

第29回海事立国フォーラム in 東京 2021

2021年10月19日(火)



ベトナムの海運事情

公益財団 日本海事センター 専門調査員 チャン・ティ・トゥ・チャン(TRAN THI THU TRANG)

(email: t-tran@jpmac.or.jp)

目次

はじめに

1. ベトナム経済にとっての海上輸送

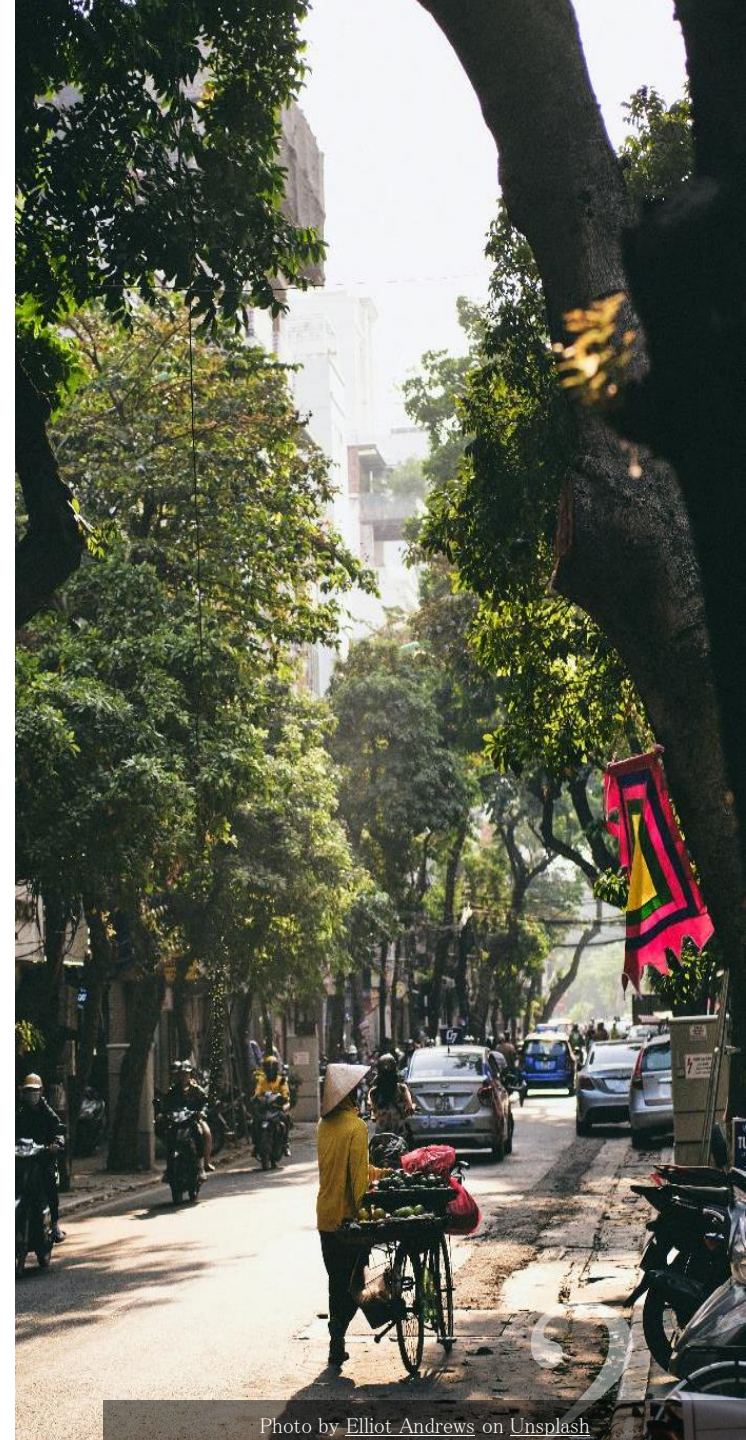
- (1) ベトナムの経済
- (2) 海上貿易
- (3) 国内輸送

2. ベトナム海事産業の現状

- (1) 海事産業政策
- (2) 海運
- (3) 港湾
- (4) 船員
- (5) 造船

3. 新型コロナの影響

4. 今後の展望



シン・チャオ

Xin chào

アオザイ



<https://vietjetstar.net/ao-dai-vietnam-airlines/>

ベトナム伝統衣装。高校生の制服、ベトナム国家航空会社の女性乗務員の制服、結婚式などの様々な場面に使用。

コーヒー



ベトナムのコーヒー輸出量は、世界の16%を占め、ブラジルの次に2番目(2016~2020年年平均量ベース)。日本のコーヒー輸入元としてブラジル(30%)の次に、23%を占める(2016~2020年年平均量ベース)。

フォー



生春巻き



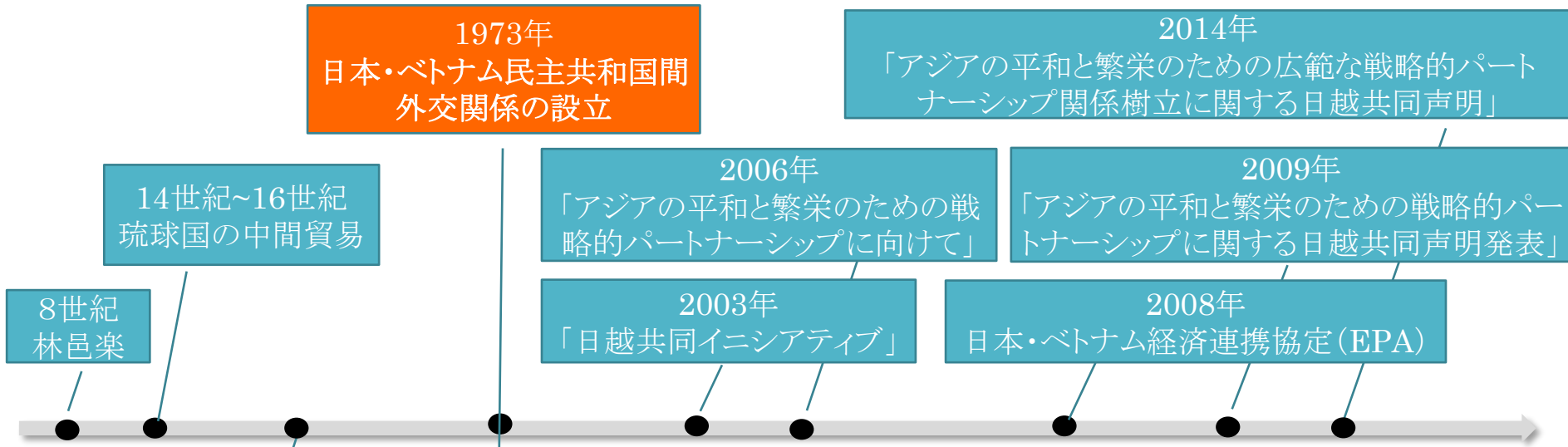
米粉から作られた麺とラップペーパーを使用。フォーは、北部の人の朝ごはんの定番。生春巻きは、南部の夏の暑さに合う。

ハロン湾



世界遺産。年間100人が訪問、その半分が外国からきた観光客。

日本とベトナムの関係



「日本橋」inホイアン市(ベトナム中部)

基礎情報

言語:ベトナム語

首都:ハノイ

面積:331,212 km²

気候:亜熱帯(北)～熱帯(南)

人口:9,620万人(2019年)

民族:54族

- ✓ 平野に居住、稲作:キン族(86%)、クメール族(1.4%)、中国系ベトナム人=ホア族(1.1%)
- ✓ 山間部・高原地帯に居住、焼畑耕作:タイ族(1.9%)、タイ族(1.7%)、ムオン族(1.5%)、スン族(1.1%)、モン族(1.1%)等

宗教:

- ✓ 大乘仏教(儒教と道教が混ざり合う)
- ✓ キリスト教のカトリック、プロテスタント
- ✓ イスラム教
- ✓ ベトナム新興宗教のカオダイ教、ホアハオ教

主食:米

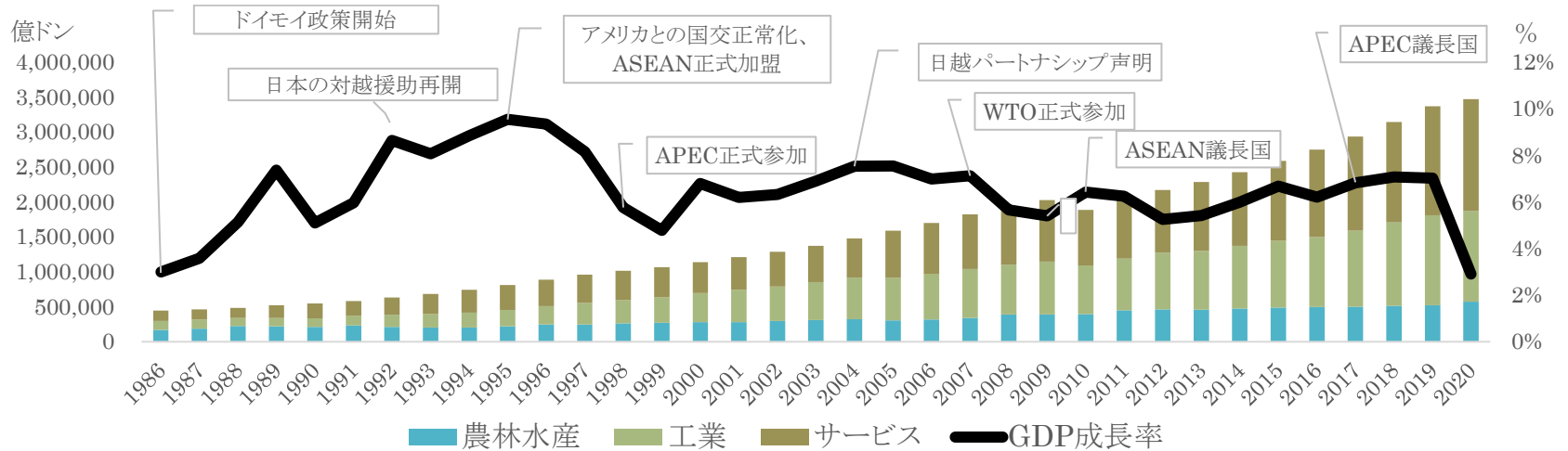
ベトナムの国土は、インドシナ半島の東側に南北1,650kmにわたって位置する細長い地形

