

ベトナムの国営造船公社再編による 船用工業市場影響に関する調査

2012年3月

社団法人 日本船用工業会
財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

(社)日本船用工業会では、我が国造船業・船用工業の振興に資するためにポートレースの交付金による、日本財団の助成金を受けて「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ットロ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報告書を作成しています。

本書は、(社)日本船用工業会と日本貿易振興機構(ジェットロ)が共同で運営しているジェットロ・シンガポールセンター船用機械部(村岡英一所員)が、ベトナムにおける投資環境やベトナム造船公社の再建計画の見通し及びその影響について調査したものです。

本書が、関係者の皆様の参考になりましたら、幸いです。

ジェットロ・シンガポールセンター船用機械部
(社団法人 日本船用工業会共同事務所)
ディレクター 村 岡 英 一

目 次

1. ベトナムの政治・経済・産業概観	1
1-1 政治	1
1-2 経済	3
1-3 産業概観	12
2. 国営公社経営危機までの海事産業概観	15
2-1 海運業	15
2-2 造船業	21
2-3 船用工業	28
3. ベトナムの船用工業の投資環境	36
3-1 ベトナムへの投資状況	36
3-2 造船業、船用工業に関する投資優遇策	38
3-3 ベトナム進出企業	44
4. 国営造船公社の再建計画について	47
4-1 再建計画とその進捗状況について	47
4-2 ビナマリン、ペトロベトナムへ譲渡されると考えられる事業について	51
4-3 中止・縮小されることになった主な事業について	52

1. ベトナムの政治・経済・産業概観

1-1 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。

ベトナム共産党は、国家の基本政策や方向性などを決定するなど国家を指導する立場にあり、中央政府各省庁や地方政府等は党の指示を受けて具体的な法案作成、計画立案等を行い、これを執行する。

党の組織は、5年に1度開催される党大会により選出された中央委員（定員150名）からなる中央執行委員会が、書記長をトップとする政治局と書記局のメンバーを選出し、また分野ごとの委員会等を置く形で運営されている。

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。

現在の共産党書記長は、2011年1月12～19日にハノイで開催された第11回ベトナム共産党大会で、選出されたグエン・フー・チョン氏（それまでは国会議長）である。第11回党大会では社会主義を理想に掲げながら市場経済化を目指す新たな党綱領と規約を採択し、ドイモイ（刷新）の継続が確認された。

2011年5月22日には国会議員選挙が行われ、827人が立候補、定数上限の500人が当選した。その後の第1回会議でチュオン・タン・サン国家主席の就任、グエン・タン・ズン首相の続投など新体制の陣容が決まった。国会議長は、グエン・シン・フンが選任された。

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。

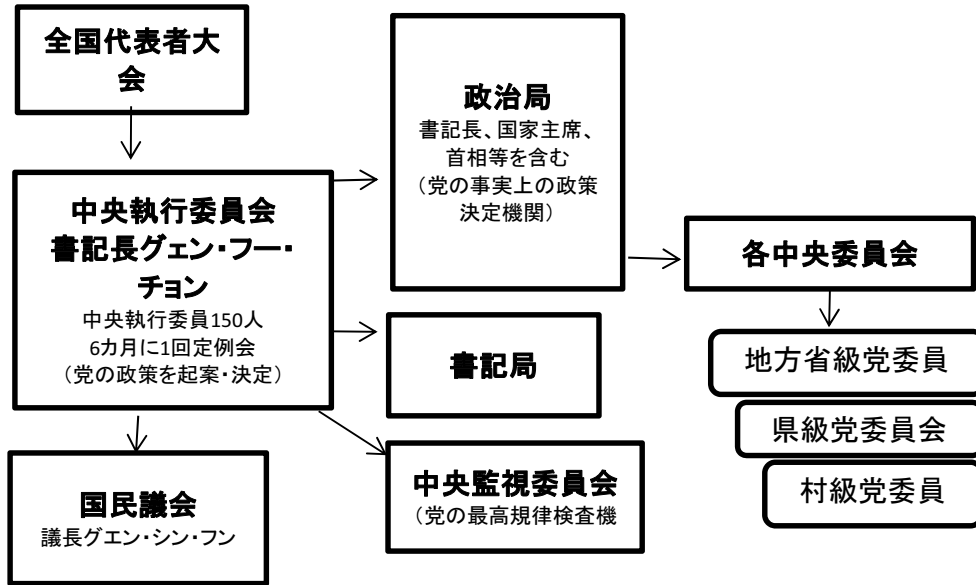


図 1 共産党組織図

出典：「ベトナムの国土政策事情」国土交通省 2008 年 3 月

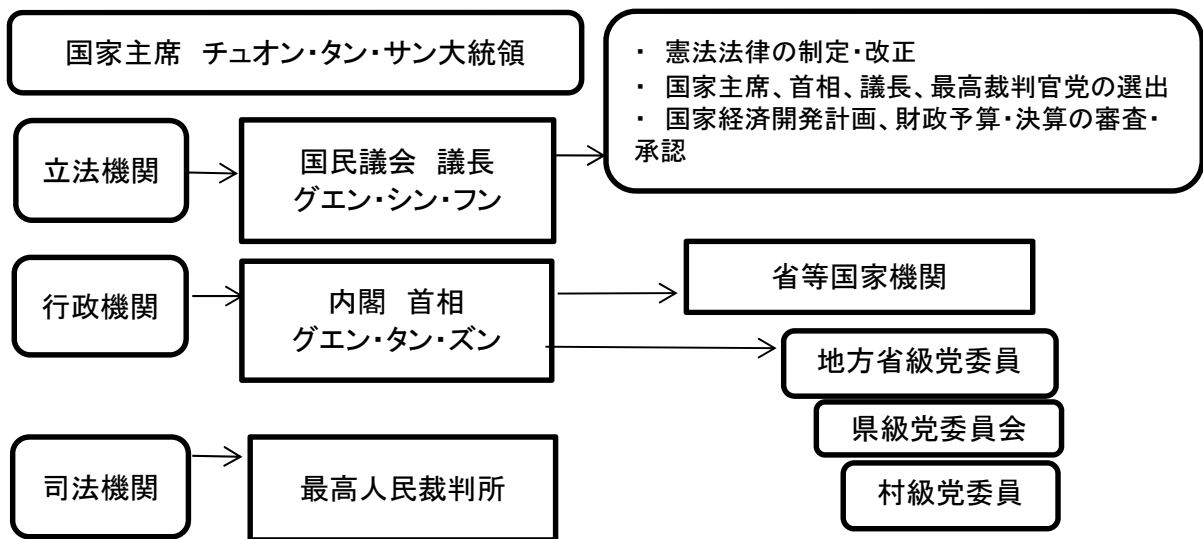


図 2 国家組織図

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

1-2 経済

(1) 実質 GDP と成長率

ベトナム経済は、2005～2007年の3年間続いた8%前後の成長から、2008年は6.3%に、2009年には5.3%まで成長率が低下した。金融危機の影響により、輸出や海外からの直接投資が落ち込んだ影響が大きい。ただし、主要国の多くがマイナス成長に陥る中での5%成長は、潜在的な成長力の強さを示しているとも言える。リーマン・ショック後の世界同時不況への対応として2009年に実施した大規模な景気刺激策により、2010年の成長率を前年比6.8%まで回復させた。

しかし、2011年は、①2009年末に採られた景気刺激策により市場への過剰な資金供給、②ガソリンおよび電気料金の引き上げにより物価が急上昇し、その沈静化が最大の政策課題となった。そのため、政府は2011年2月に物価抑制のための総合政策を採択し、中央銀行は預金準備率の引き上げやリファイナンス金利（公開市場操作における上限金利）引き上げを通じて金融引き締めを図ってきた。これにより個人消費と投資はともに低迷を余儀なくされ、景気は減速した。2011年の成長率は5.9%と前年の6.8%から1%ポイント鈍化し、二度下方修正（7～7.5%→6.5%→6.0%）された通年の成長率目標をも下回った。一方、金融引き締め政策の最大の目標であったインフレは、2011年通年の消費者物価上昇率は18.6%と依然として高く、2012年1月になっても前年同月比17.3%と高水準にあり、インフレ沈静化には程遠い。ベトナム政府は引き続き経済安定化策を維持すると見られ、2012年も成長率は減速基調が続くことが予想される。

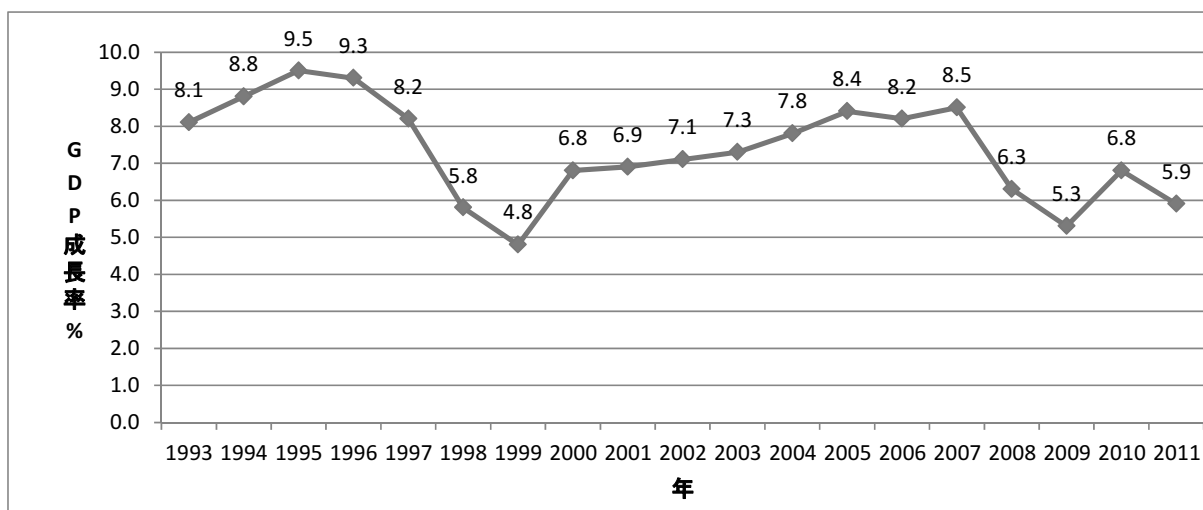


図 3 ベトナムの GDP 成長率の推移

出所：アジア開発銀行資料、2011 年はベトナム統計総局予測値¹

(2) 国民総支出

2010 年の国民総支出の内訳は表 2 のとおりで、民間消費支出が対前年比 10%の伸び、政府消費支出が同 12.3%、総固定資本形成が同 10.9%、在庫品増加が 5.4%となっている。

表 2 ベトナムの国民総支出の内訳

単位：10 億ドン

	2006	2007	2008	2009	2010
民間消費支出	275,723	305,504	334,046	344,497	378,958
政府消費支出	27,797	30,272	32,549	35,021	39,323
総固定資本形成	146,325	181,673	188,647	205,107	227,452
在庫品増加	13,922	21,518	27,301	20,153	21,250
モノ・サービスの輸出－輸入	(30,551)	(86,822)	(101,784)	(93,448)	(104,557)
統計上の誤差	(7,844)	9,198	9,699	5,235	(10,817)
合計	425,372	461,344	490,458	516,566	551,609

出所：アジア開発銀行

(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%²まで低下した。しかしその後、インフレはまた加速し、2010 年 11 月以降は二桁台が続いている。しかも、消費者マインドへの影響が大きい食料品価格の上昇率は、ピークの 3 割超からは低下したとはいえ 2012 年 1 月で

¹ 時事通信 2011 年 12 月 23 日

² 第一生命経済研究所『ベトナム経済事情』2009 年 10 月

も前年同月比 23.0%という高さである。さらに、被服履物（12 月前年同月比 12.9%→1 月 13.1%）や住居関連（同 17.3%→17.7%）など、高い水準が続いている³。2011 年平均の消費者物価は前年比 18.6%となり、2010 年の 10.8%からインフレが加速した。

表 3 対前年比物価上昇率

	2005	2007	2008	2009	2010	2011
総合	108.4	112.6	119.9	106.5	111.8	118.1
食料品	110.8	118.9	131.9	105.8	116.2	124.8
飲料・タバコ	104.9	106.8	113.1	107.6	109.6	110.9
被服履物	105.0	106.7	112.9	106.1	108.4	112.9
住居建設資材	109.8	117.1	108.5	112.6	115.7	117.3
家庭用品	104.8	105.2	112.7	104.9	106.6	109.8
医薬品・健康	104.9	107.1	109.4	103.3	104.2	105.8
交通	110.3	109.5	111.0	112.5	103.8	119.0
郵便・通信	99.0	96.5	84.9	94.6	94.1	97.9
教育	105.0	102.0	106.9	106.1	119.4	120.4
文化・スポーツ・娯楽	102.7	101.7	110.3	102.1	105.3	108.1
その他の消費財	106.0	109.0	113.0	111.3	111.8	112.7

註：前年 12 月=100

出所：ベトナム統計総局

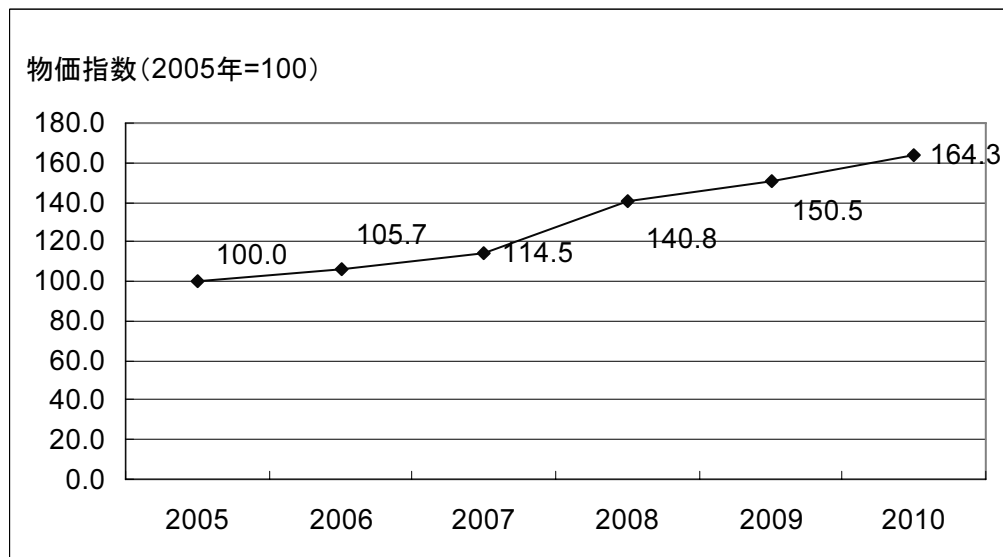


図 4 物価指数の推移

出所：ベトナム統計総局

³ 伊藤忠商事「安定成長に向けて正念場を迎えるベトナム経済：Economic Monitor」2012年2月3日

成長路線を重視してきたベトナム政府は 2011 年 2 月から金融引き締めに取り組み、安定路線へと大きくかじを切った。政府は 2012 年のインフレ率を 9%以下に抑制する目標を設定している。しかし、民間のエコノミストはこの目標の達成だと予測している。

