

“一带一路”建设与中日 第三方市场合作

「一带一路」建設と日中
第三国市場協力

主 编：李向阳 深尾京司

执行主编：朴光姬 大西康雄

中国社会科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

“一带一路”建设与中日第三方市场合作：汉文、日文 / 李向阳，(日) 深尾京司主编. —北京：中国社会科学出版社，2020. 10

ISBN 978 - 7 - 5203 - 7382 - 1

I. ①—… II. ①李…②深… III. ①区域经济合作—国际合作—研究—中国、日本—汉、日 IV. ①F114. 46

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2020)第 191399 号

出版人 赵剑英
责任编辑 范晨星
责任校对 闫萃
责任印制 王超

出版 **中国社会科学出版社**
社址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮编 100720
网址 <http://www.csspw.cn>
发行部 010 - 84083685
门市部 010 - 84029450
经销 新华书店及其他书店

印刷 北京明恒达印务有限公司
装订 廊坊市广阳区广增装订厂
版次 2020 年 10 月第 1 版
印次 2020 年 10 月第 1 次印刷

开本 710 × 1000 1/16
印张 31.5
字数 396 千字
定价 169.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书，如有质量问题请与本社营销中心联系调换
电话：010 - 84083683
版权所有 侵权必究

中国社会科学院亚太与全球战略研究院

日本贸易振兴机构亚洲经济研究所

共同策划

本书著作权由中国社会科学院亚太与全球战略研究院和日本
贸易振兴机构亚洲经济研究所共同所有

前言一

本书以“一带一路”框架下中日第三方市场合作为主题，由中日双方的学者就中日在东南亚地区的合作开展共同研究。这是一项新的尝试。

中日共同推进第三方市场合作至少有两个层面的考虑：在政府层面，日方对直接参与“一带一路”还存在顾虑，因而更愿意把在东南亚、南亚、印度洋、北非地区的基础设施建设置于印太战略或亚非增长走廊的框架之下；而在企业层面，双方又存在巨大的合作空间与动力，尤其是在东南亚国家。因此，这是一种折中而有创造性的合作方式。东南亚长期以来一直是日本企业投资的重点区域，同时也是“一带一路”建设的重点区域。中日两国企业在该地区合作的内在驱动力，一方面来自于区域供应链发展的要求。东亚经济同处于区域供应链之内，它的发展不仅需要在基础设施建设领域开展跨国合作，而且还需要为消除供应链壁垒开展跨国合作。世界经济论坛的研究显示，消除供应链壁垒的收益是消除关税壁垒收益的六倍以上^①。另一方面，中日企业的合作是东亚区域经济一体化的必然要求。目前，东亚区域经济一体化正在从“10 + 1”合作机制

^① World Economic Forum (2013), Enabling Trade Value Growth Opportunities, In collaboration with Bain & Company and the World Bank.

向“10+6”合作机制（RCEP）升级。一旦 RCEP 最终生效，中日两国企业将会有更大的合作空间。

与现有区域经济一体化的规则导向不同，“一带一路”的突出特征是发展导向。这就决定了“一带一路”的合作机制可以是多元的。比如，“一带一路”框架下中国与东南亚国家的合作既有区域层面的中国—东盟自由贸易区，又有次区域层面的澜沧江—湄公河合作机制、中国—中南半岛经济走廊，还有双边层面的产业园区合作等，而中日第三方市场合作则开创了“一带一路”框架下新的合作机制。目前，日方对直接参与“一带一路”存在顾虑是可以理解的。这在很大程度上源于对中国倡导“一带一路”的动机存有疑问。事实上，中方对此已经做了非常明确的表述：它是扩大中国对外开放的重大举措、经济外交的顶层设计与推动构建人类命运共同体的重要实践平台^①。这三个方面有一个共同的特征就是利益交集或最大公约数，它们既反映了中国的利益诉求，又反映了沿线国家的利益诉求。伴随中日第三方市场合作的不断深化，我相信日方会对“一带一路”有更多的、更清楚的了解。

中国社会科学院亚太与全球战略研究院（NIIS，CASS）近年来一直致力于开展对“一带一路”的研究。通过这次与日本亚洲经济研究所的联合研究将有助于双方学术界、商界、政界与民众加深对“一带一路”的认知，进而推动“一带一路”的高质量发展。

中国社会科学院学
亚太与全球战略研究院院长

李向阳

2020年2月20日

^① 习近平：《习近平谈“一带一路”》，中央文献出版社2018年版，第83—84、216—218页。

前言二

研究原委与特色

转眼间，“一带一路”倡议已走过6年多的历程。自倡议提出之始，本研究所就十分关注，并成立了政策建议研究会，与中国研究机构共同研究，目前已有两份报告问世（公开于本研究所官网）。可以说，本研究所的研究在日本国内处于领先地位。

2019年“‘一带一路’的转机与日本、中国”研究会在继承之前报告问题意识的基础上，与中国社会科学院亚太与全球战略研究院举办了两次共同研究会。本书正是在双方研究人员之间热烈讨论与紧密联合的基础上成型的。

围绕“一带一路”倡议，国际上开展了广泛的讨论研究，现在依然在进行之中。但无论从什么角度研究，都不可忽视该倡议是中国为应对从发展中国家向发达国家发展转型过程中出现的国内外问题而提出的。同时要从大局角度思考该倡议对世界的影响以及日本应该如何应对。

书中，亚太与全球战略研究院研究者的论文为倡议今后的发展指明了方向。例如，“高质量发展”这一关键词指明了中国整体经济以及倡议的发展方向。只要达成该倡议的目标，中国就可以进入发达国家行列。另外，“日中第三方市场合作”既在概念层面明确了日中合作的方式，同时其本身也是摸索如何通过具体合作方式实

现该倡议的研究案例。

本研究所的论文以多元化的视角，基于以往的基础上展开研究。“一带一路”倡议转机的问题意识贯穿全文。首先，确立了转机的内容、宏观经济的变化、国际产业转移的发展等角度，在此基础上探讨中日合作在企业层面的可能性。再者，以斯里兰卡为例，分析该倡议为中国与相关国家带来的政治经济影响以及该国的应对现状，展望倡议的未来发展。

“一带一路”倡议包括政治、外交、经济和文化等全方位理念，虽然可以集中在一个领域来探讨中国的设想，但未免有失偏颇。因此，谨以此书的问世为契机，盼望开展多元化多角度的研究。

