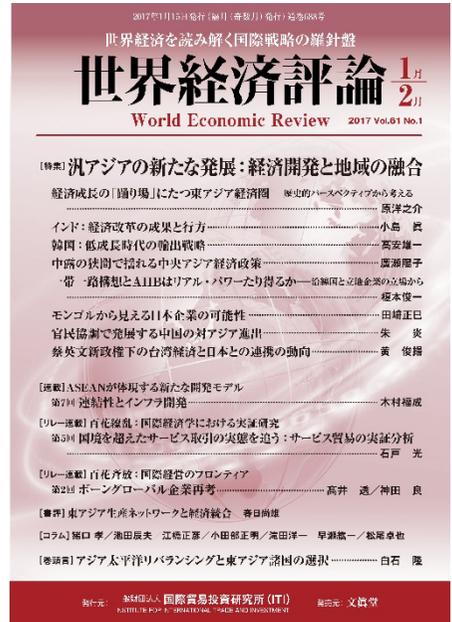


本論文は

世界経済評論 2017年 1/2月号

(2017年 1月発行)

掲載の記事です



世界経済評論 定期購読のご案内

年間購読料 1,320円×6冊=7,920円 ▶ **6,600円** 税込 **17% 送料無料 OFF**



富士山マガジンサービス限定特典 ※通巻682号以降 **デジタル版バックナンバー 読み放題!!**



世界経済評論 定期購読

24時間・年中無休
☎0120-223-223

お支払い方法 Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。 **Fujisan.co.jp**
 お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

官民協調で発展する 中国の対アジア進出

拓殖大学政経学部教授 朱 炎

しゅ えん 1957年中国上海市生まれ。中国復旦大学経済学部、一橋大学大学院経済学研究科を卒業。富士総合研究所を経て、富士通総研経済研究所主席研究員を勤め、2009年に拓殖大学政経学部教授、現在に至る。

中国の対外直接投資は急速に拡大している。2015年には1456.7億ドルに達し、外国の対中直接外資を上回った。中国の対外投資の約7割はアジア諸国・地域に集中している。香港、ASEAN諸国などの周辺地域のみならず、中央アジア、中東にも及んでいる。

中国企業のアジア進出には、政府が推進しているさまざまな地域経済協力の計画が大きな促進要因となっている。アジア諸国とのFTA（自由貿易協定）、地域経済圏としての「一帯一路」、製造業の国際協力を推進する「国際産能合作」、アジア諸国のインフラ整備に資金支援を行うアジアインフラ投資銀行（AIIB）などの金融機関の創設、などが挙げられる。また、人民元国際化の進展もアジア進出の促進要因である。

官民協力のアジア進出の代表的な事例、しかも一帯一路に関連する事例として、中国とパキスタンが共同で推進する「中・パ経済回廊」の建設、カザフスタンとの産業協力、道路、鉄道と港湾を含むASEANとの交通・輸送ルートの構築、などが挙げられる。

官民協調での中国のアジア進出は、様々な問題にも直面している。インフラ整備に関して、関係国の思惑は中国と必ずしも一致しない。また、中国企業の投資、参加するインフラ整備案件の採算性が低い。さらに、アジアの多くの発展途上国において、投資環境が整っていないことも問題である。

中国の経済発展に伴って、近年、経済のグローバル化、中国企業のグローバル経営が大きく進展し、企業の海外進出は急速に拡大した。対外投資や、企業の海外進出は、アジア諸国向けが最も多い。本論では官民協調で拡大するアジア進出の実態を検討する。

I 対外投資拡大の実態

1. 急拡大する対外投資

中国の対外投資は歴史が浅いが、成長スピードが速い。2000年にはわずか5.5億ドルであったが、2015年には1456.7億ドルになり、初めて外国の対中直接外資を上回った。2016年

