



物流ニュース

NO. 92

2011年11月

ベトナム物流事情

はじめに

ベトナムという国民の大半が農民であり、貧困層が多い国だと思っている人が多いのではないだろうか？しかし、それは誤った思い込みである。現在では、多くの日系企業や外資企業が、ベトナムの安い人件費と優秀な労働力に着目し、ベトナムに生産工場を次々と設立している。これがベトナム経済成長の原動力となり、著しい経済発展を遂げているのである。

また、これまで世界の工場と言われていた中国はここ数年で人件費が大きく高騰している。そのため、人件費が中国の半分程度でありながら中国の海岸沿いに位置しているベトナムに、多くの企業が工場を移し始めている。安い人件費を求めて中国の内陸に進出するという選択肢もあるが、港までの輸送コストが大幅に増加してしまう。そのため、物流の観点からもベトナムは有利な立地に位置していると考えられている。

このような中、本稿ではベトナムの経済状況と物流事情についてレポートする。

写真1 ハノイ市内の様子



※市内では多くの車やバイクが走っている。

写真2 ベトナムの工業団地の様子



※多くの日系企業も進出している。

1. ベトナム経済概況

ベトナム経済は、1986年にドイモイ（刷新）政策により、1995～1996年には年率9%台の高い実質経済成長を達成した。90年代末のアジア経済危機により、一時成長率は鈍化したが、2000年代に入ってから年率6～8%で堅調に推移した。2009年のリーマンショックに際しても、アジア各国が軒並みマイナス成長となる中、政府の景気刺激策および金融緩和策による民間消費や内国投資の回復が下支えとなり、GDP成長率5.3%を維持した。また、2010年はGDP成長率6.8%を記録し、2011年以降も安定的に6%台の成長を維持する見通しで、統計的にもベトナムの成長力が際立っている。中国、インドには及ばないものの、今後も引き続き経済の成長が続くと予想される。（表1参照）

一方、新興国における経済鈍化の懸念材料であるインフレ率を見ると、2011年のインフレ率は13.5%に達する見込みで、物価高の抑制が大きな課題となっている。ただし、ベト

ナム政府も過去のインフレ対応の失敗で物価高騰を招いてしまった経験から、迅速なインフレ抑制のための政策実施を進めており、2012年にはこの政策の効果が期待できると予想している。(表1参照)

表1 ベトナムのGDP成長率とインフレ率

	GDP成長率				インフレ率			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
ベトナム	5.3%	6.8%	6.3%	6.8%	6.7%	9.2%	13.5%	6.7%
中国	9.2%	10.3%	9.6%	9.5%	-0.7%	3.3%	5.0%	2.5%
インド	6.8%	10.4%	8.2%	7.8%	10.9%	13.2%	7.5%	6.9%
インドネシア	4.6%	6.1%	6.2%	6.5%	4.8%	5.1%	7.1%	5.9%
マレーシア	0.2%	6.1%	4.5%	4.2%	2.8%	3.0%	4.5%	3.0%
フィリピン	-1.7%	7.2%	5.5%	5.2%	0.6%	1.7%	2.8%	2.5%
シンガポール	1.1%	7.3%	5.0%	5.0%	3.2%	3.8%	4.9%	4.3%
タイ	-2.3%	7.8%	4.0%	4.5%	-0.8%	3.3%	4.0%	3.4%

出所)IMF

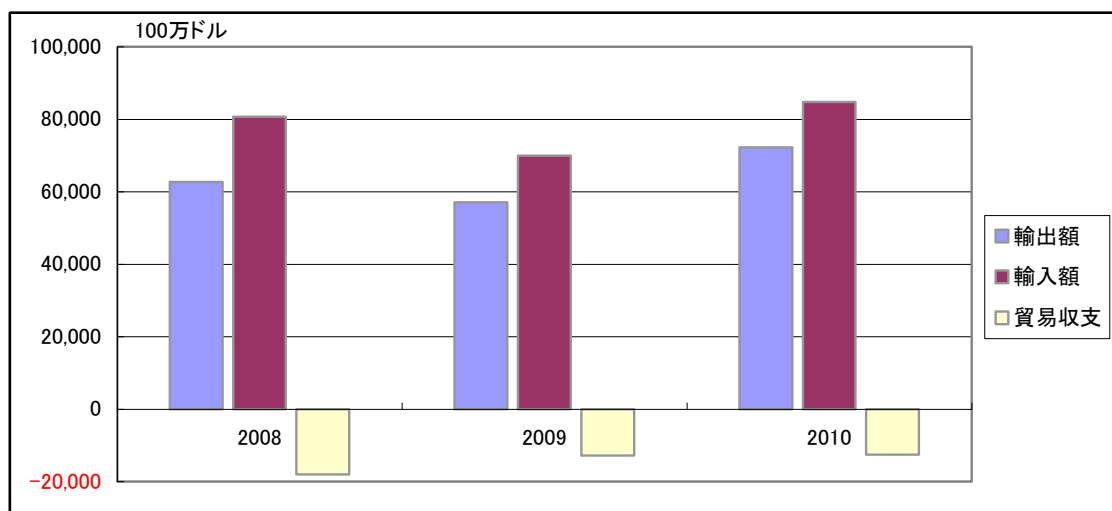
注1)2011年、2012年は予測値

注2)タイ(2010)は推計値

次に、ベトナムの経済成長の原動力でもある貿易収支を見てみる。近年輸出が拡大しているベトナムであるが、輸出以上に輸入が伸びているため、結果として貿易赤字が拡大している。(図1参照)