日本贸易振兴机构

亚洲经济研究所所长

深尾京司

2020年2月20日

“一带一路”建设与中日 第三方市场合作

总 论^①

中国提出共同构建“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”（简称“一带一路”）倡议后，首先涉及和响应的大部分是亚洲国家，尤其是“一带一路”以中国为起点，面对的基本上都是亚洲中低收入的发展中国家。事实上，“一带一路”建设经过六年多的发展，与沿线国家在贸易、投资、项目和园区建设、自由贸易区建设、拓展合作平台、完善合作机制等方面都取得了丰硕成果。与此同时，随着美国特朗普政府推行“美国优先”政策，世界经济全球化发展趋势遇挫，包括“跨太平洋伙伴关系协定（TPP）”在内的诸多区域合作机制遇到了前所未有的挑战。而处于上述大背景下，“政冷”多年的中日关系却迎来了转机，2019年更是随着两国首脑的两次会晤，为未来的中日关系发展确定了新的努力方向，具体在经济领域，作为“化竞争为协作”的标志，中日推进高质量共建“一带一路”与中日第三方市场合作受到各方的普遍关注。

^① 作者简介：朴光姬，中国社会科学院亚太与全球战略研究院研究员、博士研究生导师，经济学博士。研究方向：区域经济、亚太能源。

第一节 第三方市场助力高质量 共建“一带一路”

习近平主席在2019年4月第二届“一带一路”国际合作高峰论坛期间提出高质量共建“一带一路”的概念，这一概念凝聚了国内外各方的共识，是“一带一路”倡议在之前六年实践基础上再向前迈进的重要指导性概念，为“一带一路”框架下的各种国际合作指明了方向。

高质量共建“一带一路”的概念和内涵更加凸显了“共商共建共享”的合作原则，强调了“开放绿色廉洁”的理念，明确要以“高质量、惠民生、可持续目标”引领“一带一路”建设。从合作理念上来看，高质量共建“一带一路”强调“共商共建共享”基础上的包容、开放和对接、廉洁、绿色与可持续目标。从合作重点上来看，高质量共建“一带一路”力争实现“全方位”的互联互通，包括基础设施互联互通，贸易和投资便利化等方面的“软联通”以及民心相通人文合作等。从合作机制上来看，在开放的地区主义观念影响下，高质量共建“一带一路”将本着多边主义精神，依靠多种形式，包括双边合作、三方合作、多边合作等，鼓励更多国家和企业深入参与，做大共同利益的蛋糕，共同推动建设开放型世界经济。

当前的世界经济不仅笼罩于贸易保护主义阴霾之中，区域经贸合作的“贸易转移”效应也更为复杂，区域合作的机制化建设也如“意大利面碗”一样错综交织，地缘因素的影响力不断突出，导致国际合作的不确定性增加，世界经济的开放合作正面临多重阻力。在“一带一路”倡议的地区开放主义影响下，中国与“一带一路”沿线国家，特别是发达国家开展第三方市场合作，不仅能够产生更

大的“贸易创造”效应，降低“贸易转移”效应，还能实现国际规则的对接以及更包容开放的“共商共建共享”，最终促成高质量共建“一带一路”。第三方市场合作的基础在于不同国家间在某一产业上存在比较优势，概括性地来说，是指一国企业与另一国企业在某一产业具有比较优势与互补性，两国企业共同在第三方市场开展经济合作，共同推动第三国产业发展、基础设施水平提升和民生改善。

近年来，中国以共建“一带一路”为引领，深化国际产能合作，积极与有关国家开展第三方市场合作，取得积极进展。截至2019年6月，中国已与日本、韩国、法国、新加坡、加拿大、西班牙、荷兰、比利时、意大利、澳大利亚、奥地利和瑞士等14个国家签署第三方市场合作文件。初步建立起第三方市场合作机制，为国内外企业发挥自身优势、合作开拓海外市场及为第三方市场提供公共服务提供全新合作平台。

第二节 中日第三方市场合作对高质量 共建“一带一路”的重要意义

中国和日本作为全球最重要和东亚地区最大的两个经济体，积极谋求创新第三方市场合作模式，对于推进高质量共建“一带一路”具有重要意义。

一是中日两国通过第三方市场协调，可以避免不必要的竞争和资源浪费。这一点在东南亚地区的作用将非常明显，长期以来，东南亚区域合作机制交叉重叠、域外大国博弈、域内外各方互信不足等因素错综交织，不可避免地导致中日两国在该地区投资合作中的恶性竞争、资源浪费。然而，无论是从产能合作还是价值链分工来看，中国和日本在该地区合作有很大的互补性，比如，在澜湄次区

域合作中，中国在该地区的优先合作领域是农业、水资源以及民生等领域，而日本企业更擅长的合作领域主要是工业设备和汽车、电子通信设备等；更进一步，中国在交通和能源基建方面提供公共产品，将为日本以及其他国家的企业进入该地区克服障碍，日本企业在技术方面具有优势，可以帮助地区产业升级和构建地区价值链，中日在东南亚的第三方市场协作的预期收益倍受期待。

二是中日两国企业通过第三方市场合作，有利于采纳和对接国际先进标准。日本企业和社会组织国际化水平比较高，接受国际标准、规范和原则的实践较为悠久，很多技术和经验值得中国企业学习。通过合作可以在共同开拓市场机遇的同时，推动中国企业加速对接先进的国际标准、规范和原则。

三是“一带一路”建设积极探索全球治理新模式，需要中国、沿线国家以及包括日本在内的域外发达国家的共同参与和支持。美国在能源利用、环境和气候等问题上领导者缺位及其贸易保护势头的强化，增强了日本与中国开展合作的意愿。未来在“一带一路”沿线地区，中日两国政府、企业和社会组织在防灾减灾、能源利用、环境和气候变化等问题上，可积极探索三方共同合作治理的可能性，共同推进联合国2030年可持续发展目标的实现，这也是高质量共建“一带一路”的应有之义。中日两国积极谋求第三方市场合作，将成为中日关系持续改善、“一带一路”走向高质量发展的重要推动力。

第三节 重视并发挥日本的建设性作用

回顾历史，中日两国关系在特殊的历史背景下不断推向前进，已经积累了良多搁置争议、共谋发展的国际合作经验，这对于涉及更多国家主体、更复杂利益关系的“一带一路”建设而言，提供了