1～8月は1180.6億ドル、前年同期比53.3%も伸びた。また、2015年末までの対外投資の累計（ストック）額¹⁾は1.1兆ドルに達した（図1）。

2. アジアに集中する投資

中国の対外投資の大部分はアジア向けである。対アジア投資は2003年に15.1億ドル、対

外投資全体に占める割合は52.7%であったが、2015年に1084億ドルに増え、シェアも74.4%まで上昇した(図2の上)。2003～15年の平均では68.6%を占める。一方、2015年までの対アジア投資の累計額は7689億ドルにのぼり、対外投資全体に占める割合は70%である(図2の下)。ここでは、中国の対外投資の大部分はアジアに集中していることが分かる。

3. 対アジア投資の国別構成

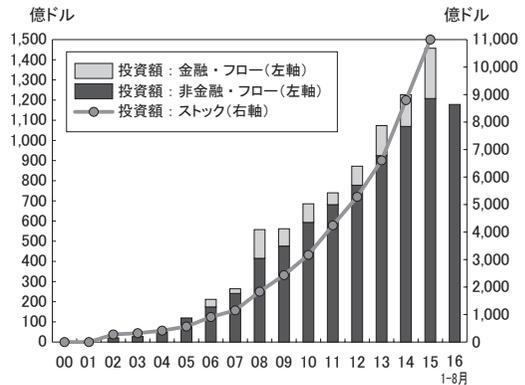
対アジア投資は、主に経済関係が密接な香港、ASEAN諸国、周辺国と資源国に分布している。以下、2015年までの投資累計額で、アジアの主要国・地域別に投資の規模を確認する。

香港は中国にとって、経済面では対外的窓口である。このため、中国企業は香港でさまざまな事業を展開すると同時に、香港を世界市場へのアクセス窓口としても活用している。2015年までの累計で、対香港投資は6568.6億ドル、対外投資全体の59.8%、対アジア投資の85.4%を占めている。香港は最大の投資先である。香港と類似な事情を持つマカオへの投資は57.4億ドルである。

次の投資先はASEAN諸国である。累計投資額は627.2億ドル、対外投資全体と対アジア投資に占める割合はそれぞれ5.7%と8.2%である。ASEANの中では、シンガポールが319.9億ドルで最も多い。次にインドネシアが81.3億ドル、ラオスが57.4億ドル、ミャンマーが42.6億ドル、カンボジアが36.8億ドル、タイが34.4億ドル、ベトナムが33.7億ドルである。

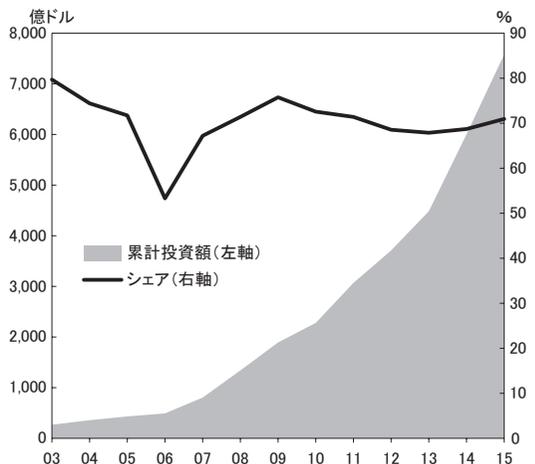
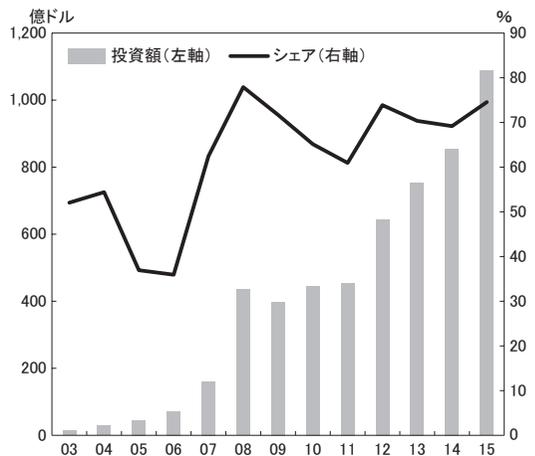
周辺国では、日本が30.4億ドル、韓国が37億ドル、モンゴルが37.6億ドル、カザフスタンが51億ドル、パキスタンが40.6億ドル、インドが37.7億ドルである。