一方、金融引き締めによる銀行貸出金利の高騰で企業の資金繰りが困難になるなど、副作用も表面化している。ベトナム国家銀行（中央銀行）のグエン・バン・ビン総裁は政策金利について「第 1 四半期終了後に適切な調整を行う」として、利下げを示唆している。ただ、国際通貨基金は引き締め政策の継続を求めており、今後の金融政策動向が注目される。

(4) 貿易

ベトナムの輸出は 1995 年以降、1998 年のアジア通貨危機、2001 年の IT バブル崩壊にも関わらず、右肩上がり拡大してきた。唯一、輸出額が前年を下回ったのは、リーマンショック後の金融危機の影響を受けた 2009 年だけである。一方、輸出が伸びると同時に、輸入も増加した。特に、2007 年以降は内需の拡大と海外直接投資増に伴い中間財・原材料の輸入が拡大したする一方、ベトナムからの輸出が軽工業品中心にとどまっているため、貿易赤字が顕著に拡大した。2008 年には貿易赤字額が 180 億米ドルを記録した。2009、2010 年は 120 億米ドル台と 100 億米ドルを超過した。

しかし、2011 年には輸出が 33.3%増加して過去最高の 969 億 6,000 万米ドルに達し、赤字幅は 95 億米ドルまで減少、政府が設定した「貿易赤字額を輸出額の 16%相当に抑える」との努力目標を上回った。

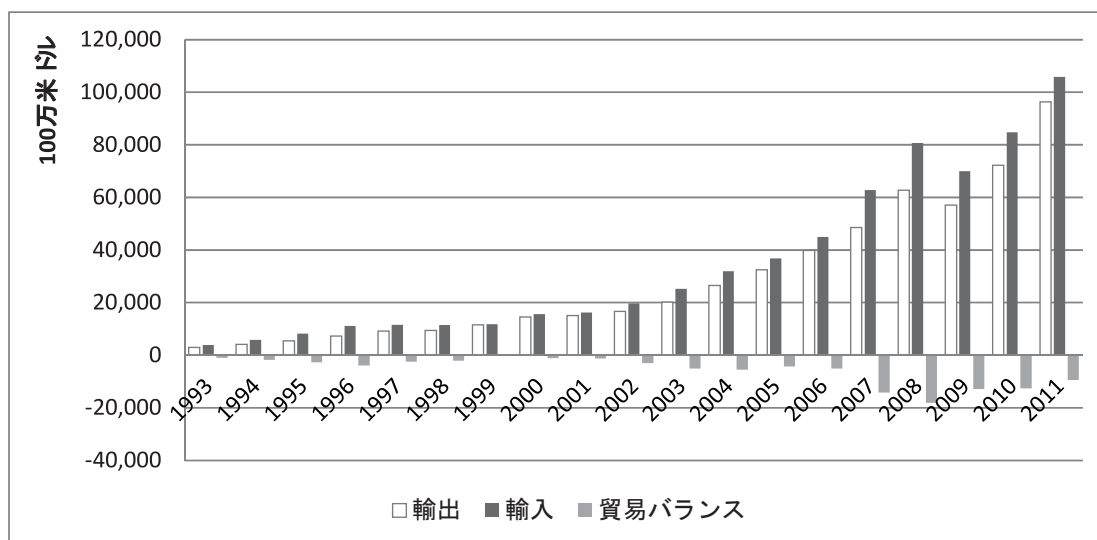


図 4 ベトナムの輸出入と貿易バランスの推移

出所：1993～2010 年はアジア開発銀行、2011 年はベトナム統計総局予測値

品目別にみると、2010 年までは主要品目リストにはなかった電話機・部品の輸出が約 69 億ドルに達し、繊維、原油に次いで 3 位となった。電話機・部品の急増は韓国・サムスン電

子の携帯電話機輸出などが理由で、軽工業や農産品中心だった輸出構造の変化もうかがえる⁴。また、鉄鋼の輸出も 16 億米ドル強と前年の 10 億米ドルから約 63%増加した。ベトナムではこの 2～3 年、各地で鉄鋼関連プロジェクトの認可が相次いだことから鉄の供給量が増加していることもその背景にある。政府は 2020 年までの貿易黒字化を目指し、輸出額を 2010 年の 3 倍にする目標を打ち出している。

表 5 ベトナムの主な輸出品目

単位：100 万米ドル

主要品目	2010 年	2011 年		
	金額	金額	構成比	伸び率
繊維	11,172	14,028	14.6%	25.6%
原油	4,944	7,236	7.5%	46.4%
電話及びその部品	NA	6,860	7.1%	
履物	5,079	6,523	6.8%	28.4%
水産物	4,953	6,107	6.3%	23.3%
エレクトロニクス・コンピューター	3,558	4,198	4.4%	18.0%
工作機械・部品	3,047	4,124	4.3%	35.3%
木材・木製品	3,408	3,905	4.1%	14.6%
米	3,212	3,643	3.8%	13.4%
ゴム	2,376	3,223	3.3%	35.6%
コーヒー	1,763	2,741	2.8%	55.5%
宝石貴金属	2,855	2,676	2.8%	-6.3%
輸送機械・部品	1,507	2,387	2.5%	58.4%
ガソリン・ケロシン	1,271	2,068	2.1%	62.7%
石炭	1,549	1,659	1.7%	7.1%
鉄鋼	1,004	1,640	1.7%	63.3%
電気ワイヤー・ケーブル	1,313	1,518	1.6%	15.6%
カシューナッツ	1,136	1,476	1.5%	29.9%
プラスチック製品	1,051	1,347	1.4%	28.2%
バッグ、財布、スーツケースなど	957	1,279	1.3%	33.6%
キャッサバとその製品	556	948	1.0%	70.5%
化学品とその製品	635	830	0.9%	30.7%
コショウ	425	746	0.8%	75.5%
野菜	451	628	0.7%	39.2%
陶磁器	316	350	0.4%	10.8%
茶	197	201	0.2%	2.0%

⁴時事通信 2011 年 12 月 29 日

ラタン、竹、イグサの製品、カーペット	203	199	0.2%	-2.0%
その他	12,691	13,717	14.3%	8.1%
合計	71,629	96,257	100.0%	34.4%

註：2011年は予測値

出所：ベトナム統計総局

一方、輸入は例年同様機械設備・同部品が最も多く152億強で全体の14.4%を占めた。伸び率は12.7%で、主要品目の中ではそれほど高い伸び率ではない。伸び率が高かったのは、石油製品（72.7%）、水産物（65.9%）、綿（58.9%）などで、商品市況の上昇が背景にあるものと思われる。

表6 ベトナムの主な輸入品目

単位：100万米ドル

主要品目	2010年	2011年		
	金額	金額	構成比	伸び率
機械設備・同部品	13,493	15,209	14.4%	12.7%
石油製品	5,742	9,918	9.4%	72.7%
コンピューター・電子製品・部品	5,167	7,248	6.9%	40.3%
織物	5,378	6,759	6.4%	25.7%
鉄鋼	6,163	6,270	5.9%	1.7%
プラスチック原料	3,766	4,749	4.5%	26.1%
自動車	2,878	3,117	2.9%	8.3%
繊維・履物用原料	2,628	2,935	2.8%	11.7%
その他の金属	2,563	2,693	2.5%	5.1%
化学品	2,105	2,663	2.5%	26.5%
化成品	2,055	2,390	2.3%	16.3%
動物用飼料・原料	2,160	2,330	2.2%	7.9%
肥料	1,226	1,767	1.7%	44.1%
プラスチック製品	1,434	1,716	1.6%	19.7%
織物用繊維系	1,164	1,536	1.5%	32.0%
医薬品	1,257	1,469	1.4%	16.9%
木材・木製品	1,147	1,317	1.2%	14.8%
二輪車	883	1,122	1.1%	27.1%
綿	664	1,055	1.0%	58.9%
紙	924	1,053	1.0%	14.0%
その他の輸送機器	820	1,026	1.0%	25.1%
ゴム	642	952	0.9%	48.3%

植物・動物油脂	705	942	0.9%	33.6%
酪農品	716	848	0.8%	18.5%
その他の石油製品	748	814	0.8%	8.8%
小麦粉	588	802	0.8%	36.4%
液化ガス	498	675	0.6%	35.5%
殺虫剤	557	636	0.6%	14.2%
水産物	334	554	0.5%	65.9%
野菜果物	294	294	0.3%	0.0%
その他	15,305	20,915	19.8%	36.7%
合計	84,004	105,774	100.0%	25.9%

註：2011 年は予測値

出所：ベトナム統計総局

国別・地域別の貿易統計は、2012 年 2 月現在、2011 年のデータが未発表のため、2010 年のデータを利用する。

輸出相手国のトップは米国で、輸出額は 142 億 3,800 万米ドル。一方米国からの輸入は 37 億 6,700 万米ドルで、大幅な貿易黒字となっている。一方、最大の貿易赤字相手国は中国で、輸出 73 億 900 万米ドルに対し、200 億 1,900 万米ドルの輸入で、対中赤字は 2009 年の 101 億 4,900 万米ドルから 122 億 9,100 万米ドルに拡大した。ベトナムの貿易赤字総額が 126 億であることを考えると、中国への依存度が高いことがわかる。中国からの輸入にはインフラ工事などを中国企業が受注した際の、機械や原材料などが含まれる。中国企業が低価格を武器にインフラ受注を増やしていることも、対中赤字の背景にある。

表 7 ベトナムの主要国・地域輸出入

単位：100 万米ドル、%

	輸出 (FOB)					輸入 (CIF)			
	2009年		2010年			2009年		2010年	
	金額	金額	構成比	伸び率		金額	金額	構成比	伸び率
米国	11,356	14,238	19.7	25.4	中国	16,441	20,019	23.6	21.8
日本	6,292	7,728	10.7	22.8	韓国	6,976	9,761	11.5	39.9
中国	4,909	7,309	10.1	48.9	日本	7,468	9,016	10.6	20.7
韓国	2,065	3,092	4.3	49.7	台湾	6,253	6,977	8.2	11.6
オーストラリア	2,277	2,704	3.7	18.8	タイ	4,514	5,602	6.6	24.1
スイス	2,486	2,652	3.7	6.7	シンガポール	4,248	4,101	4.8	△ 3.5
ドイツ	1,885	2,373	3.3	25.9	米国	3,009	3,767	4.4	25.2
シンガポール	2,076	2,121	2.9	2.2	マレーシア	2,505	3,413	4.0	36.3
マレーシア	1,682	2,093	2.9	24.5	インドネシア	1,546	1,909	2.3	23.5
合計	57,096	72,192	100.0	26.4	合計	69,949	84,801	100.0	21.2

出所：ジェトロ貿易投資白書 2011 年版

2010 年の対日貿易は、輸出が 22.8%増の 77 億 2,800 万ドル、輸入が 20.7%増の 90 億 1,600 万ドルとなり、貿易収支は 12 億 8,800 万ドルの赤字となった。対日貿易赤字は 2009 年の 11 億 7,600 万ドルに続き、2 年連続である。輸出品目は、1 位が縫製品で 11 億 5,400 万ドル (21.0%増)、2 位が電線・ケーブルで 9 億 2,000 万ドル (43.8%増)、3 位が機械設

備・同部品で9億300万ドル（50.6%増）となっている。特に縫製品の輸出は、日本との経済連携協定（EPA）が追い風となっている。2008年12月に日・ASEAN包括経済連携協定（AJCEP）が発効し、また2009年10月に日越経済連携協定（JVEPA）が発効した。両協定を利用すると、ASEAN諸国や日本から生地を輸入しベトナム国内で縫製、その後日本へ輸出すれば輸入関税率が0%になる。このため、同スキームの利用が増加しているとみられる。輸入品目では、1位が機械設備・同部品で25億5,100万ドル（11.4%増）、2位が鉄・鉄屑で15億9,500万ドル（45.8%増）、3位がコンピュータ電子部品で10億2,700万ドル（22.4%増）となっている。鉄・鉄屑の伸びは、輸入量の増加に加え、原材料価格の高騰による単価上昇も要因とみられる。

表8 ベトナムの対日主要品目別輸出入

単位：100万米ドル、%

	輸出 (FOB)					輸入 (CIF)			
	2009年		2010年			2009年		2010年	
	金額	金額	構成比	伸び率		金額	金額	構成比	伸び率
縫製品	954	1,154	14.9	21.0	機械設備・同部品	2,289	2,551	28.3	11.4
電線・ケーブル	640	920	11.9	13.8	鉄、鉄屑	1,094	1,595	17.7	45.8
機械設備・同部品	600	903	11.7	50.6	コンピュータ電子部	839	1,027	11.4	22.4
水産物	761	894	11.6	17.5	自動車部品	395	400	4.4	1.2
木材・木製品	355	455	5.9	28.0	織布・生地	334	359	4.0	7.4
コンピュータ電子製品・同部	381	411	5.3	7.8	プラスチック原料	222	308	3.4	38.9
輸送機器部品	238	381	4.9	60.3	化学製品	156	230	2.6	48.0
プラスチック製品	193	256	3.3	32.4	化学薬品	125	176	1.9	41.0
石炭	146	234	3.0	60.2	繊維・皮原料	118	134	1.5	13.6
原油	480	214	2.8	△ 55.4	ゴム	40	71	0.8	78.7
履物	122	172	2.2	41.0	紙	33	62	0.7	88.6
合計（その他含む）	6,292	7,728	100	22.8	合計（その他含む）	7,468	9,016	100	20.7

出所：ジェトロ貿易投資白書2009年版

(5) 国際収支

2007年以降、貿易赤字の急拡大を背景に、経常赤字が拡大している。2007年には70億米ドル、対名目GDPで▲10.0%と前年の▲0.3%から急拡大し、2008年には108億米ドル、同▲11.8%まで拡大した。2010年には貿易赤字の減少と海外在住ベトナム人（越僑）の送金を中心とした経常移転収支の黒字で、経常赤字は43億米ドル、対名目GDP比4%まで減少した。一方、資本収支は対内直接投資の増加、二国間・国際機関からの長中期か仕入れなどにより黒字を確保している。この結果、2008年までは総合収支も黒字を維持してきたが、2009、2010年は赤字に転落した。2009年は誤差脱漏が大きく流出超となっているが、金投機などを通じた資本流出が背景にあるとみられる。