诸多有益经验和启示。

从2013年至今，日本对中国“一带一路”的倡议和亚洲基础设施投资银行的认知经历了一个较长的转变过程：从最初对中国“一带一路”倡议的消极观望、警惕疑虑甚至反对加入，到2017年以后转向客观看待和有条件参与。日本政府不仅在高质量共建“一带一路”概念的提出过程中发挥了很重要的作用，也是中国第三方市场合作的支持者与伙伴国。日本政府曾在2015年提出了“高质量基础设施合作伙伴关系：投资亚洲的未来”计划，计划到2020年要合计投入1100亿美元用于亚洲地区的基础设施建设。2018年3月，日本首相安倍晋三在出席参议院预算委员会会议时就基于中国“一带一路”倡议的第三方基建合作积极表态。他表示，如果通过合理贷款确保相关国家的财政健全性、项目的开放性、透明性和经济性等基本观点能获得赞同，“愿与包括中国在内的任何国家合作”。2018年10月，安倍晋三访华，日本政府明确表示要积极支持其企业参与“一带一路”建设。中日两国讨论了在第三国开展的50多个联合商务项目，并且指出在东南亚地区首先将关于基础设施互联互通开展战略合作。

事实上，中日之间的第三方市场合作早于其他国家，2009年6月，中国进出口银行与日本国际协力银行签署《关于通过联合融资支持中日两国企业对第三国共同出口项目的合作备忘录》。备忘录签署后，中国进出口银行就开始与日本国际协力银行合作共同开拓第三方市场，为多个项目提供了个性化融资服务。时至今日，中日第三方市场已经陆续打造了诸多典型案例，比如由四川东方电力设备联合公司与日本丸红株式会社联合承建的越南海防火电站第二期项目、中国进出口银行和日本国际协力银行共同参与的巴布亚新几内亚液化天然气上中下游一体化项目融资贷款等。2018年5月以来，中日进一步签署《关于中日企业开展第三方市场合作的备忘

录》，双方在双边服务贸易机制、信息共享和融资支持、第三方市场合作机制等方面的政策沟通与协调不断增进。两国企业互补优势不断发挥，共同推进第三方市场合作朝着遵循“共商共建共享”原则、尊重东道国意愿，向更高标准、更高质量、可持续发展方向不断取得进步。

展望未来，在2018年中日关系重回正轨的基础上，经过2019年的深入推进，双方合作将进入新阶段。特别是借助第三方市场合作，中日两国将迎来高质量共建“一带一路”暖春时期。中国企业拥有强大的市场能力、生产能力、全球战略经营能力及应用型创新能力；而日本企业拥有较强的基础和前沿创新能力，引领国际规则、标准能力等，双方有很大的合作空间，可以实现取长补短和良性互动。当然仍需明确：中日第三方市场合作还处于起步阶段，走向良性合作的投资项目具体化的前景不够明朗，甚至有些被普遍看好的三方合作项目没有具体进展。因此，中日两国如何发挥各自优势、避免恶性竞争，还面临很多问题有待克服和解决。我们需重视并发挥日本在“高质量”发展中的建设性作用，秉持“一带一路”的合作原则与理念，明确共同利益和责任担当，将第三方市场合作作为中日关系发展的新内容，引领中日关系走向新的高度，共建“互不构成威胁、互相支持和平发展道路、共同担负地区和平与发展”的全方位合作时代。

第一章

高质量共建“一带一路”的 内涵与实现路径^①

内容摘要：习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛上提出的高质量共建“一带一路”概念，标志着“一带一路”建设进入一个全新的阶段。这个概念更加凸显了“共商共建共享”的合作原则，强调了“开放绿色廉洁”的理念，明确要以“高质量、惠民生、可持续目标”引领“一带一路”建设。本文分析了这个概念的具体内涵以及相关背景，总结了过去一年来中国为了落实“开放”“绿色”和“廉洁”等理念的具体实践进展，并且结合中日两国合作的情况，讨论了第三方市场合作对于实现高质量共建“一带一路”的重要意义。

关键词：高质量共建“一带一路”；互联互通伙伴关系；廉洁之路；绿色丝绸之路；第三方合作

^① 作者简介：谢来辉，中国社会科学院亚太与全球战略研究院副研究员，经济学博士。研究方向：国际经济与政治、“一带一路”。

第一节 导论

“一带一路”是习近平主席在2013年提出，以基础设施建设为重点推进中国与亚洲、欧洲和非洲地区经济产业合作的重要倡议。当前，亚太地区存在巨大的基础设施建设需求。发达国家、亚洲开发银行和世界银行的资金都不足以满足这一需求。根据亚洲开发银行的估计，为了提振经济产出、缓解贫困和应对气候变化，预计2016—2030年亚洲地区需要26万亿美元基建项目支出，其中电力、运输、通信以及供水和卫生领域分别需要14.7万亿美元、8.4万亿美元、2.3万亿美元和8000亿美元。^①正是着眼于解决地区乃至全球发展面临的基础设施瓶颈问题，中国倡导建立的亚洲基础设施投资银行以及“一带一路”倡议得到了世界上很多国家的欢迎和支持。截至2019年10月底，中国已经同137个国家和30个国际组织签署197份共建“一带一路”合作文件。2019年10月以来，南太平洋地区的所罗门群岛和拉美国家苏里南和萨尔瓦多等，也先后与中国签署“一带一路”合作文件。11月，厄瓜多尔作为首个拉美地区国家加入亚投行，成为亚投行的第75个成员国。

在之前六年“一带一路”建设的实践基础上，习近平主席在2019年4月第二届“一带一路”国际合作高峰论坛上又系统提出了高质量共建“一带一路”的概念。习近平主席在演讲中指出：共建“一带一路”，顺应经济全球化的历史潮流，顺应全球治理体系变革的时代要求，顺应各国人民过上更好日子的强烈愿望。面向未

^① Asian Development Bank, Meeting Asia's Infrastructure Needs, February 2017, <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>.