海岸線が3,260km以上



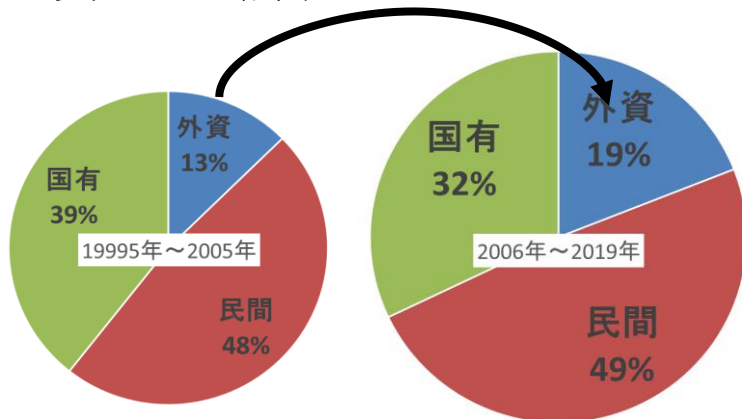
1.1ベトナム経済成長：市場開放

実質GDP成長率及び産業部門生産額(2010年固定価格)の推移



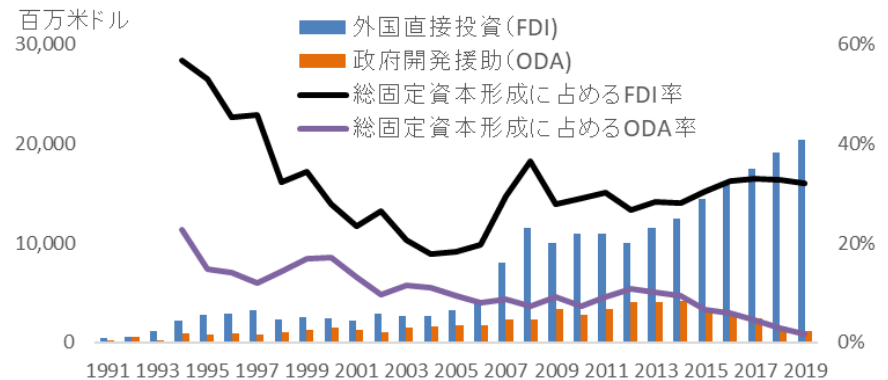
出所：ベトナム統計局より作成

実質GDPの所有構造



出所：ベトナム統計局より作成

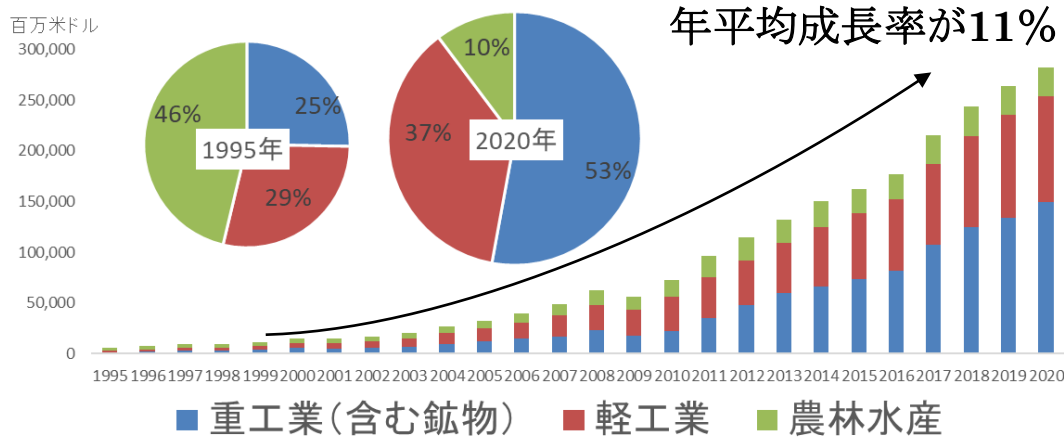
外国直接投資額及び政府開発援助額の推移



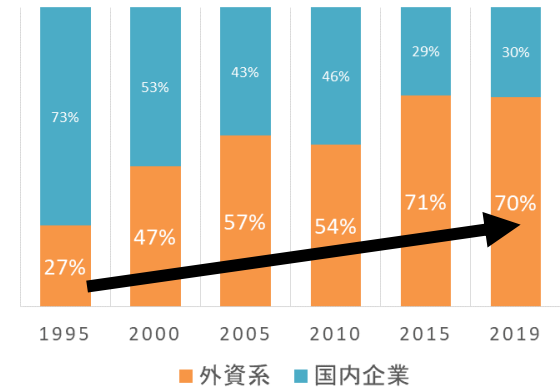
出所：ベトナム統計局、世界銀行

1.1 ベトナム経済成長：輸出入

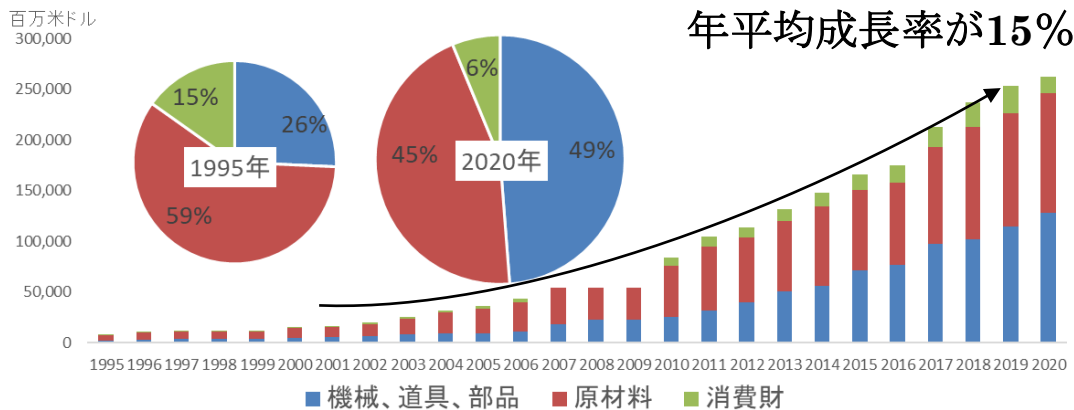
産業別輸出額の推移



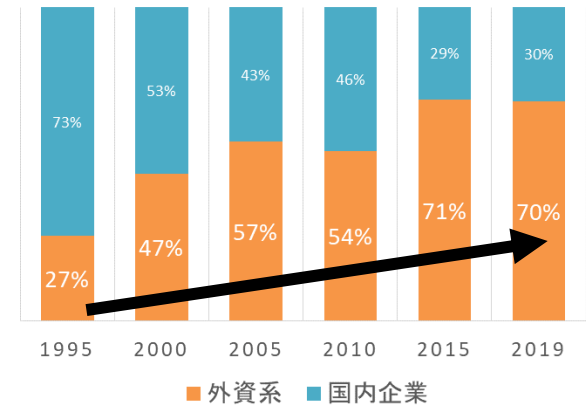
資本構造(額ベース)



産業別輸入額の推移



資本構造(額ベース)



出所: ベトナム統計局より作成

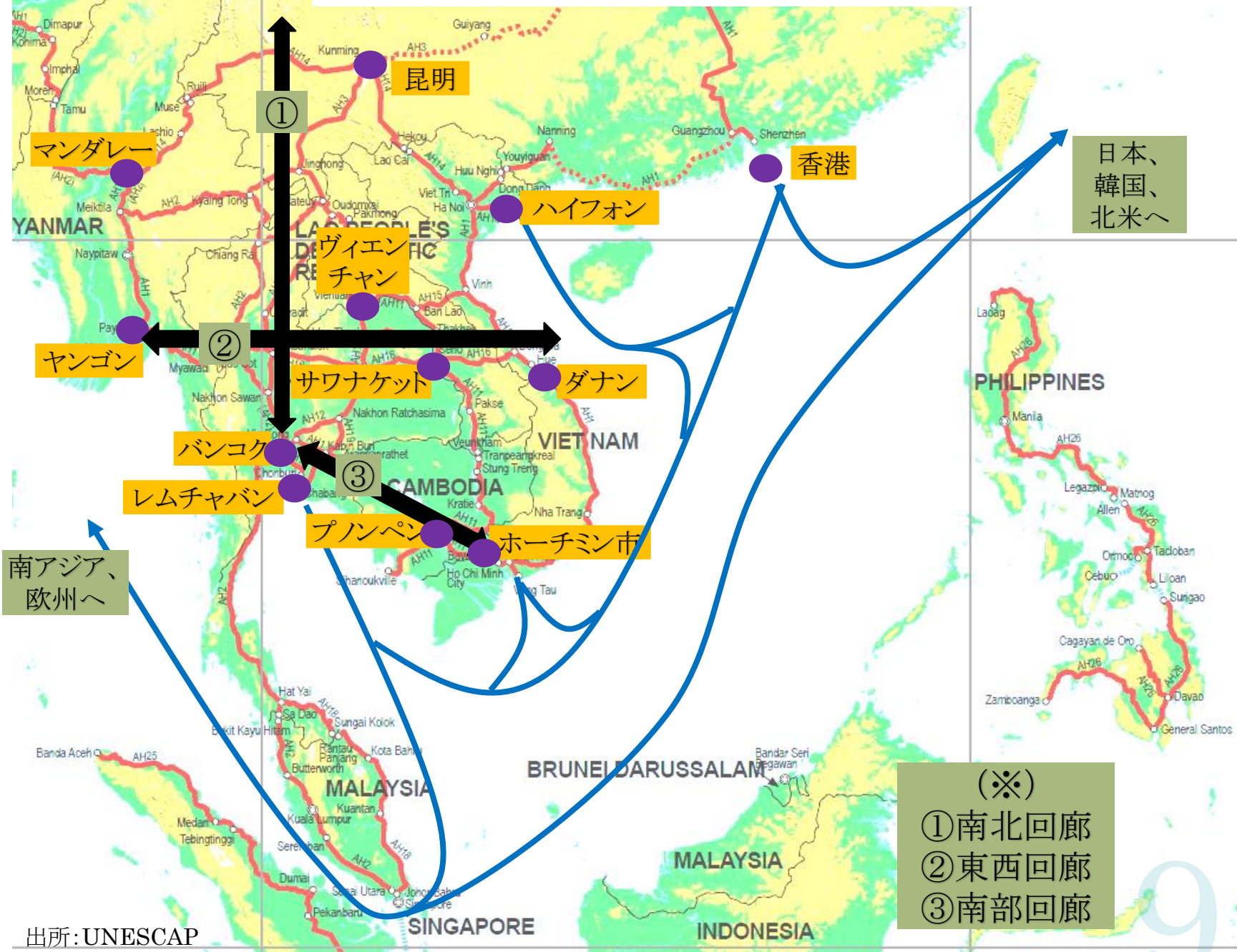
外資制限の緩和について

サービス	出資要件
貨物運送サービス (国内運送を除く) (※1)	■ベトナム船運営会社: ①外資出資上限49%、 ②外国人船員は総数の3分の1以内、 ③船長又は第1副船長をベトナム国民とする) ■外国海運会社:制限無し
海運補助サービス (コンテナ積み降ろし サービス) (※1)	①外資出資上限50% ②事業協力契約でベトナムに商業拠点設置可
造船 (※2)	①外資出資制限無し ②優遇措置の対象となる分野

(※1) ロジスティクスサービス事業に関する許認可の取得や損害賠償責任の上限について規定した政令 163/2017/ND-CP 号

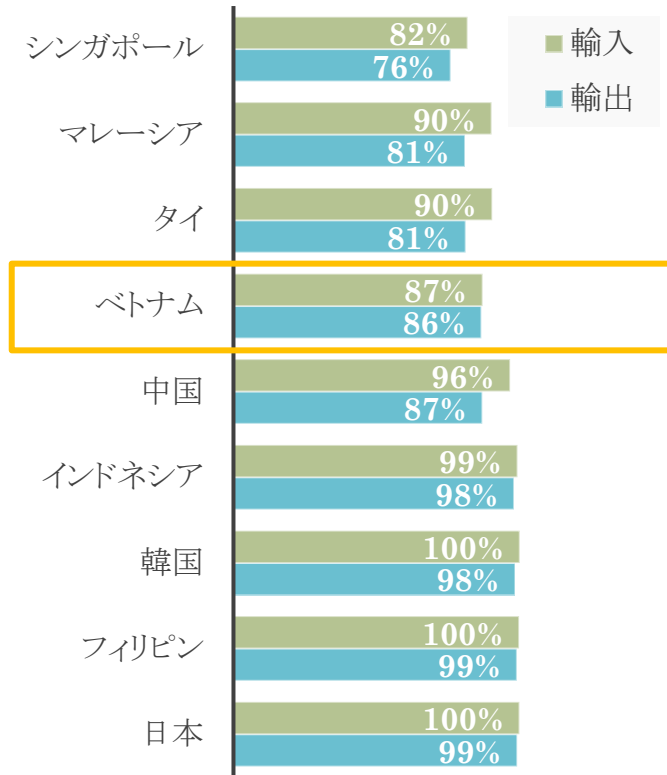
(※2) ベトナムにおいて外国から資本受け入れ(外国直接投資)についての規制・待遇政策等について規定した改正投資法 61/2020/QH14号

ASEANハイウェイ(赤線)と主な海運航路(青線)

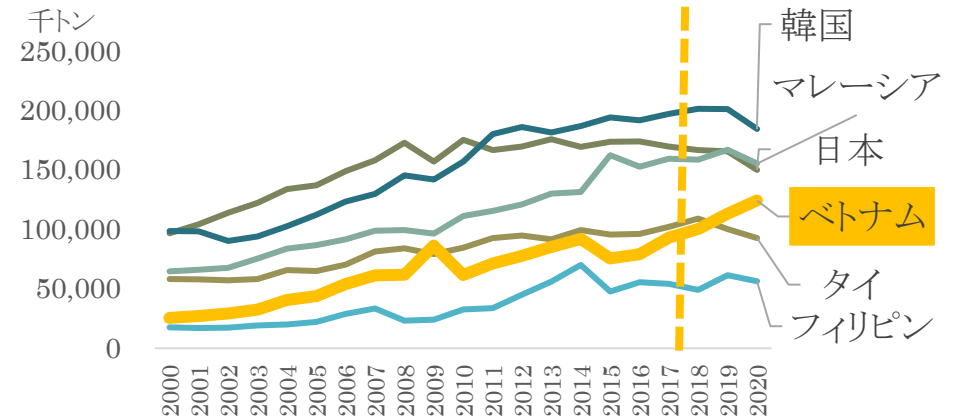


1.2 海上貿易

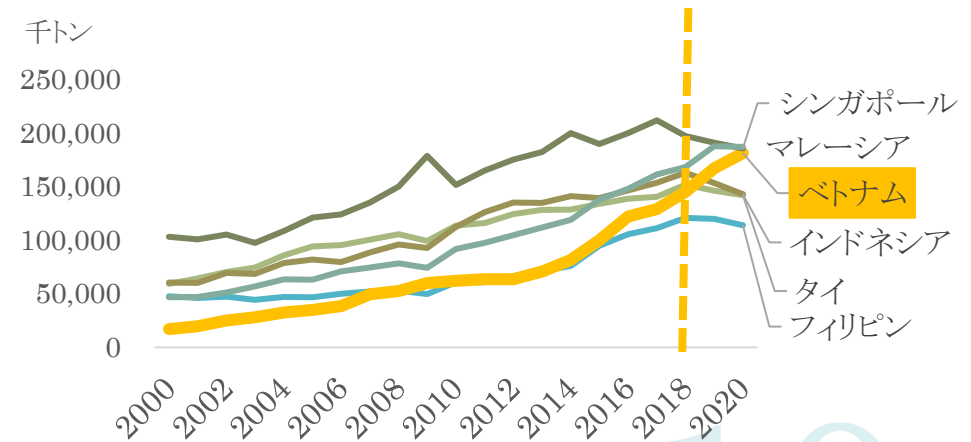
海上輸送による輸出入の割合
(トンベース、2010～2019年)