表 9 ベトナムの国際収支の推移

単位：100 万米ドル

	2006	2007	2008	2009	2010
貿易収支	(2,776)	(10,360)	(12,782)	(8,306)	(7,097)
モノの輸出	39,826	48,561	62,685	57,096	72,192
モノの輸入	(42,602)	(58,921)	(75,467)	(65,402)	(79,289)
サービス収支	(1,437)	(3,084)	(5,316)	(4,162)	(5,817)
貸方	5,768	7,196	8,398	6,519	7,916
借方	(7,205)	(10,280)	(13,714)	(10,681)	(13,733)
経常移転	4,049	6,430	7,311	6,448	8,661
民間	3,800	6,180	6,804	6,018	8,342
政府	249	250	507	430	319
経常収支	(164)	(7,092)	(10,787)	(6,020)	(4,253)
直接投資	2,315	6,516	9,279	6,900	7,100
ポートフォリオ投資	1,313	6,243	(578)	(71)	2,370
その他の短期資金	(30)	79	1,971	256	2,751
その他の長期資金	1,025	2,269	992	4,473	1,043
預貯金	(1,535)	2,623	677	(4,803)	(7,735)
資本収支	3,088	17,730	12,342	6,755	5,629
純誤差脱漏	1,398	(439)	(1,081)	(9,610)	(3,041)
国際収支	4,322	10,199	473	(8,875)	(1,765)

出所：アジア開発銀行

(6) 為替

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ジングペッグ制に移行した。これは、1日許容される対ドル為替レートの変動幅をベトナム国家銀行が定めた基準レートから一定のバンド（範囲）内とするものである。基準レートは、日常的にはペッグと近い運用となるが、状況次第では切り上げ・切り下げが行われる。バンドも状況次第で変更される。近年では、2009年に5%から3%へ、2011年2月には3%から1%に変更された。

2008年10月以降、大幅な貿易赤字などを背景に、ベトナムドン相場は下落が続いている。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バンドの下限以下で取引されるケースもあった。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。⁵ しかし、これにより外貨準備が激減させる要因ともなった。また、ベトナムでは米国よりも高い水準でインフレが推移していたため、政府の介入によるドンの買い支えは、ドンの割高感が続き、

⁵ 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

公式市場とヤミ市場のレートの差の拡大を招いた。そのため政府は 2012 年 2 月に 8.5% の通貨の引き下げを実施し、その後も数回にわたって通貨切り下げを実施した。その結果、2011 年は政府が設定する基準値は年初来の切り下げが 9.1% に達した⁶。

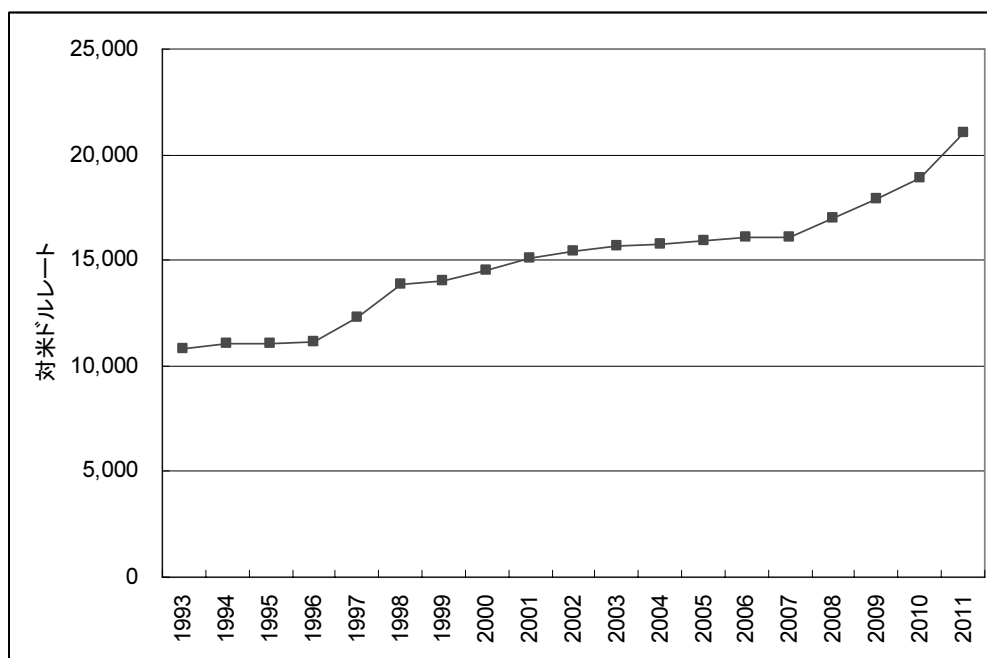


図 5 ベトナムドンの為替レートの推移 (各年期末 12 月 31 日のレート)

出所：アジア開発銀行、2011 年レートは <http://www.exchange-rates.org>

1-3 産業概観

1990 年以降の産業別の GDP 寄与度をみると、製造業が最も多く、全体の 25% 強を占める。次に大きいのが貿易業で全体の 17%、続いて農業が 16% となっている。従来農業は製造業に次ぐ GDP 寄与度を占めていたが、近年農業の比率は低下しており、2006 年 18.7% から 2010 年は 16.4% と減少し、2010 年に初めて貿易業の寄与度が農業を上回った。

表 10 ベトナムの産業別実質 GDP

単位：10 億ドン

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
農業	79,723	82,717	86,587	88,165	90,613	94,234
鉱業	22,397	21,904	21,065	22,669	21,833	21,802
製造業	101,269	113,801	124,935	128,386	139,150	150,700
電気ガス水道	12,361	13,485	14,842	16,181	18,005	19,780
建設業	38,230	42,875	42,712	47,563	52,348	51,841
貿易	69,418	75,537	80,654	86,847	93,876	101,220
運輸通信	16,870	18,793	21,031	22,815	24,809	26,577

⁶ 時事通信 2012 年 1 月 10 日。2011 年 2 月以前は取引バンドは 3% だった。

金融	8,867	9,651	10,631	11,556	12,520	13,428
公共事業/その他	76,237	82,581	88,000	92,384	98,455	104,493
合計	425,372	461,344	490,458	516,566	551,609	584,073

出所：アジア開発銀行、2011年はベトナム統計総局

表 11 ベトナムの産業別 GDP 寄与度

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
農業	18.7%	17.9%	17.7%	17.1%	16.4%	16.1%
鉱業	5.3%	4.7%	4.3%	4.4%	4.0%	3.7%
製造業	23.8%	24.7%	25.5%	24.9%	25.2%	25.8%
電気ガス水道	2.9%	2.9%	3.0%	3.1%	3.3%	3.4%
建設業	9.0%	9.3%	8.7%	9.2%	9.5%	8.9%
貿易	16.3%	16.4%	16.4%	16.8%	17.0%	17.3%
運輸通信	4.0%	4.1%	4.3%	4.4%	4.5%	4.6%
金融	2.1%	2.1%	2.2%	2.2%	2.3%	2.3%
公共事業/その他	17.9%	17.9%	17.9%	17.9%	17.8%	17.9%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出所：アジア開発銀行、2011年はベトナム統計総局より作成

上述のように、製造業がベトナムの GDP の 4 分の 1 を占める重要な産業となっている。かつては「中国プラスワン」の投資先として、輸出拠点としての製造業投資が多かったが、最近では拡大する中間層をターゲットに内需向けの製造業も増えている。一方、製造業の内訳を工業生産統計でみると、最も多いのは食品・飲料・タバコで全体の 26%、衣料品・繊維・皮革製品が 13% となっており、機械やハイテク製品の割合はまだ少ない。国内の中間層の拡大で、国内市場向けの自動車やバイクなどの生産も拡大しているが、輸送機械は全体の 8% に過ぎず、さらに自動車・トレーラーなどはこのうち 4 割弱である。後述の貿易の項にもあるように、ベトナムの主要輸出品目は縫製品や履物が上位を占める。「中国プラスワン」の投資先として注目され、輸出拠点としての製造業投資が増え、日本からも電子機器や自動車などの投資が増えているものの、製造業の中ではまだ軽工業が主流であるといえる。こうしたベトナムの製造業の構造により、製造業投資が増えてもそのための生産設備や部品を輸入に頼らざるを得ない状況で、これが後述する貿易赤字の大きな要因となっている。

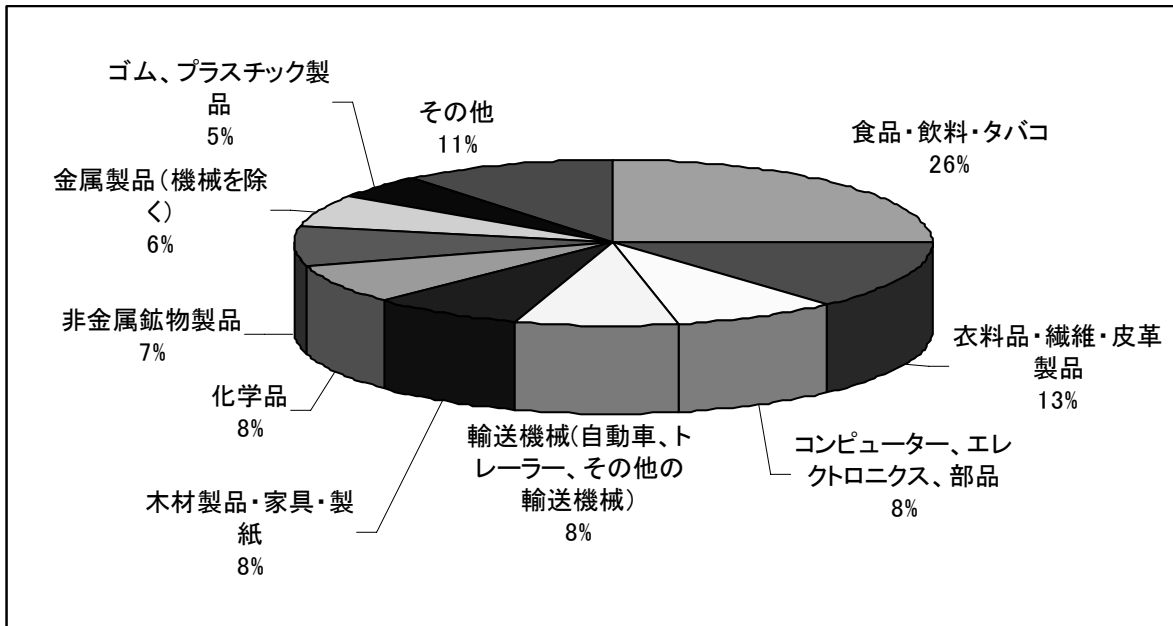


図 6 工業生産額（2010年）の内訳

出所：ベトナム統計総局

2. 国営公社経営危機までの海事産業概観

2-1 海運業

(1) 貨物取扱量

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(外航貨物)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5,570万トンと、5年間で約2倍となっている。2008年からの金融危機の影響で2009年は伸び悩んだものの、2010年には再び、前年比16%増の6,471万トンを記録した。しかし、2011年には5,439万トンと再び前年比16%減少した。内航貨物のトレンドも外航貨物とほぼ同様で、2010年までは上昇したが、2011年には対前年比13.7%減少した。

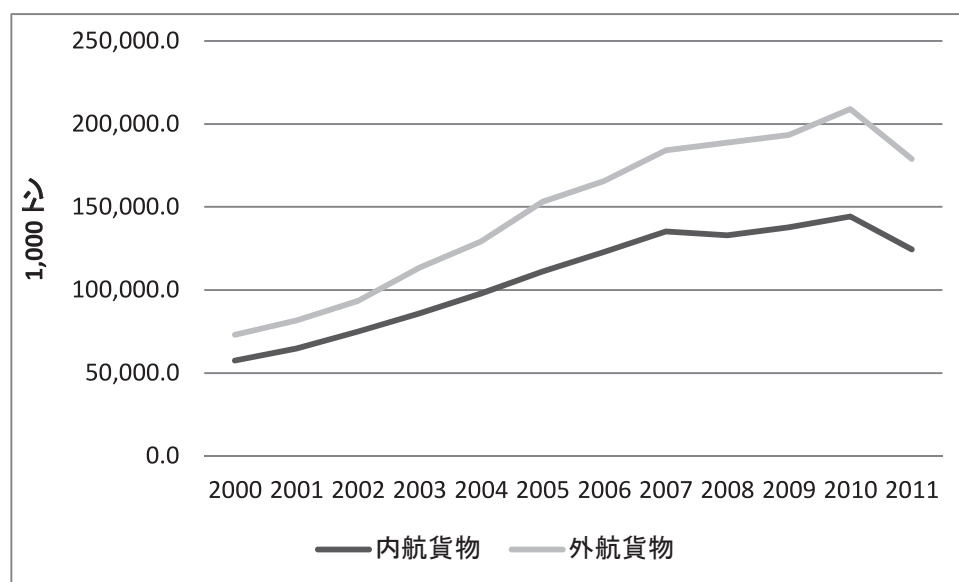


図 7 海上貨物量の推移

出所：ベトナム統計総局

(2) 商船隊

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2006年の1,191隻、205万GTから、2010年には1,450隻、370万GTとなっており、5年間に隻数で20%、総トン数で80%の伸びとなっている。

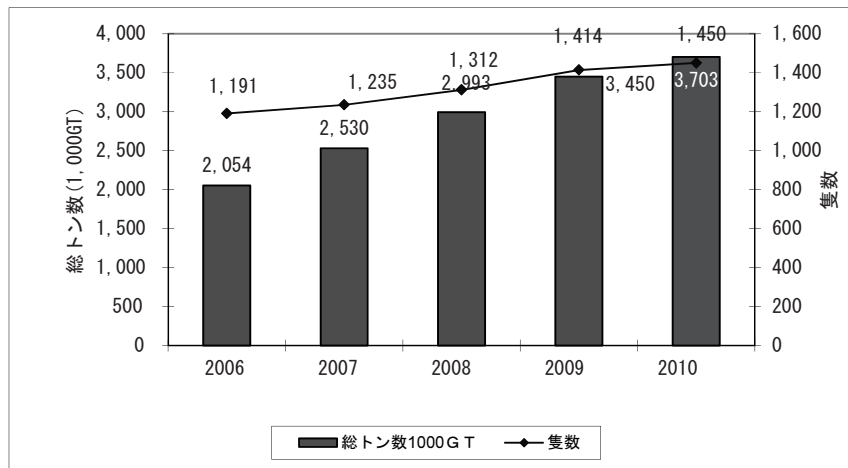


図 8 ベトナム籍船規模の推移

出所：Lloyd's Register “World Fleet Statistics”

ベトナムの籍船の内訳をみると、隻数では一般貨物船が最も多く、940隻で全体の65%を占める。総トン数でも、一般貨物船が最も多いがその割合は全体の36%と低くなる。隻数では117隻と全体の8%にしか過ぎないタンカーが、総トン数では全体の26%を占めており、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。

表 12 ベトナム籍船タイプ別トン数推移

単位：隻数、千GT

船種		2009年 末		2010年 末	
		隻数	総トン数	隻数	総トン数
タンカー	オイル・タンカー	78	613	81	641
	ケミカル・タンカー	25	295	26	305
	液化ガス・キャリア	9	16	10	19
貨物船	バルク・キャリア	65	733	129	1,078
	Ro-Ro 船	1	6	1	6
	コンテナ船	24	114	25	129
	一般貨物船	998	1,426	940	1,349
	その他	1	13	1	13
その他	旅客船・フェリー	14	42	13	27
	オフショア・サプライ船	37	114	41	54
	漁船	59	17	58	16
	その他	103	61	125	66
合計		1,414	3,450	1,450	3,703