来，我们要聚焦重点、深耕细作，共同绘制精谨细腻的“工笔画”，推动共建“一带一路”沿着高质量发展方向不断前进。^①

可以认为，高质量共建“一带一路”的理念开启了“一带一路”建设的新篇章，是理解未来中国推动“一带一路”建设的关键概念。我们可以从中发现中日两国可以围绕这个概念挖掘更多共识与合作的机遇，特别是两国的第三方市场合作也应该紧扣这个概念来开展。

第二节 高质量共建“一带一路”的概念及其内涵

一 高质量共建“一带一路”概念的基本内涵

在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛的开幕演讲中，习近平主席首次明确提出高质量共建“一带一路”的理念。他强调：中国将和沿线各国一道，秉持共商共建共享原则，坚持开放、绿色、廉洁理念，努力实现高标准、惠民生、可持续目标，推进共建“一带一路”沿着高质量发展方向不断前进。^②

在峰会论坛圆桌峰会上的开幕词中，习近平主席具体地从三个层面阐释了高质量共建“一带一路”的理念，分别从合作理念、合作重点和合作机制讨论了“一带一路”的高标准、全方位和机制化三个层面。

首先，高质量共建“一带一路”的合作理念包括四个方面：（1）落实共商共建共享原则，完善合作理念，建设更加包容的发展伙伴关系，集思广益、尽施所长；（2）扩大开放力度，并且对接国

^① 习近平：《齐心开创共建“一带一路”美好未来》，《人民日报》2019年4月27日第3版。

^② 同上。

际上普遍认可的规则、标准和最佳实践，让“一带一路”建设惠及各方，实现共同发展；（3）秉持廉洁理念，积极推进国际反腐败合作，让“一带一路”建设的成果惠及百姓民生；（4）以绿色发展和可持续发展为目标，把支持联合国 2030 年可持续发展议程融入共建“一带一路”，统筹推进经济增长、社会发展和环境保护。

其次，在合作重点方面，习近平主席强调高质量建设“一带一路”的国际合作要实现“全方位”的互联互通。除了强调基础设施互联互通这个合作重点以外，他还特别提到了数字经济等创新驱动的经济发展模式，强调了贸易和投资便利化方面的“软联通”，以及推进民心相通目标的人文合作，并且从“惠民生”这个目标层面提出要“实施更多民生合作项目”。

最后，在合作机制方面，习近平主席强调要以多种形式，包括双边合作、三方合作、多边合作等各种形式，“鼓励更多国家和企业深入参与，做大共同利益的蛋糕”，“共同推动建设开放型世界经济”。他特别提出“要本着多边主义精神，扎实推进共建‘一带一路’机制建设”。这为“一带一路”国际合作的未来发展方向提出了重要的指导。

二 高质量共建“一带一路”概念提出的背景

习近平主席提出高质量共建“一带一路”的概念，不仅强调了提出这个倡议的初衷和承诺，如共商共建共享原则、开放包容和可持续发展等，也紧密结合过去六年来的发展实践，广泛吸收了国际社会的意见，体现了与时俱进和博纳百川的胸怀和学习精神。

其中，日本政府的作用就非常重要。日本政府曾经在 2015 年提出了“高质量基础设施合作伙伴关系：投资亚洲的未来”计划，并提出计划到 2020 年要合计投入 1100 亿美元。2018 年 3 月，日本安倍晋三首相在出席参议院预算委员会会议时就基于中国“一带一

路”倡议的第三方基建合作表态。他表示，“如果采纳（四项条件），就将开展合作”。安倍首相的四项条件是，通过合理贷款确保相关国家的财政健全性，项目的开放性、透明性和经济性等。他表示“希望从这些观点出发进行合作”，“如能获得赞同，愿与包括中国在内的任何国家合作”。特别是在2018年10月，安倍晋三首相成功访华，日本政府明确表示要积极支持其企业参与“一带一路”建设。中日两国讨论了在第三国开展的50多个联合商务项目，比如在东南亚地区首先将关于基础设施互联互通开展战略合作。

此外，欧盟委员会在2018年9月发布了《联通欧亚大陆：欧盟的战略》报告，提出了欧盟的欧亚互联互通战略。其中提出了三个重要原则：可持续性（sustainable）、综合性（comprehensive）、基于规则（rule-based）。^① 时任欧盟外交和安全政策高级代表费代丽卡·莫盖里尼在公布该计划时指出，欧盟意在“促进可持续性，主张投资应尊重劳工权利，而不是造成政治或金融依赖，并保证企业公平的竞争环境”。^② 尽管内容不完全一致，这三个方面的原则提到的不少内容在高质量共建“一带一路”的概念中也有对应的表述。

高质量共建“一带一路”的概念基于“一带一路”建设的广泛实践，凝聚了国内外各界人士的智慧。比如，在2019年4月10日，由有关国家前政要、国际组织负责人、工商界领袖、相关领域知名学者等有国际影响力的人士组成的“一带一路”国际合作高峰论坛咨询委员会，向论坛筹备委员会正式提交了一份报告。报告中也明确提出建议，高质量共建“一带一路”可体现在如下领域：第

^① European Commission, “Connecting Europe and Asia: Building blocks for an EU Strategy”, September 2018, https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf.

^② 乔纳森·埃亚尔：《欧盟启动中国“一带一路”倡议的替代计划》，2018年9月24日，新加坡《海峡时报》网站。

一，确保项目的经济、社会、财政、金融和环境可持续性，符合当地法律法规，采用普遍接受的国际规则和标准；第二，通过成立“一带一路”绿色发展国际联盟、落实《巴黎协定》和加强绿色融资包括发行绿色债券等，打造绿色丝绸之路，实现生态可持续发展；第三，打造廉洁丝绸之路，以“零容忍”的态度、“零漏洞”的制度、“零障碍”的合作，根除腐败行为；第四，抓住数字经济和新工业革命所带来的机遇，推动建设创新丝绸之路，改善全球数字基础设施互联互通；第五，坚持以人民为中心的发展，在卫生和教育等领域实现早期收获。^①

所以，可以认为高质量共建“一带一路”的概念凝聚了国内外各方的广泛共识，是“一带一路”倡议在六年实践基础上再向前迈进的重要指导性概念，为“一带一路”框架下的各种国际合作指明了方向。

第三节 高质量共建“一带一路”的路径与措施

一 稳步扩展共建“一带一路”合作范围，特别是与发达国家积极开展第三方市场合作，积极构建互联互通伙伴关系

中国奉行互利共赢的开放战略，主张共建更加创新包容的开放型世界经济。“一带一路”本身也不是双边主义，不是封闭的势力范围，而是真正体现多边主义的、开放的国际经济体系的重要举措。习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛圆桌峰会上的开幕词中提出，“我们期待同各方一道，强化合作机制，