図1 中国の対外直接投資の推移



注：2005年までは非金融分野のみ。
資料：中国商務部の発表に基づく筆者作成。

図2 対アジア投資の推移



資料：中国商務部の発表に基づく筆者作成。

中東の資源国にも、イランに29.5億ドル、UAEに46億ドル、サウジには24.3億ドルを投資している。

4. 対アジア投資の業種別構成

アジアに対する投資は、どのような業種に投入しているのか。データの制約で、アジア全体への投資の業種別分布の資料を入手できないが、2015年までの投資累計額のデータを用いて、香港とASEAN諸国における投資の業種別分布を、対外投資全体の業種別分布と比較しながら、その業種別投資の特徴を分析する(表1)。

最も投資が多い分野は「リース・ビジネスサービス」である。ここでのビジネスサービスは、中国の産業分類によると、企業経営と投資である。企業を買収して株式を保有し、持ち株会社を経営していることと理解できる。この分野への投資は全体の37.3%を占めるが、香港では47.7%とさらに高い。香港のビジネスセンターと地域ヘッドクォーターの役割が活用されている。一方、ASEANでのこのような投資は

25.7%を占め、シェアはやや低い。

次に投資が多い分野は金融業である。全体の14.5%と比べて、香港とASEANはやや低いが、それでも13.7%と6.9%を占める。

第3には、鉱業であり、対外投資全体では13%を占めているが、ASEANは10%を占めている。一方、自然資源のない香港でも鉱業への投資は7.8%も占める。おそらく世界各地で資源を開発する企業を香港に置いているだろう。

第4は、卸売・小売であり、対外貿易と住民生活に密接な関係がある小売業が含まれる。対外投資全体に占める割合が11.1%であるが、香港では13.7%、ASEANでは12%とやや高い。

また、ASEANに対する投資は、対外投資全体に比べて、製造業、電力ガス水道、建設業の割合が高いことも特徴である。中国企業はASEANを製造業の生産基地としても活用している。ASEANにおいて、中国企業はインフラ整備に積極的に参入していることが分かる。

II アジア進出を促進する 地域経済協力の枠組み

中国企業のアジア進出には、政府が推進しているさまざまな地域経済協力の計画が大きな促進要因となっている。中国企業のアジア進出にとって、こうした地域経済協力は、環境を整備し、障害を取り除く効果があるのみならず、需要創出、進出を促す要因にもなる。以下、自由貿易協定(FTA)、「一帯一路」、「国際産能合作」、アジアインフラ投資銀行(AIIB)などの金融支援、などの面から検討する。また、対外投資を促進する政策措置の効果も分析する。

表1 対外投資の業種別構成

単位：億ドル，%

	全体	香港	ASEAN
全産業合計	10,978.6	6,568.6	627.2
シェア	100.0	100.0	100.0
農林牧漁	1.0	0.2	3.7
鉱業	13.0	7.8	10.0
製造業	7.2	3.8	14.9
電力ガス水道	1.4	0.5	12.5
建設業	2.5	0.5	6.2
交通輸送	3.6	4.4	2.8
情報・ソフト・サービス	1.9	1.8	0.4
卸売・小売	11.1	13.7	12.0
金融業	14.5	13.7	6.9
不動産	3.1	3.1	1.9
リース・ビジネスサービス	37.3	47.7	25.7
その他	3.4	2.7	3.0