海上輸送による輸出量の推移



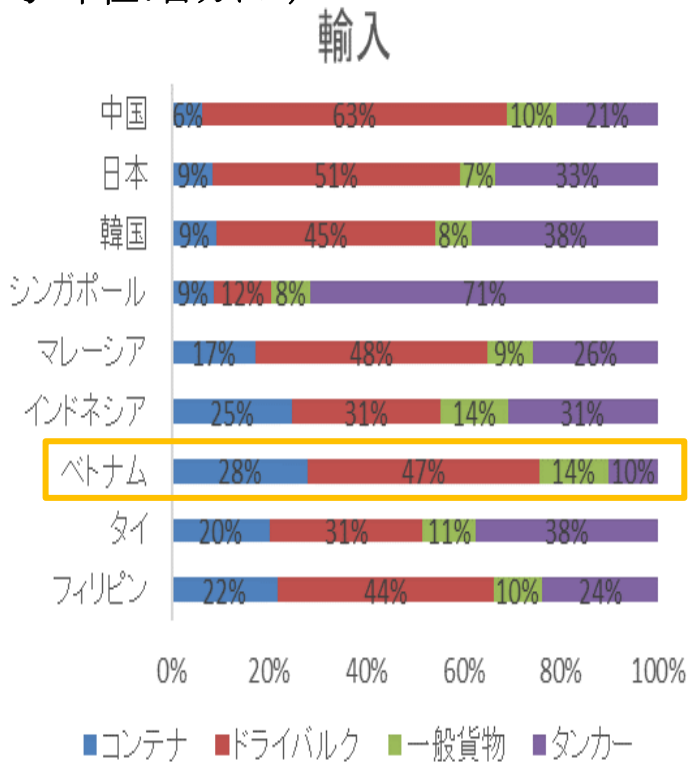
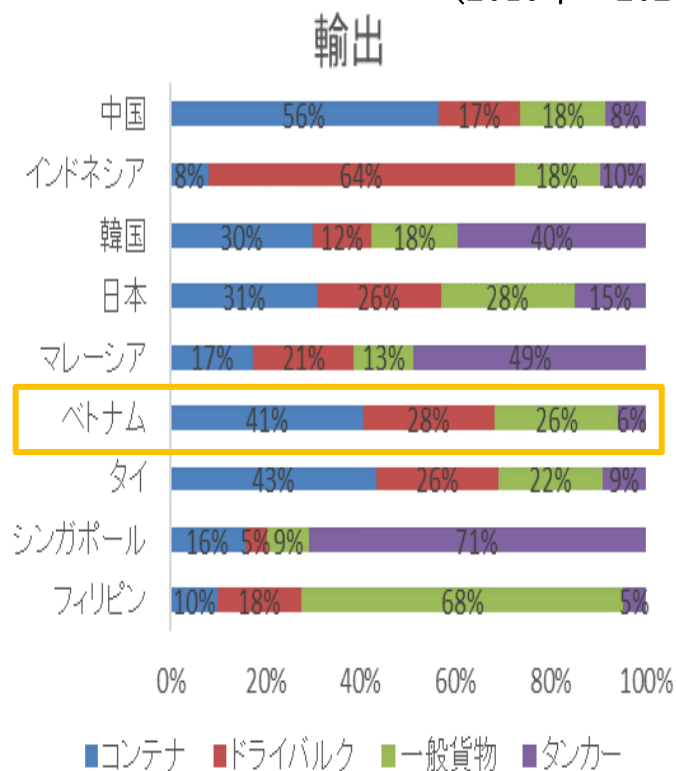
海上輸送による輸入量の推移





1.2 海上貿易：船種

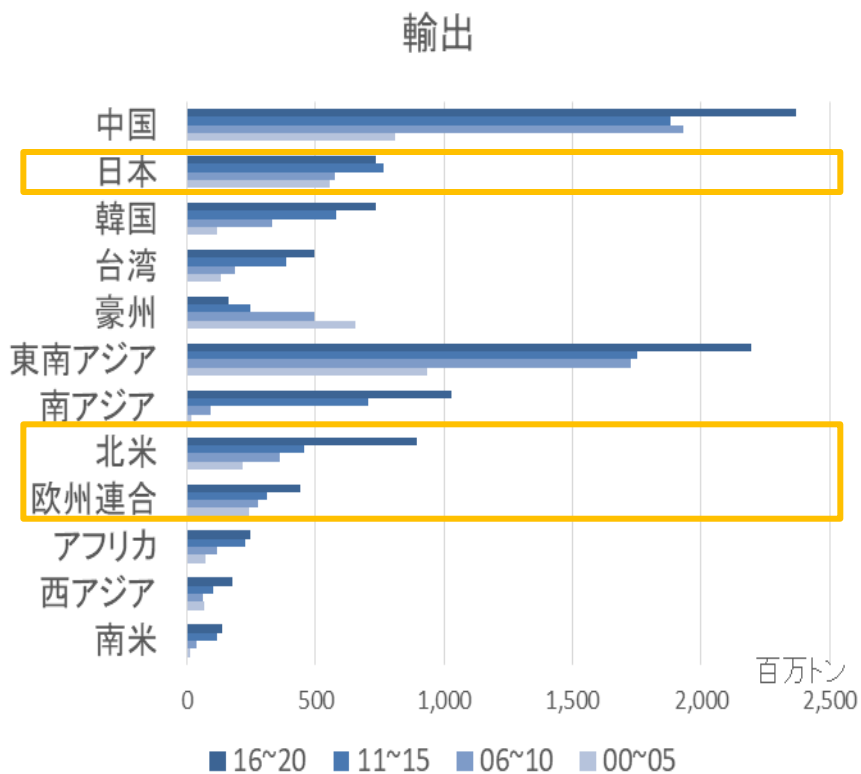
ベトナムの船種別輸送量の割合
(2016年～2020年の年平均 単位：百万トン)



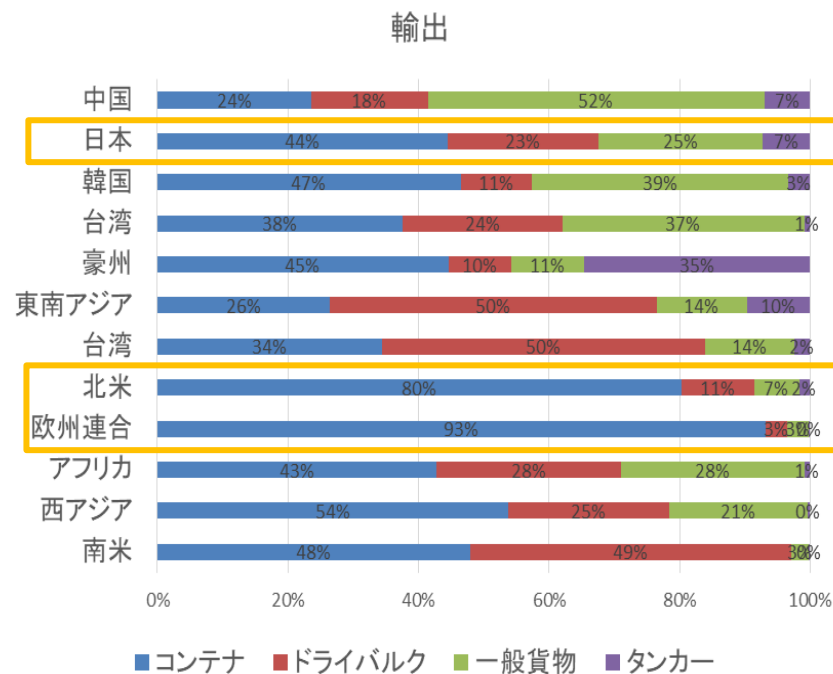


1.2 海上貿易：主な輸出先

地域・国別の輸出量(年平均量 単位:百万トン)



主要な地域・国先別船種別輸出割合 (2016~2020年の年平均量ベース)



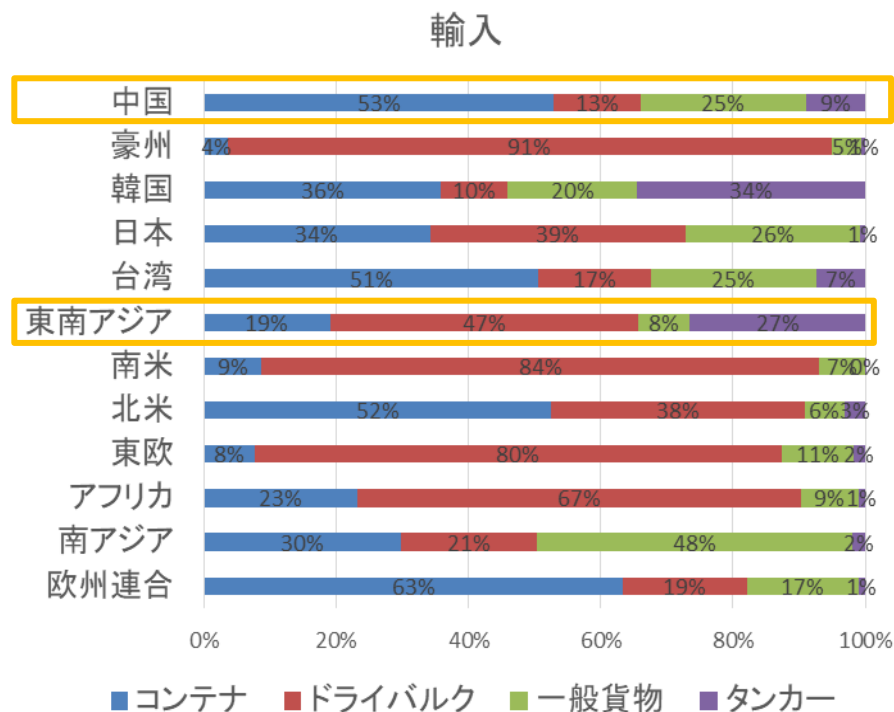
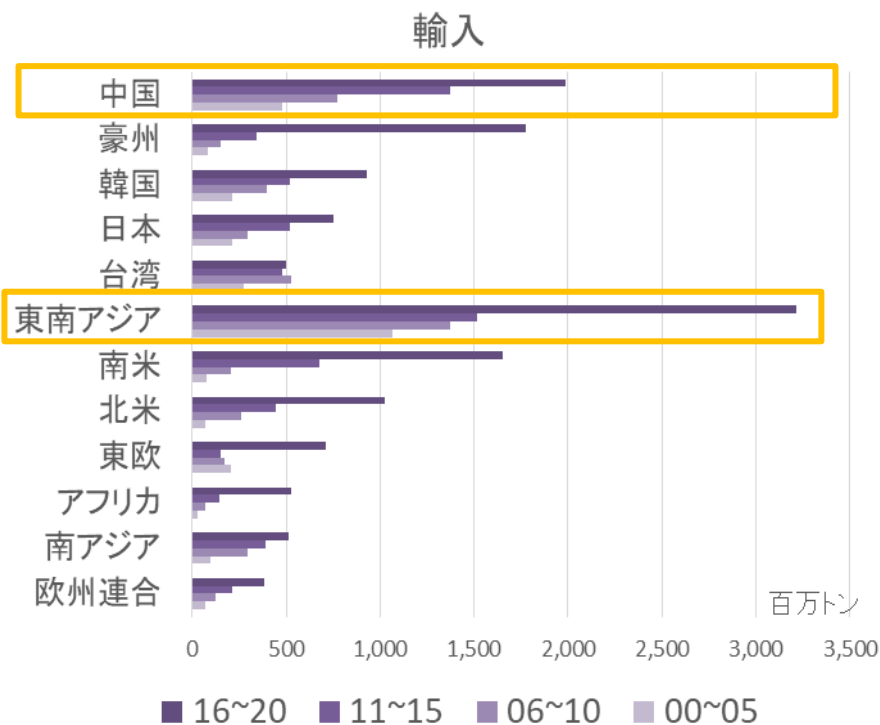
出所: IHS Markit



1.2 海上貿易：主な輸入元

地域・国別の輸入量(年平均、百万トン)

主要な地域・国先別船種別の輸入割合
(2016～2020年の年平均量ベース)