ただし、この貿易赤字の実態を見てみると、ベトナムの貿易赤字は主に工場建設に伴う機械や原材料の輸入が急拡大したことが大きいことが分かる。製造機械などは高額なものが多いが、ベトナムの主力となる輸出製品は軽工業品や一次産品と低価格のものが多い。(表2参照)そのため、現状ではある程度の製品輸出が増加しないと輸入額が輸出額を上回りやすいという貿易構造になっている。今後、工業化が進むことによって付加価値の高い製品が輸出されるようになれば、輸出額が増加して貿易赤字は縮小されていくと思われる。

図1 ベトナムの貿易収支



出所:ジェトロ

表2 ベトナム輸出および輸入品目 上位5品目

輸入			輸出		
品目	金額	構成比	品目	金額	構成比
機械設備・同部品	12,673	18.1%	縫製品	9,066	15.9%
石油製品	6,255	8.9%	原油	6,195	10.9%
鉄・鉄屑	5,361	7.7%	水産物	4,251	7.4%
織布・生地	4,226	6.0%	履物	4,067	7.1%
自動車部品	1,802	2.6%	コンピュータ電子製品・部品	2,763	4.8%

出所:ジェトロ

2. ベトナムの物流事情

本レポートではベトナム物流のポイントを港湾の視点から説明する。南北に長い海岸線を持つベトナム港湾は、エリア別に北部港湾グループ、中部港湾グループ、南部港湾グループに分類される。(図2参照) これらベトナム港湾の多くは河川港で水深が浅く大型船が就航できないため、昨今では港湾のキャパシティー不足という問題が発生している。

貨物量を見るとベトナムにおける国際物流の拠点は南部のホーチミン(ベトナム全体のコンテナ取扱シェア 64%)で、続いて北部のハノイ(シェア 33%)、中部(シェア 3%)となっている。そのため、インフラ開発も南部のホーチミン、北部のハノイを中心として開発が進んでいる。実際にハノイ、ホーチミンの外洋近くには河川港のキャパシティー不足を解消するため、深水港の整備も次々と進められている。一方、中部のインフラ整備は南北に比較すると遅れている。実際に中部のダナン港では在来船で運ばれる木材などの原材料が多く、コンテナ船の配船がほとんどない状況となっている。そのため、ベトナム中部に進出している日系企業の中には、物流動線が細いため苦労しているという声も聞かれた。よって、ベトナムを進出しようとする場合は、北のハノイか、南のホーチミンという二者択一が基本的な考えになるといえよう。

図2 ベトナムの主要港湾



注) 赤枠は深水港

3. ベトナムのロジスティクスのポイント

ベトナムにはハノイ(北部)とホーチミン(南部)の二大集積地・商圈があるが、南北それぞれで海外とのアクセスや利便性に差異がある。また、現在のところ南北間を結ぶ国内輸送サービスは十分とは言えない。よって、ベトナムへの進出は、上述の通り南北のどちら

らに進出すべきかの経営判断が必要となってくる。例えば、北のハノイは中国華南越経済圏（広州、シンセンなど珠江デルタ地域）に近いというメリットがある。一方、南部のホーチミンは工業発展が進んでおり、裾野産業が発達している。また、港湾インフラ網も整備されており、欧米へのアクセスも北部に比べると容易であるといえる。このような南北の特徴を踏まえつつ、製品の製造に必要な原材料をどこから調達するのか、製品の販売先はどこなのかといった国内外のサプライチェーンを考慮して自社のロジスティクスの構築を図ることが、ベトナムでの物流活動の重要なポイントとなるだろう。

KEY WORD: ドイモイ（刷新）政策

ベトナムは1976年に南北ベトナムが統一されて以来、社会主義体制を構築し、官僚主義的分配経済を進めてきたが、1986年12月のベトナム共産党大会で、従来型の社会主義（マルクス・レーニン主義）を捨てて、新しい国づくりの変化の模索を開始するとして市場経済への転換を図った。これにより市場メカニズムや対外開放政策が導入され、経済面で大きな成果をあげてきたといわれている。

——日通総合研究所 ロジスティクスコンサルティング部——