められることになった。

また、外資系企業による輸出入と流通業への自由化スケジュールを定めた2007年5月21日の Decision 10-2007-QD-BTM では、外資系企業に開放される商品項目と自由化時期が定められている。これによると、船用機器が含まれると思われる品目は、HS8526のレーダーであるが、自由化対象となっているのはHSコード8526.10.90の「その他のレーダー」と8526.92.00の無線遠隔制御機器のみである。HSコード8526.10.10の「地上ベース、あるいは民間航空機、もしくは海洋船舶に使われるレーダー機器」及び8526.91.10の「民間航空機あるいは海洋船舶に用いられる無線航行補助機器」は自由化対象に含まれていない。

さらに、Decree 23/2007/ND-CPの施行ガイダンスとして、外国投資企業による物品売買に関する2007年7月17日付け Circular 09/2007/TT-BTM を発表した。これにより、外資系企業による輸出入業務が一定の要件を満たせば認められることとなった。しかし、外資系企業は輸入した製品を指定した1社(代理店)にしか販売できず、複数へ販売する流通会社を設立してはならないことが規定されている。

5-2 会社形態

統一企業法においては次の5つの会社形態が認められている。

①有限会社（2人以上有限会社および一人有限会社）(Limited Liberty Company)

- a. 社員（会社構成メンバー、出資者、以下同じ）は、組織でも個人でも認められるが、社員の総数が50名を越えてはならない。
- b. 社員は、企業への出資額の範囲内で、企業の債務又はその他の財政義務に対し責任を負う。
- c. 社員の出資額の譲渡は、本条第43、44と45条の規定に従って行わなければならない。
なお、有限会社は、株を発行することができない。

②株式会社(Shareholding Company)

- a. 会社法定資本が複数の等分に分けられ、個々の等分が株式である。
- b. 株主は、組織でも個人でも認められる。株主の人数は、最低3名で、上限はない。
- c. 株主は、企業への出資額の範囲内で企業の債務及び財産上の義務について責任を負う。
- d. 本法第81条3項及び第84条第5項に規定される場合を除き、株主は、他者の株式を自由に譲渡する権利を持つ。
なお、株式会社は、資金調達のために各種の証券を発行する権利を持つ。

③合名会社(Partnership)

- a. 会社の共同所有主として、同一の名前で共同経営する合名社員の数が少なくとも2名である。合名社員以外に出資社員がある場合もある。
- b. 合名社員は、個人でなければならない、会社の債務についてすべての個人財産をもって責任を負う。
- c. 出資社員は、出資額の範囲内で会社の債務に対する責任を負う。
3. 合名会社は、証券のいかなる種類も発行することができない

④私営企業(Sole Proprietorship)

私営企業とは、企業活動に対してすべての個人財産まで責任を負う一人の個人により所有される企業を言う。

私営企業は、証券のいかなる種類も発行することができない。

一人の個人は私営企業を一社のみ設立することができる。

⑤企業グループ(Corporate Group)

企業グループとは経済・技術・市場及び他のサービス上の利益に関して長期の密着な関係をもつ複数の会社をいう。

会社グループは以下の形態がある。

- a. 親会社、子会社
- b. 経済グループ
- c. その他の形態

また、統一企業法第13条において、「本条第2項に規定する場合を除き、ベトナムの個人・組織や国籍を問わずあらゆる外国の個人・組織は、本法の規定に従い企業の設立及び管理を行う権利を有す」と定められている。第2項で規定されている「会社設立、管理の権利を持たない個人・組織」は、公務員、軍人、国営企業の幹部、未成年者、懲役刑服務者、破産者等である。即ち、外国企業は有限会社、株式会社のいずれを設立してもよく、また、外国人は有限会社、株式会社、合名会社、私営企業のいずれを設立してもよいと解釈することができる。

5-3 投資誘致機関¹¹⁶

投資促進機関としては、計画投資省、計画投資局、輸出加工区及び工業団地の管理当局、ベトナム商工会議所日本代表事務所等がある。各連絡先は以下のとおりである。

計画投資省

2 Hoang Van Thu Street

Hanoi, Vietnam

Tel: +84-4-845-5298

Fax: +84-4-823-4453

<http://www.mpi.gov.vn>

計画投資省 [南部事務所]

178 Nguyen Dinh Chieu Street

District 3, Ho Chi Minh City, Vietnam

Tel: +84-8-930-6671

Fax: +84-8-930-5413

商工省

21 Ngo Quyen Street

Hanoi, Vietnam

Tel: +84-4-825-3881

Fax: +84-4-826-4696

<http://www.moit.gov.vn/web/guest/home>

ホーチミン市商業局

59-61 Ly Tu Trong Street, D1 Ho Chi Minh City, Vietnam

Tel: +84-8-829-2991

Fax: +84-8-822-4536

Email: trade@hochiminhcity.gov.vn

<http://www.trade.hochiminhcity.gov.vn/index.jsp?lang=en>

¹¹⁶ ジェトロウェブサイト

ベトナム商工会議所 (VCCI)

9 Dao Duy Anh

Hanoi Vietnam

Tel: +84-4-574-2031

Fax: +84-4-574-2030

<http://www.vcci.com.vn>

ベトナム商工会議所日本代表事務所

〒102-0093 東京都千代田区平河町 1-9-5

Tel: 03-5215-7040

Fax: 03-5215-1716

ハノイ商務代表事務所東京支所

代表事務所：東京芝大門ビル内

Tel: 03-5730-2357

Email: hanoirepoffice@hanoi-in-japan.org

ダナン市日本代表事務所

〒104-0061 東京都中央区銀座 6-13-4 銀座 S2 ビル 6F

Tel: 03-3544-0961

Fax: 03-3544-0963

ホーチミン市輸出加工区および工業団地当局 (HEPZA)

35 Nguyen Binh Khiem Street

District 1, Ho Chi Minh City

Tel: +84-8-829-0414

Fax: +84-8-829-4271

ハノイ輸出加工区および工業団地当局

D8A, D8B, Khu Biet Thu Giang Vo,

Giang Vo, Hanoi, Vietnam

Tel: +84-4-772-1156

Fax: +84-4-772-1152

6. インフラ

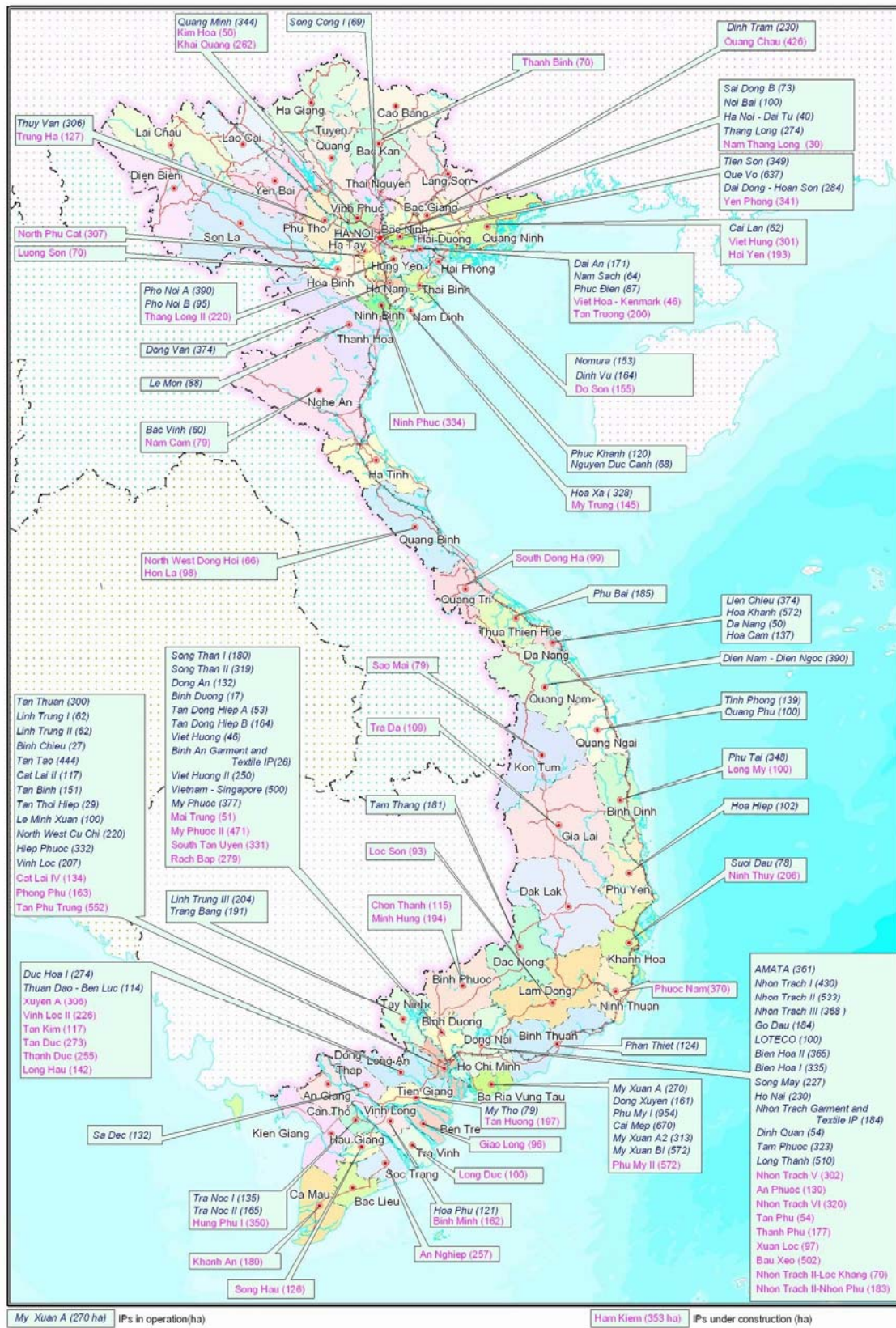
6-1 工業団地等のインフラの状況及び整備計画

日本企業、主として製造業がベトナムに進出する際、これまで多くの企業が主にハノイやホーチミンの2大都市近郊にある工業団地を進出場所として選択してきた。ベトナムは現在経済成長を続けているが、全体的にまだまだ電力、上下水道、通信等の社会インフラの整備が不十分である。多くの主要な工業団地の場合、工業団地内の道路、電力等のインフラはもちろん、投資申請にかかるサポートを含めて行きとどいている。投資を成功させるためには、日系を初めとする外資系の工業団地への入居の利点は大きい。