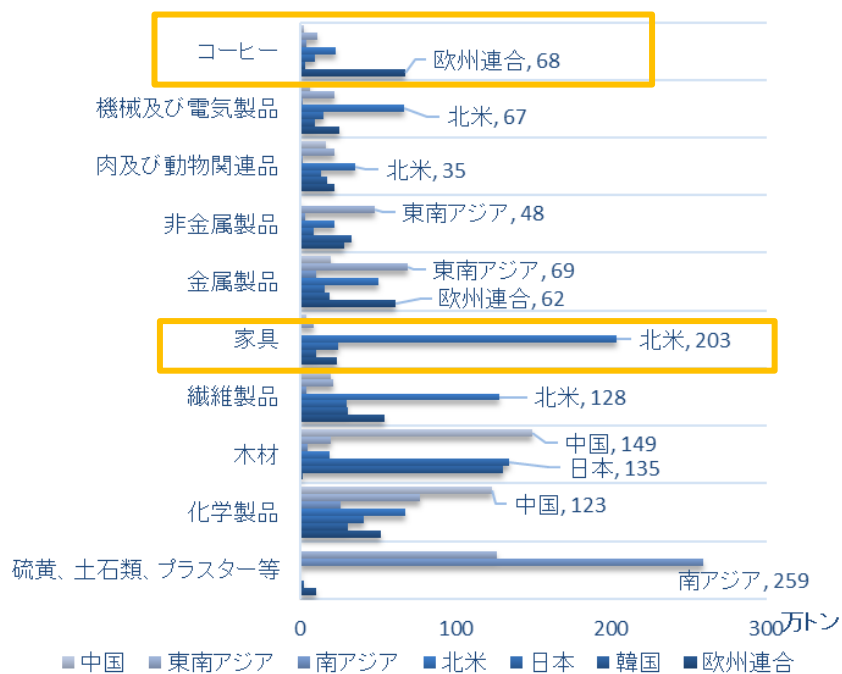
出所: IHS Markit



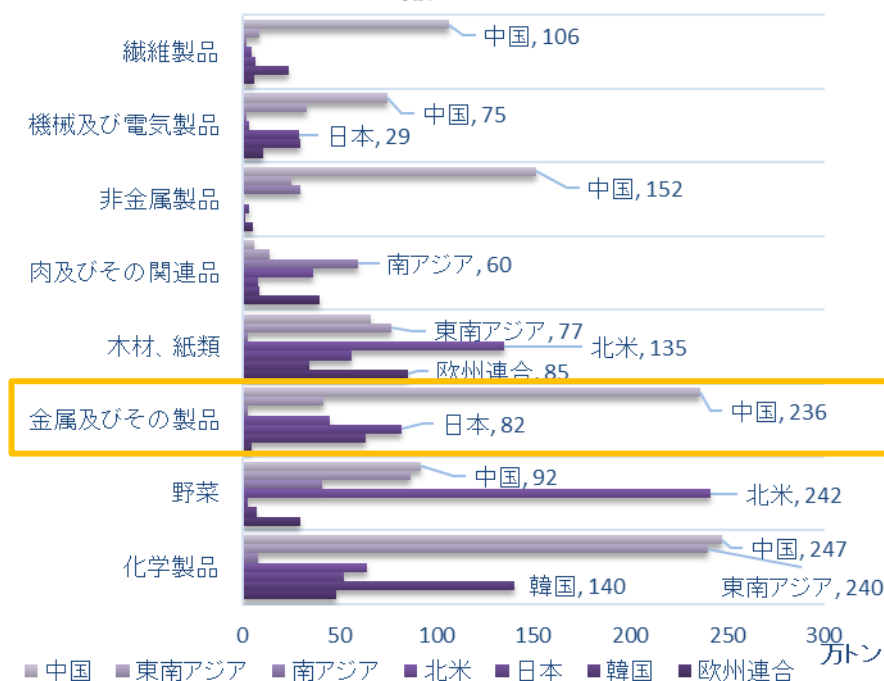
1.2 海上貿易：主要な輸出入品目

コンテナ貨物輸出入量(2016～2020年の年平均ベース、単位)

輸出



輸入

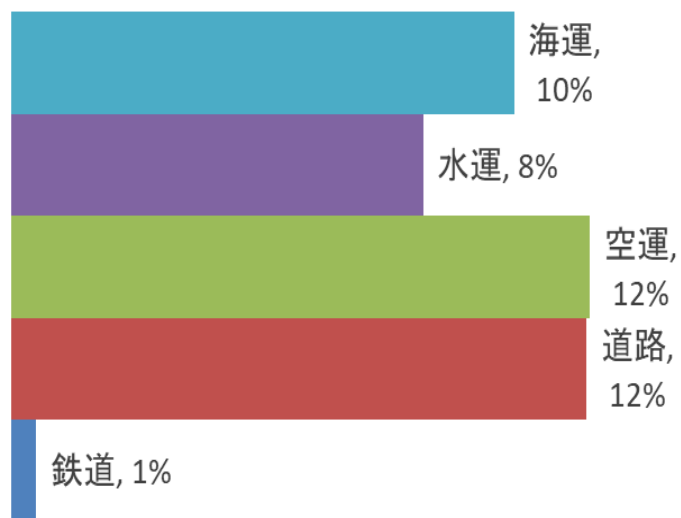


出所: IHS Markit



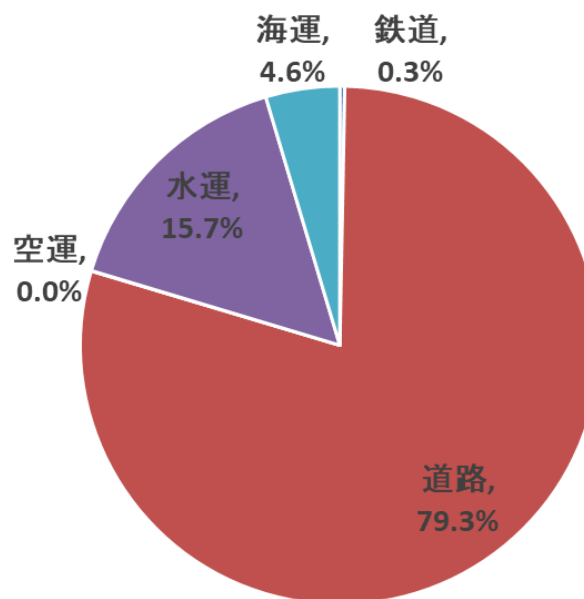
1.3 国内輸送

輸送モード別年平均成長率
(1995年～2019年の輸送量ベース)



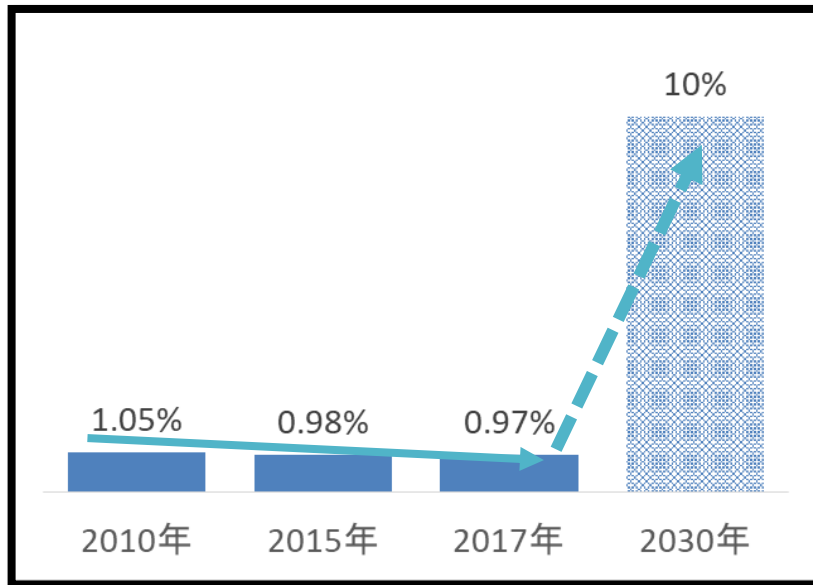
出所: ベトナム統計局

輸送モード別割合
(2019年の輸送量ベース)



2.1 海事産業政策

GDPに占める海事産業の付加価値率
(額ベース)



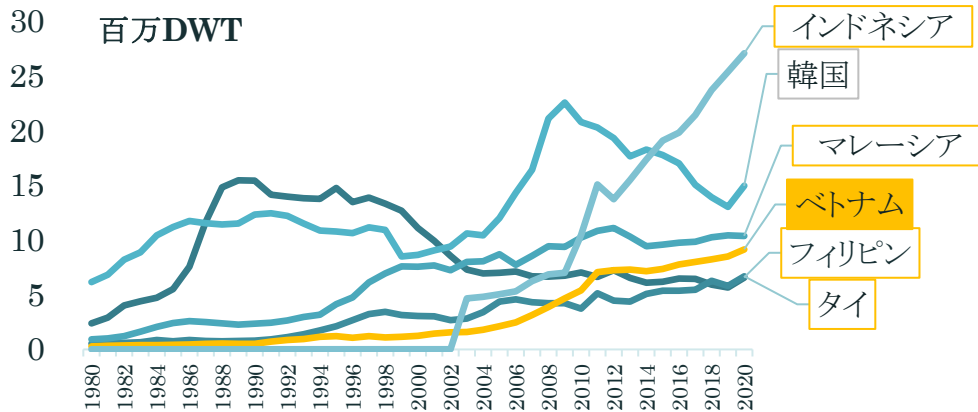
海洋経済の持続可能成長戦略における
開発優先順位

- ①観光
- ②海運と港湾運送業
- ③石油資源などの開発
- ④養殖
- ⑤造船などの沿岸産業
- ⑥再生可能エネルギー

「2045年に向けて2030年までの海洋経済の持続可能成長戦略」
(ベトナム共産党の2018年の決定「36-NQ/TW」)

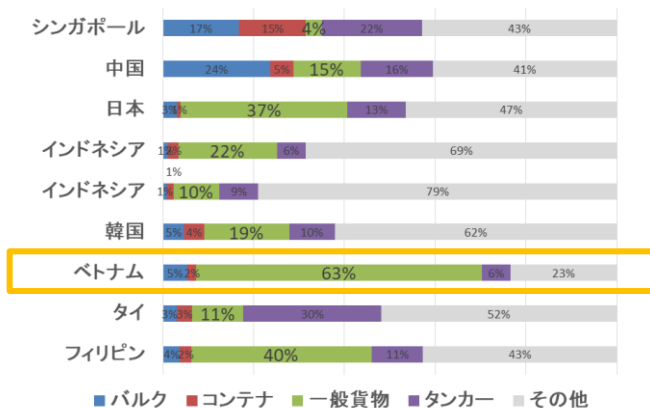
2.1 海運: 商船隊(旗国別)

旗国別船隊の推移(DWT)

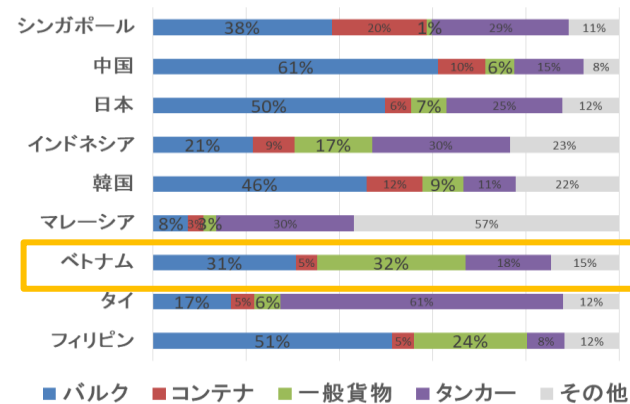


- ASEANで4位
- 2000年代以降、タイとフィリピンを超え、マレーシアに近接
- 一般貨物とバルクが多い
- 船舶のサイズが小さい

船種別の割合(2020年の隻数ベース)



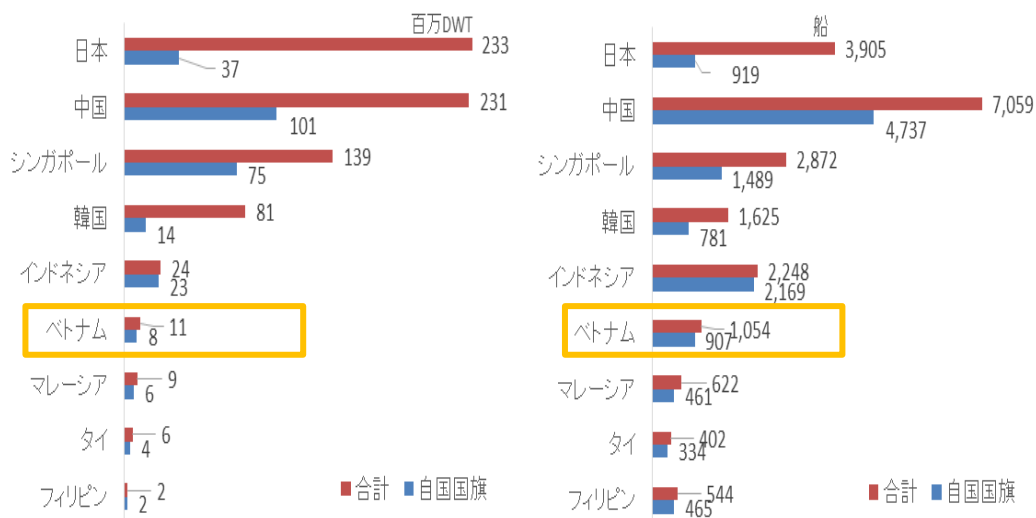
船種別の割合(2020年のDWTベース)