出所：Lloyd's Register “World Fleet Statistics”

(3) 主要海運会社

ベトナムの商船隊の7割⁷を抱え、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)、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、子会社 27、関係会社 36 社を傘下に持つほか、全国 17 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、他多くの港湾も運営しているが、ここでは海運事業について概説する。

①貨物輸送量と業績

ビナラインの貨物輸送量は2009年時点でおおよそ3,300万トンで、2003年のおおよそ1,800万トンから約8割増加した。2009年のベトナムの海上輸送量が約5,600万トンだったので、約6割をビナラインが輸送していることになる。

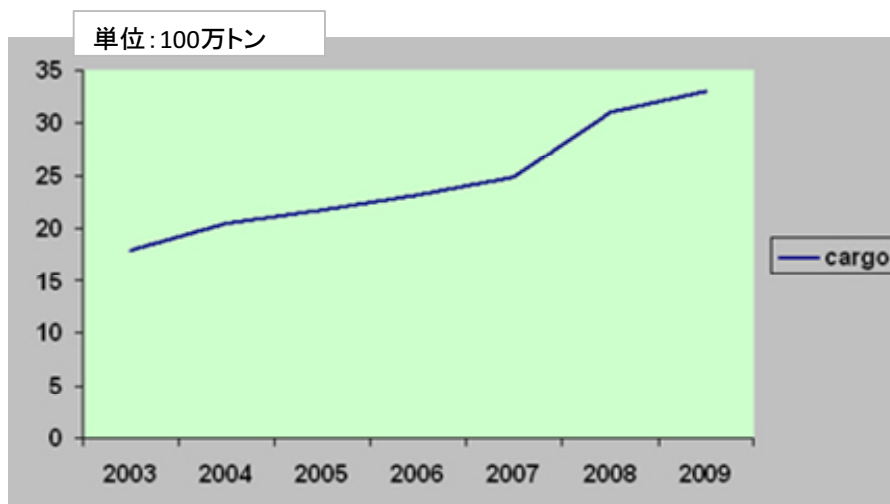


図 9 ビナラインの貨物輸送量の推移

出所：ビナライン社ウェブサイト

2010年の売り上げは20兆ドンで、金融危機の影響で2009年に前年を下回ったほかは、堅調に推移している。特に2008年には前年比43%増大幅な伸びを示した。

⁷ Asia Pulse 2011年8月8日

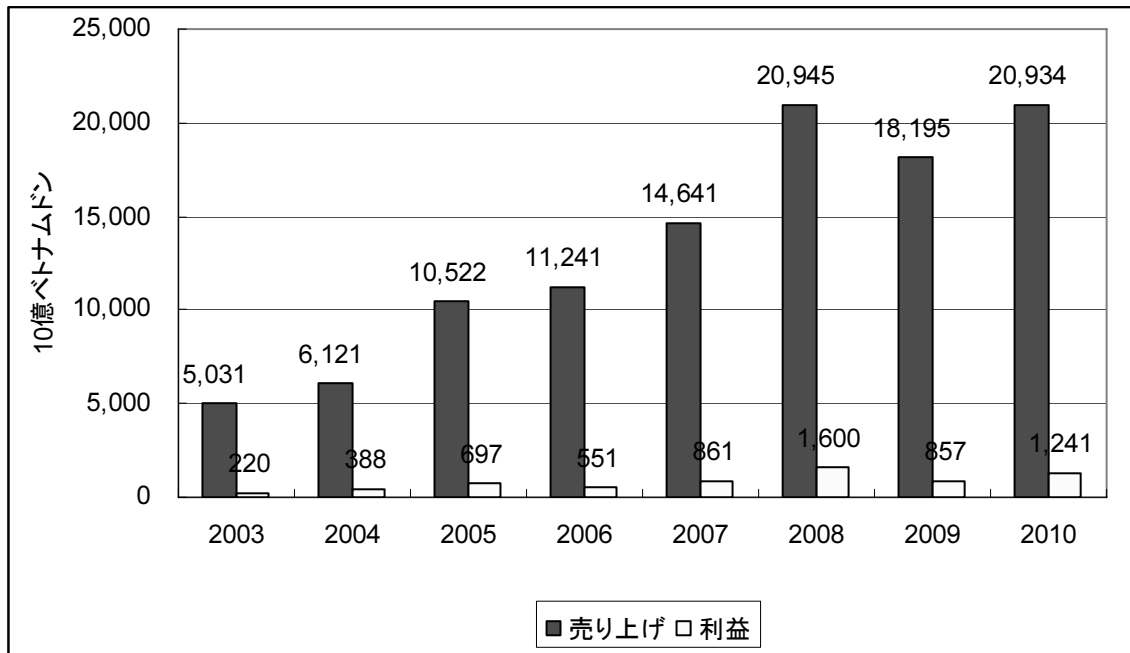


図 10 ビナラインの売り上げの推移

出所：ビナライン社ウェブサイト

しかし、2011 年上半期には創業以来初めての赤字となり、6600 億ドンの損失となった。このうち、ビナラインズの事業の損失は 5,070 億ドンで、経営破綻した国営造船公社のビナシンから移管した 5 事業⁸の損失は 1,530 億ドンだった。事業損失の背景は、運賃の急落と燃料費と借入金利の高騰、船舶供給過剰である。期待されていた合併による新規の港湾事業も損失を出すなど、本業の事業は悪化している⁹。さらにビナラインズは 53 の子会社・関連会社に 3 兆 4600 億ドンを出資しており、うち本業と無関係の証券・銀行・不動産への出資は 3,700 億ドンに上る。¹⁰

この損失を受け、運輸省は 2011 年 10 月にビナラインズに対して、出資比率が 30%未満の関連会社からの資本の引き揚げなどの再編を命じた¹¹。ビナラインズは子会社、関連会社に 3 兆 4,600 億ドンを出資し、しかも船舶、港湾事業以外の証券、銀行、不動産事業などの非中核事業にも 3,700 億ドンをつぎ込んでいた。2012 年 1 月に首相は、5 つの事業を株式会社化してビナラインズが 50%以上の株式を保有すること、カントー港、カイクイ港の事業会社を合併させることなどを含む向こう 5 年間のリストラ計画を承認した。¹²

② 保有船舶

⁸ ビナシンから移管した事業の詳細は公開されていないが、2010 年 8 月時点の報道によれば、2 つの輸送会社と 36 隻の船舶をビナシンから引き継ぐことになっているが、船の 3 分の 2 は技術的に問題があり、その修繕代や保険などに 5000 億ドン (2617 万米ドル) を投じる必要があるとされていた。(Vietnam News Brief Service 2010 年 8 月 6 日)

⁹ Asia Pulse 2011 年 8 月 8 日

¹⁰ Vietnam News Brief Service 2012 年 1 月 20 日

¹¹ Thai News Service 2011 年 11 月 1 日

¹² Vietnam News Brief Service 2012 年 1 月 20 日

同社のウェブサイトに掲載された船隊規模は、合計 128 隻、総裁貨重量トンは約 271 万 DWT に達する。所有船舶はほとんどがバルク船で、全体の約 85% を占める。ビナライングループの保有船舶の概要は表 x のとおり。

表 13 ビナライングループ海運会社(外資合弁企業を除く)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	22	453,875
	石油タンカー	3	131,682
	コンテナ船	2	17,452
	小計	27	603,009
Vinalines Shipping	バルク船	7	148,529
	石油タンカー	2	101,060
	小計	9	249,589
Vitranschart	バルク船	15	311,051
	小計	15	311,051
Vinaship	バルク船	16	203,494
	小計	16	203,494
NOTHERN OCEAN SHIPPING COMPANY	バルク船	8	189,707
	小計	8	189,707
FALCON	バルク船	10	390,635
	小計	10	390,635
DONG DO	バルク船	6	71,775
	コンテナ船	2	17,030
	小計	8	88,805
CONTAINER VINALINES	コンテナ船	4	45,318
	小計	4	45,318
INLACO HAI PHONG	バルク船	4	30,755
	小計	4	30,755
INLACO SAI GON	バルク船	6	75,123
	小計	6	75,123
VNL HOCHIMINH	バルク船	5	222,245
	小計	5	222,245
TRANSCO	バルク船	4	29,798
	小計	4	29,798
VNL HAIPHONG	バルク船	6	221,978
	小計	6	221,978

HAI AU COMPANY	バルク船	3	27,990
	小計	3	27,990
VICONSHIP SG	バルク船	3	22,186
	小計	3	22,186
合計		128	2,711,683

出所：ビナライン社ウェブサイトより作成

③ 船隊拡張計画

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きた。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の前倒しで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¹³。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¹⁴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¹⁵。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¹⁶。

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¹⁷、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¹⁸。

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¹⁹、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²⁰。また、ベトナムの投資開発銀行

¹³ Thai Press Reports 2006年11月9日

¹⁴ クレディスイス銀行プレスリリース 2007年8月13日

¹⁵ Vietnam News Briefs 2007年1月29日

¹⁶ Lloyd's Shipping Economist 2008年8月1日

¹⁷ Lloyd's List 2007年11月1日

¹⁸ Thai News Service 2008年6月30日

¹⁹ Vietnam News Brief Service 2009年5月26日

²⁰ Euroweek 2009年4月23日

(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²¹。

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 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²²。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 月には国営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²³。

しかし、欧州に端を発した世界景気の後退により海運市況は悪化。前述のようにビナラインも赤字に転落している。また、ビナシンから受け継いだ事業や船舶への投資や修繕コストなども嵩み、計画通り船隊拡張が可能なのか、先行きは不透明である。さらに、国営造船会社のビナシンは後述のように、元幹部が逮捕される事態となっているが、ビナラインも南部に建設した修繕ヤードに関わった子会社ビナライン造船の幹部が公金横領の罪で逮捕された。この事件では横領に関わったとして現代ビナシンの幹部も逮捕されている²⁴。ビナシンに続く国営企業の不祥事はベトナムの国有企業にコンプライアンスの問題の根の深さを示しているといえる。

2-2 造船業

(1) 概要

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) のウェブサイトによるとビナシングループの造船所でベトナムの建造能力の 70～80% を占める。

ビナシンは 1996 年に運輸省傘下の造船関連公社 20 社を再編して設立された。設立当時は小さな造船所 10 ヶ所を持ち、建造能力は最大 6,500DWT 程度だったが、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²⁵。

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、一時は世界の造船業界から一躍注目されるようになった。建造実績も 2006 年の 43 隻、12 万 GT から 2010 年には 132 隻、56 万 GT となった。

²¹ Thai News Service 2009 年 1 月 8 日

²² 首相決定 1601/QD-TTg

²³ Vietnam News Brief Service 2009 年 9 月 17 日

²⁴ Vietnam News Brief Service 2012 年 2 月 9 日

²⁵ Asia Pulse 2006 年 2 月 3 日

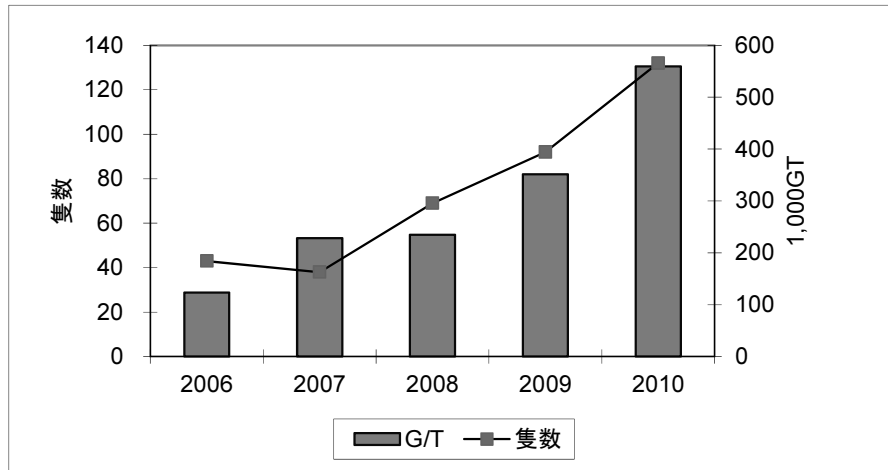


図 11 ベトナムの国内造船所による建造実績の推移

出所：ロイド統計 World Fleet Statistics 各年版

上記のとおり、建造実績の数字では 2008 年以降も増加しているが、ビナシンは 2009 年から金融危機の影響や事業の多角化、資金運用の失敗や放漫経営から、40 億米ドル以上の負債を抱え経営破綻の瀬戸際に追い込まれ、元幹部が告訴される事態になっている。ビナシンの造船所は元々、納期遅れが顕著だったが、経営破綻後は資金不足のために造船に必要な資材も購入できずにいるという。こうした中、建造実績の数字だけが 2009 年、2010 年と増加しているのは不自然であるが、業界関係者によると、納期遅れや顧客側の資金難でキャンセルされた建造途中の船舶を完成させてビナラインなどの国内船主に納入しているとも言われているので、そうした数字が反映されているものと思われる。

(2) ビナシンの概要

ビナシンは 1996 年に設立された国営造船所で、経営破綻により再編が始まる前には傘下に 25 の造船所を含む 150 社程度の子会社を持ち、総従業員は 1 万 5 千人の規模のベトナム有数の造船所であった。造船所の多くは北部のハイフォンに立地しており、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がある。

表 14 再編前のビナシングループの主な造船所

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
外資系との合併企業	
現代ビナシン造船所	カインホア

註：*は新聞報道より。

出所：ビナシンウェブサイト（2009年時点）及び報道より作成

ベトナムは世界第4位の造船国となることを目指し²⁶、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²⁷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²⁸。2001年から2010年までの計画は以下のとおりであった。

表 15 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。
-----------------------	---

²⁶ Lloyd's Register のランキングによれば現在世界6位

²⁷ Asia Pulse 2006年2月3日付け

²⁸ Asia Pulse 2006年6月23日付け

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馬力の海洋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、船舶の国内製比率を60～70%に引き上げる。 ²⁹

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資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³⁰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。

こうしたベトナム政府の造船振興政策と、2008年までの世界的な造船業界の好景気もあり、ビナシンは大幅に受注を増やした。売上高は2005年の4億9,300万米ドル³¹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³²。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。そのために必要な資金は国や銀行からの融資で賄った。

しかし、リーマンショック後、発注企業の資金繰りの悪化や、ビナシンの責任による納入延期などにより、受注キャンセルが続出。財務状況が急速に悪化した。さらに、無計画な拡張、非中核事業への多角化などによる経営が行き詰りが顕在化した。

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すすめていたが、10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

²⁹ 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)

³⁰ Vietnam Business Finance News 2009年11月14日

³¹ Thai Press Reports 2006年1月31日

³² Dow Jones International News 2009年1月22日

した。2010年6月には総資産104兆ドンに対し、86兆ドンという巨額の負債が発表されたが、翌年には負債額が実は96兆ドンに上ることが政府監査で発覚した。ビナシンは2007年にクレジット率いる銀行団から6億USドルの融資を受けたが、2010年12月、第1回の6000万USドルの支払いができず、その後も2回続けて支払い不能となっている。