注：2015年までの累計投資額で計算。ASEANは10カ国合計。

資料：中国商務部の発表に基づく筆者作成。

1. アジアとの FTA

中国が最初に結んだ自由貿易協定は、中国と ASEAN10 カ国の FTA (ACFTA) である。2000 年に中国が提案し、01 年から交渉が始まり、02 年に合意した。農産品を中心に一部商品の関税引き下げを早期に適用するアールーハーベスト措置が 04 年から実施した。物品貿易について、関税の引き下げは 05 年から始まり、10 年には ASEAN の先進 6 カ国との間にゼロ関税を実施し、自由化率は 93% に及んだ。15 年から後進 4 カ国との間にもゼロ関税が実施された。これによって、中国と ASEAN の物品貿易の自由化が完成した。一方、中国と ASEAN のサービス貿易協定が 07 年に、投資協定が 09 年に調印された。14 年から、中国と ASEAN の FTA のグレードアップ版の交渉が始まり、15 年 11 月には調印した。

FTA の締結をきっかけに、中国と ASEAN の経済関係は急速に深まり、相互間の物品貿易とサービス貿易、直接投資が急速に拡大している。貿易自由化の促進措置の一環として、ASEAN・中国博覧会が 04 年から、年 1 回開催されている。ASEAN・中国ビジネス理事会が設けられ、その下に産業分野別の協力委員会が設置され、中国の 42 の業界団体が参加している。また、近年、共通のインフラ整備と接続、共同の融資機関の創設も検討されている。

FTA と FTA をめぐる各分野の経済協力の進展によって、中国企業の ASEAN 進出が容易になった。このお蔭で、中国企業の ASEAN 進出が促進され、とくに資源開発、製造業、インフラ整備などの分野では積極的である。

ASEAN との FTA を皮切りに、中国は合計 14 カ国・地域と FTA を結び、22 カ国・地域に及んでいる。アジアでは、香港との CEPA、

マカオとの CEPA はいずれも 2003 年に調印し、その後実施分野を拡大した。パキスタンとの FTA は 06 年に締結され、現在は第 2 段階の交渉を行っている。シンガポールとは 08 年、韓国とは 14 年に締結された。

また、FTA の締結について交渉中のアジアの国・地域として、湾岸協力会議 (GCC, 6 カ国)、日中韓 3 カ国、東アジア地域包括的経済連携 (RCEP)、スリランカなどが挙げられる。

こうしたアジア諸国と締結した FTA は、いずれも中国企業のアジア進出を促している。

2. 「一带一路」と企業進出

「一带一路」は中国の習近平主席が 2013 年に提案した地域経済協力の構想である。古代の通商路、陸上シルクロードと海上シルクロードに沿って、沿線国と交通網、エネルギー供給網で連結する。協力の重点分野はエネルギー、交通、貿易、投資、産業などであるが、最も重要な協力事業として、中国は関係国のインフラ整備に協力し、中国企業の事業参加、直接投資を奨励すると同時に、資金も提供する。

陸上シルクロードは中央アジア、海上シルクロードは東南アジア、南アジア、中東など、アジアの各地域に関連する。「一带一路」の実施は、中国の対アジア投資を大きく促進する。

3. 「国際産能合作」

国際産能合作は、生産能力のグローバル提携を指し、中国が 2014 年に、一带一路と関連する事業として提唱した。基本的な考え方は、一带一路を通じて、関係国のインフラ整備に支援するのみならず、こうした国の製造業の発展にも支援する。中国の優位性のある産業の海外進出を後押しし、対外投資のグレードアップと国

内の産業能力の過剰の解消にも寄与する。2015年に発表した「関於推進国際産能和装備製造合作的指導意見（生産能力と装備製造の国際的協力の推進に関する指導意見）」によると、鉄鋼、非鉄金属、建材、鉄道、電力、化学、消費財・繊維、自動車、通信、建設機械、航空宇宙、船舶、海洋事業などが重点産業である。