出所: UNCTADより作成

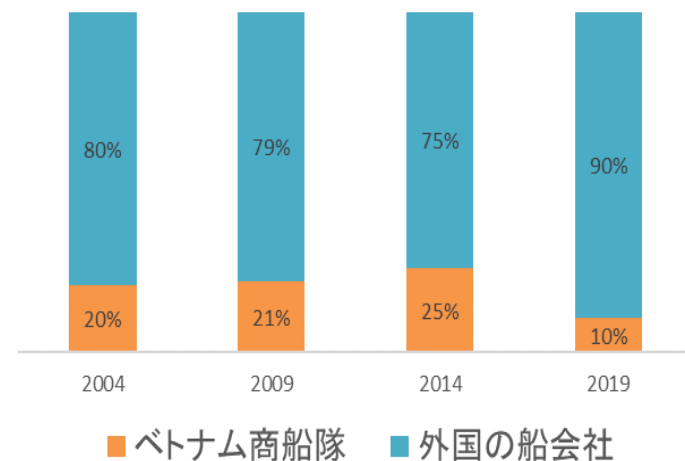
2.1 海運：商船隊（船主国籍別）

船主国籍別の船隊のDWTと隻数（2020年）



出所：UNCTADより作成

ベトナム商船隊の積取比率（トンベース）

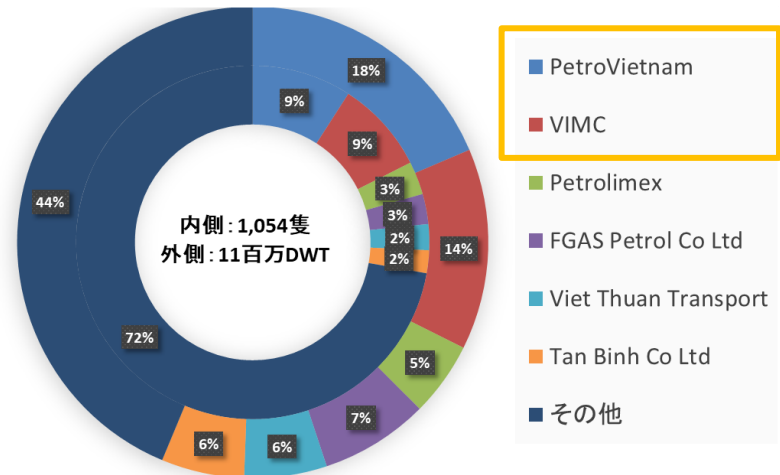


出所：ベトナム海事局より作成

- ASEANで3位（合計DWT & 隻数ベース）
- 自国籍船の割合は、7割以上で高い

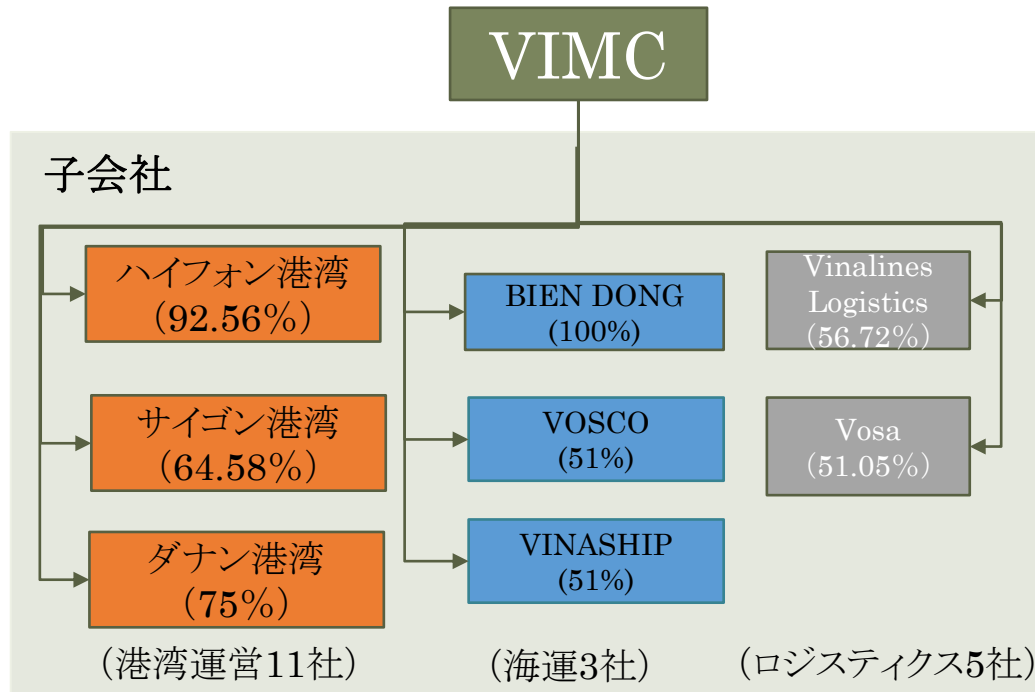
2.1海運： ベトナムの主な船主

- 船主は333社、1万DWT 以上の船舶保有企業は18社
- 主な船主には、国営と民間がある



No	会社名（略名）	会社情報	隻数	合計DWT	平均DWT	平均船齢	所在地	主な船種
1	PetroVietnam	グループ会社(国営)	96	2,001,980	21,526	21	ハノイ	タンカー
2	VIMC(前Vinalines)	株式会社(国による株式保有率85%)	99	1,620,798	16,372	21	ハノイ	バルク、一般貨物
3	Petrolimex	上場企業(国による株式保有率80%)	32	549,103	17,159	22	ホーチミン市	タンカー
4	FGAS Petrol Co Ltd	株式会社	29	802,364	27,667	20	ハノイ	タンカー
5	Viet Thuan Transport	有限会社(民間)	25	611,219	24,448	15	クアンニン省	バルク
6	Tan Binh Co Ltd	有限会社(民間)	22	613,812	27,900	18	ハイフォン市	バルク

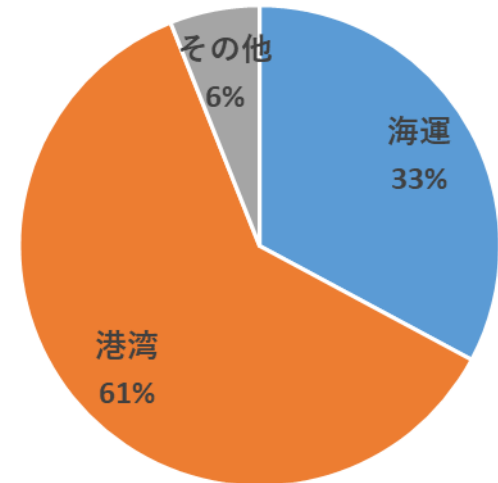
VIMC (前Vinalines)



(※) 括弧内の数字はVIMCによる株式保有率を示す。

- 1995年に国有会社として設立、所在地がハノイ
- 2018年に親会社が株式会社化、国による株式保有率が85%
- 2020年8月にVietnam Maritime Corporation (VIMC)に改名
- 資本金:12,005億ドン(～59億円ほど)
- 関連会社(港灣運営5社、海運6社、ロジスティクス5社)、
そのうち、カイメップ湾のCMIT(株式保有率が36%)

分野別売上高の割合(2020年)



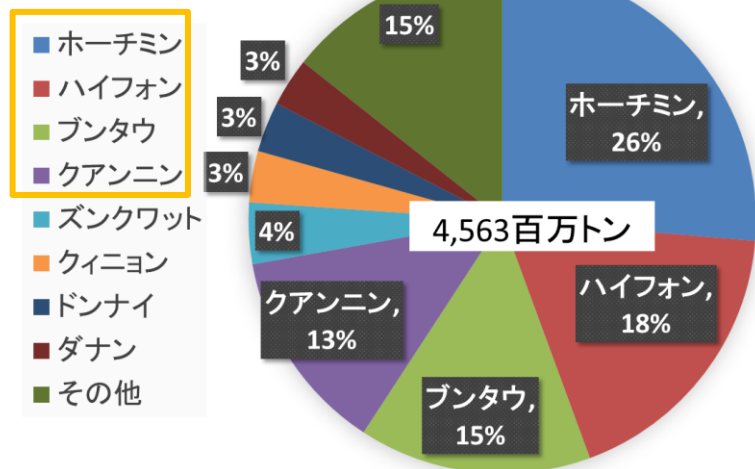
出所:VIMCの2020年の連結財務諸表より作成
<https://vimc.co/> から取得

2.2 港湾:位置

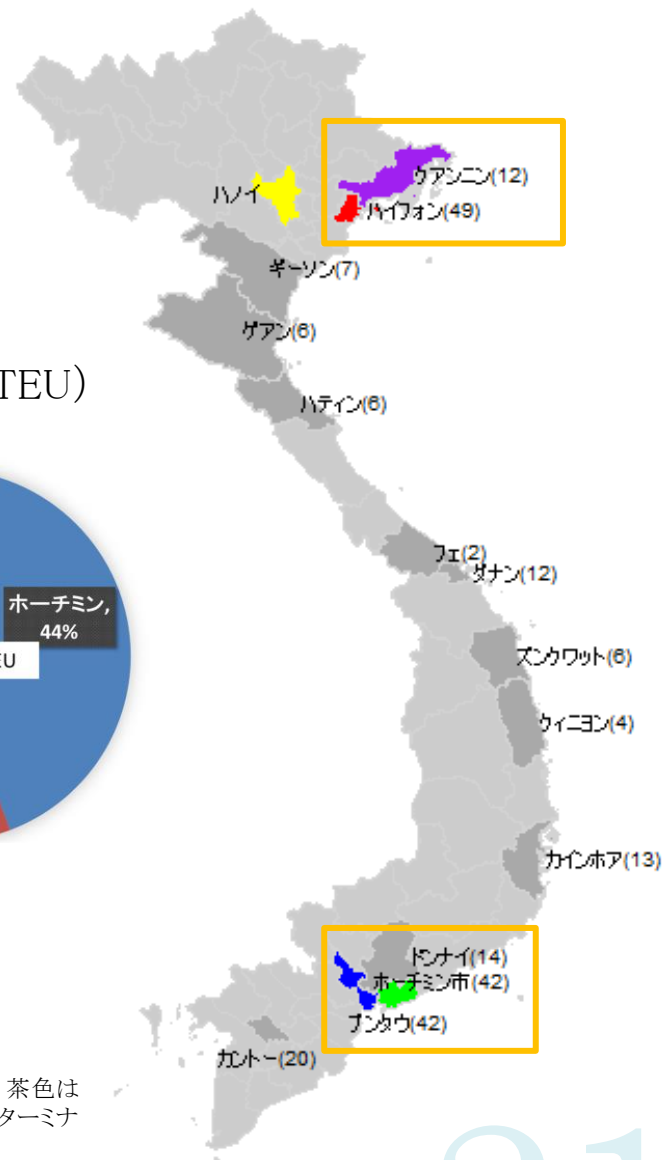
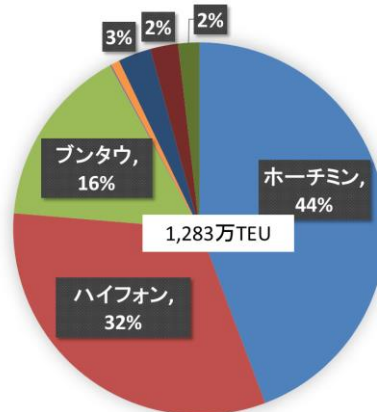
主要港湾の位置

主要港湾の取扱貨物量の割合
(2017年、単位:TEU、トン)

合計(トン)



コンテナ船(TEU)