(3) ビナシングループの主な造船所

次にビナシングループの中で、リストラの対象にはなっていない主要造船所を紹介する。ただし、ビナシン本社が再建中で、ウェブサイトなども更新されていないため、最新の情報は入手できなかった。

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。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。

7万DWTまでの石油タンカーの建造能力があり、乾ドックでは1万DWTまでの船舶を修繕することができる。

三菱重工、MAN B&Wのエンジンをライセンス生産するディーゼルエンジンを造船所内に設立したが、予定より大幅に遅れて2010年2月操業した。エンジン製造に使う部品は全て輸入品で、ベトナムで行うのは組み立てだけである。設立後、組み立てたエンジンは3台だけで、実際に船に据付られたのは1台のみ。残りの2台は、船舶の建造が遅れているため、工場に置いたままになっている。据付予定の船はバクダン造船所で建造中だが資金繰りの悪化などで遅れていると見られる。

なお、ハイフォン郊外のアンホン工業団地にもエンジン工場を設立しており、これら2つのエンジン工場は2010年にバクダン造船所から分離され、バクダンディーゼルエンジン製造会社(Bach Dang Diesel Engine Manufacturing Company Ltd)という別会社になった。

② ナムチュウ造船所

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り、大幅な拡張を行った。

最新の情報は入手できなかったが、2009年時点の設備は次のとおり。拡張はその後していないはずなので、現状も2009年時点とは変化はないものと思われる。

表 16 ナムチュウ造船所の施設

面積	130ヘクタール
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 x 210m (20,000DWT) 48 x 330m (70,000DWT) 48 x 310m (30,000DWT)
浮きドック	140m x 42m x 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

出所：2009年入手ナムチュー造船所パンフレット

③ ハロン造船所

ハロン造船所は、クアン・ニン省バイ・チャイ区、チョイ川の右岸に立地する。1976年にポーランドの支援で設立された。1990年代末からの拡張・改良工事で、10万DWTのタンカー、200人乗り旅客船、55,000DWTの貨物船、1,000TEUのコンテナ船の新造船が可能である。

2011年11月には53,000DWTの貨物船をタイの海運会社に納入した。

日系業界関係者によると納期に遅れがちなビナシンググループの造船所の中では、ハロン造船所は納期を守るといふ。

④ サイゴン造船所

1977年に設立された造船所。2工場に分かれており、第一工場はホーチミン市第8区の村落の壕に沿って立地。35,153平米の面積があり、乾ドック1つと500DWT以下の船舶用ドック5つがある。第一工場は主に、河川用の船舶を建造している。第一工場が手狭なため、第二工場を、ホーチミン市第7区のサイゴン川に繋がる狭い水路の近くに建設中である。面積は105,036平米で、1,000DWTの棧橋と10,000DWTの浮ドック、倉庫、作業場などがある。第二工場では25,000DWTまでの船舶の建造が可能である。第一工場には乾ドックが5つ、スリップウェイが4つあり、第二工場には乾ドックが1ヶ所、スリップウェイが1ヶ所ある。2010年7月には南部ベトナムでは最大級の長さ102.8メートル、幅17メートル、高さ8メートルで6,850DWTの処理能力を持つ乾ドックを完成させた³³。

⑤ サイゴン・シップマリン

サイゴン・シップマリンは1977年に設立され、第一工場、第二工場から成る。第一工場は、ホーチミン市ツードック(ThuDuc)区のビンチュー(Binh Trieu)船舶修理・造船所。サイゴン川の川岸に立地し、3.6ヘクタールの面積がある。川沿いに立地しているものの、水深は9mあり、サイゴン川は旅客船では最大260m、貨物船では200mの船舶の航行が可能。

第二工場はニャーバー川の右岸に建設され、6ヘクタールの面積がある。10,000DWT以下の艇、25,000DWT以下の貨物船、海上油井やぐらの修理、船の部品の製造が可能。

³³ Saigon Times Weekly 2011年7月30日

(4) 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%~80%をビナシン傘下の造船所が担っていると言われているが、ビナシン以外の造船所がないわけではない。ビナシン以外の国営造船所や民間造船所があり、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、前述のようにマクレガ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 Corporaton (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³⁴。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³⁵。また Lisemco は政府による国有企業の民営化の流れの一環で、2012年にハノイ証券取引所に上場、さらに同月株式の10%を日本の総合エンジニアリング会社、株式会社スガテックに売却した。

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ケル造船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。後にアーケル造船が韓国の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 Indutsrial Zone)に立地し、総面積は13万6,000平方メートルである。さらに、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。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、2009年に開業の予定だったが、土地の収用が難航していた³⁶。しかし2010年によりやく建設を開始した³⁷。ビナシングループのうち、ソンカム造船所がこの合弁会社のパートナーとなり、建設や運営を担当している。

最近では大島造船所がカインホア省で造船所建設を計画している。2012年3月には、カインホア省人民委員会から投資認可を取得した。同省のカムラン湾沿岸に造船所を建設し、投資額は1億8000万ドル。建設地はカムラン町カムティンドン村で、土地面積と海面積を

³⁴ Lisemco ウェブサイト

³⁵ Asia Pulse 2009年3月19日

³⁶ ビナシンインタビュー 2009年11月

³⁷ Marine Log 2010年9月1日

合わせて 304 ヘクタール³⁸。土地の収用作業を経て、2015 年初めの建設起工、2017 年の完成を予定しているという³⁹。

2-3 船用工業

(1) 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、裾野産業を振興している。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きた。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いる。ボイラー製造会社はビナシンが出資を引き揚げ、外資パートナーのアルファラバル社 100%出資会社となり、ハイフオンのアンホン工業団地で稼働を続けているが、ビナシンが主導しているプロジェクトは遅々として進んでいない。

① エンジン

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オ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。しかし実際には稼働は 1 年以上遅れた。これまでに組み立てたエンジンは 3 台。最初に組み立てたエンジンは、Vinalines に引き渡された船舶に載せたが、残りの 2 台は 2011 年 6 月頃に完成したにも関わらず、2012 年 2 月の訪問時にはまだ工場に置いたままだった。その理由は、載せるべき船がバクダン造船所で建造中で出来上がっていないため。2012 年 2 月現在、4、5 台目のエンジンの部品が届いているが、2、3 基目が場所を占領しているので組み立てに取り掛かれないでいる。4、5 基目はニャチャン造船所の建造中の船に搭載するもので、船主は不明。2012 年 4 月には組み立てに取り掛かる予定。組み立てには 1 ヶ月かかる。それまでに 2、3 台目を納入できなければ、どこか倉庫に入れるとのことであった。

³⁸ 時事通信 2012 年 3 月 5 日

³⁹ Vietnam News Summary 2011 年 7 月 8 日



工場に置かれたままのエンジン



奥がエンジン。手前のボックスには4基、5基目のエンジンの部品がはいつているが、2、3基目が納入されていないので組み立てに取り掛かれない

一方、ビナシンはイタリアのイソッタ・フラチニ・モトリの生産ラインを導入したエンジン工場をハイフォン郊外のアンホン工業団地にも設立した。しかし、イソッタ・フラチニのエンジンを生産するライセンス契約は交わしていない。イタリアのエンジンはアジアでは需要が少ないため、ビナシンの幹部はこの工場ではヤンマーやダイハツなどの日本のエンジンをライセンス生産したいとしているが、どこの会社とも交渉は始めていない。2012年2月に訪問したところ、工場内はがらんとしていたが、左側にパネルで隠されたラインで、ボイラーメーカーの Alpha laval からの下請けで機械部品を製造していた。Alpha Laval の部品製造以外はまったく作業をしている現場はなかった。



ガラとした工場内



ついでとの向こうでAlpha Lavalの部品製造中

なお、エンジン工場は、当初、バクダン造船所の一部だったが、2010年に2ヶ所のエンジン工場を統括する会社として Bach Dang Diesel Engine Manufacturing Company Ltd が設立され、組織的にはバクダン造船所の管理下を離れた。

また、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。2009年9月にバクダン造船所を訪問した際の話では、2010年生産を開始する予定であったが、実際に MAN B&W のエンジンが組み立てられた形跡はない。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 17 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。	2008年第3四半期に初号機完成の予定が大幅に遅れて2010年に完成。これまでに3台組み立てたが船に搭載されたのは1台のみ。
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。	ライセンス生産が開始された形跡なし。 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)	ビナシンのアンホン工業団地のエンジン工場に生産ラインを導入。	2012年2月現在、エンジン生産実績なし。ボイラーメーカーのAlpha Lavalの機械部品を生産している。
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、という予定だった	頓挫

出典：報道及び現地調査

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。

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、船舶内の宿泊施設や配管、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 18 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
アルファラバル ⁴⁰ （米国、元はデンマークのオルボルグ）	ボイラー製造	アンホン 工業団地に 2006 年に工場稼動済み
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。
マクレガー（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。マクレガ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に出すまでに成長。

出典：報道及び現地調査

⁴⁰ 設立当初はオルボルグ社。オルボルグ本社がアルファラバルに買収されたため、ベトナムの工場もアルファラバルとなった。



アルファラバルの工場



草むらの向こうにあるのがセジンビナシンの工場

一方、ビナシンとは提携せずに、進出している外資系企業もある。日系のナカシマプロペラ、渦潮電気、OST(シーメイトと岡本鉄工所の合弁)などである。これらについては、ベトナム進出企業の項を参照。

③ 鉄鋼

ベトナム政府は造船に不可欠な鉄鋼産業も振興している。その1つがビナシン単独出資で建設したカイラン製鉄所で、ハロン造船所に隣接し、年産50万トンの規模である。2012年2月現在、9割が完成している。

カイラン製鉄所の概要

- ・立地：クアンニン省ハロン市
- ・年間生産量：50万トン
- ・総面積：13.95ヘクタール
- ・生產品目
 - ① 船舶用鋼板：幅 1,500mm～3,000mm、厚さ 5～50mm、長さ 6,000mm～18,000mm (最長 26,000mm まで)
 - ② 厚板とグレード
 - ・鉄板のグレード：A, B および DH36
 - 幅 1,100mm～2,000mm、厚さ 150～250mm、長さ 1,500mm～2,800mm

しかし、ビナシンと外国企業の合弁プロジェクトは頓挫した。ビナシンはマレーシアのライオングループは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⁴¹。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⁴²。ラ

⁴¹ Vietnam News Summary 2009年9月28日

⁴² Vietnam News Summary 2009年7月24日

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⁴³。これに加えてビナシンの経営破綻があり、2011 年 11 月にニントゥアン省人民委員会は事業認可を取り消した。⁴⁴

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。POSCO は独自に南部のバリア・ブンタウ省やホーチミン郊外に製鉄所を建設したが、業界関係者によると造船に使う鋼板は生産していないという。

④ その他の資材

その他、ビナシンは独資、あるいはベトナム企業との合弁で、船用資材の工場を設立しているが、工場の建屋だけ建設してその後進捗していなかったり、稼働率が極端に低かったり、いずれも暗礁に乗り上げている。2012 年 2 月に訪問した資材企業を下記に紹介する。

Vinashin Precision Engineering Joint Stock Company (VINASHINA)

2004 年設立。Vinashin とベトナムの民間企業 Sannam との合弁会社。Vinashin の持ち株は 51%。従業員数は 200 名。

研磨機、切断機、NC、油圧プレス機械、曲げ機、自動溶接機、チューブ製造設備、旋盤、フライス盤など設備は整っている。造船所で使う大型の機械設備を製造する溶接ラインがある。こうした大型機械は製作後、試運転をして、また分解して造船所にもって行き組み立てている。造船所以外の工場向けにも生産設備をつくっており、ビナシンの製鉄所向けの Chain Wheels、鉄骨、ハロンセメント向けの Stacker、infeeding fennel、タンカー機材、サイレンサーパイプなど建造実績は多い。船のハッチカバーもつくる。

研磨に使う Steel Grit の生産も行っているが、販売先がなく、在庫として工場に保管されている。

輸出実績もあり、ベルギーむけに港湾で使われる機械 (Transport beam)、ノルウェー向けにも輸出経験あり。2011 年は日本からも受注があった。清水建設向けに川底に設置する電気系統やガス系統の配管をまとめる直系 3メートルの大口径パイプとリングを製造。また、山口県の別の会社向けに冷却装置の台を製造した。

設計能力もあり、顧客が設計図を出さなくてもニーズに応じて設計可能。ただし、ベルギーやノルウェーから受注した際は、設計図は顧客提供、顧客のエンジニアが監督にきた。

現在は稼働率が 3 割で、工場内は閑散としている。

⁴³ Vietnam Business Finance News 2009 年 7 月 24 日

⁴⁴ 時事通信 2012 年 11 月 15 日



Vinashin Precisionの工場外観



がらんとした工場内

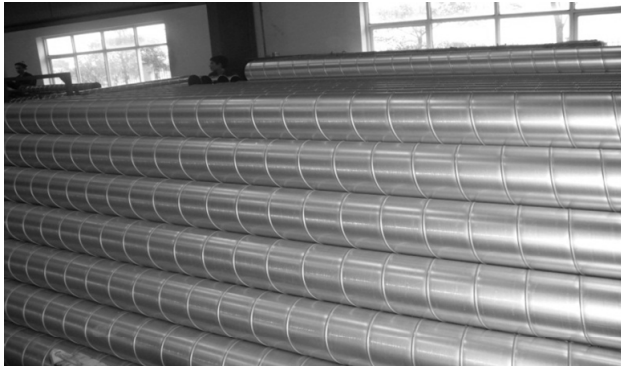
Marine Electrical Equipment Factory (VINAMAREL)

ビナシン 100%出資の子会社。外国ブランドの機械機器（Navigation Equipment など）を調達し、据付サービスを行う。一部、自社で製造可能なものもあり、スイッチボード、エンジンコントロールコンソールなどは自社で生産。Moorinv Winch も 7 割くらいは自社で製造。工場向けの電気配線盤も生産可能。事業分野は、据付、メンテナンス、試験。造船所向けのビジネスが多い。従業員数は 200 人。ハノイに 2 つ工場があるが老朽化しているため。Lai Vu 工業団地に工場を建設し、新たな機械設備を入れる計画だったが、資金難で止まってしまった。工場の建物は 4 年前に出来上がっているがなかはがらんだものである。

Shipbuilding Duct Enterprise (Shinduct Airtech)

ダクトメーカー。Vinashin グループの会社で、船舶用、建設業界用の換気用のパイプダクトやダクト用の継ぎ手や HVAC システム用のダクトを製造。従業員は 45-6 人。製造するダクトは直径 80mm から 1500mm。設備は韓国から輸入したもの。

主な顧客は Vinashin グループ以外では、Kinden Vietnam, Yutec Vietnam, Hyundai Construction など。（現代造船が建造する船のダクトは韓国から輸入されていて、同社のものは使っていない。）最近では、ハノイの 73 階建てのホテル（マリオット）に HVAC を納入した。工場の HVAC システムも請け負い、タンロン工業団地の日系企業の工場の HVAC も請け負ったことがある。現在は景気が悪く、生産能力の 3 割しか稼動していない。