国際産能合作の計画について、注目に値するのは以下の2点である。その1つは、協力の形式は直接投資に限らず、工事請負・融資・運営の形式、BOT、PPPなどの形式も奨励する。もう1つは、第3国の参加も歓迎する。すなわち、中国企業は他の外国企業と共同で投資し、事業参加することである。すでに、ドイツ、フランスなどのヨーロッパ先進国は中国の呼び掛けに賛同し、共同でアジアに投資すると表明した。

国際産能合作の計画の実施も、中国企業のアジア進出を促進する効果がある。

4. 資金的バックアップ

一帯一路の推進、関係諸国でのインフラ整備の実施に、資金の手配が不可欠である。中国はアジアインフラ投資銀行の創設など、さまざまな地域開発のための銀行とファンドの設立に参画した。直接の受益者はインフラ整備を実施す

る国であるが、投資、工事請負、運営など、事業に参加する中国企業にとっても、大きなメリットである。

中国の提案で、国際金融機関として、アジアインフラ投資銀行（AIIB）が設立された。欧州の先進国も含めて、合計57カ国が出資し、資本金は1000億ドルにのぼる。中国は30.3%を出資し、26.1%の議決権を保有し、実質上否決権を持つことになる。AIIBはアジアの途上国のインフラ整備に資金援助を提供する国際金融機関であり、融資対象は主に一帯一路の沿線国に集中する。2016年6月と9月、AIIBが合計6件の融資案件の決定を公表した（表2）。融資案件は一帯一路の沿線国に集中し、インフラ整備に支援し、しかも他の国際金融機関との協調融資が多い。

国際金融機関としてのAIIBは、中国主導とはいえず、中国の利益を優先することができない。融資案件の実施も入札が行われるため、中国企業が必ず事業に参加できるとは限らない。しかし、AIIBの存在と役割発揮により、アジア諸国のインフラ整備が活発になり、中国企業にとって、事業参加のチャンスが増え、アジア進出が促進されるであろう。

AIIBのほか、中国が創設に参加する他の地域開発銀行、中国が設立した地域経済協力の

表2 AIIBの融資案件

発表時期	対象国	事業内容	融資額（百万ドル）	協調融資
2016年6月（第1弾）	バングラディッシュ	送電事業	165	
	インドネシア	貧困地域の環境改善	216.5	WB
	パキスタン	道路整備	100	ADBなど
	タジキスタン	道路整備	27.5	EBRD
2016年9月（第2弾）	パキスタン	水力発電所	300	WB
	ミャンマー	火力発電所	20	多数

資料：AIIB発表（<http://www.aiib.org/>）により筆者作成。

ファンドも中国企業のアジア進出を促す。例えば、2014年に設立されたBRICS開発銀行(NDB)は資本金500億ドル(将来1000億ドルまで増資する予定)、アジア諸国も融資の対象地域である。また、中国・ASEAN投資合作基金(CAF)は、資本金100億ドル、中国が全額出資する。シルクロード基金は400億ドル、中国が全額出資する。中国・アラブ産業投資基金(CAIF)は、100億ドルの資金を有する。さらに、上海協力機構(SCO)も開発銀行、発展基金の設立を計画している。

5. 人民元決済

人民元国際化の推進措置の一環として、中国は2009年から人民元による貿易決済を実施し始めた。2011年からサービス貿易、対内直接投資、対外直接投資の人民元使用も認めた。中国企業にとって、貿易と投資の人民元決済により、アジアでの事業展開がより便利になる。

対外直接投資の人民元決済額は2012年にわずか159億元であったが、15年に7362億元まで増えた。2016年1～6月は5226億元に達し、前年同期比112.9%も増えた。ちなみに、15年の対外投資の人民元決済額の7362億元は、同年の1457億ドルの対外投資と比べて、81.2%にも相当する。しかしこれで、対外投資の81.2%は人民元建てで行ったとは言えない。重複や、過去の投資案件の利用もあるためである。少なくとも、対外投資の分野でも、人民元決済という利便性がある措置がよく利用されているといえる。