^① 《共建“一带一路”：建设更美好的世界——“一带一路”国际合作高峰论坛咨询委员会研究成果和建议报告》，2019年4月17日，外交部网站，https://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw_673019/t1657185.shtml。

着力构建互联互通伙伴关系。我们要共同推动建设开放型世界经济，反对保护主义，继续把共建‘一带一路’同各国发展战略、区域和国际发展议程有效对接、协同增效，通过双边合作、三方合作、多边合作等各种形式，鼓励更多国家和企业深入参与，做大共同利益的蛋糕”。

在2019年3月习近平主席访问欧洲期间，中国与意大利签署了共同推进“一带一路”建设的谅解备忘录，意大利成为首个加入“一带一路”的G7国家。期间，中国与法国签署了第三方市场合作第三轮示范项目清单，中法在可持续发展、金融、医疗卫生等领域“第三方市场”合作顺利推进。4月，第二届“一带一路”国际合作高峰论坛在北京召开，39位外方领导人、150个国家、92个国际组织、6000多位外宾出席大会，项目签约金额达到640亿美元。2019年6月，继法国、意大利、奥地利等国之后，英国也签署“第三方市场”协议，成为与中国正式开展第三方市场合作的欧洲又一重要国家。6月，习近平主席访问吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦，与两国围绕高质量建设“一带一路”达成重要成果。9月，中国与哈萨克斯坦签署政府间关于落实“丝绸之路经济带”建设与“光明之路”新经济政策对接合作规划的谅解备忘录。10月12日，习近平主席访问印度和尼泊尔，并与尼泊尔领导人就推进共建“一带一路”达成重要共识，为“一带一路”与南亚地区发展的对接注入了新的动力。11月，在出席第22次中国—东盟（10+1）领导人会议上，李克强总理与东盟领导人就共建“一带一路”倡议和拓展互联互通合作达成重要共识，发表了关于“一带一路”倡议同《东盟互联互通总体规划2025》对接合作的联合声明等3份成果文件。这是继中国与东盟10国分别签署双边共建“一带一路”合作文件后，整体就高质量共建“一带一路”迈出的重要一步。

二 中国加大开放力度，不断提高经贸合作标准和水平，让“一带一路”共同发展成果惠及更多人口

2019年6月，在湖南长沙举行首届中国—非洲经贸博览会，项目总金额合计208亿美元。8月30日，中国政府宣布新设山东、江苏、广西、河北、云南、黑龙江六个自贸试验区，全国自贸试验区的数量扩大到18个，空间布局上遍布全国东西南北中各个区域，功能定位呈现差异化、多元化特征。在11月初举办的第二届中国国际进口博览会上，共有150多个国家和地区的3000多家企业参展，累计意向成交711.3亿美元，较2018年举办的首届博览会增长23%。根据中国商务部网站发布的数据，2019年1—10月，中国企业在“一带一路”沿线对56个国家的非金融类直接投资达到114.6亿美元，主要投向发展中国家。

为了提高发展融资的管理规范，中国财政部在2019年4月第二届“一带一路”国际合作高峰论坛上发布了《“一带一路”债务可持续性分析框架》。该框架借鉴了国际货币基金组织和世界银行的经验和标准，并结合“一带一路”国家的实际情况制定。该框架有助于提高“一带一路”参与各方投融资决策科学性，加强有关国家债务管理能力，推动共建“一带一路”高质量发展。

2019年以来，中国与“一带一路”沿线国家的贸易协定升级也取得了较大进展。中国—东盟自贸区升级《议定书》在10月全面生效，产品原产地规则修订版也于8月正式实施。中国与巴基斯坦的自贸协定升级《议定书》在2019年4月结束谈判并签署，并在12月1日正式生效。中巴两国间相互实施零关税产品的税目数比例将逐步增加至75%，而且中国对巴基斯坦进行了更多优惠性的市场开放，巴基斯坦的出口商特别是农民因此极大获益。11月4日，中国和新西兰宣布正式结束两国之间的自由贸易协定升级谈判，新增了电子商务、环境与贸易、竞争政策和政府采购等章节。

另外，截至2019年11月底，中国海关与42个国家和地区签署了“经认证的经营者”（AEO）互认安排，其中包括18个“一带一路”沿线国家。未来中国海关将按照国家“一带一路”倡议和支持企业“走出去”战略总体部署，加快推进与沿线国家的贸易通关便利化进程。

三 “廉洁之路”建设的进展

中国国际反腐败合作的外交进程起步较晚。1993年中国才与泰国签订了第一个引渡条约，也还没有加入任何国际性的反腐条约，与其他主要国家之间的国际反腐败合作尚待展开，相关的法律、法规尚处于“空白”。1997年，当OECD出台《禁止在国际商业交易中贿赂外国公职人员公约》时，中国还未参与进来。当2000年联合国成立《联合国反腐败公约》特设委员会，着手起草这份国际性反腐败法律文件时，中国则从一开始就参与了进来。借助这份公约，中国也加快了国际反腐败的合作进程。党的十八大以后，中国的全面反腐和境外追逃追赃行动，不断赢得国际社会尊重，有力提升了话语权和影响力。2014年11月8日，APEC第26届部长级会议审议通过《北京反腐败宣言》，其最大的成果是在推进国际反腐败合作的情报分享上达成了一致。这次峰会提出组建亚太经合组织反腐败执法合作网络（ACT—NET）。在2016年G20杭州峰会上，中国迎来了掌握国际反腐败合作主导权的机会。峰会通过了《反腐败追逃追赃高级原则》和《反腐败行动计划（2017—2018年）》，并决定在中国设立反腐败追逃追赃研究中心。2017年9月，厦门金砖国家领导人会晤就加强反腐败合作达成重要共识并写入《金砖国家领导人厦门宣言》。同年11月20日，中国—东盟领导人会议发表《中国—东盟全面加强反腐败有效合作联合声明》。这些成绩表明，在反腐败国际合作的问题上，中国不仅提出了“原则”，还同