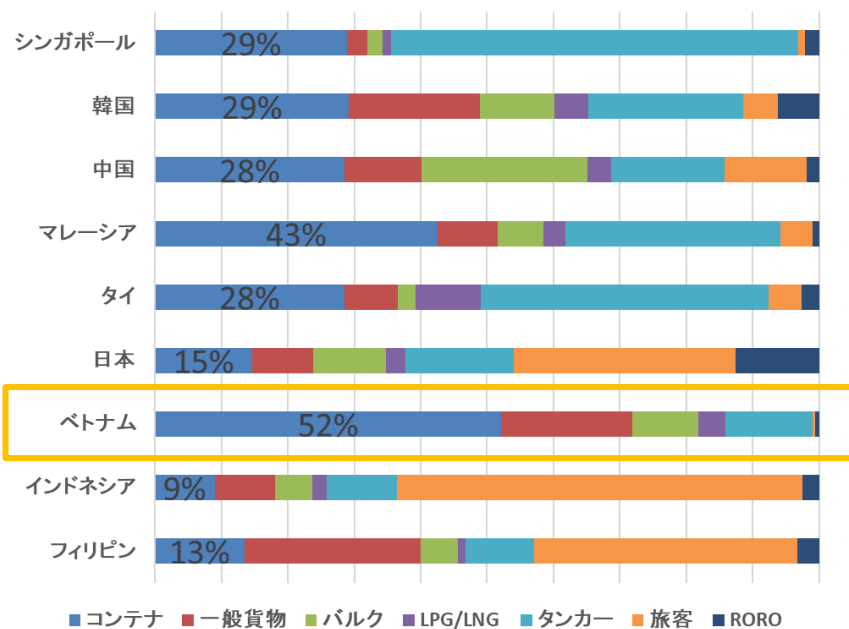


出所:
 ● 取り扱う貨物量;ベトナム海事局のデータより作成。2017年のデータ。
 ● ベトナム図:GADM(グローバル行政区画データベース)のデータより作成、列島は省略されている。茶色は「2013年の首相の70号の決定」に定めたクラスの港湾のある省名、括弧内の数字は、「ベトナム港湾にあるターミナル一覧の公表」(2019年の交通運輸省の決定「616QD-BGTVT」)による該当港湾のターミナル数。



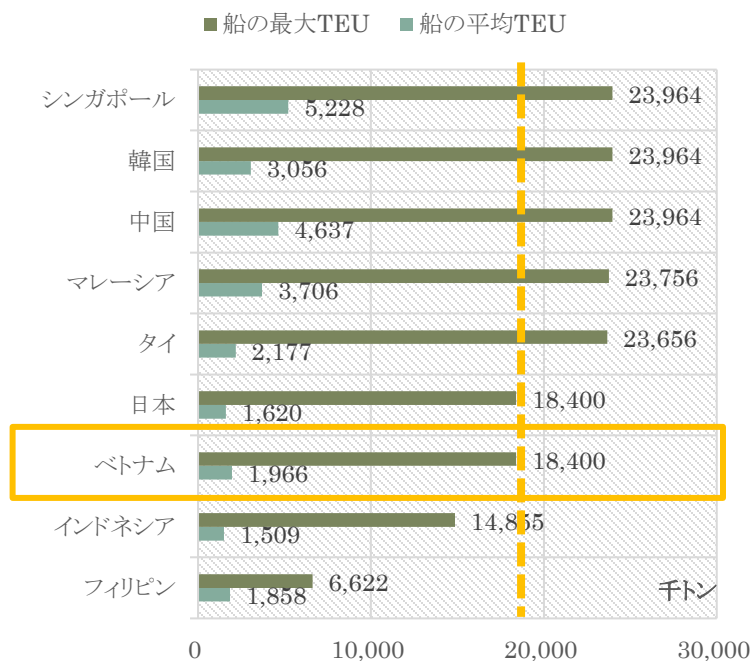
2.2 港湾：実績

入港船種の割合 (2020年、隻数ベース)



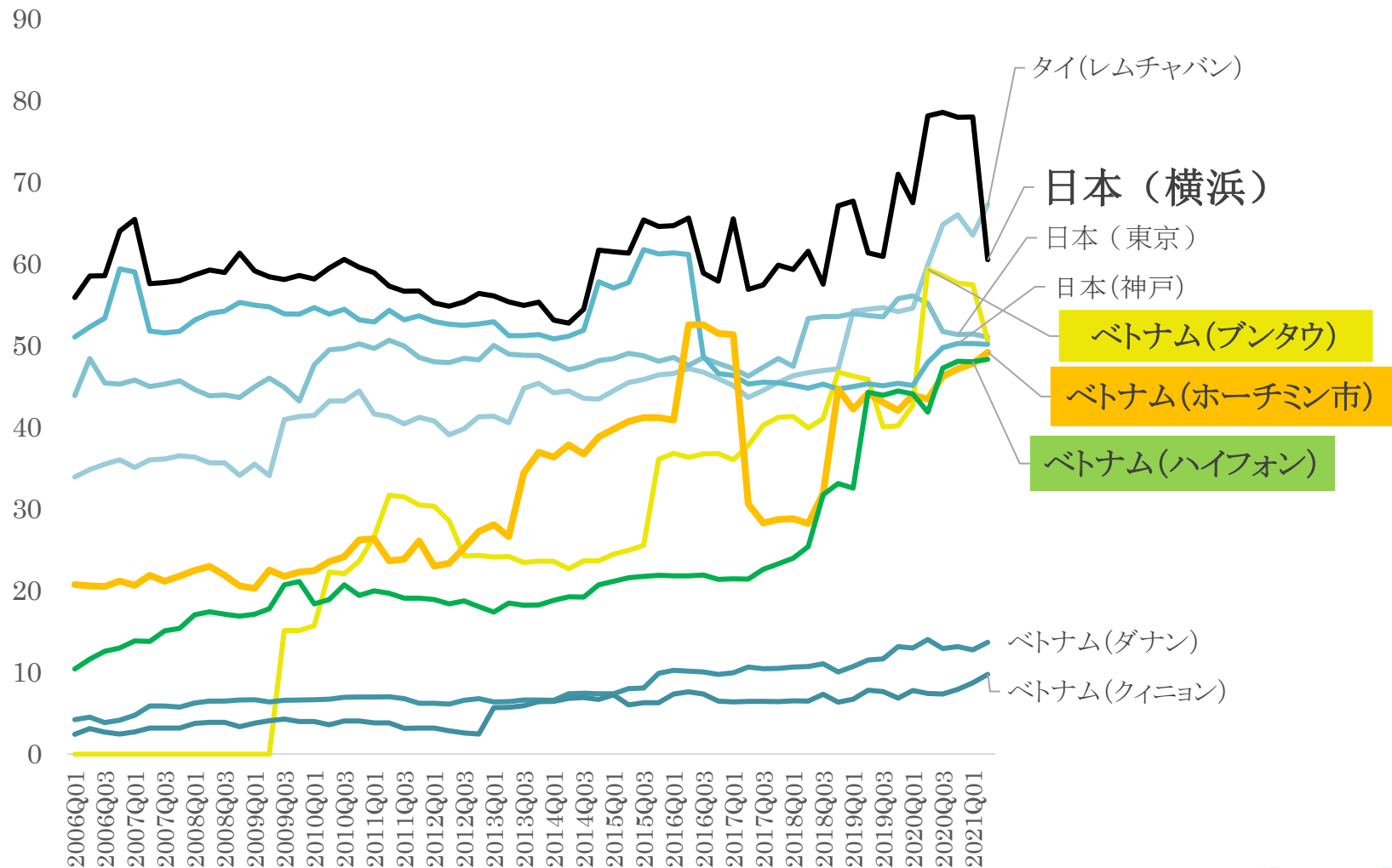
出所: UNCTAD

入港船舶のサイズ (2020年のコンテナ船)



主要港湾のパフォーマンス指標

Port liner shipping connectivity index



出所: UNCTAD



2.2 港湾政策

ベトナムの港湾開発計画(2014年首相の決定「1037/QĐ-TTg」)

1. 大深水港湾の開発

- ① 北部のハイフォン港湾群(ラックフェン湾)
- ② 南部のブンタウ港湾群(カイメップ・チーバイ湾)

2. 港湾開発の資源

- ① 国の予算だけでなく、積極的に民間投資や外国投資を活用、日本の円借款等
 - ② 国営の港湾運営会社を再編、民間会社の参入促進
- ✓ サイゴン・ニューポート社 (国防省傘下の国営企業、1989年に設立、職員数8,000人、ホーチミン市港湾のCat Lai、TCTT、HITC等のターミナル18件とICDの7件を運営)
 - ✓ (株)Gemadep (元海事局傘下の国営企業、職員数580人、Nam Dinh VuとGemalinkなどのターミナルを運営)

カイメップ・チーバイ港湾群



出所: Googlemaps等

- ✓ ホーチミン市、ドンナイ省などへ連絡
- ✓ ホーチミン河川港湾部は、すでに年間200万TEU以上を扱っているが、施設拡張の物理的な制約、騒音や大気汚染などが課題



カイメップ・チーバイ湾

- 2009年に開港、20万トンまで対応可能
- 今後の計画
 - ✓ 港湾内のインフラ整備：道路991Bの施工が開始され、2024年に完成の予定
 - ✓ 港湾内施設を整備

ハイフォン港湾群



出所: Googlemaps等

- ✓ ハノイ、ハイフォン等へ連絡
- ✓ ハイフォン河川港湾部よりも大型船の受け入れを可能に

Lach Huyen (ラックフエン港湾)

- ターミナル①～② (TC-HICT):
 - ✓ 2018年5月開港
 - ✓ 寄港可能コンテナ船が1.4万TEUまで
 - ✓ (株)Tan Cang Haiphong International Container Terminal (※)による運営
 - (※ Saigon Newport Corporation 51%、商船三井17.5%、Wan Hai 16.5%、伊藤忠15%)
- ターミナル③～④ (2019年の首相の決定「1323/QD-TTg」):
 - ✓ 2021年内着工予定、2022年にターミナル③が開港、2025年までにターミナル④が開港
 - ✓ 10万DWTまで寄港可能
 - ✓ 資金:336億円ぐらい、その55%がローンで調達する予定
 - ✓ 管理会社(株)Port of Haiphong (※VIMCが92.56%)

(※) 2019年12月31日現時点 <https://s.cafef.vn/hastc/PHP-cong-ty-co-phan-cang-hai-phong.chn>



2.3 船員

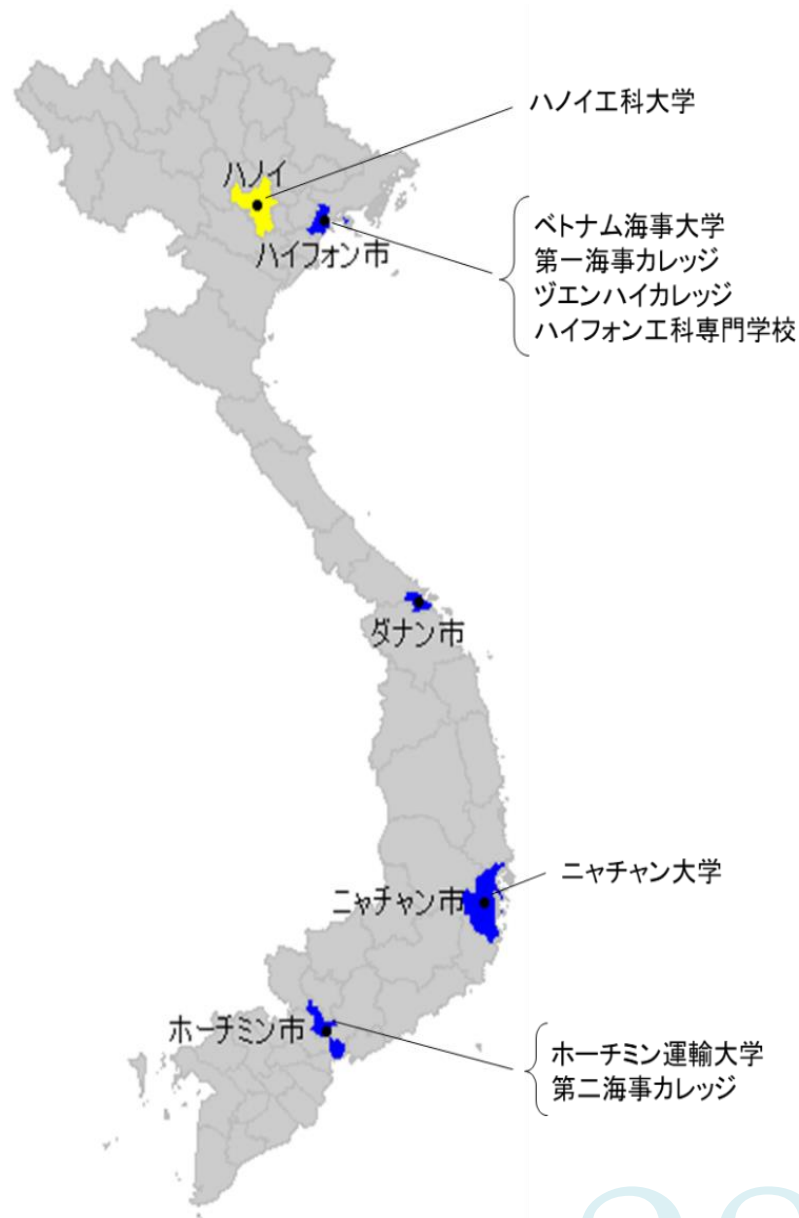
		船員数			世界合計比%		
		職員	部員	合計	職員	部員	合計
1	中国	101,600	142,035	243,635	13.1	16.3	14.8
2	フィリピン	72,500	143,000	215,500	9.4	16.4	13.1
3	インドネシア	51,237	92,465	143,702	6.6	10.6	8.7
4	ロシア	47,972	49,089	97,061	6.2	5.6	5.9
5	インド	69,908	16,176	86,084	9.0	1.9	5.2
13	ベトナム	19,630	12,815	32,445	2.5	1.5	2.0
19	日本	19,119	6,339	25,458	2.5	0.7	1.5
	世界合計	773,949	873,545	1,647,494	100	100	100