Ⅲ アジア進出の事例

以上で見たように、中国政府が推進する地域

経済協力と企業の対外投資に利便化を提供する措置は、中国企業のアジア進出を大きく促進している。以下、官民協力のもとで、アジア進出の代表的な事例、とくに一带一路に関連する事例を通じて、中国企業のアジア進出の実態を検討する。

1. 「中・パ経済回廊」:

一带一路のモデルケース

パキстанは中国の西部と隣接し、中国との関係が深い。一方、インフラ整備と産業発展の需要が多い。加えて、中国にとって、パキстанは地理的位置も重要であり、インド洋とアラビア海につながる通路になりうる。このため、中国はパキстанとの経済協力を一带一路協力のモデルケースにしたい。ちなみに、2015年まで、中国の対パキстанの直接投資の累計額は40.4億ドルである。

2015年4月、習近平主席が訪問した際、「中・パ経済回廊(China-Pakistan Economic Corridor, CPEC)」の建設に関する協定に調印した。協力の早期実施、すなわち「アーリーハーベスト」として、中国からの援助・投資として、計51案件が調印され、投資額は460億ドルにのぼる。内280億米ドルが道路や鉄道、発電所などインフラ設備の建設に投入される。その一部はすでに着工した。

中国がパキстанで進めている主要インフラ建設の案件として、第一に、アラビア海に面するグワダル港の建設である。2015年11月に、両国政府は覚書に調印し、16年7月に土地を中国側に引き渡した。中国企業は同港を43年租借し、面積923ヘクタールに及ぶ地域に自由貿易エリアを含めた経済特区を建設し、運営する。港湾整備には少なくとも16億米ドルを投

じ、3～5年以内に完成させる。

第2の案件は、グワダル港から中国新疆のカシュガル（喀什）を結ぶ、全長3000キロの道路、鉄道、石油パイプラインと通信ケーブルを建設する計画である。完成すれば、中国の原油輸送はペルシャ湾からグワダル港に海路で運び、陸路のパイプラインを通じて新疆に送ることができる。中国にとって、現在のマラッカ海峡経由の海運ルートと比べて、利便性と安全性により、戦略的な意義が大きい。道路工事はすでにパキスタンと中国でそれぞれ着工している²⁾。

第3は、カロト水力発電所（発電容量72万キロワット）の建設である。中国の長江三峡集団の子会社がBOT方式で建設と運営を担う。投資額は16.5億ドル、中国のシルクロード基金と輸出入銀行が協調融資を行なう。2020年に稼働開始の予定であり、30年間運営した後、パキスタン側に引き渡す。

2. カザフスタンとは産業協力のモデル事業

カザフスタンは中国の西部、新疆と接し、一帯一路の玄関口に位置し、もともと経済関係が緊密であった。資源開発を中心に、中国企業がすでに大量に進出している。中国の沿海部とヨーロッパにつなぐ鉄道、いわゆるランドブリッジは、カザフ経由である。現在、中国とカザフの産業協力が一帯一路の共同事業のモデル事業として注目されている。

2014年12月、李克強首相はカザフを訪問する際、「国際産能合作」の推進を提案し、産業協力や、中国が計画している中央アジア地域のインフラ整備とカザフスタンが自ら推進するインフラ整備の投資計画（「光明の道」）と接続することについて合意した。2015年3月、カザフスタンの首相が訪中する際、合計33の協力

案件に調印し、資金規模は236億ドルにのぼる。

33の案件は、主に中国企業がカザフの案件に参加し、カザフに投資する内容であり、様々な分野にわたる。インフラ建設については道路整備、水力発電所の建設を含み、住宅建設にも及ぶ。重点の産業協力に関しては、中国企業はカザフの鉄鋼、非鉄金属、板ガラス、石油精製、自動車製造などの産業に投資する。