时提出了具体实现的组织机制和行动计划，构筑了国际反腐败的新格局。^①

与“一带一路”沿线国家共同建设“廉洁之路”，是中国引领全球反腐败治理进程的重要实践平台。习近平主席在2017年5月“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式演讲中首次指出，要加强国际反腐合作，让“一带一路”成为廉洁之路。2019年4月，习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛上强调“廉洁之路”作为高质量共建“一带一路”的重要内容：“我们要坚持开放、绿色、廉洁理念，……坚持一切合作都在阳光下运作，共同以零容忍态度打击腐败。……愿同各方共建风清气正的丝绸之路”。

两年来，中方与各方携手努力，廉洁之路逐渐从理念转化为行动，从愿景转化为现实。以《联合国反腐败公约》等国际条约和相关双边条约为基础，中国同“一带一路”共建国家加强反腐败政策对接，深化反腐败务实合作，围绕“一带一路”区域互联互通标志性项目探索开展廉洁风险防控，坚决打击商业贿赂，取得一系列重要进展。

第一，各方建立了携手反腐的政治意愿共识，廉洁之路理念深入人心。截至2019年4月，我国已经与包括“一带一路”沿线国家在内的77个国家缔结55项引渡条约、64项司法协助条约，有力促进了反腐败追逃追赃。反腐败合作已纳入中国与多国“一带一路”合作规划文件。2019年4月25日，第二届“一带一路”国际合作高峰论坛廉洁丝绸之路分论坛在北京国家会议中心举行。会议期间，中国与有关国家、国际组织以及工商学术界代表共同发起《廉洁丝绸之路北京倡议》。

^① [日]冈田实：《中国反腐败国际合作的新扩展：作为“廉洁之路”的“一带一路”》，《国外社会科学》2017年第6期。

第二，政策协调和机制建设取得实质性进展。两年来，中方与有关国家反腐败机构互访交流不断，在“一带一路”法治合作国际论坛、“一带一路”规则标准国际研讨会等多边合作框架下，加强反腐败政策和法治对话协调。2018年7月3日，在北京召开的“一带一路”法治合作国际论坛发表共同主席声明，将“廉洁之路”纳入其中。声明提出：“呼吁‘一带一路’参与方携手加强‘一带一路’廉政建设，鼓励以《联合国反腐败公约》等国际公约和相关双边条约为基础开展反腐败合作，将‘一带一路’建成廉洁之路”；“支持‘一带一路’参与方深化司法执法领域合作。”中国与老挝的反腐败机构共同参与中老铁路建设工程监管，建立中老铁路廉政建设长效机制，为大型跨国基础设施项目廉政建设积累了有益经验。

第三，政府监管和企业合规建设成效明显。两年来，中国政府出台法律及一系列规范性文件，规范企业对外经贸合作，动态监管“一带一路”重点项目，努力打造廉洁合规的营商环境。中资企业不断加强合规管理体系建设，防控廉洁风险，培育企业廉洁文化，合规经营的意识和能力逐步增强。中央纪委副书记、国家监委副主任李书磊在2019年4月的廉洁丝绸之路分论坛上宣布，中国将出资启动“一带一路”法律合作研修项目、举办三期反腐败研讨班、出资与世界银行合作举办第二轮“一带一路”参与企业合规经营培训班。

四 以绿色发展理念深入推进“绿色丝绸之路”建设

秉持可持续发展理念建设“绿色丝绸之路”是高质量共建“一带一路”的重要目标之一。习近平主席在2019年4月第二届“一带一路”国际合作高峰论坛上提出高质量共建“一带一路”的要求时，特别强调要“把绿色作为底色，推动绿色基础设施建设、

绿色投资、绿色金融，保护好我们赖以生存的共同家园”；“要把支持联合国 2030 年可持续发展议程融入共建‘一带一路’”；“统筹推进经济增长、社会发展、环境保护，让各国都从中受益，实现共同发展”。

“一带一路”倡议一开始就考虑到绿色低碳的要求。2015 年 3 月国家发展改革委、外交部、商务部联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》明确提出要：“强化基础设施绿色低碳化建设和运营管理，在建设中充分考虑气候变化影响”，“在投资贸易中突出生态文明理念，加强生态环境、生物多样性和应对气候变化合作，共建绿色丝绸之路。”

值得注意的是，在 2017 年 5 月，环境保护部、外交部、发展改革委、商务部四部委共同发布了《关于推进绿色“一带一路”建设的指导意见》，作为“绿色丝绸之路”的顶层设计。指导意见提出，用 3—5 年时间，建成务实高效的生态环保合作交流体系、支撑与服务平台和产业技术合作基地，制定落实一系列生态环境风险防范政策和措施；用 5—10 年时间，建成较为完善的生态环保服务、支撑、保障体系，实施一批重要生态环保项目，并取得良好效果。2017 年 5 月，环境保护部发布《“一带一路”生态环保合作规划》，为推进“一带一路”生态环保合作工作明确了“行动方案”。规划要求落实上述指导意见，落实 2013 年 2 月商务部、环境保护部共同发布的《对外投资合作环境保护指南》以及 2016 年 12 月 19 家重点企业联合发布的《履行企业环保责任，共建绿色“一带一路”倡议》。该规划内容丰富，涵盖了基础设施绿色低碳化建设和运营管理、产业园区的环境管理、促进环境产品与服务贸易便利化、推动环境标志产品进入政府采购、建立绿色供应链管理体系、发展绿色金融等各方面的政策和措施要求。

当前，不少西方媒体批评中国通过“一带一路”框架在海外建

设煤炭发电项目。确实，近年来，中国企业投资为沿线发展中国家建设了许多燃煤电厂，为这些国家摆脱能源短缺危机提供了重要帮助。满足发展中国家的合理能源需求也正是 2030 年可持续发展目标的一项重要内容。而且，根据《巴黎气候协定》，“一带一路”多数沿线发展中国家并没有强制约束排放的承诺和责任。在 2015 年，OECD 部分发达国家为了促进减排应对气候变化，设置了对外援建和运营燃煤电站的能效和排放标准。不过，中国因为不是 OECD 成员，并不受相关规定制约。2017 年 12 月 26 日日本《读卖新闻》的报道也曾对中国企业在发展中国家建设碳排放量较高的燃煤电站颇有微词，《读卖新闻》又不得不承认：“中国所提供的廉价设备和资金支持正好是亚非发展中国家迫切需要的。”在巴基斯坦，中巴经济走廊计划项目中有三分之一与煤炭发电相关，当地政府对于通过成本低廉的燃煤发电解决缺电危机非常感兴趣。最近几年来，中巴经济走廊的建设在很大程度上缓解了巴基斯坦长期严重缺乏电力的情况，对于当地经济社会发展起到了重要的作用。

