

# SITC北ベトナムセミナー

## 高成長もインフラ・法制面で課題

SITCコンテナラインズと、日本総代理店SITCジャパン、ベトナム法人SITCベトナムは4日、都内で「SITC北ベトナムセミナー」を開催した。ベトナムは堅調に経済成長しており、日系企業の投資先として注目されている。北部・中部港湾の取扱量も2ヶ月前と好調に伸びており、今後も増加基調が続くと予想される。一方で物流面ではインフラの未発達や法制上の課題も残る。セミナーはセミナーの各講演の詳細を紹介する。

(中村晃輔)

### JETRO海外調査部アジア大洋州課 大久保文博氏

#### 「ベトナムの経済情勢と北部地域のビジネス環境」



ベトナムは社会主義国家で人口は9000万人超。2030年には1億人を突破する見込みだ。最近では人口が地方から都市部に徐々に移動している。宗教が日本と同じ大乘仏教で、民族もキン族が全体の90%を占めることから少数民族を意図する必要がある。日系企業が進出しやすい環境となっている。職率率の高さも注目すべき点だ。

政治体制も安定している点も評価されている。16年に新たな党中央指導部が決定し、政府3役や中央委員が変わるが、これが大幅な政治転換につながることは考えづらい。

ベトナムの経済情勢を見ると、12年、13年の停滞期を脱し、昨年は伸びている。11年にはマクロ経済指標に注目しながら持続的に成長する政策方針に転換した。政策金利の引き上げなどにより、経済は停滞したがマクロ経済指標は良くなった。例えば、貿易収支は12年に19年ぶりに黒字になった。外貨準備もドルを含めて改善している。消費者



物価上昇率も段階的に落ち着いている。これから羽ばたいていく土壌が感じられる。政府は今年、6.2%の成長を見込んでいる。

12年以降はスマートフォンを中心に電話機や部品の輸出が増えている。これが貿易黒字に大きく貢献している。輸出の第2位の縫製品が増えているのは、TTPを視野に入れた、外資系を中心にベトナムに拠点を構える動きが増えているからだ。

世界のベトナム投資件数は増えているが、北部へは金額規模で大型案件が多い。日本からの投資はリマン・シヨック以降、堅調だ。傾向を見れば、12年前までは大型投資が北部を中心に起っていた。

### SITCベトナム・マーケティングマネージャー ウェンデル・ウェイ氏

#### 「活況のベトナム、活況のSITCベトナム」



ベトナムの事業展開の優位性は①政治運営の安定性②競争力のある労働力の確保や若年層が多い点③日本との関係が強い点④地理的優位性⑤生産拠点を国内に持つ点⑥消費市場として有望な点⑦投資環境が整っている点――が挙げられる。

SITCのベトナムにおける事業会社は、SITCベトナム、SITCディンブロー、SITCロジスティクス、SITCロジスティクスベトナム、SITCニューポートロジスティクス、SITCの4社がある。

SITCの航路の強みは①多頻度②直航③コストパフォーマンスを、5月にホーチミン

### 「ハイフォン港の成長と利便性」



「ハイフォン港はベトナム北部のハイフォンに位置している。カッパビ国際空港に近いほか、ハノイとハイフォン間を結ぶ鉄道や高速道路とのアクセスも良い。日系荷主ではトヨタ、キャノン、プリウスなどが活用されている。顧客ニーズに応えられるように努力しており、ロジスティクスから貨物のハンドリングまできめ細かいサービスを行っている。

ベトナムは人口が多く、購買力の高い安定した労働力の供給などのメリットがあり、2000年から外資企業が多く進出した。一方で課題として、インフラの未整備、法制の問題などが挙げられる。物流の観点では交通事故や渋滞、通関法令の運用が不透明な点、貨物のハンドリングなどが課題となる。

インフラ面で物流関係者にあって、期待が大きいのは北部ベトナムの大動脈になる国道5号線の能力増強。現在は、ハイフォン港やカイラン港がハノイまで輸送するためにトラックが向かうトラックのアクセスが向上した。交通量は14年4月に導入された日本製のVNACCSにより、通関手続きの迅速化とペーパーレス化の促進などが実現している。ただ交通事故が多いのが気になるので、ドライバーの教育や国全体の取り組みでさらに減らしていく必要があると思う。