2008年7月末現在、ベトナム全国で186の工業団地が存在する。総敷地面積は45,042ヘクタール、110の工業団地が操業しており、76の工業団地は準備中である¹¹⁷。以下では、北部、南部、中部における主要工業団地の概要をみる。

¹¹⁷ MPI ホームページ

LIST OF ESTABLISHED INDUSTRIAL PARKS



出典：MPI ホームページより

図 27 ベトナムの工業団地

(1) 北部

タンロン工業団地

開設	1997年2月会社設立 第一期 2000年6月、第二期 2005年12月、第三期 2007年9月完成
事業形態	一般工業用地 ドンアイン・メカニカル・カンパニー（ベトナム建設省傘下の国営企業）： 42% 住友商事： 58%
所在地	Dong Anh Dst., Hanoi Tel: +84-4-881-0620 Fax: +84-4-881-0624
総開発面積	第1期： 121ha 第2期： 74ha 第3期： 79ha
立地	ハノイ市内から 16km ノイバイ国際空港から 14km ハイフォン港から 130km カイラン港から 160km
アクセス	ハノイ市内とノイバイ空港の中間地点の高速道路沿いに立地
入居産業の特徴	・ 特になし（入居企業には、装置産業、労働集約型など多数） ・ 研究開発・デザインセンター併設型
入居企業	キャノン株式会社、パナソニック株式会社、デンソー株式会社、住友重機械工業株式会社、三菱重工業株式会社、BEMAC 等
入居企業数	86社（うち日系企業 82社）（2009年）
URL	http://www.sumitomocorp.co.jp/indpark/TLIP/tlip.html

野村ハイフォン工業団地

開設	1994年12月23日（投資ライセンス取得）
事業形態	一般工業用地、輸出加工区(EPZ) ハイフォン工業地帯開発会社： 30% 野村グループ： 70%
所在地	Management Building Nomura, Hai Phong Industrial Zone, An Duong District, Ha Phong City, Vietnam Tel: +84-31-3743-026, 3743-027 Fax: +84-31-3743-613

総開発面積	153ha
立地	ハノイ市内から 85km ハイフォン市内から 13km ハイフォン空港から 15km カッタビー空港 20km ノイバイ空港から 110km カイラン港から 70km
アクセス	国道 5 号線、10 号線、18 号線に近接
入居産業の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 労働集約型 ・ 輸出加工型 ・ 電子部品産業 ・ その他製造業（ハイテク、精度金属加工、情報学、電気および電化製品、電信設備、機械、プラスチック加工品、高品質家庭用品、自動車部品等）
入居企業	パロマ、ニチアス、矢崎総業、藤倉ゴム工業、日本香堂、王子製紙、紺屋製紙、豊田紡績、ナカシマプロペラ等
入居企業数	操業済外国企業数 30 社

ノイバイ工業団地

開設	1994 年 4 月 12 日（投資ライセンス取得）
事業形態	一般工業用地、ベトナム・マレーシア合弁 ベトナム側：Hanoi Industry Construction Co.: 30% マレーシア側：Vista Spectrum (M) Sdn Bhd: 70%
所在地	Noi Bai Development Corporation Limited, Quang Tien Commune, Soc Son District, Hanoi Tel: +84-43-582-0332/0333 Fax: +84-43-582-0330
総開発面積	100ha
立地	ハノイ市中心部から 35km ノイバイ国際空港から至近 ハイフォン港から 125km カイラン港から 175km
アクセス	国道 18 号線に近い
入居産業の特徴	機械、電気、精密機器、軽工業、情報産業
入居企業	Nippon Carbide Industries (Vietnam) Co., Ltd., Vietnam Steel Products Co., Ltd., Yamazaki Technical Vietnam Co., Ltd, Asahi Denso Vietnam Co., Ltd, Toyoda Giken 等

入居企業数	操業済外国企業数 29 社
URL	http://www.noibaiiz.com/

ディンブ工業団地

開設	1997 年 4 月 2 日 (投資ライセンス取得)
事業形態	ディンブ開発合弁会社 外国側 (AIG, IPEM など) : 70% ベトナム側共同出資 : 30%
所在地	DINH VU DEVELOPMENT JOINT VENTURE COMPANY, 5th Floor Harbour View Tower, 4 Tran Phu, Hai Phong, SR Vietnam, Tel: +84-31-836-169 Fax: +84-31-859-130
総開発面積	第 1 期 : 164ha
立地	ハイフォン港近接 国道 5 号から 2km カットビー空港近接
アクセス	上記及び、バツハダン川水路、鉄道接続あり
入居産業の特徴	石油、化学、鉄鋼
入居企業	シェブロン、シェルベトナム、ナカシマプロペラ等
入居企業数	18 社
URL	http://www.dinhvu.com/

(2) 南部

アマタ工業団地

開設	1994 年
事業形態	一般工業用地(GIZ) タイ・ベトナム (ベトナム側 30%、タイ側他 70%)
所在地	Long Binh Ward, Bien Hoa City, Dong Nai Province Tel: +84-61-3991-007 Fax: +84-61-3891-251
総開発面積	700ha
立地	ホーチミン市から 30km ビエンホア市中心から 5km タンソニャット国際空港から 35km サイゴン港から 32km

	新サイゴン港から 25km
アクセス	ベトナム南北を貫く国道 1 号線が近接
ワン・ストップ・サービス	ドンナイ省工業団地管理公社(DIZA)より一括して許可証（投資許可、輸出入許可）が発行される。アマタ工業団地も工場操業に必要な許認可取得をサポート。
入居産業の特徴	繊維、衣類、自動車、自動二輪、自転車、スチール、金属、プラスチック&梱包、化学関連、消費財、ヘルスケア、食品、動物の餌
入居企業	花王株式会社、ワコール、YKK 株式会社、東洋インキ製造株式会社、郵船航空サービス、株式会社大林組、近鉄エクスプレス、等
入居企業数	85 社（2007 年 1 月現在）
URL	http://www.amata.com/Japan/industrial_amatavietnam_factsheet.html http://www.itochu-realty.com/Vietnam/index.html

ロテコ工業団地

開設	1996 年（ライセンス取得）
事業形態	工業団地(IZ) ベトナム側：国営企業 Thasimex: 40%、外国側：双日株式会社: 60%
所在地	National Road 15A, Long Binh Ward, Bien Hoa City, Dong Nai Province Tel: +84-61-891105（日本での連絡先：双日株式会社 +81-3-5520-2120） Fax: 84-61-892030
総開発面積	総開発面積 100ha、分譲面積 83ha
立地	ホーチミン市北東から約 30km ホーチミン市から約 40 分 タンソニャット国際空港から 33km サイゴン新港から 25km ブンタウ港から 40km
アクセス	国道 1 号線、51 号線に至近
ワン・ストップ・サービス	ドンナイ省工業団地管理公社(DIZA)より一括して許可証（投資許可、輸出入許可）が発行される。ロテコ社も工場操業に必要な許認可取得をサポート。
入居産業の特徴	排水基準等に従えば、基本的に進出を拒む業種はない。
入居企業	スズキ、原田工業、トーキン、白崎コーポレーション、ミツバ、三谷産業、等

入居企業数	46 社 (2007 年 11 月現在)
-------	----------------------

ベトナム・シンガポール工業団地 (VSIP)

開設	1996 年 (操業開始)
総開発面積	500ha
事業形態	工業団地 シンガポール・ベトナム (ベトナム側 : 49%、外国側 : 51%-セムコープ社、ほか三菱商事)
所在地	Vietnam Singapore Industrial Park J.V. Co. Ltd, 8 Dai Lo Huu Nghi, Thuan An District, Binh Duong Province, Vietnam Tel: +84-650-743-898 Fax: +84-650-743-868
立地	ホーチミン市から 17km タンソニャット国際空港から 30 分 サイゴン港から 1 時間
アクセス	周辺の主要な物流拠点 (港・コンテナターミナル) はすべて 20km 圏内
入居産業の特徴	軽工業、組み立て加工、輸出加工型企業
入居企業	ロート製薬、日東電工、コニカ、フジクラ、鴻池運輸、トンボ鉛筆、等
入居企業数	操業済外国企業数 172 社
URL	http://www.sembcorp.com/sembcorp/business_parks_vsip.html http://www.vsip.com.vn/home.aspx

(3) 中部

ダナン工業団地

開設	1994 年
事業形態	ベトナム、マレーシア(ベトナム 35% Danang Development of Infra-structure & Service of IZs Co.、マレーシア 65% South Corporation Sdn Bhd)
所在地	An Hai Bac, Son Tra, Danang Tel: +84-511-844-375 Fax: +84-511-844-374
総開発面積	63ha
立地	ダナン市内の中心から約 2km ダナン国際空港の東約 5km

	ティエンサ港から約 6km
入居産業の特徴	繊維製品・靴、カバン、革製品、飲料・食品、電子電気製品、工芸品、宝飾品、プラスチック製品
入居企業	亀山ローソク、TTTI、日本ロジテム、等
入居企業数	操業済外国企業数 9 社

リエンチエウ工業団地

開設	1998 年
事業形態	ベトナム政府 100%
所在地	Hoa Hiep Ward, Lien Chieu District Tel: +84-511-770-177 Fax: +84-511-770-177
総開発面積	374ha
立地	ダナン国際空港まで 15km ティエンサ港まで 25km
アクセス	国道 1 号線、リエンチエウ港に隣接
入居産業の特徴	重工業、製造業、化学工業、建設資材製造