在过去六年里，习近平主席多次强调生态环境保护和企业社会责任对于“一带一路”建设的重要意义。比如他特别指出：“我国企业走出去既要重视投资利益，更要赢得好名声、好口碑，遵守驻在国法律，承担更多社会责任。”“要规范企业投资经营行为，合法合规经营，注意保护环境，履行社会责任，成为共建‘一带一路’的形象大使。”在 2017 年 5 月 14 日“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲中，习近平主席就指出，中国将与来自全球的合作伙伴一道，把“一带一路”建成和平之路、繁荣之路、开放之路、创新之路、文明之路、廉洁之路。其中在论述“创新之路”的内涵时，习近平主席强调：“一带一路”建设需要践行绿色发展的新理念，倡导绿色、低碳、循环、可持续的生产生活方式，加强生态环保合作，建设生态文明，共同实现 2030 年可持续发展目标。

在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛绿色之路分论坛上，“一带一路”绿色发展国际联盟正式成立。这将为“一带一路”绿色发展合作打造政策对话和沟通平台、环境知识和信息平台、绿色技术与转让平台。截至2019年10月，共有130多家相关的政府机构、企业、智库和国际组织作为成员参与其中。联合国环境署执行主任埃里克·索尔海姆表示，中国在绿色发展上的成功经验可通过对话交流的形式分享给其他国家，这也是“一带一路”绿色发展国际联盟的重要意义。他认为，“一带一路”绿色发展国际联盟未来将在三个方面扮演重要角色：一是促进绿色金融发展，二是寻求制订适用于“一带一路”的基础原则和标准，三是充分发挥第三方作用，帮助沿线国家实现绿色发展。

此外，这次论坛的分论坛还正式启动了“一带一路”生态环保大数据服务平台，发布了绿色高效制冷行动倡议、绿色照明行动倡议和绿色“走出去”行动倡议。中国还与沿线各国开展生态环境保护合作，与沿线国家的生态环境保护部门以及有关国际组织签订了50多份合作文件。这次大会正式采纳了《“一带一路”绿色投资原则》（GIP）作为会议成果。该原则的宗旨是为了将低碳和可持续发展要求纳入“一带一路”项目，实现“一带一路”投资的绿色化。截至2019年11月，已有33家国内外大型金融机构签署了该协议。

2018年11月，中国人民银行绿色金融委员会和英国伦敦城绿色金融倡议组织（Green Finance Initiative, GFI）共同发布了《“一带一路”绿色投资原则》（GIP）。该原则在GFI原有的“责任投资倡议”的基础上，将低碳和可持续发展议题纳入“一带一路”倡议，以提升投资环境和社会风险管理水平，以推动“一带一路”投资的绿色化。“绿色投资原则”一共包括七条原则，要求企业通过金融手段，支持绿色“一带一路”建设，将环境因素融入项目规划

和建设中，通过环境风险分析、强化披露和产品创新，扩大绿色投资，减少高碳和污染性投资。“绿色投资原则”在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛上被采纳并作为会议成果之一对外正式发布。目前已经有中国国内和国际 30 多家大型金融机构签署了这一原则。

第四节 通过第三方市场合作推进 高质量共建“一带一路”

“一带一路”倡议源于中国，但是机会和成果属于全世界。它本身不是双边主义，更不是为了建立所谓的封闭的势力范围，也不意味着是要建立以中国为中心的经济体系。“一带一路”倡议开放的地区主义，有利于避免传统的经济合作模式产生的贸易转移效应 (Trade diversion effect) 对其他国家造成的不利影响。高质量共建“一带一路”更加突出强调要加强以各种方式积极开展合作。其中第三方市场合作是中国与发达国家开展合作的重要方式。目前，已经有 12 个国家与中国签署第三方合作的政府文件，包括日本、韩国、法国、新加坡、加拿大、西班牙、荷兰、比利时、意大利、澳大利亚、奥地利和瑞士。其中，欧盟国家本身在互联互通方面具有极大的独特优势，包括内部市场的规模、其在创建跨境网络和建立伙伴关系方面的无可匹敌的专长以及无可置疑的投资动员能力。此外，之前有美国高级官员也曾表示过有意向参与第三方市场合作。所以，日本政府和企业不应担忧中国与其他沿线国家扩大经贸关系。中日两国应该积极谋求创新第三方市场合作模式，积极把握“一带一路”建设带来的“贸易创造”效应，促进优势互补。

我们应该看到，中日两国开展第三方市场合作的模式对于推进高质量共建“一带一路”也有重要的意义。

第一，中日两国在第三方市场的关系确实存在协调的必要性，可以避免不必要的竞争和资源浪费。

比如，以中国与东南亚部分国家提出的澜湄合作机制为例，我们会发现该机制涵盖的领域广阔，与日本在该地区的经济合作相比，我们会发现其中存在巨大的互补性，而不是竞争性。比如，目前澜湄合作机制包括政治安全、经济和可持续发展、社会人文三大重点合作领域，全面对接东盟共同体建设的三大支柱，确立了优先推进互联互通、产能合作、跨境经济合作、水资源合作、农业和减贫合作五个方向。2018年3月，李克强总理在第二次澜湄合作机制领导人会议上指出，澜湄合作要在巩固“3+5合作框架”的基础上，拓展数字经济、环保、卫生、海关、青年等领域合作，逐步形成“3+5+X合作框架”。其中可见，中国在地区的优先合作领域，是农业、水资源以及民生等领域。而日本企业更加擅长的优先合作领域可能是工业设备和汽车、电子通信设备等产能合作领域，重叠的幅度似乎不大。

第二，中日两国在互联互通和产能合作方面各有优势，可以实现优势互补，推动地区经济更快更好地发展。

中国在交通和能源基建等方面的项目是提供地区公共产品，将为日本以及其他国家的企业进入该地区克服障碍，特别是为私营企业开展投资合作铺平道路、奠定基础。更为重要的是，中国与澜湄地区的合作是长期和机制化的，可以说并不以中国和地区乃至世界经济的形势变化为转移。当然，日本企业在技术方面具有很多的优势，也使其在帮助地区产业升级和构建地区价值链方面有更多机遇。所以在整体上，该地区合作潜力巨大，足以为两国企业合作提供足够的经济空间。

