

<ベトナム・リサーチ・レポート>

ベトナムの 2 港湾が世界の効率性トップ 20 入り

ベトナム建設省は、6 月末に 2030 年までの改訂版海洋インフラ開発マスタープラン（2050 年ビジョン）を正式に承認した。このマスタープランは、国家海洋インフラシステムの詳細計画を策定するための基礎となるものである。主要な変更点の 1 つは管理の合理化であり、市省レベルでの行政単位の見直し完了後、**港湾数は 34 から 23 へと大幅に削減された**。そして、この改訂計画によると、ベトナムの港湾システム整備に必要な投資額は 359 兆ドン（約 140 億米ドル）だと推定されている。このマスタープランの改訂は、

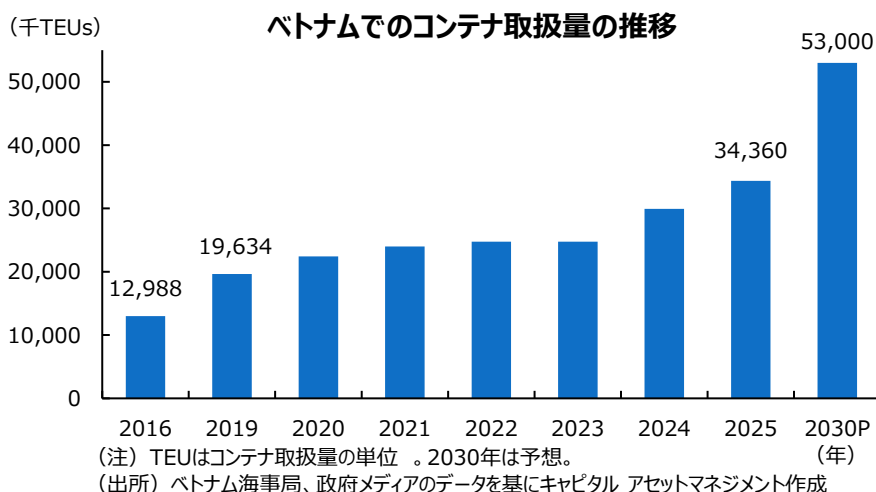
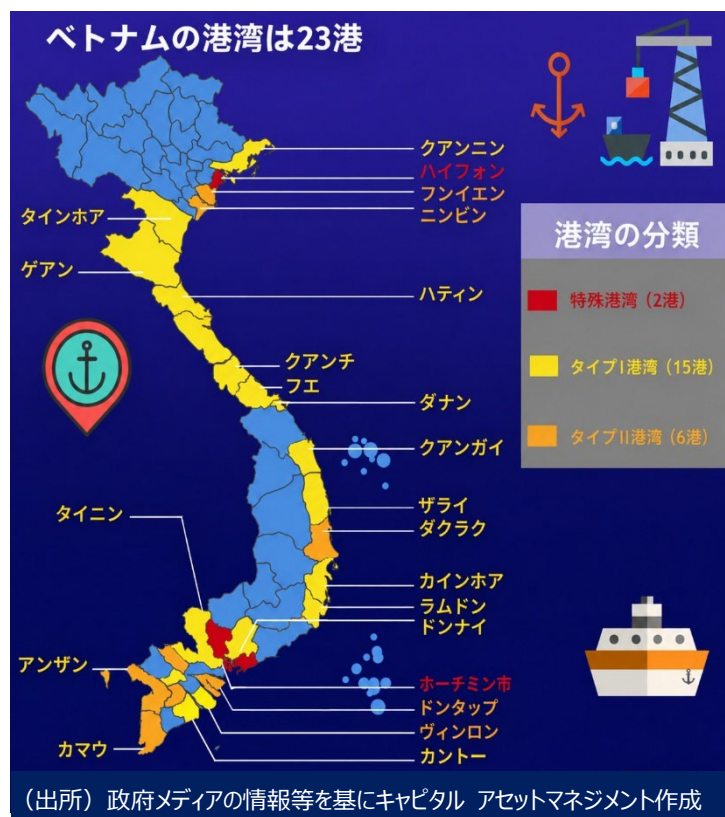
- (1) 複数の海事経済拠点における経験から、港湾インフラや物流、産業、そして企業が同期的に連携することで波及効果が生まれ、地域経済の発展と国家競争力の飛躍的な向上につながること、
- (2) ベトナムは地理的な優位性と長い海岸線という利点を有しているものの、多くの港湾は依然として小規模で分散しており、大型貨物船（マザーシップ）を受け入れられる港湾の数は限られている。従って、利点を一層活用するためには、改革が必要であること、
- (3) 2026 年から 2030 年にかけて経済成長を促進するためのインフラ整備を完了する目標が存在することに根ざしている。具体的に、新規港湾システムは規模と機能に基づいて以下のように分類される（上図参照）。

① 特殊港湾（2 港）：ハイフォン港、ホーチミン市港

② タイプ I 港湾（15 港）：クアンニン港、タインホア港、ゲアン港、ハティン港、クアンチ港、フエ港、ダナン港、クアンガイ港、ザライ港、カインホア港、ラムドン港、ドンナイ港、タイニン港、カントー港、ヴィンロン港。このうちタインホア港、ダナン港、カインホア港、カントー港は特殊港湾として計画される可能性がある