生産品の1つ、スパイラルダクト



作業風景(品質チェック)

3. ベトナムの船用工業の投資環境

3-1 ベトナムへの投資状況

ベトナムへの外国投資は順調に伸びている。認可ベースの投資額は、2002年に対前年比4.5%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717億米ドルと過去最高を記録した。しかし2009年は231億米ドルと前年比13.9%減となった。2008年はマレーシアのライオン・グループによる鉄鋼・港湾整備（約98億ドル）⁴⁵、台湾のフォルモサ・グループによる製鉄・港湾整備（約80億ドル）などの大型投資案件が相次いで認可されたが、2009年は金融危機の影響から大型投資は限定的であった。2010年の投資額は、前年比13.9%減の199億ドルとなった。

しかし一方、実行額をみるとそれほど大きな上下はない。ピークの2008年が115億米ドル、2009年には落ち込んだが100億米ドルで2011年には前年比10%強の105億米ドルと持ち直している。

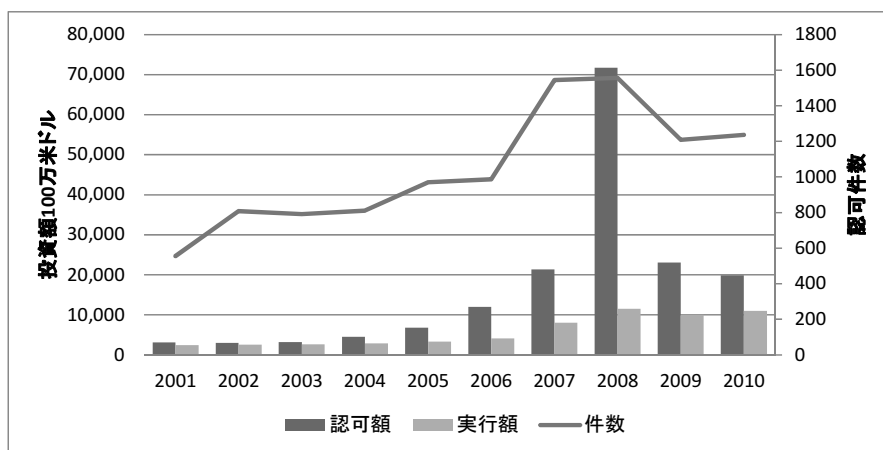


図 12 ベトナムへの直接投資額の推移

出所：ベトナム統計総局

業種別でみると、投資額大きい分野は不動産で（68億2,790万ドル）で、次いで製造業（約59億7,930万ドル）、電力・ガス（29億6,270万ドル）となっている。また、件数で最も多いのは製造業で、478件と全体の3分の1以上を占める。新規投資のみで見た場合は、件数・金額とも増加した分野は加工・製造、建設業、小売流通である。なかでも建設業（ホテルやオフィスビル建設など）は、件数が90.5%増、金額は約4.4倍と大きく伸びた。また加工・製造業もそれぞれ57.1%増、81.6%増と堅調に伸びており、ベトナムは依然として有望な生産拠点としてみられている。

⁴⁵ ビナシンとの合弁の予定だったが、前述のとおり、プロジェクトが進捗せず、2011年にライセンスが取り消された。

表 19 ベトナムへの直接投資認可額分野別（2010年）

業種	件数	金額(100万ドル)
不動産	33	6,827.9
製造業	478	5,979.3
電力・ガスなど	12	2,962.7
建設業	174	1,816.0
倉庫・運輸	20	881.0
卸売り・小売業	177	462.1
ホテル・飲食	39	315.5
健康・社会活動	9	205.6
情報通信	73	106.5
教育・訓練	8	74.7
科学技術	165	71.5
芸術・娯楽	8	62.3
その他	41	121.0
合計	1,237	19,886.1

出所：ベトナム統計総局

国・地域別でみると、2010年の認可案件では投資額が最も大きいのはシンガポール（111件、45億8,560万ドル）で、2位が韓国（313件、25億4,520万ドル）、3位がオランダ（16件、24億1,750万ドル）、4位が日本（144件、23億9,900万ドル）となっている。シンガポールの大型投資案件は、クアンナム省でのゲンティン・グループ系企業によるリゾート開発案件（40億ドル）がある。件数が少なく金額の高いオランダについては、クアンニン省でのAESグループによる石炭火力発電所建設（21億4,700万ドル）の大型案件がある。

表 20 ベトナムへの直接投資認可額国別（2010年）

業種	件数	金額(100万ドル)
シンガポール	111	4,585.6
韓国	313	2,545.2
オランダ	16	2,417.5
日本	144	2,399.0
米国	64	1,936.0
台湾	126	1,453.1
英領バージン諸島	28	823.1
中国	105	685.0
ケイマン諸島	5	565.8
マレーシア	31	491.3

その他	294	1,985.0
合計	1,237	19,886.1

出所：ベトナム統計総局

3-2 造船業、船用工業に関する投資優遇策

(1) 投資に関わる制度

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）⁴⁶、1995年にアジア自由貿易地域（AFTA）へ加盟⁴⁷、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。

従来、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。

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 21 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。

⁴⁶ 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。

⁴⁷ 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。

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	

出所：計画投資省ホームページなどより作成

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者は必ず、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、新規の場合は投資許可を得ると同時に会社形態を登録する必要がある。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る。

また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上審査をし、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 22 外国投資に関する手続き区分

案件	投資規模		
	150 億ドン未満	150 億ドン以上、 3,000 億ドン未満	3,000 億ドン以上
条件付きではない投資分野	投資登録	投資登録	投資審査
外資系企業のみを対象とする 条件付き投資分野(*1)	投資審査	投資審査	投資審査
首相承認が必要とされる投資分野(*2)	投資審査	投資審査	投資審査
条件付きの投資分野(*3)	投資審査	投資審査	投資審査

※1 外資企業のみを対象とする条件付き投資分野	※2 首相承認が必要な投資分野 (①～⑨は、資本調達先、投資額に関わらず該当。⑩～⑫は、資本金が1兆5000億ベトナムドン以上の案件のみ該当。⑬～⑯は、外国投資による案件のみ該当。)	※3 投資案件で条件付きの分野 投資額が150億ベトナムドン以上で投資法第29条に定める条件付投資分野(※1)に該当しない案件、且つ、上記の首相承認案件(※2)に該当しない案件。
① 放送、番組 ② 文化的製品の生産、出版、配給	① 空港、空輸事業の建設および運営 ② 港湾建設および運営	① 国防・国家安全、治安、社会安全に影響を与える分野

③ 鉱物探査および採掘	① 石油探査、採掘および精製	② 金融・銀行
④ 通信設備の建設、据付、運営および保守	② 鉱物探査および採掘	③ 国民の健康に影響を与える分野
⑤ 郵便網の構築、宅配サービスの設立	③ ラジオおよびテレビ放送	④ 文化、情報、新聞および出版
⑥ 河港、海港および空港の建設および運営	4. カジノ運営	⑤ 娯楽サービス
⑦ 鉄道輸送、航空輸送、海上輸送、水上輸送および旅客輸送	5. タバコの製造	⑥ 不動産の経営
⑧ 漁業	6. 大学教育事業	⑦ 天然資源の調査、探索、開拓および生態環境保護
⑨ タバコの製造	⑨ 工業団地、輸出加工区、ハイテク団地および経済特区の設立	7. 教育・訓練事業の発展
⑩ 不動産事業	⑩ 電力、鉱物加工および冶金事業	8. 法律が定めるその他の分野
⑪ 輸出入および流通事業	⑪ 鉄道、道路および国内水路インフラ建設	
⑫ 教育および訓練	⑫ アルコールおよびビール製造	
⑬ 病院および診療所	⑬ 海運事業	
⑭ ベトナムが加盟する国際条約で、外国投資家の参入規制がある他の投資分野	⑭ 郵便配達、通信、インターネットサービスに係るネットワーク整備および供給事業	
	⑮ 新聞、出版および印刷事業	
	⑯ 独立した科学研究施設の設立	

出所：ジェトロウェブサイト

なお、審査機関は投資分野により異なり、例えば、販売業は商工省、機械のメンテナンスは計画投資省及び商工省、電子ゲーム事業は地方の文化・スポーツ・観光局となる。管轄機関については不明確な部分も多く、事前に管轄の計画投資局もしくは工業団地管理委員会に問い合わせる必要がある。いずれにしても、書類は、投資登録案件も、投資審査案件も、進出先により地方計画投資局、或いは地方工業団地管理委員会、ハイテク団地管理委員会、経済特区管理委員会に提出する。

表 23 投資登録と投資審査の共通点と相違点

		投資登録案件の場合	投資審査案件の場合
共通点	書類提出機関	地方計画投資局、或いは地方工業団地管理委員会、ハイテク団地管理委員会、経済特区管理委員会	
	投資証明書の発行機関	地方人民委員会、地方工業団地管理委員会、ハイテク団地管理委員会、経済特区管理委員会	
相違点	書類提出機関	15 営業日	およそ 45 営業日
	投資証明書の発行機関	地方計画投資局、或いは地方工業団地管理委員会、ハイテク団地管理委員会、経済特区管理委員会	投資分野を管理する各省

出所：ジェトロホームページ

また、駐在員事務所と支店の設立については別途定められている。外国企業の駐在事務所を設立する場合の条件は、1. 事業団体が設立された、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。

駐在員事務所の場合、必要書類を駐在員事務所が所在する所轄商業局へ提出する。地方商工局は15日以内に書類の審査を行った上で駐在員事務所設立許可証を発行する。尚、地方商工局は受理した書類及び設立許可証を商工省及びその駐在員事務所が所在する地方の人民委員会及び税務署、公安署へ送付する。

支店の場合、必要書類を商工省へ提出する。商工省は、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。尚、商工省は受理した書類及び設立許可証を支店が所在する商工局及び税務署、公安署へ送付する。⁴⁸

(2) 造船業・船用工業に関する投資優遇策

①優遇税制

2007年の共通投資法では、外国投資、内国投資に関わらず「奨励投資業種」及び「奨励投資地域に進出する企業」に対し優遇措置が付与されることとなった。

奨励業種に関する詳細は2006年9月22日付Decree No. 108/ND-CPの補足資料に記載されており、奨励投資分野と特別奨励投資分野に区別されている。「投資が奨励されている分野(奨励投資分野)の第16項で「ディーゼルエンジンの製造、造船及び修理、船舶用エンジンの製造、輸送及び漁獲用船舶の設備及び部品の生産」が奨励分野として挙げられている。

具体的な奨励措置については、2007年2月14日付法人所得税法施行令Decree 24/2007/ND-CPにより、投資奨励分野リストの投資は、法人税が20%に減免されるインセンティブが適用されていた。しかし、2008年に新たな法人所得税法14/2008/QH12が施行され、ディーゼルエンジンなどの製造には優遇税制が適用されなくなった。

②輸入関税

2006年7月1日から施行された投資法及び2005年12月31日付輸出入関税法においては、固定資産及び国内で製造されていない特定の物品の輸入については、「奨励業種」に対し輸入関税は免除されている。

具体的には、輸出入税法の法令第149号(2005年12月8日)の第16条第6項により、「本法令の別添I、別添IIに定める投資優先項目に関する固定資産を生産するために使う製品、および政府開発援助により資金を提供されているプロジェクトのための固定資産を生産するために使う製品は輸入関税が免除となる」(Goods imported to create fixed assets of projects

⁴⁸ ジェトロウェブサイト

entitled to investment encouragement specified in Appendix I or Appendix II to this Decree, investment projects funded with official development assistance (ODA) sources, which are exempted from import tax)と定められている。別添 I は投資優先業種、別添 II は投資優先地域のリストとなっており、別添 I には下記のとおり造船・修繕、ディーゼルエンジン、貨物船や漁船の機器及び部品、水圧機器とその部品、コンプレッサーが含まれている。

APPENDIX I

LISTS OF DOMAINS IN WHICH INVESTMENT IS PARTICULARLY ENCOURAGED AND DOMAINS IN WHICH INVESTMENT IS ENCOURAGED

10. Investing in the manufacture of diesel engines; equipment and spare parts for freighters and fishing ships; dynamic and hydraulic machines and spare parts, compressors;

12. Shipbuilding and repair, manufacturing dynamic machines, equipment and spare parts for freighters and ships,

従って造船および船用機器の製造工場の固定資産となる機械設備の輸入については、輸入関税が免除されると解釈される⁴⁹。

さらに、同法令第 12 条では、「造船所は外航船の輸出については輸出税を免除する。固定資産の製造、及び科学技術省が認証した技術的な輸送手段の製造のために輸入されたもの、造船に使用する原材料、半製品で、国内で生産されていないものについては輸入税を免除する。投資計画省は、造船業において使用される原材料、半製品、機器のうち国内で生産されているもののリストを別途作成する」(Shipbuilding establishments shall be exempt from export tax on exported seagoing vessels, and from import tax on machinery and equipment imported to create their fixed assets; means of transport included in technological lines, which are certified by Ministry of Science and Technology, imported to create their fixed assets; and raw materials, supplies and semi-finished products in service of shipbuilding activities, which cannot be produced at home. The Ministry of Planning and Investment shall issue a list of raw materials, supplies and semi-finished products in service of shipbuilding activities, which can be produced at home, serving as a basis for tax exemption specified in this Clause.)と定められている。

上記により、ベトナム国内で生産されていない船用機器については、輸入関税が免除されていると解釈できる⁵⁰。

なお、計画投資省の省令第 04 号(Circular No 04/2009/TT-BKH)にて国内で生産されている原材料、半製品、機器のリストを発表している。この中には、50 馬力までのディーゼルエ

⁴⁹ ただし、この解釈は法律の専門家の意見を仰いだものではない。また、参照したベトナムの法令の英語版も、ベトナム語からの翻訳のため、わかりづらいところがある。実際にベトナムに船用機器を輸出する際には、法律の専門家の意見を仰ぐことが推奨される。

⁵⁰ 同上。

ンジン、半径 2m以下のプロペラ、船用ボイラーなどが含まれている。従って、これらの品目については輸入関税が免除されない。

③付加価値税

1997 年付加価値税法、1997 年付加価値税法の一部条項の修正および補足に関する 2003 年法及び 2005 年法に取って代わり、付加価値税法 13/2008/QH12 が施行された。以前の規定に基づき、技術ラインの一部となる機材、設備または特殊搬送手段もしくは国内において生産されていない建設資材で、かつ企業の固定資産を形成する輸入物品については付加価値税が免税となったが、2009 年から付加価値税が課税対象となった（税率は 10%）。しかし、外国側パートナーとの商品生産加工契約に沿って、輸出向けの商品を生産加工するための輸入原料は付加価値税が免税となっている。⁵¹

(付加価値税法 Law No. 13/2008/QH12 第 17 条)

17. Machinery, equipment and materials which are not yet able to be produced domestically and which are required to be imported for direct use in scientific research and technological development activities; machinery, equipment, replacement parts, specialized means of transportation and materials which are not yet able to be produced domestically and which are required to be imported to carry out prospecting, exploration and development of petroleum and natural gas fields; aircraft, drilling platforms and watercraft which are not yet able to be produced domestically and which are required to be imported to form fixed assets of enterprises or which are leased from foreign parties for use in production and business and in order to be sub-leased.