ホアカイン工業団地

開設	1997 年
事業形態	ベトナム政府 100%
所在地	Hoa Khanh Ward, Lien Chieu District
総開発面積	424ha
立地	ダナン国際空港まで 10km ティエンサ港まで 20km
アクセス	国道 1 号線まで約 300km
入居産業の特徴	機械組立、電子、衣類、農産品加工、非金属製品、建設資材
入居企業	マブチモーター、アジアンスティール、ダイワ精工、アイ電子工業、エースコック、ゼンテック、等
入居企業数	操業済外国企業数 12 社

ホアカム工業団地

事業形態	ベトナム政府 100%
所在地	Hoa Tho, Hoa Vang, Danana

	Tel: +84-511-886-159 Fax: +84-511-886-157
総開発面積	137ha
立地	ダナン国際空港、ティエンサ港、リエンチエウ港まで5~7km
アクセス	国道1号線に隣接
入居産業の特徴	電子、機械、農産物・食品加工、建設資材、プラスチック・包装資材
入居企業	佐々木商工等
入居企業数	操業済外国企業数1社

出典：各工業団地ホームページ、日本アセアンセンターホームページ、ダナン市ホームページより作成

(4) 新規開発・拡張計画

現状では既存の工業団地が満杯になってきているため、特に中小企業等にとっても工業団地内に土地や工場を獲得することが困難になってきている。このため工業団地のさらなる拡張あるいは新規開発が期待されている。そのような中で、ベトナム・シンガポール工業団地(VSIP)は以下のように積極的に開発・拡張を予定している。

表 39 ベトナム・シンガポール工業団地 (VSIP) 開発状況

地域	プロジェクト	面積(ha)	状況
ベトナム南部 - ビンズン 省	VSIP-1 工業用地	500	1996年～ (完売済み)
	VSIP-ビンズン都市開発&工業団地 工業用地	345	2005年～ (95%販売済み)
	第1期 第2期 都市開発用地	1,000 700	2010年1Q～引き渡し開始 2010年1Q～引き渡し開始
ベトナム北部	VSIP-バクニン (バクニン省) 工業用地	500	2009年年末～引き渡し開始
	都市開発用地	200	2009年年末～引き渡し開始
	VSIP-ハイフォン (ハイフォン市) 工業用地	500	2010年1月地鎮祭へ
	都市開発用地	1,100	2010年1月地鎮祭へ

出典：VSIP プレゼンテーション資料（2009年11月、シンガポール日本商工会議所セミナー）より

他の開発案件としては、ハノイ近くのフンイエン省（住友商事）に造成されている第2タンロン工業団地がある。第2タンロン工業団地では2008年10月から進出企業の申請を受け付け始めているが、ハノイからハイフォン港へ通じる国道5号線沿いという立地条件もあり、申し込みは順調である。¹¹⁸以下に概要をまとめた。

¹¹⁸ 時事通信 2009年5月4日

表 40 第 2 タンロン工業団地

開設	2006 年 11 月
出資者	住友商事： 74.1% ベトナム住友商事： 7.4% タンロンインダストリアルパーク： 18.5% (間接出資分も含めると実質住商出資 92.2%)
総開発面積	第 1 期(開発中)： 154ha 第 2 期： 66ha
スケジュール	2009 年第 1 ステージ竣工、現在区画販売中
立地	フナイエン省イエンミー県
入居企業数	5 社(うち日系企業 5 社)(2009 年時点)
URL	http://www.sumitomocorp.co.jp/indpark/TLIP2/tlip2.html

出典：住友商事株式会社ホームページより

さらにグエン・タン・ズン首相は「2050 年を見すえた 25 年までのハイフォン市建設一般計画」を承認している。この案では、ハイフォン都市部を拡大し、工業用地と倉庫面積を 2025 年までに 1 万 6,329 ヘクタール展開、9,504 ヘクタールを 16 の工業団地用 s 地に割り当てる¹¹⁹としており、今後工業団地のさらなる開発が予想される。

¹¹⁹ 時事通信 2009 年 9 月 20 日

別添資料1 ビナライングループ保有船舶リスト

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	VOSCO			343,532	199,007	560,599	
1	LUCKY STAR	2009	バルク船	1,256	6,058	22,500	
2	VOSCO STAR	1999	バルク船	27,003	15,619	46,671	
3	FORTUNE NAVIGATER	1998	コンテナ船 561 TEU	6,643	3,336	8,515	
4	FORTUNE FREIGHTER	1997	コンテナ船 560 TEU	6,773	3,773	8,937	
5	DAI MINH	2004	SF Oil	26,684	28,592	47,148	
6	NEPTUNE STAR	1996	バルク船	15,073	8,964	25,398	
7	DAI NAM	2000	SF Oil	28,522	12,385	47,102	日本
8	LAN HA	2006	バルク船	8,280	3,985	12,500	ベトナム
9	DAI VIET	2005	SF Oil	25,124	9,118	37,432	韓国
10	DIAMOND STAR	1990	バルク船	17,130	9,499	27,000	日本
11	DAI HUNG	1988	SF Oil	18,055	10,502	29,996	日本
12	DAI LONG	1988	SF Oil	18,055	10,502	29,997	日本
13	POLAR STAR	1984	バルク船	15,120	8,699	24,835	日本
14	GOLDEN STAR	1983	バルク船	14,287	8,450	23,790	日本
15	VEGA STAR	1994	バルク船	13,713	7,721	22,035	日本
16	SILVER STAR	1995	バルク船	13,865	7,718	21,967	日本
17	MORNING STAR	1983	バルク船	11,894	8,120	21,353	日本
18	OCEAN STAR	2000	バルク船	11,376	6,331	18,366	韓国
19	THAI BINH	1979	バルク船	8,414	5,860	15,210	英国
20	VINH PHUOC	1986	バルク船	7,166	3,322	12,300	日本
21	VINH HOA	1989	バルク船	5,505	2,273	7,317	日本
22	TIEN YEN	1989	バルク船	4,565	2,829	7,060	日本
23	SONG TIEN	1984	バルク船	3,933	2,457	6,503	日本
24	VINH HUNG	2002	バルク船	4,143	2,148	6,500	ベトナム
25	VINH AN	2001	バルク船	4,143	2,148	6,500	ベトナム
26	VINH THUAN	2000	バルク船	4,143	2,504	6,500	ベトナム
27	VINH LONG	1950	バルク船	3,811	2,726	6,477	日本
28	SONG HANG	1985	バルク船	3,946	2,315	6,379	日本
29	SONG NGAN	1998	バルク船	4,726	2,085	6,205	日本
30	CABOT ORIENT	1984	バルク船	2,826	1,283	4,485	日本

206,318

357,851

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	VITRANSCHART			199,861	130,693	326,032	
1	VTC ACE	1996	バルク船	15,354	8,111	24,157	
2	VTC OCEAN	1999	バルク船	14,762	23,492	23,492	
3	VIEN DONG 1	1989	バルク船	5,506	2,273	6,839	日本
4	HAWK ONE	1984	バルク船	9,935	6,187	14,986	スペイン
5	PHUONG DONG 2	1986	バルク船	8,996	6,239	15,120	英国
6	PHUONG DONG 1	1986	バルク船	8,996	6,239	15,136	英国
7	PHUONG DONG 3	1986	バルク船	8,996	6,239	15,136	英国
8	FAR EAST	1982	バルク船	8,721	6,302	15,175	英国
9	VTC STAR	1990	バルク船	13,705	7,738	22,273	日本
10	VIEN DONG 3	2004	バルク船	4,143	2,850	6,500	ベトナム
11	VTC LIGHT	1995	バルク船	13,865	7,738	21,964	日本
12	VTC SKY (Noble Light)	1997	バルク船	14,743	7,920	2,426	日本
13	VIEN DONG 5	2006	バルク船	4,143	2,850	6,500	SSIC
14	VTC GLOBLE	1995	バルク船	14,436	8,741	23,726	日本
15	VTC DRAGON	2007	バルク船	1,256	6,058	22,500	ベトナム
16	VTC SUN (Protagonist)	1996	バルク船	14,734	7,920	23,581	日本
17	VTV PLANNET (EDel Weiss)	1993	バルク船	13,706	7,738	22,176	日本
18	VTC phoenix	2008	バルク船	1,256	6,058	22,500	ベトナム

177,253

304,187

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
	VINASHIP			114,335	67,272	183,565	
1	VINASHIP DIAMON	1996	バルク船	14,397	8,314	24,034	
2	HUNG VUONG 01	1981	バルク船	2,608	1,606	4,747	日本
3	HA NAM	1985	バルク船	4,068	2,616	6,512	日本
4	HA DONG	1986	バルク船	5,561	2,392	6,700	日本
5	HA TIEN	1986	バルク船	5,555	2,352	7,018	日本
6	BINH PHUOC	1989	バルク船	4,565	2,829	7,054	日本
7	HUNG VUONG 02	1981	バルク船	4,393	2,810	7,071	日本
8	MY AN	1950	バルク船	4,929	3,135	8,232	日本
9	NAM DINH	1976	バルク船	5,109	3,246	8,294	日本
10	NINH BINH	1975	バルク船	5,109	3,246	8,294	日本
11	HA GIANG	1974	バルク船	7,100	4,757	11,849	日本
12	HUNG YEN	1974	バルク船	7,317	4,757	11,849	日本
13	MY HUNG	2003	バルク船	4,089	2,436	6,500	ベトナム
14	MY THINH	1990	バルク船	8,414	5,030	14,348	日本
15	MY VUONG	1989	バルク船	8,414	5,030	14,339	日本
16	CHUONG DUONG	1974	バルク船	7,317	4,350	11,857	日本
17	Vinaship Ocean	1986	バルク船	7,110	4,381	12,367	日本
18	Vinaship Gold	2008	バルク船	8,280	3,985	12,500	ベトナム