### 「ダナン港の発展と成長性」



ダナン港はベトナム中部最大の港だ。コンテナ船は2500TEU型船まで入港可能となっている。基幹道路、ダナン国際空港、多くの工業団地に近接している。また注目すべき点は、東西経済回廊の最終地点となっているため、タイ、ミャンマー、ラオスからの荷物も取り扱える。また、現在は東西経済回廊からの貨物がダナン港全体の取扱量の3%に過ぎない。2018年までに南ラオス、東北タイから東西経済回廊を通じてダナン港で取り扱う貨物が全体の10%まで引き上げていきたい。

コンテナ成長率は、10年からは14年まで年平均25%増加している。昨年は前年比36%増となっている。15年には26%

### 「北ベトナムにおける物流の現状と課題」



ベトナムは人口が多く、購買力の高い安定した労働力の供給などのメリットがあり、2000年から外資企業が多く進出した。一方で課題として、インフラの未整備、法制の問題などが挙げられる。物流の観点では交通事故や渋滞、通関法令の運用が不透明な点、貨物のハンドリングなどが課題となる。

インフラ面で物流関係者にあって、期待が大きいのは北部ベトナムの大動脈になる国道5号線の能力増強。現在は、ハイフォン港やカイラン港がハノイまで輸送するためにトラックが向かうトラックのアクセスが向上した。交通量は14年4月に導入された日本製のVNACCSにより、通関手続きの迅速化とペーパーレス化の促進などが実現している。ただ交通事故が多いのが気になるので、ドライバーの教育や国全体の取り組みでさらに減らしていく必要があると思う。

### 「SITCジャパン アジア展開における役割」



近年はアジアの貨物が増え、日本発着の約6割がアジア域内の貨物となっている。荷主にとっては生産拠点がベトナムなどの東南アジアが中心で、販売市場として中国が魅力的だ。そういう環境の中でSITCジャパンは、日本発着だけでなく三國間輸送が重要な鍵になると考えている。

SITCの航路モデルは、一多頻度・網の目配船。各ポイントで最短・最速ルートで結ぶことを意識している。

### 住商グローバルロジスティクス国際事業本部長 老岐健司氏

#### 「北ベトナムにおける物流の現状と課題」

ベトナムは人口が多く、購買力の高い安定した労働力の供給などのメリットがあり、2000年から外資企業が多く進出した。一方で課題として、インフラの未整備、法制の問題などが挙げられる。物流の観点では交通事故や渋滞、通関法令の運用が不透明な点、貨物のハンドリングなどが課題となる。

インフラ面で物流関係者にあって、期待が大きいのは北部ベトナムの大動脈になる国道5号線の能力増強。現在は、ハイフォン港やカイラン港がハノイまで輸送するためにトラックが向かうトラックのアクセスが向上した。交通量は14年4月に導入された日本製のVNACCSにより、通関手続きの迅速化とペーパーレス化の促進などが実現している。ただ交通事故が多いのが気になるので、ドライバーの教育や国全体の取り組みでさらに減らしていく必要があると思う。

### SITCジャパン本部長 山口剛氏

現在は12カ国・地域、51港を結ぶサービスを提供しており、昨年の実入りコンテナ実績は209万91TEUと、初めて200万TEUを突破した。日系顧客のアジア展開のサポートのため、当社はフィナンシャル制度を採用しており、エリアごとに担当を置いており、日本スタッフが出張ベースで東南アジアに行くほか、反対に各地の担当者が日本に来ることで密に連携を取っている。

東南アジア展開を併せて地方港展開も進めていく。昨年は徳山に寄港したが、今年は瀬戸内・日本海などさらに進め、地方と東南アジアを結ぶニーズに応えていく。



# 日本列島 地方53港縦断

## 「戦略港湾」進展、揺れる地方港

国策と経済合理性の狭間で/助成制度、内航重視じわり

- 第2特集 地方港拡大路線からの転換
- 第3特集 地方港データファイル

資料・統計コーナー

- ・地方港寄港サービス一覧
- ・2013年地方港コンテナ取扱量



8月20日発行 臨時増刊号 Aug.2014 定価:1,389円(税別)