(3) 外資系企業による物品の輸出入・販売

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

⁵¹ 同上。

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。

3-3 ベトナム進出企業

ベトナムの造船業は必要とする資材・機材のほとんどを輸入に頼っている。現地調達を促進するため、ビナシンと合弁での船用産業のベトナム進出を促したが、成功している例は少ない。ビナシンと手を組まずに進出している船用産業メーカーはあるが、生産品のほとんどは輸出されているのが現状である。次表に、船用産業でベトナムに進出している企業の例を示す。

表 24 日系船用機器関連企業のベトナム進出

ナカシマベトナム	船舶用プロペラでトップシェアをもつナカシマプロペラ（本社・岡山市東区）の初の海外生産拠点として設立。2005年に投資ライセンスを取得し2007年野村工業団地にて操業。2008年に第二工場のハイフォン市ディンブ工業団地を起工し、2009年に操業開始した。野村工業団地の工場は2011年11月に売却し、ディンブ工場にて操業している。船舶用プロペラ及びプロペラ・装置部品を生産。生産品は主に日本に輸出している。
渦潮電気(BEMAC)	2004年にタンロン工業団地に現地法人を設立し、配電盤などを生産している。生産品のほぼ100%は輸出している。
藤倉ゴム工業	2002年にハイフォンにて野村ハイフォン工業団地にて、救命筏、救命ボート、救命胴衣の生産開始した。2007年には新工場を竣工。2011年にホーチミン駐在員事務所を設立した。救命筏製品をベトナムで加工委託による生産実施。
OST	岡本鉄工所（山口県下関市）、船舶部品販売のシーメイト（広島市）の合弁会社。2007年に設立。鉄製品を製造している。さらに、OSTはエイゼット（広島市）と合弁で、船舶設計会社を2007年に設立した。
三菱重工	2005年11月、ビナシンと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。契約の内容は、UE機関のうち、シリンダ径330～680mmの大型船用低速ディーゼルエンジンである三菱UEC-LA、LS、LSII、LSE機関に関する製造、販売・サービスのライセンスをビナシンへ供与するというもの。適用エリアはベトナム国内で、期間は2005年から2014年までの10年間 ⁵² 。工場は完成したものの、ビナシン側の問題でエンジン組み立ては遅延。2012年3月の報道によると、エンジン工場

⁵²三菱重工プレスリリース 2005年11月10日

	を三菱重工に売却交渉中（ビナシン側のコメント）ということになっているが、三菱重工はこれを肯定も否定もしていない。 ⁵³
--	--

出典：報道、現地インタビューなどから作成

このほか、ヤンマーや日本無線などがベトナムに駐在員事務所を設立している。

表 25 非日系船用機器関連企業のベトナム進出

アルファラバル	デンマークのボイラーメーカー、オルボルグ社が 2004 年にビナシンと合弁会社を設立し、2006 年にハイフオンのアンホン工業団地に工場を設立。2009 年にビナシンの持ち株を買い取って 100% 子会社とした。2010 年にオルボルグ社が米国のアルファラバル社に買収されたため、ベトナム法人もアルファラバルとなった。ボイラー、ヒーター、プレッシャーベッセル、バーナー、コントロールシステム、排ガスエコマイザー、熱交換器などを生産している。
バルチラ	同社は 1998 年に 100% 出資の現地法人をホーチミン市に設立、2007 年にはハノイに支店を、ホーチミンにサービスワークショップを設立した。ビナシングループの造船所から船舶推進機器システムを複数受注している。2007 年 5 月にはビナシンと船舶用の低速ディーゼルエンジンのライセンス生産で合意していたがビナシンの資金繰りが悪化して実現していない。
ロールスロイス	航空機エンジン、船舶エンジン大手のロールスロイスは、2008 年にハノイ事務所を設立、ビナシンと造船産業の支援で覚書を交わし、ビナシン幹部向けに戦略、管理、リーダーシップ技術に関する 2 種類の訓練コースを提供するなど協力してきた。2010 年にはノルウェーの Odim Asa グループが南部のブンタウ市に持つ石油や船舶などで使用されるロープ、リフト、クラインなどの製造工場を買収。工場の敷地面積は 1 万 2,000 平方メートル。ベトナムではシンクロリフトなどを受注している。
カミンズ	ディーゼルエンジンメーカー。40 年以上にわたってベトナムでは DKSH 社を代理店としてきたが、2010 年に DKSH 社と合弁で Cummins DKSH (Vietnam) Limited Liability Company を設立し、販売、マーケティング、アフターセールスに力を入れていくことになった。
マクレガー	2007 年にビナシンとハッチカバー製造の合弁で合意したが、実現せず、2010 年に建設省の傘下企業の LISEMCO と合弁会社を設立した。

⁵³ Vietnam News Summary 2012 年 3 月 8 日

TTS マリン	海洋クレーン、港湾・貨物取り扱い機器、乾貨物取り扱い機器、掘削機器、デッキ機械などを扱うノルウェー企業。オスロ株式市場に上場している。2006年11月にハイフォンに駐在員事務所を設立した。TTS マリンのベトナム事務所では、ハッチカバー、ローロー船要機器、クレーン、デッキ機器などの船用産業向けの TTS マリンの商品をすべて取り扱う。
ABB	1993年にベトナムに進出。ハノイにベトナム本部と変圧器の工場がある。ダナン、バクニン、ホーチミン、ブンタウには支店がある。
アトラスコプロ	コンプレッサーメーカー。1997年にベトナム子会社設立。ホーチミン、ダナン、ハノイにオフィスを持つ。
インガソール・ランド	コンプレッサーメーカー。駐在員事務所をおき販売は代理店を通してしている。
コンシリアム・マリン	スウェーデンの航行、環境、安全関連機器メーカー。海洋分野ではマリン用火災探知機、ガス探知機、レーダーなどを製造。ハノイに子会社を持つ。
Deutz	ドイツのエンジンメーカー。ホーチミンに連絡員事務所（リエゾンオフィス）があり、販売は代理店経由。

出典：報道、各社ウェブサイト、現地インタビューなどから作成

4. 国営造船公社の再建計画について

4-1 再建計画とその進捗状況について

経営破綻したビナシンを政府は倒産させずに再建しようとしている。2010年6月、政府はビナシンに再編に関する第926号決定(No.926/QD-TTg)を公布した。これにより、子会社12社を石油関連の国営会社ペトロベトナムと、国営海運のビナラインに移管することが決定した。ペトロベトナムに移管するのはライブー造船産業、ギーソン造船産業団地、ノンチャック特殊船造船所、ズンクアット造船、ソアイラップ造船産業、ホアンアン造船産業合資会社の6社⁵⁴。ビナラインズにはハイハー港湾産業地区、ビナシン・ディンブー港、ハウギャン造船産業開発、ナムカン造船、ビナシン・オーシャン海運、ビエンドン海運の6社を移管する⁵⁵。ビナシンは造船に集中することとなった。この決定を受け、運輸省は6月21日に決定内容の実施に向けた会合をビナシンと行い、同社が管理している各施設の通常の活動を維持しながら、体制を早急に転換するよう要求した。

続いて2010年11月にはビナシンの再建に関する第2106号決定(No. 2106/QD-TTg)が公布された。再建期間は2011年～2013年とし、ビナシンは船舶の建造・修理、それを支えるすそ野産業の育成、すそ野産業の職員の技術訓練に専念することとなっている。この3分野を本業として取り組むビナシンは、海洋経済の促進や2010年以後の国家海洋戦略の執行で先頭に立つ船舶建造・修理産業において、中心的な役割を果たすとされている。再編の過程では、投資家や労働者の正当な権利・利益を保証する必要があるとされている。ビナシンはまた、これまでに行った投資を活用するとともに、本業と関係ない分野に向けられた投資の回収に努めることが求められている。

また、この決定ではビナシンは持ち株会社と子会社からなる企業グループとし、ビナシングループに残る組織は持ち株会社以外では次の19社/機関⁵⁶とされている。それ以外の会社については、移譲、売却、合併、解散、倒産処理などで整理することになった。

表 26 ビナシングループに残る子会社・関連会社・関連機関

子会社	
1	- Nam Trieu Shipbuilding Industry Corporation;
2	- Bach Dang Shipbuilding Industry Corporation;
3	- PhaRung Shipbuilding Industry Corporation;
4	- Ha Long Shipbuilding Company;
5	- Cam Ranh Shipbuilding Company;

⁵⁴ このうちホアンアン造船産業合資会社を除く5件について、ペトロベトナムは2011年12月に移譲契約に署名した。Vietnam News Brief Service 2010年12月15日

⁵⁵ Vietnam News Brief Service 2010年7月1日

⁵⁶ しかし2012年2月にビナシンにインタビューしたところ、再編後の子会社数は43社とのことであった。決定2108号交付後に変更があったものとおもわれるが、43社のリストは公開されていない。

6	- Sai Gon Shipbuilding and Maritime Industry Company;
7	- Bach Dang Diesel Engine Manufacturing Company;
8	- Cai Lan Steel Company;
9	- Vinashin Finance Company;
10	- Song Hong Shipbuilding and Construction Company;
11	- Shipbuilding Company 76;
12	- Investment Counseling and Trade Company;
13	- Can Tho Shipbuilding Industry and Transport Joint-Stock Company;
14	- Hoang Ann. Shipbuilding Industry Joint-Stock Company.
合併会社	
15	- Sejin-Vinashin Limited Liability Company;
16	- Songsan-Vinashin Limited Liability Company.
関連会社	
17	Huyn dai-Vinashin Shipyard Limited Liability Company.
関連機関（非営利機関）	
18	- Shipbuilding Science and Technology Institute;
19	- Vinashin Vocational College.

出所：第 2106 号決定

しかし、再建はなかなか進んでいない。国営企業改革開発に関する中央運営委員会が 2011 年 12 月に発表した報告書によると、ビナシンのリストラの進捗ペースは非常に遅いと指摘され、その理由として次が要因が挙げられている。まず政府がビナシンの子会社の多くをベトナム海運総公社(ビナラインズ)、ベトナム石油ガス公社(ペトロベトナム)の 2 国営企業に移譲することを決めたが、ビナラインズは政府の要求どおり引き受けるのは不可能だとしている点だ。ビナシンから切り離しが決まっている子会社・関連会社 216 社のうち、移譲・合併・解散が終了したのは 54 社のみである。市場環境が悪化する中、事業の非効率運営で債務過多となった企業の株式の移譲は進む兆しが見えない。これらの状況を受け、ビナシンは政府に減資を提案し、リストラ計画を見直すよう求めている⁵⁷。

2012 年 2 月にビナシンにヒアリングをしたところ、エンジン工場や、ビナシングループの残すことになっている大型造船所でさえ、買い手がつけば売却する、とのことであった。さらに、2012 年 3 月 8 日の報道によれば、エンジン工場を三菱重工に売却することで話し合いを進めているという⁵⁸。

以下、2010 年以降のビナシンをめぐる動向をまとめた。

⁵⁷ Vietnam News Agency 2011 年 12 月 15 日

⁵⁸ Vietnam News Summary。三菱重工側はコメントを出していない。

表 27 ビナシンの動向

<p>6月</p>	<p>ビナシン再編の政府決定 No. 926/QD-TTg 発行</p> <p>6月18日にビナシンの再編に関する第926号決定が発行。子会社12社を石油関連の国営会社ペトロベトナムと、国営海運のビナラインに移管することが決定。ペトロベトナムに移管するのはライブー造船産業、ギーソン造船産業団地、ノンチャック特殊船造船所、ズンクアット造船、ソアイラップ造船産業、ホアンアン造船産業合資会社の6社。ビナラインズにはハイハー港湾産業地区、ビナシン・ディンブー港、ハウギャン造船産業開発、ナムカン造船、ビナシン・オーシャン海運、ビエンドン海運の6社を移管する。ビナシンは造船に集中する。</p> <p>ビナシンの財務状況はこの時点で、総資産104兆ドンに対し、負債が86兆ドンと発表されていた</p>
<p>7月</p>	<p>ファム・タイン・ビン党委員会書記・会長の罷免</p>
<p>8月</p>	<p>元会長逮捕</p> <p>「経済管理に関する国の規則に反する不正を犯し、深刻な結果を招いた」疑いでビン元会長逮捕</p> <p>ビナシン指導委員会の設立</p> <p>ベトナム共産党中央委員会政治局はビナシンの早急な経営安定化への支援を担当す指導委員会を設立。委員長にはグエン・シン・フン常務副首相、副委員長にはホアン・チュン・ハイ副首相、常務委員にホー・ギア・ズン運輸相。委員会はこのほか、関係各省庁・機関・部門の代表者14人の委員で構成。ビナシンのための政策・処方箋の研究・提案やその執行に当たる。8月17日に同委員会は第1会合を開催</p> <p>新社長解任</p> <p>2ヶ月前にビナシン社長に就任したチャン・ケアン・ブー新社長が、政府によって取締役の職務を停止。経営面の失敗が理由と報じられている。ビナシンの再建を担当する政府指導委員会が創設されてから、2週間での職務停止の決定となった。</p>
<p>9月</p>	<p>元幹部逮捕</p> <p>9月6日、チャン・ケアン・ブー新社長を含むビナシン及びその子会社の幹部4名逮捕の報道。さらに、20日、Cai Lan ディーゼル発電所の建設で不正があったとして、Cai Lan 造船所社長が逮捕</p> <p>政府、ビナシンに債務返済計画策定を指示、ビナシンは政府に3兆ドンの国債発行要請</p> <p>フランスのNatixis bankへのローン支払いで、ペトロベトナムと協調するよう政府は指示。ビナシンは政府は、3兆ドンの国債を発行してその一部をビナシンで負債返済に使うことを提案。フランスのNatixis bankによるローン支払に当てる。政府は財務省にビナシンからのこの提案を検討するよう指</p>