114,335

183,565

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	NOTHERN OCEAN SHIPPING COMPANY			106,542	61,668	229,236	
1	THIEN QUANG	1986	バルク船	4,096	2,212	6,130	日本
2	LONG BIEN	1989	バルク船	5,506	2,273	6,846	日本
3	QUOC TU GIAM	1985	バルク船	5,512	2,223	7,015	日本
4	NGOC HA	2004	バルク船	2,498	1,462	3,760	ベトナム
5	NGOC SON	2004	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム
6	M.V EASTERN SUN	1993	バルク船			22,201	
7	M.V ESTERN STAR	1994	バルク船	14,431	8,741	23,724	
8	NOSCO GLORY	1994	バルク船	36,074	23,452	68,591	
9	M.V VICTORY	1996	バルク船	26,060	14,872	45,585	
10	HONG LINH	2008	バルク船	8,280	3,985	12,500	
11	NOSCO PEACE	1983	バルク船	15,850	9,110	26,384	

122,392

229,236

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	FALCON			106,700	58,784	390,635	
1	STURDY FALCON	1980	バルク船	8,414	5,860	15,300	英国
2	ROSY FALCON	1977	バルク船			27,687	日本
3	FRIENDLY FALCON	1977	バルク船			29,128	日本
4	GOLDEN FALCON	2007	バルク船	12,560	6,058	22,500	ベトナム
5	LIVE LY FC	1977	バルク船			29,128	
6	HEARTY FC	1982	バルク船			49,228	
7	SPEEDY FC	1981	バルク船			64,285	
8	LOVELY FALCON	1981	バルク船	37,537	19,600	64,919	日本
9	HARMONY FALCON	1982	バルク船	356,929	21,208	6,596	日本
10	DIAMOND FALCON	2007	バルク船	12,560	6,058	22,500	ベトナム

331,271

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
	DONG DO			48,152	26,667	67,191	
1	DONG HO	1990	バルク船	5,518	5,568	6,848	日本
2	DONG PHONG	1994	バルク船	5,552	2,352	7,088	日本
3	DONG AN	1995	バルク船	5,552	2,352	7,091	日本
4	DONG BA	2006	バルク船	4,085	4,085	6,500	ベトナム
5	DONG THO	1998	バルク船	6,079	3,290	10,094	日本
6	DONG DU	1998	コンテナ船	6543-561 teu	3,336	8,515	日本
7	DONG MAI	1997	コンテナ船	6,543	3,336	8,515	日本
8	DONG PHU	2008	バルク船	8,280	4	12,500	ベトナム

35,066

50,121

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国	
				GT	NT	DWT		
	CONTAINER VINALINES			69,536	33,800	87,621		
1	ME LINH	1983	コンテナ船	594 Teu	4,344	11,235	韓国	
2	VAN XUAN	1984	コンテナ船	594 Teu	4,344	11,235	韓国	
3	VNL DYNAMIC	1988	コンテナ船	1020 teu	11,977	5,588		
4	PHU TAN	1988	コンテナ船	11,982	5,568	14,101	ドイツ	
5	VN SAPPHIRE	1987	コンテナ船	1020 teu	11,977	5,568	ドイツ	
6	VINALINES PIONEER	1998	コンテナ船	588 teu	6,875	3,368	9,088	日本
7	VINALINES DIAMOND	2007	コンテナ船	1.118 teu	9,957	5,020	13,760	

52,768

87,621

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	INLACO HAI PHONG			22,688	17,280	47,403	
1	VAN MY	1968	バルク船	3,736	1,884	4,648	ドイツ
2	INLACO	1990	バルク船	5,552	2,351	7,075	日本
3	INLACO SPRING (VL)	1983	バルク船		2,139	6,000	デンマーク
4	INLACO SUMMER (HB)	1984	バルク船		2,059	6,289	デンマーク
5	DIEN HONG	1984	バルク船		2,059	6,289	日本
6	BLIGHT KC	1992	バルク船	6,530	3,304	7,740	韓国
7	SUN INLACO	1997	バルク船	6,870	3,404	9,651	

22,688

47,692

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	INLACO SAI GON			46,503	26,773	75,123	
1	THANH SON	1990	バルク船	4,405	2,806	7,165	日本
2	THANH THUY	2003	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム
3	TTHANH BA	1997	バルク船	4,769	2,682	7,445	日本
4	AQUAMARINE	2006	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム
5	INLACO BRIGHT	1999	バルク船	14,762	8,075	23,527	
6	SPRING ACCORD	2000	バルク船	14,397	8,314	23,986	

46,503

75,123

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	VNL HOCHIMINH			20,789	12,558	185,403	
1	AU CO 01	2005	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム
2	VINALINES PACIFIC	1978	バルク船	16,704	10,110	26,272	ブラジル
3	VINALINES OCEAN	1993	バルク船			26,456	日本
4	VINALINES SAIGON	1991	バルク船			26,369	日本
5	VINALINES STAR	1993	バルク船			26,456	日本
6	VINALINES GLOBAL	1994	バルク船	38,479	24,924	73,350	日本

59,268

185,403

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	TRANSCO			13,054	8,325	28,650	
1	HA TAY	1976	バルク船	5,051	3,246	8,294	日本
2	HUNG VUONG 03	1975	バルク船	3,266	2,174	5,923	日本
3	TRANSCO STAR	1997	バルク船			6,600	日本
4	TRANSCO SKY	1997	バルク船	4,737	2,905	7,833	
	VNL HAIPHONG			54,977	18,621	152,528	
1	HOA LU	2005	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム
2	VINALINES SKY	1997	バルク船	24,953		42,717	日本
3	VNL GREEN	1997	バルク船	25,939	16,173	47,271	
4	VNL QUEEN	2005	バルク船	31,247	18,504	56,040	
				86,224		152,528	

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	HAI AU COMPANY			8,433		27,000	
1	SOUTHERN STAR	1990	バルク船	4,405		7,200	日本
2	SEA DRAGON	1990	バルク船	5,515	2,277	7,493	日本
3	SEA DREAM	1950	バルク船			13,297	ベトナム
	MARINA			453 Teu	2,609	36,285	
1	OCEAN PARK	1950	コンテナ船	453 teu	2,609	8,285	日本
2	OCEAN ASIA	1980	コンテナ船	950 teu		14,000	ドイツ
3	ACHIEVER	1980	コンテナ船	950 teu		14,000	ドイツ
	GEMADEPT					27,207	
1	PACIFIC PEARL	1999	コンテナ船	699 teu	3,158	9,125	マレーシア
2	PACIFIC GLORIA	1997	コンテナ船	699 teu	3,158	8,957	マレーシア
3	STELLAR PACIFIC	1984	コンテナ船	576 teu	3,610	9,125	日本
	VICONSHIP SG					22,186	
1	VSG PRIDE	1996	バルク船	4,738	2,196	6,238	日本
2	VSG DREAM	2000	バルク船	4,724	2,812	7,748	日本
3	VSG GLORY	1994	バルク船	6,290	2,847	8,200	日本
	SHC			11,500	8,400	19,140	
1	SHC PIONEER	1980	バルク船	11,500	8,400	19,140	日本
	VICONSHIP VN				5,946		
1	ACX HOKUTO	1950	コンテナ船 338 teu			5,946	

出典:ビナラインウェブサイト

政府首相

ベトナム社会主義共和国

独立 - 自由 - 幸福

第 1601/QD-TTg 号

2009 年 10 月 15 日 ハノイ

2020 年まで、並びに 2030 年に向けたベトナム海上輸送開発マスタープラン承認に関する決定

政府首相は

2001 年 12 月 25 日付け政府組織法に準拠し、

2020 年まで、並びに 2030 年に向けたベトナム海上輸送マスタープランに関する運輸交通省の提案(2009 年 6 月 29 日付けに提出した第 4356/TTr-BGTVT 号)を検討した結果、以下の通り決定する:

第 1 条 2020 年まで、並びに 2030 年に向けたベトナム海上輸送開発マスタープランは主に以下の内容の通り承認された。

1. 開発のポイントと狙い

a) 開発のポイント:

- 国土の地理的位置と自然条件の優位性を最大限に発揮させる。特に、海洋は潜在性があり、海上輸送交通は 2020 年までのベトナム海洋戦略の多くの目標の実施に貢献するため、全面的・画期的な開発をする。具体的には海洋経済開発の 5 分野の中で海上輸送交通は 2020 年まで 2 番目であるが、2020 年以降 1 番目となる。同時に国土の治安と国防強化のために貢献する。
- 海上輸送の開発は日々品質を向上、合理的な経費、安全、環境汚染防止、省エネルギーと現代化が融合しなければならない。域内と世界の海上輸送市場へ積極的に統合し、また開放するため競争力を強化する。
- 関連する(道路・河川・鉄道)輸送分野の開発と同様に、海上輸送開発を行う。優先して輸送技術を応用・開発し、その中でも、同様、緊密かつ効果的な輸送システムをつくるための多角的な輸送方法やロジスティックサービスの開発を重視する。
- 船舶への開発投資は合理的・現代的構造で製造され、国際市場に強い競争力をもつよう行う。重要な経済地域での国際的な深海港・中継港・河口湾を集中して開発する。大きい船舶が便利にまた安全に出入りすることを保証するため、細流の改修を政治と結びつけ検討する。
- 船舶の開発投資と海上交通インフラを融合し、最大限社会に役立てる。

b) 開発の狙いと方向性:

2020 年までに、高成長、高品質の保証、合理的なコスト、及び環境汚染の制約と国民経済における海上輸送の需要を十分に満たさなければならない。具体的には以下の分野になる。

- 海上輸送に関して:

海上輸送サービスの向上。国内海上輸送の需要に応える。輸出貨物の輸送をマーケットシェアの 27-30%達成するよう向上する。遠隔の海上輸送のために外国貨物船をチャーターする。2015 年のベトナム籍船による貨物輸送量は 1 億 1,000 万-1億 2,600 万トン、2020 年には 2 億 1,500 万-2 億 6,000 万トン、2030 年には 2020 年の 1.5-2 倍とする。乗客数は 2015 年で 500 万人を達成、2020 年には 900 万-1,000 万人、2030 年には 2020 年の 1.5 倍とする。現在の方向に沿ったベトナムの船舶開発は、各種船舶(コンテナ船、ばら荷貨物船、石油船)、及び大型船舶の開発に重点を置く。2010 年には総積載重量 600 万-650 万 DWT、2015 年には 850 万-950 万 DWT、2020 年には 1,150 万-1,350 万 DWT。徐々にベトナムの海上船舶年齢の若返りを図り、2020 年には平均で 12 歳にする。

- 港湾システムに関して:

2020 年の段階で 2030 年までの方向性として、港湾システムと入港重量の開発と同時に近代化に集中する。港湾の建設は早急に推し進める必要がある。港湾建設の条件と需要がある場所での投資は、自然的優位性や輸送の可能性を最大限に活用する目的で、国の経済開発の要求に応えなければならない。同時に全国規模での総体的で統一的なマスタープランに準拠してベトナム港湾システムの構築と開発の礎をつくる。各地域、特に重要な経済地区、経済特区、大型工業団地、で様々な施設を設立し輸送交通インフラと融合させる。各地域の大型の国際中継港と河口湾の開発は海洋経済に位置的優位性のある場所とする。海洋戦略の狙いを適切に実施するために国内外の重要な経済交流の場を創り出す。

- 造船業に関して

2020 年までに、造船業分野の開発は域内で先端をいく。積載重量 300,000 DWT までの船舶、旅客船、石油船、救難船、海上保安船、工事船を新たに建造する。2010-2020 年の段階で国内船舶の修繕の需要の 65-70%に応じる。積載重量 400,000 DWT までの船舶の外装、同様に機械、電気、電子機器を修繕する。経済-社会開発の需要に応え、国の外貨獲得に貢献するため外国への輸出を強化する。

造船業と平行して、修繕業も発展させる。早急に近代的な技術のアプローチを図り、裾野産業を含めた現在の船舶製造と修繕に初歩的な効果を発揮できるような適切な投資を重視する。

- 海上貨物サービスに関して:

海上輸送支援サービスを発展させる。同様に特にロジスティックサービス多角的輸送サービスと品質の向上、パッケージサービス、加盟国の要求に応じて外国に開放する。国

内の港湾の形成が経済回廊と融合し、物流センターと港湾が緊密になる。

物流の基礎をつくと同時に、海事の保証、救助捜査を発展させる。開発の要求に応じて国際条約の要求に合わせる。

2. マスタープラン内容

a) 船舶の種類と規模:

- 国際船舶:

ばら積み貨物: 100,000 - 200,000 DWT 規模の火力発電用石炭、鉄鋼関連プラント用鉄鉱石、70,000 - 100,000 DWT 規模のアルミニウム、30,000 - 50,000 DWT 規模の食料、肥料・クリンカー。

一般貨物: 10,000 - 20,000 DWT 規模は主にアジア各国向け、20,000 - 30,000 DWT は欧州・アメリカ大陸、アフリカの各国向け。

コンテナ貨物: 500 - 3,000 TEU 規模はアジア各国向け、4,000 - 6,000 TEU 規模は欧州・アメリカ大陸、アフリカの各国向け。また条件に応じてさらに大型船舶。

油送船: 150,000 - 300,000 DWT 規模でバンフォンを中継する石油タンカー、10,000 - 50,000 DWT 規模の石油製品、1,000 - 5,000 DWT 規模の液化ガス

- 国内船舶:

ばら積み貨物、一般貨物: 1,000 - 10,000 DWT.

コンテナ貨物: 200 - 1,000 TEU.

油送船: 1,000 - 30,000 DWT 規模の石油製品、100,000 - 150,000 DWT 鉱山から製油所までの原油タンカー

b) 海上輸送船開発マスタープラン:

- 2020 年までのベトナム海上船舶輸送総貨物量は 2 億 1,500 万-2 億 6,000 トン。その中で、国際輸送は 1 億 3,500 万-1 億 6,500 万トン/年、国内輸送は 8,000 万-1 億 500 万トン。

- 船舶の積載規模と追加需要

2020 年までのベトナム海上輸送船舶の積載重量は 1,180 万-1,320 万 DWT。その中でも、一般貨物船は 3,840 万-4,450 万 DWT、ばら積み貨物船は 270 万-311 万 DWT。コンテナ船は 149 万-171 万 DWT、原油タンカーは 192-221 万 DWT、石油製品船は 169 万-177 万 DWT。

2020 年までのベトナムの輸送船舶の追加需要は 380 万-490 万 DWT。

旅客船の追加需要は、旅客船と沿岸の島嶼部への乗客船の約 1 万 4,000 席。

c) 港湾システム開発への方向性:

- 国の海上輸送開発と経済-社会開発の需要応えるために、2020年まで、また2030年に向けたベトナム港湾システムマスタープランは長期的視野に立ち検討・改正・調整・補足することが必要である。次期港湾開発マスタープランに向けた内容は、現有の港湾を効率的・効果的に向上、中身の濃い投資、そして運営以外、重要な地域での国際港中継港・河口湾、コンテナ・石炭・大量の石油・現代的設備などで使用される船舶が行き来に必要な深海港の建設に集中する。
- 港湾の開発条件と同様に効果を保証するために、船舶のルートを修繕・メンテナンスする。浅海港、物流センター、経済特区、工業団地、国内水利施設と港湾が融合することを保証するために、鉄道・道路・水路の交通網を開発する。
- 島嶼部の港湾開発は、経済-社会・治安、国防のサービスのために貨物と旅客輸送を行うため、自然・経済-社会条件に適合した規模でなければならない。
2020年までの、また2030年に向けたベトナムの港湾システムマスタープランは政府首相により別途文書にて承認される。

d) 造船業開発の方向性:

- 国内・輸出製品に積載する船舶の補修・改修に応えるために、造船・船舶修理工場は積載重量400,000 DWTまでを対応可能とする。
- 造船業分野の形成し、また同様に国の開発と保全の需要を完全に応えるために造船・修理業の分野の裾野産業の発展に重点を置く。専門性の工場と投資効果を図るために全国の他の工業分野の能力を最大限に利用する。
造船業の全体的な開発マスタープランは政府首相によって別途文書にて承認される。

dd) 海上輸送及びロジスティック支援サービス開発の方向性:

- 海上輸送支援サービス、ロジスティックサービス、多角的な輸送サービス各形態を発展させる。特に、北部港湾群、ホーチミンドンナイ-バリア-ブンタウ港湾群、メコンデルタ地帯の港湾群。上記サービスの質向上を重視する。
- 効果的な方法でサービスを管理するためにITを活用する。
- コンテナ港と緊密に連携するために物流センターを開発する。特に、河口港、国際中継港
- 国際統合の方向性に沿い海上運輸支援サービスを発展させる。サービスの質の管理と市場の健全さを保証するために国家管理業務を強化する。

e) 人材開発の方向性:

- 現在から 2020 年までに、3 万 9,000 名の仕官クラスの船員を訓練・養成し、その中で、2 万 4,000 名(1 万 6,000 名は船舶開発の要求に応じて追加され、また 8,000 名は現有の人員に代わり追加。訓練組織は士官、管理者約 9,600 名、船員・航海技術スタッフ約 1 万 4,000 名)を新たに訓練する。現有の労働者の 1 万 5,000 名のレベル向上のために訓練・育成する。有能な士官・船員が海外研修に出ることを奨励する。
- ロジスティック・造船業・港湾開発の人材育成活動を推進する。
- 訓練方法・プログラム・基準・海上訓練を刷新する。特に、管理幹部、仕官、船員、ロジスティック・多角的輸送開発を行なう管理幹部。外国語や理論と実践の訓練を重視する。輸送会社と訓練機関との緊密な連携を強化する。

g) 2020 年までの海上輸送開発投資資本の需要:

船舶・各物流センター・ロジスティックセンターの投資のすべての経費は現在から 2020 年までで 270 兆 - 290 兆ドンとし、各企業自らの合法的資金から支出される。

3. 主な解決策と政策

- 海運の法体系の検討・改正・補足・徐々に整備する。喫緊には、ベトナムの開発状況と傾向に合致した多角的輸送、ロジスティックサービス、港湾インフラ投資管理と開発に関しての法規を修正・補足する。WTO 各公約を立法化する。
- 海上輸送分野において行政改革を推進する。特に、港湾での行政手続き・海上船舶登録手続き改革である。IT運用・電子港湾業務や電子通関を拡大し、港湾の船舶が出入りする優位な条件を創出するためのワンストップ政策の早急に実施する。
- ベトナムが加盟している海運安全保証と環境保護に関連した国内法と国際条約の実施の審査・監督業務を強化する。国際海事機関(IMO)の国際安全管理コードと船舶による汚染防止に関する国際条約(MARPOL 73/78)を効果的に指導・展開する。港湾の油の流出の問題の解決と廃油を回収するための方法や設備に投資する。ベトナムの検査員の質、また船舶の登録業務や技術の監督業務の質を向上させる。特に、国際航海船舶。
- 外資企業も含めベトナムの船舶に開発投資するすべての経済セクターを奨励する。適合した支援システムや政策、同時に国旗を掲揚した船舶への開発投資と現代化を図るために船舶開発プログラムを策定する。優位性があり・風通しの良い環境の創出、健全な競争の保証、船舶の開発投資と現代化のための資金集める。船舶と港湾、港湾とロジスティックサービスの緊密な関係を発揮させる。