出所：UNCTAD、2015年の現時点

→ そのうち、**2,000人**の船員が外国籍船舶で働く

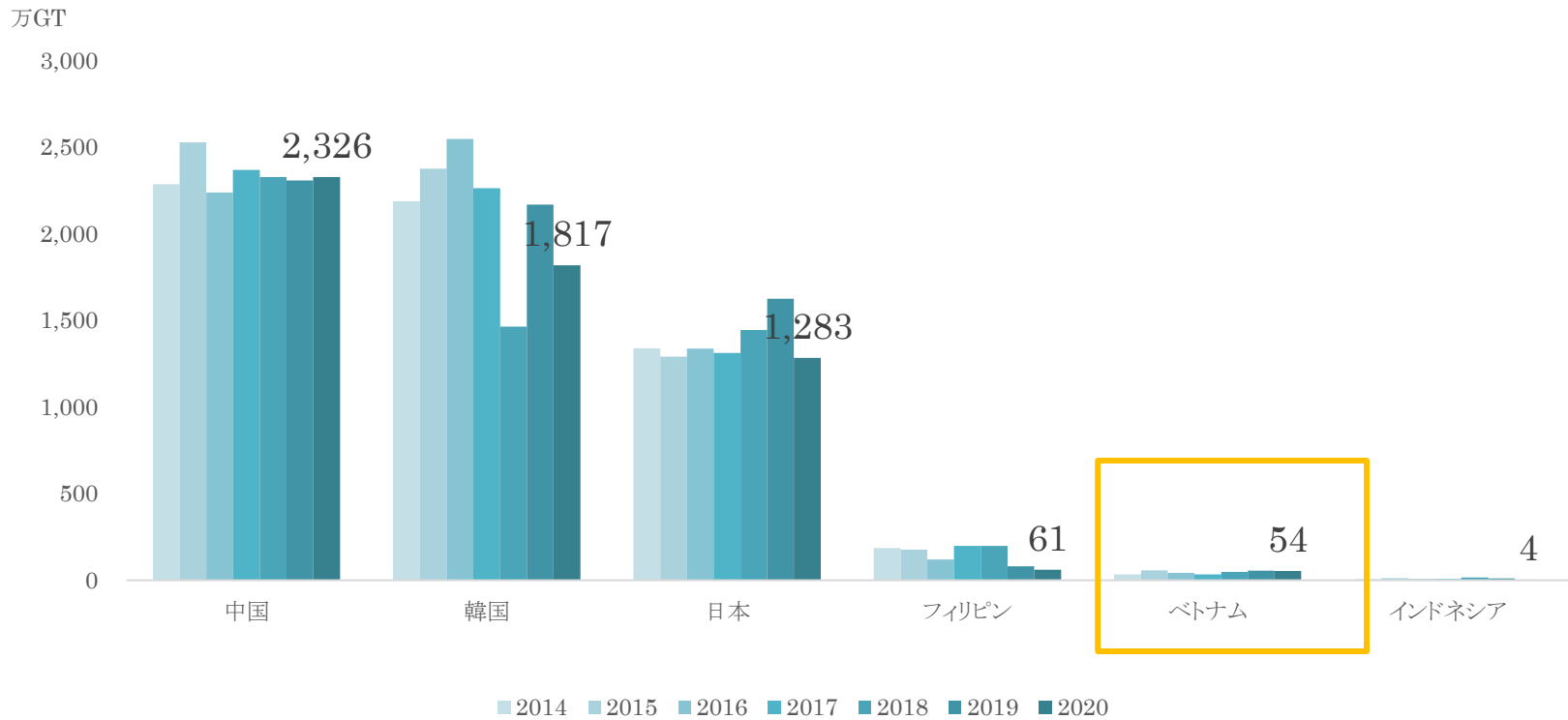
船員養成

- 主な教育機関はハイフォンとホーチミン市にあり、卒業生は年約2,000～3,000人
- 2016～2020年の需要は3,000人程度(その5割が新規の需要)と予測
- IMOの「ホワイトリスト」に2000年から掲載
- ASEAN経済統合に向け、ASEANのNational Occupation Skills Standardの形成 (※2015年の現時点、エンジニア、看護師、建築士、医師、歯科医師、会計士、観光業資格の7つの分野は、各国の職業資格を認め合う)





2.4 造船

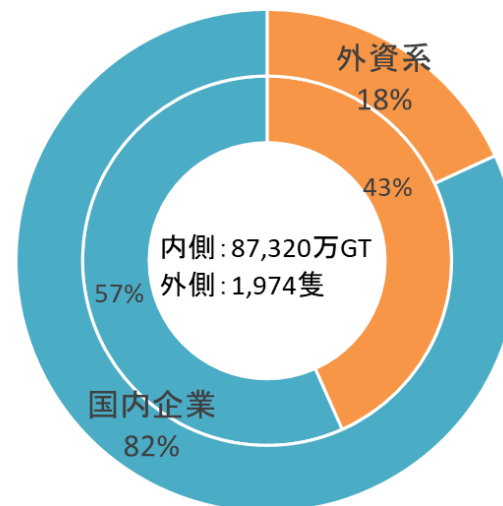


出所: UNCTAD

主な造船所

- ベトナム政府は、造船分野の投資を促進
- 国営企業のほか、民間や外資系も参入
- 中心地は、ハイフォン市とホーチミン市

竣工量の所有構造(2020年までの累計)

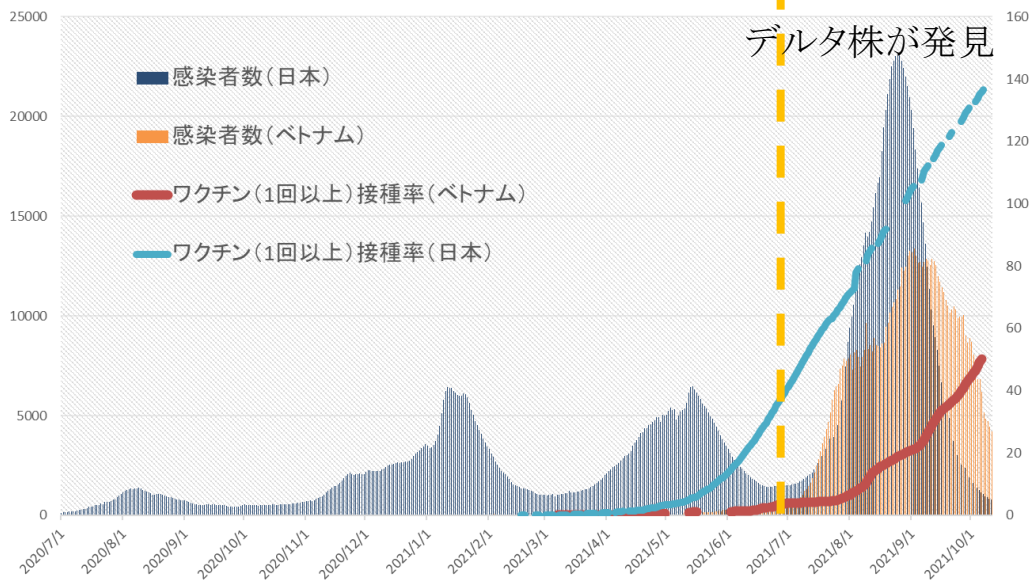


主な造船所

NO	会社名	国籍	竣工隻数	竣工量(CGT)	平均サイズ(DWT)	所在地
1	SBIC(前VINASHIN)	ベトナム国有	290	1,117,300	6,024	ハイフォン市、ホーチミン市、
2	Hyundai Vietnam SB	韓国	163	3,205,362	51,240	カインホア
3	LILAMA	ベトナム国有	46	110,153	1,910	ハイフォン市
4	Song Thu Corp	ベトナム国有	40	78,252	461	ダナン
5	Piriou Vietnam	フランス	38	59,991	212	ロンアン
6	VARD Vung Tau	ノールウェー	30	240,525	3,571	ブンタウ
7	An Phu Shipbuilding	ベトナム民間	24	31,405	361	ホーチミン市
8	Hoang Vinh JSC	ベトナム民間	6	22,753	4,138	ナムディン

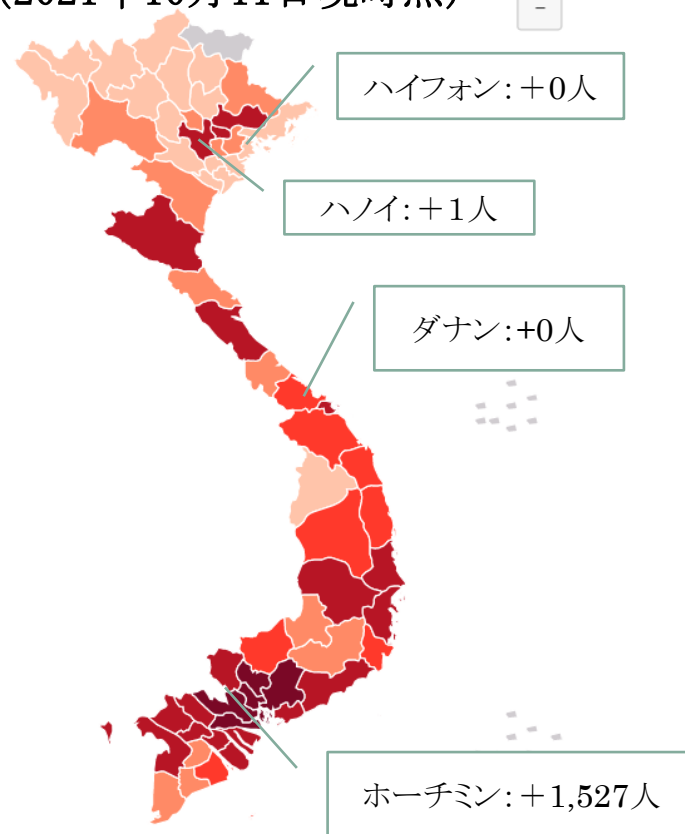
3.1 ベトナムの新型コロナ感染状況

感染者数とワクチン接種率の推移



デルタ株が発見

地域別の感染者数 (2021年10月11日現時点)



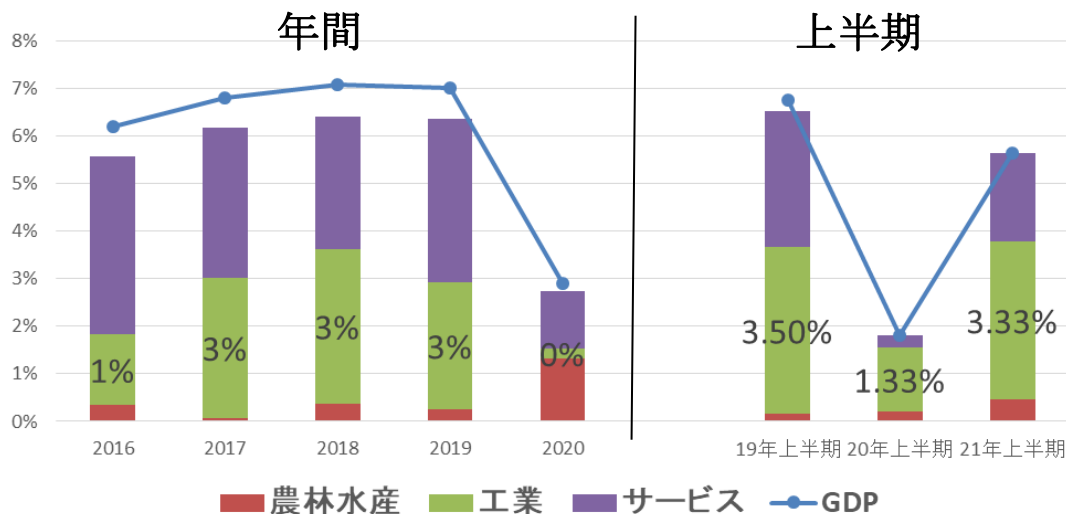
出所: Our world in Data

- 2020年に感染状況を抑えられた対策
 - ① 早期対応(2020年1月23日に発見)
 - ② 政府が積極的に情報発信
 - ③ 大量検査、感染経路の追跡、集中隔離
 - ④ 部分的なロックダウン