	<p>示した。</p> <p>政府、2.5兆ドン注入</p> <p>政府はビナシンを救済するために2.5兆ドンを投じる考えを明らかにした。</p>
11月	<p>政府はビナシンの再建計画を承認（政府決定 No. 2108/QD-TTg）</p> <p>ビナシンの2011～13年の再建計画を承認。計画の内容は、ビナシンは造船、船舶修繕、造船・修繕周辺のサービス業と、社員の技術訓練に専念する、造船と修繕を中核業務とし、国家海洋産業戦略を推進して海洋産業の発展を目指す、というもの。12年までにビナシンの業績を黒字に転換し、15年までに安定成長を目指すことになっている。</p>
12月	<p>債務不履行</p> <p>12月21日の返済期限に6000万USドルの支払い能力がなく、債務不履行となった。グエン・ゴック・スー会長は債権者に1年間の支払い延期を要求。ビナシンが2007年に発行した6億USドルの社債は、6カ月ごとに10回に分割して支払うことになっており、21日が第1回の支払い期限だった。</p>
2011年 6月	<p>ベトナム開発銀行による融資の返済期限延長を政府が承認</p> <p>政府は支払い期限を約2年後まで延長する財務省の提案に合意した。</p>
	<p>ベトナム政府の総合監査局がビナシンの調査を終了</p> <p>監査局は談合、汚職などの違法行為を発見、ビナシンの過去の幹部の責任を明確にし、首相に報告書を提出した。監査局は警察にビナシン幹部による9件の汚職を通告、刑事法に基づき取り調べを続けるよう提案。発覚したのは1兆ドンの社債の不正利用やドンクアット造船所の第1期工事による59億ドンの損失、損失隠しなど。また累積債務もビナシンが前年に発表した86兆ドンよりはるかに多い96兆ドンであったことも発表。</p>
9月	<p>ベトナム警察、ビナシン幹部さらに1名起訴することを決定</p> <p>ベトナム警察は8日、ビナシンの系列会社ビナシン・ファイナンス・コーポレーションのホアン・イア・ヒェップ元副社長(39)を起訴することを決定。ベトナム警察はこれまでにビナシンの幹部11人を起訴、9人を逮捕し、ホー・ゴック・トゥン元最高財務責任者(CFO)、関連会社ビナシン・オーシャン・ショッピングのギャン・キム・ダット元事業部長を捜索している。逮捕されたのはファム・タイン・ビン・グループ会長、チャン・クアン・ブー元最高経営責任者(CEO)、チャン・バン・リエム元取締役、カイラン・スチールのグエン・トゥアン・ズオン元CEO、ホアン・アン造船のグエン・バン・トゥエン元取締役ら。</p>
11月	<p>ビナシン元幹部9人を起訴</p> <p>ベトナムの最高人民検察院は17日、国営ビナシン・ビジネス・グループの元幹部9人を起訴した。故意に国の経済運営規則に反する行為をし、深刻な結果を招いたため。9名は</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ビナシン元会長・社長のグエン・タイン・ビン(58)―主犯

	<ul style="list-style-type: none"> • ビナシン元監査委員長のチャン・バン・リエム(56)、 • ホアンアン投資合資会社ダイレクターのグエン・バン・トゥエン(49)、 • クーロン投資合資会社の元会長、グエン・トゥアン・ドン(45)、 • カイラン海運産業元会長・ハイハー経済区開発投資合資会社元社長のトー・ギエム(52)、 • ビナシン・ファイナンス元社長のチン・ティール・ハウ(47)、 • 同元副社長のホアン・ギア・ヒエップ(39)、 • ビナシン元社長のチャン・クアン・ブー(53)、 • ホアンアン投資合資会社の元副社長のドー・ディン・コン(49) <p>起訴状によれば、被告らは国家予算に 9100 億ドンを超える損失をもたらした点や、横領、不正融資</p> <p>さらに元幹部 2 人、ビナシン・ファイナンス・ワン・メンバー元社長のホー・ゴック・タウン(53)とビナシン・オーシャン海運の元ビジネス・マネージャー、ギャン・キム・ダット(34)が逃亡中で警察が行方を追っている。</p> <p>オランダのエリオット VIN がビナシンを英国で提訴</p> <p>債権者の 1 社であるオランダのエリオット VIN が英国で提訴した。</p> <p>製鉄所プロジェクトの免許正式に取り消し</p> <p>ビナシンとマレーシアのライオン・グループ傘下のマジュ・スタビルの合併による、ベトナム中部ニントゥアン省での製鉄所プロジェクトライセンスが正式に取り消された。</p>
2012 年 1 月	<p>3 度目のデフォルト</p> <p>2007年にクレディスイス率いる銀行団から受けた 6 億米ドルの融資の 3 度目の支払い 6000 万 US ドルをデフォルト。2010 年 12 月から 3 度目。デフォルトとなった債務は合計 1 億 8000US ドル。</p>

出所：報道より作成

4-2 ビナマリン、ペトロベトナムへ譲渡されると考えられる事業について

前述のように、ビナマリン、ペトロベトナムへは次の事業が移管されることが、2010 年 6 月の政府決定 No. 926/QD-TTg にて定められている。

表 28 ペトロベトナム、ビナラインへの譲渡事業

ペトロベトナム	ビナライン
ライブー造船産業工業団地（ライブー造船を含む）	ハイハー港湾産業地区 ビナシン・ディンブー港
ギーソン造船産業団地	ハウギャン造船産業工業団地および造船所
ノンチャック特殊船造船・機械工場	ナムカン造船
ズンクアット造船所	ビナシン・オーシャン海運
ソアイラップ造船産業工業団地	ビエンドン海運

ホアンアン造船産業合資会社のビナシンの持ち株	など
------------------------	----

出所：報道などより作成

このうち、ペトロベトナムへは6件の事業が全て移管された。ビナシンはこれらのほかに、ミトラン(My Trung)工業団地、ミトラン造船、ミタン(My Tan)造船もペトロベトナムに移管したいとして交渉を行っている⁵⁹。ビナラインについては、状況が不明確である。報道によってはビナラインに移管される事業は12件あるという情報もある。上記の6件のうち、ハウギャン造船産業工業団地および造船所や移管されたがビナラインはプロジェクトの規模の縮小を州政府に求めているようである⁶⁰。ビエンドン海運はビナラインに移管済⁶¹だが、その他については情報が無い。また、ハイハー港湾産業地区については、ビナラインズが開発を継続する資金を十分持たないため、ハイハー経済区投資開発会社は今もビナシンの子会社のまま移譲できずにいる。ビナシンはクアンニン省政府にほかの引き受け先を探すよう求めている⁶²。いずれにしても、ビナラインはビナシンからの事業の受け入れには消極的である。その理由の1つはビナシンの海運会社の船舶が老朽化しており、修繕なしでは使い物にならないからである。2010年11月の報道によると、ビナラインが政府の指導に従い、ビナシンから移管される船36隻⁶³のうち3分の2は老朽化していて、2600万米ドルを修繕、保険、船員に投じないと使えないという⁶⁴。こうした不採算事業の移管により、ビナシンは80兆ドルの負債のうち約20兆ドルをペトロベトナムとビナラインに移管した。⁶⁵

4-3 中止・縮小されることになった主な事業について

ビナシンが進めていたプロジェクトで事業認可の取り消しが大きく報道されているのは、マレーシアのライオングループと合弁で実施することになっていたニントゥアン省の鉄鋼プロジェクトである。ビナシンとマレーシアのライオン・グループ傘下のマジユ・スタビルが合弁で、98億USドルを投資する巨大プロジェクトの予定だったが、2011年11月に投資認可取り消しが決定した。ニントゥアンニンフォック郡の1,650ヘクタールの用地を2025年まで4期に分けて年産1,440万トンの製鉄能力を持つ設備を開発するもので、2008年後半に着工、第1期完成当初の2011年には年間450万トンを生産する計画だった。輸入の鉄鉱石と国内産のコークスを原料とし、薄板(熱延・冷延コイル)、鋼板、亜鉛めっきコイル、塗装コイル、H型鋼、I型鋼を、パイプなどを生産。発電能力1450メガワットの発電所や貨物取扱能力5000万トンの港湾など支援施設も同時に開発するとしていた⁶⁶。しかし2008年11

⁵⁹ Vietnam News Brief Service 2011年4月15日

⁶⁰ Vietnam Today Online 2011年11月28日

⁶¹ <http://www.biendong.com.vn/AboutUs.aspx>

⁶² Vietnam News Agency 2011年12月15日

⁶³ ビエンドン海運、ビナシンライン、ビナシンシップなどのビナシン傘下の海運会社が所有していた船。Vietnam News Summary 2010年7月16日

⁶⁴ VN Economy 2010年11月19日

⁶⁵ Vietnam News Brief Service 2011年4月15日

⁶⁶ The Saigon Times Daily 2010年5月26日

月に起工式を行ったもののその後建設は中断。用地接収のため移転した農家への賠償金支払いも終了していない。

ビナシンのこれ以外のプロジェクトについては明確に中止が発表されたものは見当たらない。ビナラインやペトロベトナムに移管され、ビナラインの意向により縮小が検討されているものはある。主なプロジェクトの状況は以下のとおり。

(1) アンホン海洋工業団地(ハイフォン市)

ハイフォン市アンハイ区アンホンに立地する 20 ヘクタールの工業団地。投資額は 809 億ドン(600 万 US ドル)。船用ディーゼルエンジン製造及び組み立て、船用ボイラー製造、船舶用スイッチボード・甲板機器製造、ピッチプロペラ製造及び組み立て、船用ギアボックスなどの生産工場が立地し、ビナシンと韓国の子会社(Sejin)社の合弁会社で 2003 年に設立されたセジンビナ社も立地し、船舶用内装品の製造を行っている⁶⁷と、ビナシンのニュースレターには掲載されていた。しかし、実際には、立地しているのは、アルファラバルのボイラー工場、セジンビナシンの工場、ビナシンのエンジン工場のみである。さらにエンジン工場には設備は入っているものの一度もエンジンを組み立てたことはない。

(2) スアンチャウ造船複合施設、ミトラン工業団地(ナムディン省)

北部のナムディン省でビナシンがすすめていた、造船所、製鉄所、船用部品工場、船舶クレーン工場などの複合施設プロジェクト。その 1 つはスアンチャウ(Xuan Chau)造船複合施設だったが、これは住民の反対で頓挫した。また、ミトラン(My Trung)工業団地には造船関係の裾野産業の工場を立地させる計画で、同工業団地に立地する船舶機器工場は 2008 年 4 月に稼動する予定⁶⁸だった。ビナシンから入手した資料によると、工業団地は 150.68 ヘクタールで、存在するが、入居企業はまだ 1 社もない。ビナシンはこのプロジェクトをペトロベトナムに移管したいと考えているとも報じられている。

(3) ハイズオン造船工業団地(ハイズオン省)

ハイフォンから東に 45km、ハノイから西に 57km のハイズオン省に立地する造船複合施設。投資規模は 4 兆 5,000 万ドン(1 億 8,662 万米ドル)。2004 年 8 月に省政府がビナシンに 73 ヘクタールの土地を第一フェーズ用に交付した。造船複合施設は完成すれば 220 ヘクタールに及ぶ計画で、コンテナの製造修理、めっき鉄板、発電機、水圧機器の製造を行う予定だった⁶⁹。ビナシンと台湾企業 Toong Goen と合弁のコンテナ製造工場は 2007 年 5 月に稼動し、2008 年に最初の出荷を行った⁷⁰。しかし、コンテナ工場以外の立地は確認できなかった。またコンテナ工場の Vinashin-TGC Container Joint Venture Company のウェブサイトも現在はアクセス不能で、稼動を続けているかどうかは不明である。

⁶⁷ Vietnam Shipbuilding Industry No.2-2005 (Vinashin 発行)

⁶⁸ Vietnam Investment Review 2005 年 11 月 21 日、Vietnam News Agency 2005 年 8 月 18 日

⁶⁹ Vietnam News Brief 2004 年 8 月 12 日付

⁷⁰ Thai News Service, 2008 年 11 月 26 日

(4) ビナシン-シネック造船産業団地(SIP) (ハイフォン市)

ハイフォン市トゥイグエン地区の 4,900 万米ドルの造船複合施設「ビナシン-シネック造船産業団地(SIP)」計画で、2008 年操業の予定だった。ビナシン傘下のビナシン貿易製造合弁会社(シネック)が建設・運営するもの。港、オフィス、貿易センター、住宅なども含めた総合開発となる予定だった。その後、Nam Cau Kieng 工業団地に名前が変わった。割安の土地貸借料や事業支援、人材育成など多種の投資家優遇策を打ち出しているが、入居企業はまだ入っていない模様である。⁷¹

(5) ハイハ港湾産業地区 (クアンニン省)

ビナシンは 2007 年 3 月、北部のクアンニン省ハイハ地区で 150 億米ドルを投じる産業・サービス・港湾複合施設の建設に着手した。32 万トンの船舶が建造できる造船所、コンテナ港、年産 300 万トンの製鉄所と年産 700 万トンの製油所も複合施設の中に建設される予定だった。同プロジェクトはビナラインに移管される予定だが、ビナラインズが開発を継続する資金を十分持たないため、ハイハ経済区投資開発会社は今もビナシンの子会社のまま移譲できずにいる。

中部

(6) ズンクアット経済区の造船裾野産業複合施設(クアンガーイ省)

ズンクアット造船所やズンクアット製油所があるクアンガーイ省に設立された造船裾野産業複合施設を設立する計画がある。同省では 10 ヶ所の衛星工場を設立し、完成時には産業用ガス、ファイバークラス、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計画。このズンクアット 経済区にビナシンは 6,500 億ドン(4,060 万米ドル)を投資する予定だった⁷²。ズンクアット経済区を運営するズンクアット経済区庁はすでに 111 件の投資ライセンスを発行しており、韓国の Doosan Vina がボイラー工場などが立地している。2011 年 9 月にはシンガポールの政府系企業セムコープのベトナム合弁会社で、工業団地を複数運営する VSIP が、総合都市開発(integrated township)の事業化調査を行うことで、クアンガーイ省人民委員会と合意した⁷³。報道によれば、VSIP は 2012 年第 3 四半期に開発を開始する⁷⁴。ただし、経済区内に開発予定だったビナシン独自の造船裾野産業複合施設が進んでいるかどうかはデスクリサーチからは不明であったが、ズンクアット造船所をペトロベトナムに移管しているため、同複合施設からもビナシンは撤退しているものと思われる。

⁷¹ Vinashin 2011 年 11 月長崎セミナー資料

⁷² Lloyd's List 2007 年 2 月 9 日

⁷³ SembCorp プレスリリース 2012 年 1 月 12 日

⁷⁴ Vietnam News Brief Service 2012 年 3 月 13 日

南部

(7) ハウザン造船所と複合施設

ビナシンは南部のハウザン省で造船所を含む複合施設の建設を 2007 年に開始していた。造船所の他、コンテナ工場、船舶エンジン工場、港湾システム、セメント工場、3,600 メガワットの火力発電所を備える予定で、造船所の第 1 期工事は 60 ヘクタールを 7,660 億ドンで開発し、造船能力載貨重量トン数 3 万 DWT の施設を建設し、第 2 期工事で能力を 7 万トンに拡大する計画だった。2010 年には完成する予定だったが、ほとんど進展せず、ビナラインに移管された。ビナラインはプロジェクトの規模を 160 ヘクタールに縮小することを省政府に提案している。造船所も 30 ヘクタールと当初予定より縮小される見込み⁷⁵。

⁷⁵ Vietnamtodayonline 2011 年 11 月 28 日



この報告書はボートレース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。

ベトナムの国営造船公社再編による
船用工業市場影響に関する調査

2012年（平成24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 1-13-3
虎ノ門東洋共同ビル 5階
TEL 03-3502-2041 FAX 03-3591-2206

財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。