- 世界経済と域内経済に統合という背景から競争力を向上させるために輸送サービス網を構築する。ロジスティック・海上輸送支援・港湾のサービス分野においてベトナム運送総公社(ビナトランス)、造船分野においてベトナム造船グループ(ビナシン)が中軸となるよう構築・発展させる
- ロジスティックサービスの開発を支援するため、国内の物流センターと港湾への効果的な投資と管理を奨励するシステム・政策を策定する。ベトナムのロジスティックサービスへの投資誘致を構築に合致したシステムと政策を検討。
- 国内外の訓練を含めた訓練業務が社会に役立つよう推進する。海洋船舶の操作・港湾・造船業・ロジスティックサービス及び船員の労働輸出の人材需要に応えるために、大学・専門・職業学校の北・中・南部の海運分野を強化・発展させる。海上輸送分野の労働者に対して優遇政策を行う。職業として長期的に仕事ができることを奨励する目的で、特に造船・修理工場の士官・船員・労働者に対してである。
- 海洋に関する国際協力を推進する。海運分野における国際条約・二国間・多国間協約に積極的に参加・実施する。

第2条 実施組織

1. 運輸交通省は関連する各省と省・中央直轄都市人民委員会を統括・協力し、次期の本マスタープラン実施を展開し、海上戦略の実施過程と緊密に連携する。
2. 運輸交通省は海上分野における各経済グループ、国営総公社、及び各企業が海上輸送マスタープランに符合した開発計画を実施するよう指導する。同時に段階毎に応じた国土の経済・社会発展に符合した、効果のあるマスタープランを実施するための必要な解決策を提案・検討する。
3. 運輸交通省は、省・中央直轄都市人民委員会を統括・協力し、重要な輸送交通の要所に物流センターとロジスティックセンターの設立を検討する。海上輸送から発生した廃油の回収・処理システムを構築する。海上輸送交通開発で利便をもたらすために国内の鉄道、道路、水路の交通網の各マスタープランを策定する。
4. 労働傷病兵社会省は運輸交通省を統括・協力し、海上運輸交通分野の労働者、特に危険で重度な労働を行う者に対する優遇政策を検討・公布する。
5. 教育訓練省は、運輸交通省を統括・協力し、海上輸送分野が新しい状況に対応する人材の質をさらに向上させる目的で、人材育成の方法と育成基準を刷新・検討する。
6. 運輸交通省は商工省と財政省を統括・協力し、海上輸送開発のための条件を創出するための政策を検討・公布し、または公布のために所管機関に具申する。同時にロジスティックサービスの開発・管理に関する政策を検討・公布する。

7. 運輸交通省は海上輸送マスタープラン、海上輸送支援、及びロジスティックサービスに関する国家の管理業務を強化し、戦略に関する環境への影響評価を行い、規定準じて承認を申請する。

第3条 本決定は公布署名日から施行される。本決定は 2003 年 11 月 4 日付け 2010 年まで、また 2020 年に向けた海上輸送開発マスタープラン承認に関する決定 第 1195/QD-TTg 号に代わる。

第4条 関連する各省庁の大臣と次官、省・中央直轄都市人民委員会委員長は本決定実施の責任を負う。

首相

送付先:

- 党中央書記局、
- 政府首相、各副首相
- 各省庁
- 汚職防止中央執行委員会事務局、
- 省・中央直轄都市人民評議会、人民委員会
- 党中央事務局、及び各委員会
- 国会主席事務所、
- 国会民族評議会、及び各委員会、
- 国会事務所、
- 最高人民裁判所、
- 最高人民検察庁、
- 国家金融監査委員会、
- 国家会計監査院、
- 社会政策銀行、
- ベトナム開発銀行
- ベトナム祖国戦線中央委員会
- 各大衆団体中央機関、
- ベトナム海事庁、
- 各経済グループ、各第 91 号総公社、
- 政府官房:官房長官、各副官房長官, 政府 WEB サイト, 各局、庁、直属部署、官報、
- 保管: 文書管理室, KTN (5b).

署名済

グエン・タン・ズン

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: **1601/QĐ-TTg**

Hà Nội, ngày 15 tháng 10 năm 2009

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam
đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030**

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải (tờ trình số 4356/TTr-BGTVT ngày 29 tháng 6 năm 2009) về Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 với các nội dung chủ yếu sau:

1. Quan điểm và mục tiêu phát triển

a) Quan điểm phát triển:

- Phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển toàn diện và có bước đột phá về giao thông vận tải biển nhằm góp phần thực hiện những mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, cụ thể là đến năm 2020 kinh tế hàng hải đứng thứ 2 và sau 2020 kinh tế hàng hải đứng thứ nhất trong 5 lĩnh vực phát triển kinh tế biển; đồng thời góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước;

- Phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại hóa với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh của vận tải biển để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và trên thế giới;

- Phát triển vận tải biển đồng bộ với phát triển các ngành vận tải liên quan: đường bộ, đường sông, đường sắt; ứng dụng và phát triển công nghệ vận tải tiên tiến, trong đó chú trọng phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistic để tạo nên một hệ thống vận tải đồng bộ, liên hoàn, hiệu quả;

- Đầu tư phát triển đội tàu có cơ cấu hợp lý, hiện đại, có năng lực cạnh tranh mạnh trên thị trường quốc tế; tập trung đầu tư cảng biển nước sâu, cảng trung chuyển và cảng cửa ngõ quốc tế ở các khu vực kinh tế trọng điểm; Nghiên cứu kết hợp chính trị với cải tạo luồng lạch để bảo đảm các tàu lớn ra vào thuận lợi và an toàn;

- Xã hội hoá tối đa việc đầu tư phát triển đội tàu và kết cấu hạ tầng giao thông đường biển.

b) Mục tiêu, định hướng phát triển:

Đến năm 2020 phải thỏa mãn đầy đủ các nhu cầu vận tải đường biển của nền kinh tế quốc dân với mức tăng trưởng cao, bảo đảm chất lượng cao, giá thành hợp lý và hạn chế ô nhiễm môi trường. Cụ thể đối với từng lĩnh vực:

- Về vận tải biển:

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển, đáp ứng nhu cầu vận tải biển nội địa, nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đạt 27 - 30%, kết hợp chở thuê hàng hóa nước ngoài trên các tuyến vận tải biển xa. Khối lượng do đội tàu Việt Nam đảm nhận khoảng 110 - 126 triệu tấn vào năm 2015; 215 - 260 triệu tấn vào năm 2020 và đến năm 2030 tăng gấp 1,5 - 2 lần so với năm 2020; số lượng hành khách đạt 5 triệu năm 2015; 9 - 10 triệu năm 2020 và năm 2030 tăng 1,5 lần so với năm 2020;

Phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng rời, dầu...) và tàu trọng tải lớn. Đến năm 2010 có tổng trọng tải 6 - 6,5 triệu DWT; năm 2015 có tổng trọng tải 8,5 - 9,5 triệu đến năm 2020 đạt 11,5 - 13,5 triệu DWT. Từng bước trẻ hoá đội tàu biển Việt Nam đến năm 2020 đạt độ tuổi bình quân 12 năm.

- Về hệ thống cảng biển:

Giai đoạn 2020, định hướng đến 2030 tập trung phát triển đồng bộ, hiện đại hệ thống cảng biển và luồng vào cảng. Việc đầu tư xây dựng cảng biển cần được đẩy nhanh, đầu tư có trọng điểm tại những vị trí có điều kiện và nhu cầu xây dựng cảng biển, nhằm khai thác ưu thế tự nhiên, tận dụng khả năng vận tải biển đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế của đất nước; đồng thời làm cơ sở để xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước; hình thành những trung tâm kết nối cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại các khu vực, đặc biệt tại các vùng kinh tế trọng điểm, các khu kinh tế, khu công nghiệp lớn; phát triển cảng trung chuyển quốc tế lớn và các cảng cửa ngõ quốc tế tại các khu vực thích hợp nhằm khẳng định vị trí và ưu thế về kinh tế biển, tạo ra những đầu mối giao lưu kinh tế quan trọng giữa trong nước với nước ngoài để thực hiện tốt những mục tiêu của Chiến lược biển.

- Về công nghiệp tàu thủy:

Đến năm 2020, phát triển ngành công nghiệp tàu thủy nước ta đạt mức tiên tiến trong khu vực, đóng mới được tàu hàng trọng tải đến 300.000 DWT, các tàu khách, tàu dịch vụ dầu khí, tàu cứu hộ cứu nạn, bảo đảm hàng hải, công trình... đáp ứng 65 - 70% nhu cầu bổ sung đội tàu trong nước giai đoạn 2010 - 2020; sửa chữa đồng bộ vỏ, máy, điện, điện tử... cho các tàu có trọng tải đến 400.000 DWT; đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và tăng cường xuất khẩu ra nước ngoài góp phần thu ngoại tệ cho đất nước;

Phát triển cân đối công nghiệp đóng và sửa chữa tàu. Nhanh chóng tiếp cận công nghệ hiện đại, chú trọng đầu tư chiều sâu để phát huy hiệu quả cơ sở đóng, sửa chữa tàu hiện có kể cả công nghiệp phụ trợ.

- Về dịch vụ hàng hải:

Phát triển dịch vụ hỗ trợ vận tải biển đồng bộ, đặc biệt là dịch vụ logistic, dịch vụ vận tải đa phương thức với chất lượng cao, hướng đến dịch vụ trọn gói và mở rộng ra nước ngoài đáp ứng yêu cầu hội nhập. Hình thành các cảng nội địa phù hợp với sự phát triển của các hành lang kinh tế và các trung tâm phân phối hàng hoá gắn với cảng biển;

Phát triển đồng bộ cơ sở hậu cần, bảo đảm hàng hải, tìm kiếm cứu nạn; hệ thống công nghệ thông tin hàng hải... đáp ứng yêu cầu phát triển, phù hợp với yêu cầu của các công ước quốc tế.