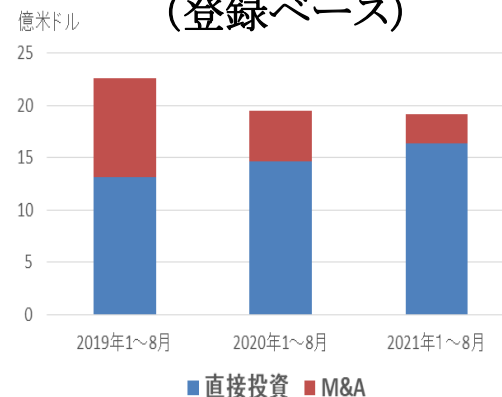
出所: <https://vnexpress.net/covid-19/covid-19-viet-nam>

3.2 新型コロナによる影響

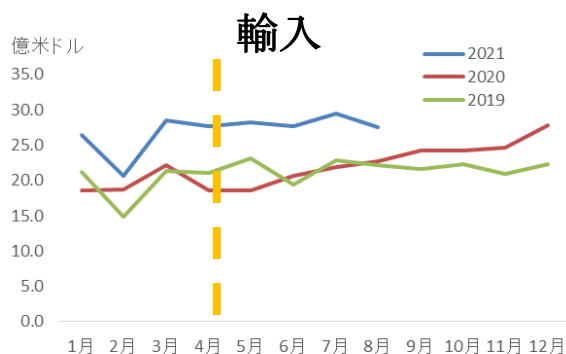
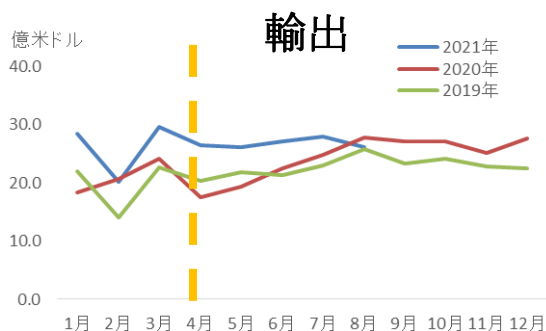
ベトナムの近年のGDP成長率(2010年価格比)



外国投資の推移 (登録ベース)



輸出入額の推移



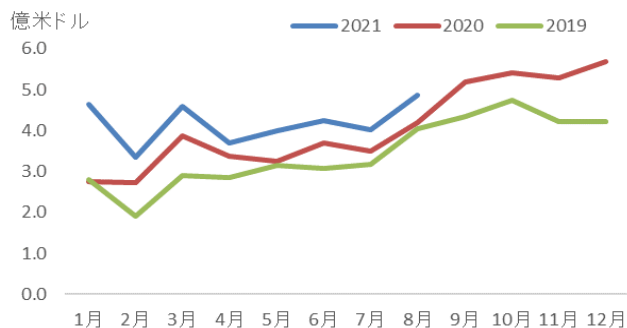
2021年8月の労働雇用指数

都市	7月比%	20年8月比%
ハノイ	94.7	89.4
ダナン	100.5	97.8
ホーチミン	71	44.9

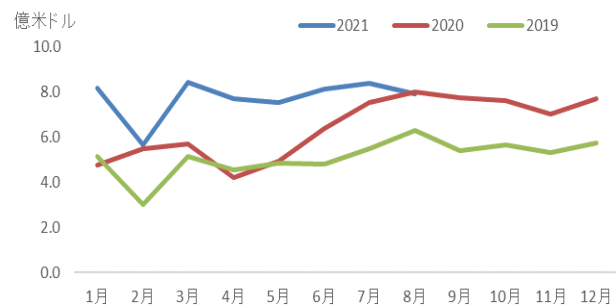
出所:ベトナム統計局より作成

海上輸送への影響

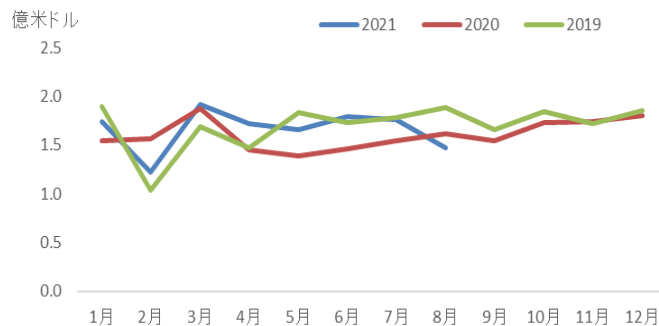
中国への輸出額



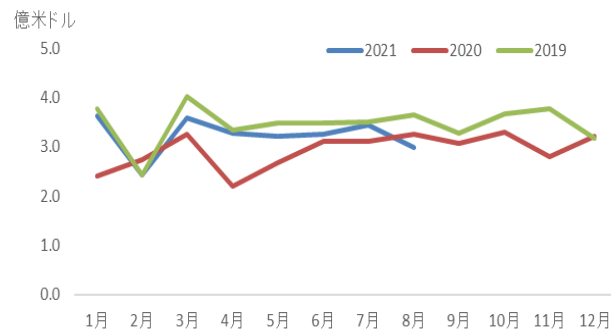
米国への輸出額



日本への輸出額



欧州連合への輸出額



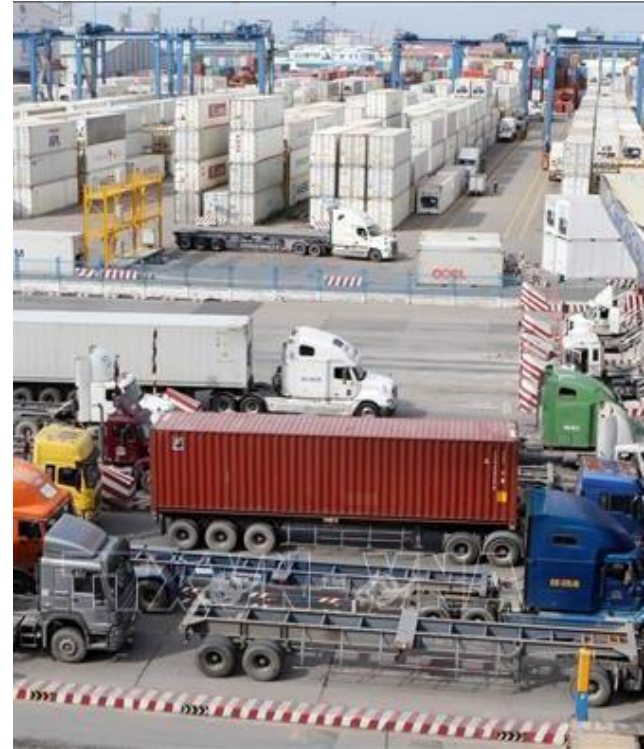
出所:ベトナム統計局より作成

- 日本や欧州連合への輸出が減少した一方、北米と中国への輸出が拡大
- 北米の巣籠需要の増加によってコンテナ荷動き量が増加

コロナによる港湾混雑

- ホーチミン市にあるカトライ湾は、コロナの前でもすでに稼働率が高い
- 7月以降、感染状況が悪化し、ホーチミン市がロックダウン状態に
 - 輸入コンテナの引き取りに支障
 - 混雑が悪化
 - 大型貨物の引き受けを8月5日に停止
- ホーチミン市当局の対策は、
 - ① 引取手続きの改善を促進、
 - ② 近隣のターミナルやICD利用を検討、
 - ③ カイメップチャーバイ港での荷役を検討
 - 一部緩和された

カトライ湾の様子



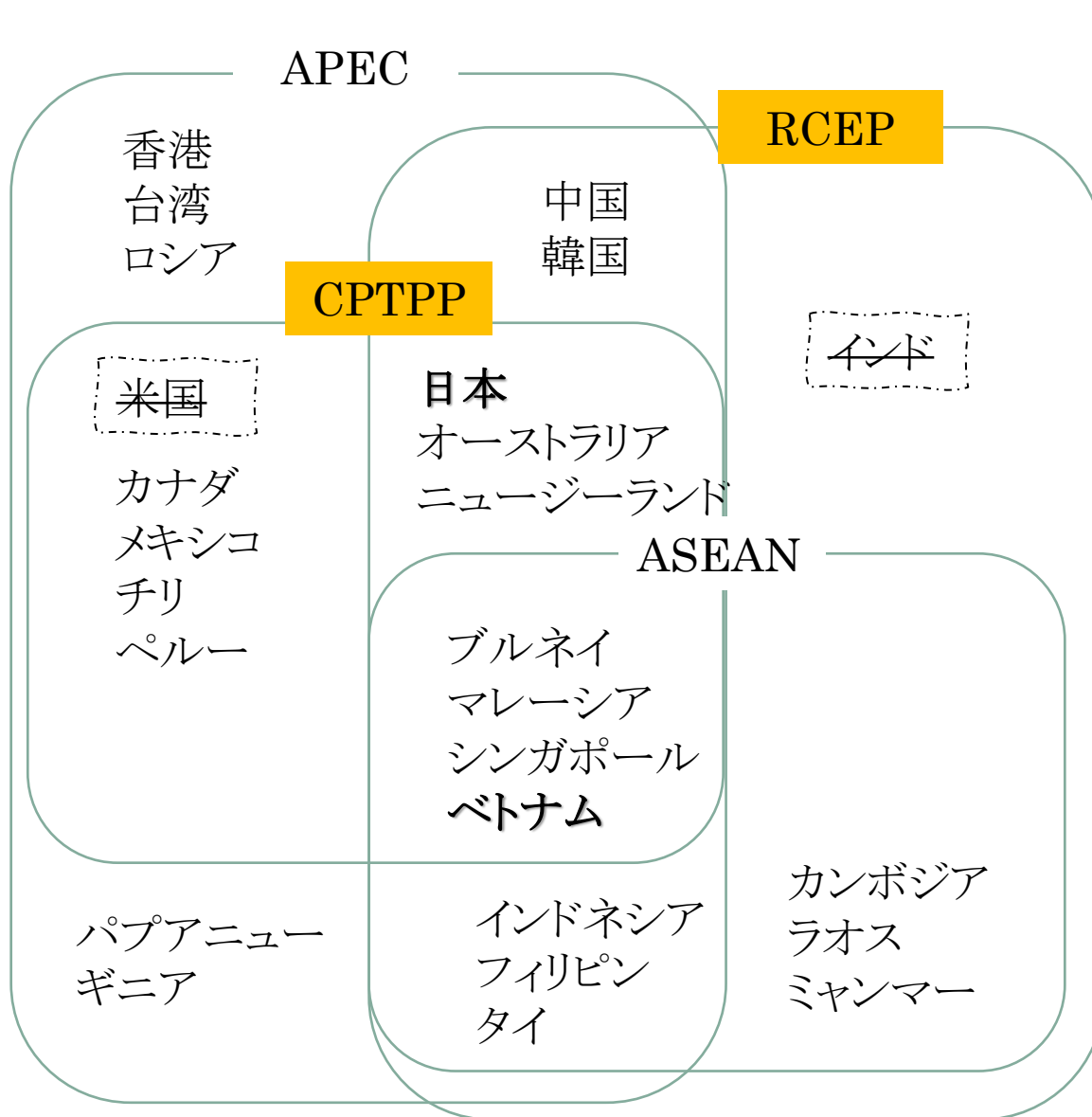
出所: <https://baotintuc.vn/kinh-te/giai-quyet-un-u-tai-cang-lai-giu-cho-cua-khau-cang-bien-lon-thong-suot-20210806164604944.htm>



4. 今後の展望

- 短期:
 - ① 港湾混雑
 - ② 工場の稼働減少や停止
 - ③ ワクチン接種率の向上によって移動の制限が緩和
 - ④ ゼロコロナ → ウィズコロナ
- 中長期:
 - ① 失業した労働者が地方に戻ったので労働確保が困難
 - ② 深水港の拡張、手続きのデジタル化、船員育成
 - ③ 国際経済協力を介して経済の回復

経済協力



貿易協定	有効年月
ASEAN (ベトナムは1995年に正式参加)	1967年
APEC (ベトナムは1997年に正式参加)	1989年
日・ASEAN包括的 経済連携協定	2008年12月
ASEAN経済共同体 (AEC)	2015年12月
CPTPP	2019年1月
EU・ベトナムFTA	2020年8月
RCEP	2020年11月
UK・ベトナムFTA	2021年8月



経済成長率の予測

国/地域	2021年 (4月時点→9月時点)	2022年 (4月時点→9月時点)
ベトナム	6.7% → 3.8%	7.0% → 6.5%
東南アジア諸国平均	4.4% → 3.1%	5.1% → 5.0%
中国	8.1% → 8.1%	5.5% → 5.5%
インド	11% → 10%	7.0% → 7.5%

出所：アジア開発銀行（ADB：Asian Development Bank）2021年9月



ご清聴ありがとうございました。