3. ASEAN との交通・輸送ルートの構築

中国はASEAN諸国との経済関係はもともと深い相互依存関係がある。すでに述べたように、多くの中国企業はASEAN諸国に進出し、製造業、資源開発、小売など様々な分野に投資し、企業を運営している。近年には、とくに注目に値するのは、中国はASEAN諸国において、中国とASEAN主要国とをつなぐ、交通・輸送ルートを構築するため、道路、鉄道、そして港湾の建設に積極的に参入している。

中国とASEAN諸国は、従来にも共同で道路と鉄道を建設する計画があり、関係諸国は自ら国内の線路を建設し、接続することであった。一帯一路の実施により、中国のアプローチが加速し、隣接する国での建設に積極的協力し、建設に参加しようとしている。

鉄道に関しては、中国は、昆明から、ラオスとタイを経由して、マレーシア、そしてシンガポールに鉄道を貫通することを計画している。バンコクからシンガポールまでには既存の鉄道があるが、昆明からラオス経由でバンコクまでの鉄道を新設する必要がある。

中国国内では、昆明からラオス国境までの高速鉄道は現在建設中にある。ラオスとタイでの鉄道の新規建設にも中国が参加する。ラオスの鉄道は中国国境から首都のビエンチャンまで全

長 417 キロ、最高時速は 160 キロ、中国の技術と基準を採用し、投資総額は 68 億ドル、中国の融資を使うと同時に、中国政府と企業も出資する。2016 年 9 月に全 6 区間にわたる入札結果が発表され、すべて中国企業が落札した。同鉄道は 2016 年 11 月に着工し、2020 年に完成する予定である。

タイでは、ラオス国境の都市ノンカイからバンコクまで、全長 873 キロ、時速 160 キロの鉄道を中国が建設すると 2014 年末に覚書に調印した。融資の条件などについて 10 回にも及んだ交渉の末、2016 年 9 月に、年内に着工すると最終合意に至った。総工事費 1790 億バーツ（約 345 億人民元）をタイ側が負担するが、中国側が技術と資金を提供する。

中国が建設するラオスとタイの鉄道が完成すれば、昆明からバンコク経由でシンガポールへいたる鉄道と接続し、南下するルートが開通できる。また、将来、高速鉄道化も可能である。鉄道の開通により、中国から ASEAN への物、人、金の流れが加速し、企業の進出がさらに促され、中国と沿線諸国との経済関係がさらに強化されるであろう。

道路と鉄道のほかに、一帯一路の沿線国での港湾建設と運営に参加することも交通・輸送ルート構築の重要な一環である。例えば、ミャンマーでは、中国はインド洋から雲南省までの石油輸送ルートを建設するため、石油パイプラインの起点であるマデイ港や、天然ガスパイプラインの起点であるチャオピュー港の建設に参加した。2つの港と2本のパイプラインはすでに完成した。関連事業に中国は数十億ドルの資金を投入した。

スリランカでは、中国交通建設集団とスリランカ港湾局が共同で進めるコロombo港周辺エリ

アの総合開発計画が、2016年3月にスリランカ政府により着工を許可された。第1期の投資額は14億米ドル、完成までの総工事費は130億米ドルにのぼる³⁾。

マレーシアでは、一帯一路の協力枠組みのもとで、マレーシアの6つの港湾は中国の10の港と間に、「マ中港湾連合」を進めており、双方の海運と関連産業の発展を図る。現在2つの港区を持つマレーシア最大の港、ポート・ケランは、現在第3の港区の建設を計画している。協力パートナーとして、中国企業が選ばれた。マレーシアの運輸大臣は、中国企業を選んだ理由について、現在マラッカ海峡を通過する船舶の70～80%は中国を目的とすると説明した⁴⁾。

IV 中国のアジア進出の問題点

上述の通り、官民協調での中国のアジア進出は、ある程度の成果を取めた。しかし一方、様々な問題にも直面している。こうした問題をうまく解決しなければ、建設に参加し、投資する案件の効果が計画通りに発揮されることがない。