2. Nội dung quy hoạch

a) Quy hoạch loại, cỡ tàu vận tải:

- Các tuyến quốc tế:

Đối với hàng rời: tàu nhập than cho nhà máy nhiệt điện, quặng cho nhà máy liên hợp gang thép sử dụng tàu cỡ 100.000 - 200.000 DWT; xuất alumin sử dụng cỡ tàu 70.000 - 100.000 DWT; xuất lương thực, nhập phân bón, clinker... sử dụng cỡ tàu từ 30.000 - 50.000 DWT;

Đối với hàng bách hóa: đi các nước châu Á chủ yếu sử dụng tàu cỡ 10.000 - 20.000 DWT; đi các nước châu Âu, châu Mỹ, châu Phi sử dụng cỡ tàu từ 20.000 - 30.000 DWT;

Đối với hàng container: đi các nước châu Á sử dụng cỡ tàu từ 500 - 3.000 TEU; đi các nước châu Âu, châu Mỹ, châu Phi sử dụng cỡ tàu cỡ lớn từ 4.000 - 6.000 TEU và tàu lớn hơn khi có điều kiện;

Đối với tàu hàng lỏng: tàu mẹ nhập xăng dầu trung chuyển tại Vân Phong sử dụng cỡ tàu từ 150.000 - 300.000 DWT; dầu sản phẩm sử dụng cỡ tàu từ 10.000 - 50.000 DWT; dầu thô sử dụng cỡ tàu từ 100.000 - 300.000 DWT; khí hóa lỏng sử dụng cỡ tàu từ 1.000 - 5.000 DWT

- Các tuyến nội địa:

Đối với hàng rời, hàng bách hóa: sử dụng cỡ tàu từ 1.000 - 10.000 DWT.

Đối với hàng container: sử dụng cỡ tàu từ 200 - 1.000 TEU.

Đối với hàng lỏng: tàu chở dầu sản phẩm chuyên dụng cỡ tàu từ 1.000 - 30.000 DWT; tàu tiếp chuyển dầu thô từ các mỏ vào các nhà máy lọc dầu cỡ tàu từ 100.000 - 150.000 DWT.

b) Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải biển:

- Tổng khối lượng vận tải đội tàu biển Việt Nam đến năm 2020 đạt 215 - 260 triệu tấn, trong đó vận tải quốc tế 135 - 165 triệu tấn/năm, vận tải nội địa 80 - 105 triệu tấn/năm;

- Quy mô và nhu cầu bổ sung trọng tải đội tàu:

Tổng trọng tải đội tàu hàng vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 là 11,8 - 13,2 triệu DWT, trong đó: tàu hàng bách hóa tổng hợp 3,84 - 4,45 triệu DWT; tàu hàng rời 2,70 - 3,11 triệu DWT; tàu container 1,49 - 1,71 triệu DWT; tàu dầu thô 1,92 - 2,21 triệu DWT; tàu dầu sản phẩm 1,69 - 1,77 triệu DWT;

Nhu cầu bổ sung đội tàu hàng vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 là 3,8 - 4,9 triệu DWT;

Nhu cầu bổ sung thêm sức chở đội tàu khách du lịch, tàu khách ven biển ra đảo khoảng 14.000 ghé.

c) Định hướng phát triển hệ thống cảng biển:

- Để đáp ứng nhu cầu phát triển vận tải biển và phát triển kinh tế - xã hội đất nước, Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 cần được rà soát, cập nhật, điều chỉnh, bổ sung với tầm nhìn xa hơn. Nội dung định hướng quy hoạch phát triển cảng trong giai đoạn tới, ngoài việc nâng cấp, đầu tư chiều sâu, phát huy hết công suất, hiệu quả của các cảng hiện hữu, cần tập trung vào việc xây dựng cảng trung chuyển quốc tế, cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm, một số cảng nước sâu chuyên dụng xếp dỡ container, than quặng và dầu quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại.. để có thể từng bước đưa nước ta hội nhập và đủ sức cạnh tranh trong hoạt động đầu tư, khai thác cảng biển với các nước trong khu vực và trên thế giới;

- Tập trung cải tạo, duy tu luồng tàu đảm bảo điều kiện khai thác đồng bộ và hiệu quả cùng các cảng biển; phát triển đồng bộ mạng giao thông đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa để đảm bảo kết nối cảng với các cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa, khu kinh tế, khu công nghiệp, các cảng, bến thủy nội địa..., tạo điều kiện hàng đi/đến cảng thuận lợi, nâng cao hiệu quả khai thác cảng;

- Phát triển bến cảng tại các huyện đảo với quy mô phù hợp với điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội để vận tải hàng hoá, hành khách phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, an ninh, quốc phòng;

Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 sẽ được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại văn bản riêng.

d) Định hướng phát triển công nghiệp tàu thủy:

- Để đáp ứng mục tiêu bổ sung và sửa chữa đội tàu trong nước, có sản phẩm xuất khẩu như mục tiêu đề ra, hệ thống nhà máy công nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển cho tàu biển có trọng tải đến 400.000 DWT;

- Chú trọng phát triển ngành công nghiệp phụ trợ cho ngành công nghiệp đóng, sửa chữa tàu nhằm hình thành một ngành công nghiệp tàu thủy đồng bộ, hoàn chỉnh đáp ứng được nhu cầu phát triển và bảo vệ của đất nước; tận dụng năng lực của các ngành công nghiệp khác trong cả nước nhằm nâng cao tính chuyên môn hoá và hiệu quả đầu tư;

Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy sẽ được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại văn bản riêng.

đ) Định hướng phát triển dịch vụ hỗ trợ vận tải biển và logistic:

- Phát triển các loại hình dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, dịch vụ logistic và dịch vụ vận tải đa phương thức, đặc biệt tại nhóm cảng phía Bắc, nhóm cảng thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu, nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long. Coi trọng việc nâng cao chất lượng các loại hình dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, dịch vụ logistic, dịch vụ vận tải đa phương thức;

- Áp dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành và các hoạt động của các dịch vụ một cách có hiệu quả;

- Phát triển các trung tâm phân phối hàng hoá gắn liền với các bến cảng container, đặc biệt là ở các cảng cửa ngõ, cảng trung chuyển quốc tế;

- Phát triển dịch vụ hỗ trợ vận tải biển theo hướng hội nhập quốc tế; tăng cường công tác quản lý nhà nước trong việc quản lý chất lượng dịch vụ, bảo đảm sự lành mạnh của thị trường.

e) Định hướng phát triển nguồn nhân lực:

- Từ nay đến năm 2020 đào tạo và bồi dưỡng 39.000 sĩ quan thuyền viên, trong đó đào tạo mới khoảng 24.000 người (bao gồm 16.000 người bổ sung theo yêu cầu phát triển đội tàu và 8.000 người bổ sung thay thế lực lượng hiện có; cơ cấu đào tạo: sĩ quan, quản lý khoảng 9.600 người, thuyền viên và công nhân kỹ thuật hàng hải khoảng 14.400 người); bồi dưỡng đào tạo nâng bậc cho 15.000 người trong lực lượng lao động hiện có. Khuyến khích đào tạo sĩ quan, thuyền viên có tay nghề cao phục vụ cho xuất khẩu thuyền viên;

- Đẩy mạnh công tác đào tạo nguồn nhân lực logistic, công nghiệp đóng tàu, khai thác cảng biển;

- Đổi mới phương thức đào tạo, chương trình đào tạo, tiêu chuẩn đào tạo và huấn luyện hàng hải, đặc biệt đối với công tác đào tạo cán bộ quản lý, sĩ quan, thuyền viên và cán bộ quản lý khai thác hoạt động logistics, vận tải đa phương thức. Coi trọng đào tạo ngoại ngữ, thực hành đi đôi với lý thuyết. Tăng cường tính gắn kết giữa các công ty vận tải biển với các cơ sở đào tạo, huấn luyện.

g) Nhu cầu vốn đầu tư phát triển vận tải biển đến 2020:

Tổng kinh phí đầu tư cho đội tàu, các trung tâm phân phối hàng hóa dịch vụ logistic từ nay đến năm 2020 khoảng 270 - 290 nghìn tỷ đồng, do các doanh nghiệp tự huy động từ các nguồn vốn hợp pháp.

3. Một số giải pháp, chính sách chủ yếu

- Rà soát, sửa đổi, bổ sung và từng bước hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật ngành hàng hải và các văn bản dưới luật liên quan. Trước mắt, sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật về vận tải đa phương thức, dịch vụ logistic, quản lý đầu tư và khai thác cơ sở hạ tầng cảng biển phù hợp với tình hình và xu hướng phát triển của Việt Nam; Luật hóa các cam kết của Việt Nam trong khuôn khổ WTO;

- Đẩy mạnh cải cách hành chính trong lĩnh vực vận tải biển, đặc biệt là công tác cải cách thủ tục hành chính tại các cảng biển Việt Nam và thủ tục đăng ký tàu biển; nhanh chóng triển khai ứng dụng công nghệ thông tin, triển khai cảng vụ điện tử, hải quan điện tử, thực hiện chính sách một cửa để tạo điều kiện thuận lợi cho tàu, thuyền ra vào cảng biển;

- Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát việc thực thi luật pháp Việt Nam và các công ước quốc tế liên quan về đảm bảo an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường mà Việt Nam tham gia; hướng dẫn, triển khai có hiệu quả Bộ luật Quản lý an toàn (ISMCode) của tổ chức hàng hải quốc tế (IMO), các công ước quốc tế về hạn chế ô nhiễm do tàu biển (MARPOL 73/78); đầu tư phương tiện, thiết bị để khắc phục sự cố dầu tràn, thu gom chất thải tại các cảng biển; nâng cao chất lượng đội ngũ đăng kiểm viên Việt Nam và chất lượng công tác đăng ký và giám sát kỹ thuật tàu, đặc biệt là tàu biển chạy tuyến quốc tế;