③ タイプ II 港（6 港）：フンイエン港、ニンビン港、ダクラク港、ドンタップ港、アンザン港、カマウ港

2025 年には、ベトナム港湾におけるコンテナ取扱量は前年比 15% 増の 3,436 万 TEU（2016 年の 2.6 倍強、2019 年の 1.8 倍弱）に達したと推定されている（右図参照）。過去 10 年で同国のコンテナ取扱量は年平均伸び率 10% 強を維持できている。今後もそれに近い伸び率を維持する見込みであり、その要因は以下に挙げられる。



当資料は情報提供を目的としてキャピタル アセットマネジメント株式会社（CAM）が作成したもので、投資信託や個別銘柄の売買を推奨・勧誘するものではありません。また、CAM が運営する投資信託に当銘柄を組入れることを示唆・保証するものではありません。当資料の内容は作成基準日現在のものであり、将来予告なく変更されることがあります。当資料に市場環境等についてのデータ・分析等が含まれる場合、それらは過去の実績及び将来の予想であり、今後の市場環境等を保証するものではありません。当資料は当社が信頼性が高いと判断した情報等に基づき作成しておりますが、その正確性・完全性を保証するものではありません。

<ベトナム・リサーチ・レポート>

- **輸出入額の好調な伸び**：ベトナムは、輸出入高が継続的に成長している新たなグローバル製造拠点の一つとなっている。欧州連合（EU）・ベトナム自由貿易協定（EVFTA）、包括的・先進的環太平洋経済連携協定（CPTPP）などの自由貿易協定（FTA）が輸出拡大をもたらしている。
- **海外からの直接投資（FDI）および中国プラスワンの波**：FDI の誘致対策の効果と多国籍企業による中国からベトナムへの工場移転は、原材料の輸入量および完成品の輸出量を増加させている。
- **輸送インフラにおける戦略的なブレイクスルー**：政府と民間セクターは、海上航路や高速道路、そして特殊港湾ハブである北部ハイフォン港の一部であるラック・フエン港や、南部ホーチミン市（旧バリア・ブンタウ省）のカイメップ港・ティヴァイ港（ホーチミン市港の一部）などの深水港群に多額の投資を実施している。
- 国際海上航路に位置するため、国際船舶に対応できる深水港の建設や積み替え拠点の開発が容易である。

6 月初旬に発表された世界銀行と S&P グローバルが共同でまとめる港湾の効率性評価指標を示す世界「コンテナポートパフォーマンスインデックス（CPPI）2025」には、ベトナムから**ハイフォン港（世界 13 位）**とホーチミン市港に属する**カイメップ港（11 位）**の 2 港がアジア地域の他の多くの主要港を凌駕し、世界のトップ 20 にランクインしている。特に、ハイフォン港は 2020 年から 2025 年の期間において、世界で最も運営効率が向上した港の一つとされた。CPPI 2025 によると、同港のスコアは 2020 年の 70 ポイントから 2025 年には 122 ポイントに上昇し、わずか 5 年間で 52 ポイントもの改善を達成した。この躍進は同国の港湾インフラの近代化、運営プロセスの近代化、デジタル技術の活用促進、物流ネットワークの強化に注力してきたこと、ベトナムがアジアにおける重要な拠点としての地位を確立し続ける中で、北部港湾群が地域および世界のサプライチェーンにおいて、ますます重要な役割を担っていることを明確に示している。

物流インフラ整備、輸出入促進、生産拡大、そして FDI 誘致といった戦略に加え、23 港に集約した港湾システムの合理化は、インフラ投資の分散化を防ぎ、**大規模な深水港の開発に資源を集中させ、物流チェーンを最適化**することで、ベトナム港湾の優位性を高め、製造・輸出拠点としてのベトナムの競争力のさらなる強化につながると期待される。

以上

CPPI 上位 20 港（2020～2025 年）

順位	港湾	国・地域	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
1	福州	中国	118	27	63	95	139	145
2	大連	中国	122	38	54	123	137	141
3	サララ	オマーン	141	143	136	141	117	136
4	馬湾	中国	84	73	106	125	133	135
5	赤湾	中国	126	98	92	137	130	134
6	タンジェ・メッド	モロッコ	133	128	125	139	136	134
7	寧波	中国	139	125	118	128	128	130
8	ハマド港	カタール	110	138	117	128	125	129
9	香港	香港	142	68	112	119	123	123
10	神戸	日本	75	77	63	55	59	123
11	カイメップ	ベトナム	122	110	106	132	132	122
12	アルヘiras	スペイン	116	113	104	126	109	122
13	ハイフォン	ベトナム	70	52	14	55	87	122
14	厦門	中国	114	70	72	103	115	121
15	ポートサイド	エジプト	96	101	111	118	137	117
16	天津	中国	124	75	89	109	118	115
17	高雄	台湾	146	94	89	110	113	114

2020 年から 2025 年 CPPI が改善した港

港湾	国・地域	2020年	2025年	2020年以降の CPPI 改善幅
ポートエリザベス	南アフリカ	-103	-23	80
ハリファ・ビン・サルマン港	バーレーン	31	106	75
ボソルハ	エクアドル	34	104	70
ヨーテボリ	スウェーデン	-20	48	68
ムハンマド・ビン・カシム	パキスタン	8	60	52
ハイフォン	ベトナム	70	122	52
サヴォーナ・ヴァード	イタリア	13	64	51
馬湾	中国	84	135	51
神戸	日本	75	123	48

（注）CPPI：コンテナポートパフォーマンスインデックス。世界銀行と S&P グローバル・マーケット・インテリジェンスが共同で開発・公表している指数です。世界のコンテナ港湾の効率性を評価・比較するための指数です。その年の世界全体の平均を「0」として標準化した相対評価値です。

（出所）世界銀行のデータを基にキャピタル アセットマネジメント作成