第1に、中国と相手国の思惑の違いことである。

一帯一路構想の基本理念は、沿線国のインフラ整備事業に中国が協力することである。この中、中国が沿線国と交通、エネルギーの連結という戦略的な目標もある。中国が計画し、提案する案件は、関連国の実際のニーズ、その国の発展戦略の優先順位に合致しなければ、建設が進まない。しかし実際、関係国との事業計画などの調整が難航し、利益調整で中国側がより多くの負担を強いられることもある。

例えば、中バ経済回廊において、パキスタン

のグワダル港から新疆のカシュガル間に、道路とパイプラインと合わせて、鉄道も建設する。しかし、パキスタン側は、国内の地域発展の優先順位を考慮して、既存のカラチ・イスラマバート間の鉄道の改築を先に行うことを求めている。また、中国新疆のカシュガルからキルギス経由してウズベキスタンにつなぐ鉄道の建設計画において、この鉄道は東西方向でキルギスを通過するが、キルギス側は国内の均衡的發展を考慮して、南北方向の鉄道を含めた環状鉄道の建設を優先するように求めている。中国は現在なお、パキスタンや、キルギスと鉄道建設について交渉を続けている⁵⁾。

第2に、事業の採算も重要である。

一帯一路関連の沿線国のインフラ整備事業について、多くの案件は関係国が従来から計画したが、採算と資金調達などの問題を抱えるため、実施できない物が多い。また、中国政府と企業も、沿線国との関係強化、インフラ接続という外部効果、インフラ輸出の実績づくりなど、戦略的に考慮することが多く、案件自体の採算性を度外視する傾向がある。一方、こうした案件の実施は中国企業が担い、しかも融資を使うため、収益性が低いならば、事業の失敗につながる可能性が高い。企業は損失の補填を中国政府の補助金に頼ることもできるが、事業が長く続かない。

例えば、インドネシアでは、ジャカルタとバンドン間の高速鉄道の建設を中国企業が落札し

た。短い建設期間、融資と運営の請負などの条件が評価されたが、完成後の運営にも参加すると、この高速鉄道が赤字になる場合、中国企業が一定の損失を被るであろう。

第3に、ビジネス環境の問題である。

アジアの多くの途上国、とくに一帯一路沿線国では市場経済がなお浸透せず、契約順守に対する理解もまだ十分ではない。金融、物流輸送、労働管理など様々な面で未熟である。中国企業はこのような環境のなかでビジネスを展開し、建設事業に参加することに当たって、様々な困難に直面するであろう。

[注]

- 1) この統計指標の名称は、中国語で「累計」と示しているが、実際、毎年のフローの単純合計ではなく、撤退、清算はマイナスで計上しているため、内容は残高、ストックであると理解する。
- 2) 2016年8月、筆者は新疆で現地調査した際、中パ回廊の中国国内のルート、カシュガルからパキスタン国境までの道路の拡張工事はすでに始まったと確認した。
- 3) 「中国企業のスリランカ港湾開発が再始動、現地政府が着工許可」、<http://www.newsclip.be/article/2016/03/16/28678.html>、2016年3月16日。
- 4) 「馬来西亜：期待与中国拡張巴生港」、<http://www.hw560.com/>、2016年7月11日。
- 5) 2016年8月、中国新疆における筆者によるヒアリング。

[参考文献]

- 中国商務部、国家統計局、国家外匯管理局編『中国対外直接投資統計公報』各年版
- 中国国家發展改革委員会、外交部、商務部「推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的愿景与行動」、2015年3月
- 中国国务院「關於推進國際產能和裝備製造合作的指導意見」、2015年5月
- 中国新疆自治区政府「推進新疆絲綢之路經濟帶核心区建設的實施意見」2014年9月
- 中国新疆自治区政府「推進新疆絲綢之路經濟帶核心区建設行動計畫（2014 - 2020年）」2014年9月