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển Việt Nam. Xây dựng Chương trình phát triển đội tàu biển để có cơ chế, chính sách hỗ trợ thích hợp, đồng bộ để đầu tư phát triển và hiện đại hoá đội tàu treo cờ quốc gia. Tạo môi trường thông thoáng, thuận lợi, bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, tập trung được nguồn vốn cho đầu tư phát triển và hiện đại hoá đội tàu; phát huy được mối quan hệ gắn bó giữa đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ logistic;

- Xây dựng hệ thống mạng lưới dịch vụ hàng hải để nâng cao khả năng cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực; xây dựng và phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam làm nòng cốt trong lĩnh vực vận tải biển và dịch vụ logistic, dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, cảng biển; Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam làm nòng cốt trong lĩnh vực công nghiệp tàu thủy;

- Xây dựng cơ chế, chính sách phát triển để khuyến khích đầu tư và quản lý có hiệu quả các trung tâm phân phối hàng hóa, cảng nội địa để hỗ trợ phát triển dịch vụ logistic, phát huy được mối quan hệ gắn bó, hiệu quả giữa khai thác đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hỗ trợ. Nghiên cứu cơ chế, chính sách phù hợp để xây dựng, thu hút đầu tư cho dịch vụ logistic Việt Nam;

- Đẩy mạnh xã hội hoá công tác đào tạo bao gồm cả đào tạo trong nước và liên kết nước ngoài; củng cố và phát triển các trường đại học, cao đẳng, dạy nghề chuyên ngành vận tải biển ở cả 3 khu vực Bắc, Trung, Nam đáp ứng nhu cầu nhân lực cho vận hành khai thác tàu biển, cảng biển, công nghiệp tàu thủy, dịch vụ logistic và xuất khẩu thuyền viên; có chính sách ưu đãi đối với người lao động của ngành vận tải biển, nhất là đối với sĩ quan, thuyền viên và lao động trong các nhà máy đóng, sửa chữa tàu nhằm khuyến khích người lao động gắn bó lâu dài với nghề;

- Đẩy mạnh hợp tác quốc tế về biển, tích cực tham gia và thực hiện Công ước quốc tế, Hiệp định song phương - đa phương trong lĩnh vực hàng hải.

Điều 2. Tổ chức thực hiện.

1. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương liên quan, tổ chức triển khai thực hiện Quy hoạch này trong thời gian sớm nhất, kết hợp chặt chẽ với quá trình thực hiện Chiến lược biển.

2. Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo, hướng dẫn các Tập đoàn Kinh tế, Tổng công ty nhà nước và các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển thực hiện kế hoạch phát triển phù hợp với quy hoạch vận tải biển; đồng thời nghiên cứu đề xuất các giải pháp cần thiết để thực hiện quy hoạch có hiệu quả, phù hợp với phát triển kinh tế - xã hội của đất nước theo từng giai đoạn.

3. Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nghiên cứu phát triển các trung tâm phân phối hàng hóa và dịch vụ logistic tại các đầu mối giao thông vận tải quan trọng; xây dựng hệ thống thu gom, xử lý dầu thải phát sinh từ hoạt động vận tải biển; lập các quy hoạch mạng lưới giao thông đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa nhằm phục vụ hiệu quả cho phát triển giao thông vận tải biển.

4. Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu và ban hành các chính sách ưu đãi đối với người lao động đặc thù của ngành giao thông vận tải biển là những ngành lao động nặng nhọc, nguy hiểm.

5. Bộ Giáo dục và Đào tạo chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu và đổi mới phương thức đào tạo, tiêu chuẩn đào tạo cho lực lượng lao động ngành giao thông vận tải biển nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng nhân lực cho lĩnh vực vận tải biển đáp ứng yêu cầu trong tình hình mới.

6. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Công thương, Bộ Tài chính nghiên cứu, ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành chính sách tạo điều kiện cho phát triển vận tải biển; đồng thời nghiên cứu, ban hành chính sách phát triển và quản lý dịch vụ logistic.

7. Bộ Giao thông vận tải tăng cường công tác quản lý Nhà nước, hướng dẫn và kiểm tra quy hoạch phát triển vận tải biển, dịch vụ hỗ trợ vận tải biển và dịch vụ logistic; hoàn thành báo cáo đánh giá tác động môi trường chiến lược, trình duyệt theo quy định.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành. Quyết định này thay thế Quyết định số 1195/QĐ-TTg ngày 04 tháng 11

năm 2003 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- VP BCĐ TW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Văn phòng TW và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các UB của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- UB Giám sát tài chính QG;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Cục Hàng hải Việt Nam;
- Các Tập đoàn Kinh tế, các Tổng công ty 91;
- VPCP: BTCN, các PCN, Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (5b).

Đã ký

Nguyễn Tấn Dũng

別添資料4 条件付き投資分野

共通投資法第 29 条にて、内国企業、外資系企業双方に適用されるもの

- a. 国防・国家安全、治安、社会安全に影響を与える分野。
- b. 金融・銀行。
- c. 国民の健康に影響を与える分野。
- d. 文化、情報、新聞、出版。
- e. 娯楽サービス。
- f. 不動産の経営。
- g. 天然資源の調査、探索、開拓並びに生態環境保護。
- h. 教育・訓練事業の発展。
- i. 法律が定めるその他の分野。

外資系企業に対する条件付投資分野

共通投資法施行細則付録 C

1. 放送事業、テレビ放送
2. 文化作品の製作、出版及び配給
3. 鉱物の探査及び開拓
4. 通信設備の建設、据付、運営、保守
5. 公共郵便網、郵政事業、宅配事業
6. 河港、海港、空港の建設及び運営
7. 線路、空路、道路、海路及び内陸水路による物品及び乗客の輸送
8. 漁獲業
9. タバコ製造
10. 不動産業
11. 輸出入業及び流通業
12. 教育及び訓練
13. 病院及びクリニック
14. 国際条約により外国企業への市場開放に制限を設けているその他の投資分野

別添資料5 首相承認が必要な投資分野

共通投資法施行細則第 37 条

1. 資本の調達先及び投資の規模に関わらず、以下の各号に該当する投資案件
 - (a) 空港及び空輸事業の建設及び運営
 - (b) 海港建設及び運営
 - (c) 石油の探査、採掘及び精製並びに鉱物の探査及び採掘
 - (d) ラジオ及びテレビ放送
 - (dd) カジノ経営
 - (e) タバコの製造
 - (g) 大学の創立
 - (h) 工業団地、輸出加工区、ハイテク団地及び経済特区の設立

2. 資本の調達先に関わらず、同条第 1 項に該当しないが、資本金が 1 兆 5 千億ベトナムドン以上で、かつ以下の各号に該当する投資案件
 - (a) 電力事業、鉱物の加工事業及び冶金事業
 - (b) 鉄道、道路及び国内水路のインフラ建設
 - (c) アルコール及びビール製造

3. 外国投資による以下の各号に該当する投資案件
 - (a) 海運事業
 - (b) 郵便配達、通信、インターネットサービス事業に関わるネットワークの構築及び供給事業
 - (c) 新聞雑誌の印刷、刊行及び出版事業
 - (d) 独立した科学研究所の設立

4. 同条第 1 項、第 2 項、第 3 項に定める投資案件が、政府首相または政府首相が権限を委譲した機関により承認されたマスタープランに含まれ、かつ法令及びベトナムの加盟する国際条約に定める条件を満たしている場合には、投資証明書を交付する当局が首相決定を請求することなく投資証明書を発行する。

5. 同条第 1 項、第 2 項、第 3 項に定める投資案件が、政府首相または政府首相が権限を委譲した機関により承認されたマスタープランに含まれておらず、かつベトナムの加盟する国際条約に定める市場開放の条件を満たしていない場合には、投資証明書を交付する当局は、管轄省庁¹、計画投資省及びその他関連当局から意見を聴取し、政府首相へ投資政策に関する決定を請求する。

¹ 「管轄省庁」については、ベトナム語の直訳では「業種管理支部」、英語では「Ministry Managing the Technical-Economic Branch」となっています。ここでは「管轄省庁」と訳しています。

6. 同条第1項、第2項、第3項に定める投資案件が、マスタープランに存在しない場合には、投資証明書を交付する当局は、所轄官庁、計画投資省及びその他関連当局から意見を聴取し、政府首相へ投資政策に関する決定を請求する。

2006年9月22日付 Decree No. 108/ND-CP (添付資料D)

禁止投資分野

I. 国防、国家安全及び公益に影響に損害を与える投資事業

1. 違法な薬物の製造および加工
2. 国益、団体もしくは個人の法的な権利及び利益を損ねる機密調査にかかわる事業への投資
3. 私立探偵及び調査サービス事業への投資

II. ベトナムの歴史文化遺産及び習慣、伝統を損ねる投資事業

4. 歴史的建築物、国の文化遺産の近郊又はその外観もしくは景観を損ねる建物に係わる事業
5. 文化的に墮落しているもしくは迷信的な製品の製造
6. 幼児の個性、教養並びに健康を損ねるもしくは危険な玩具、及び社会秩序、治安を損ねるもしくは危険な玩具
7. 売春及び幼児並びに女性の人身売買
8. 人体への無性繁殖実験

III. 国民の健康、ベトナムの生態環境を損ねる投資事業

9. 国際条約において定める科学製品の製造
10. ベトナム国内で禁止されているもしくは使用されていない獣医用薬品及び植物保護薬品の製造
11. ベトナム国内で使用が禁止されている、人用ワクチン、生物製剤、化粧品、化学品及び殺虫剤などの薬物の製造

IV. 有害廃棄物処理に関わる事業

12. 海外からベトナムへ有毒廃棄物を持ち込む事業、国際条約において禁じられている有毒科学物質もしくは毒剤を使用する製造

V. その他法律により禁じる投資事業



この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

ベトナムにおける我が国船用工業の
投資・輸出環境に関する調査

2010年（平成22年）3月発行

発行 社団法人 日本船用工業会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-2041 FAX 03-3591-2206

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