当然，“一带一路”倡议本身为两国开展合作提供了足够广阔的制度空间。比如中国对澜湄合作秉持发展为先、平等协商、务实

高效、开放包容的理念。其中，关于“开放包容”的理念，李克强总理在2018年1月澜沧江—湄公河合作第二次领导人会议上的讲话中就已经明确解释：“就是打开大门、敞开心扉开展合作，不搞封闭排他的‘小圈子’，对有利于地区发展的倡议和机制都持开放态度。”^①

第三，中日两国企业通过第三方市场合作，有利于采纳和对接国际先进标准，降低经营风险。日本企业和社会组织国际化水平比较高，接受国际标准、规范和原则的实践较为悠久，具有很多经验值得其他国家借鉴。其中有很多技术和经验值得中国企业学习，可以通过合作共同开拓市场机遇，防范市场风险。比如美国学者曾经提出，对于“一带一路”倡议，“西方采取的正确立场应该是：加入中国的全球发展努力，……有许多西方国家加入‘机构精简、廉洁和绿色’的亚投行的经验表明，如果西方是正在形成的新秩序的参与者而不是旁观者，就可以实施高标准”。^② 2017年2月美国《福布斯》双周刊网站的文章认为，“一带一路”能从多个方面给西方企业带来好处。其中的一个方面就是西方专业服务公司，包括会计、咨询、银行、保险等领域的专业公司，可以发挥优势解决良好管理和透明度的问题，另外，西方非政府组织可以在“一带一路”的清洁能源与可持续发展项目获益。^③

第四，“一带一路”积极探索全球治理新模式，遵循“共商、共建、共享”原则，需要中方、沿线国家和域外发达国家的共同支持。这对于解决各种全球问题和实现全球治理的目标非常必要，才

① 李克强：《在澜沧江—湄公河合作第二次领导人会议上的讲话》，2018年1月11日，新华网，http://www.xinhuanet.com/2018-01/11/c_1122240871.htm。

② [美]内森·加德尔斯：《中国正在为后美国世界秩序奠定基础》，2018年7月27日，美国《华盛顿邮报》网站。

③ 《西方可以从“一带一路”中获益》，2017年2月25日，美国《福布斯》双周刊网站，转引自《参考消息》2017年2月27日。

能实现真正的全球治理和善治。未来在“一带一路”沿线地区，比如在防灾减灾、能源利用、环境和气候变化等问题上，中日两国政府、企业和社会组织积极探讨三方共同合作治理的可能性，共同推进联合国2030年可持续发展目标的实现。

第五节 结论

“一带一路”倡议源于中国，但是机会和成果属于全世界。高质量共建“一带一路”综合了中国和国际社会的广泛共识和智慧，符合亚欧地区乃至全球的共同利益。高质量共建“一带一路”的理念符合时代发展潮流，融合了中国过去六年来的实践经验，也吸收了欧盟和日本等发达国家的发展理念。“高标准、惠民生、可持续”，未来“一带一路”建设的走深走实，需要更多对接国际先进标准，扎实建设互联互通的伙伴关系。“绿色丝绸之路”“数字创新之路”“廉洁之路”也将在这个过程中推进各国的合作，不断探索推进取得成果。

日本长期以来是东亚经济发展的领头雁，也是地区一体化的先行者，在可持续发展和对接国际标准方面有许多成熟的经验。当前，日本也在通过如“自由开放的印太构想”这类倡议恢复全球影响力。但是，中日可以共同致力于推动经济全球化和多边主义，两国有着宽广的合作空间，而不是相互竞争。在高质量共建“一带一路”的概念框架下，中日两国存在更多的理念共识，两国企业可以通过第三方市场合作的方式共同开拓市场机遇，相互包容，优势互补，推动两国关系翻开新的篇章。

第二章

“一带一路”高质量发展与 中日第三方市场合作^①

内容摘要：随着“一带一路”深入推进，高质量发展与第三方市场合作成为今后的发展方向和重要合作内容。2018年10月，日本首相安倍晋三访华，中日关系重回正轨，两国关系逐步走向合作。中日两国是东亚地区大国，又是世界主要经济体，双方合作关系的深化将带来深远影响。中日两国应抓住新的历史发展机遇，明确共同利益和责任担当，将“第三方市场合作”作为中日关系发展的新内容，引领中日关系走向新的高度。

关键词：“一带一路”；高质量发展；习近平主席访日；新时代中日关系；第三方市场合作

第一节 “一带一路”建设的深入 推进与高质量发展

2013年9月7日，习近平主席在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶

^① 作者简介：李成日，中国社会科学院亚太与全球战略研究院助理研究员，法学博士。研究方向：国际关系、东北亚地区关系。

夫大学发表演讲时倡议，共同建设“丝绸之路经济带”。同年10月3日，习近平主席在印度尼西亚国会发表演讲时表示，共同建设21世纪“海上丝绸之路”，并倡议筹建亚洲基础设施投资银行（AIIB）。2014年5月亚信峰会、10月APEC峰会等重要的国际会议上，中国领导人多次提出了“一带一路”倡议。2015年3月，中国发展改革委、外交部以及商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，从而正式启动了“一带一路”建设。

“一带一路”倡议提出以来，经过六年多的发展，取得的成绩已经举世瞩目。无论是在机制建设、基础设施，还是经贸领域，中国在“一带一路”倡议上的投入以及调动的资源规模都十分巨大。截至2019年3月底，中国与“一带一路”沿线国家的贸易已经累计超过6万亿美元，中国对沿线国家的对外直接投资接近1700亿美元，对沿线国家的贷款余额约为2500亿美元。中国商务部公布数据还显示，2015—2018年，中国对沿线国家的对外承包工程完成的营业额约为3200亿美元。截至2019年10月，中国已经跟160多个国家和国际组织签署共建“一带一路”合作协议。共建“一带一路”倡议同联合国、东盟、非盟、欧盟、欧亚经济联盟等国际和地区组织的发展和合作规划对接，同各国发展战略对接。这些经贸数据不仅表明“一带一路”建设成果巨大，而且充分显示出中国参与国际经济的强劲动能。

2017年10月，习近平总书记在党的十九大报告中指出：“我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，建设现代化经济体系是跨越关口的迫切要求和我国发展

的战略目标。”^① 推动经济实现高质量发展，是适应中国发展新变化的必然要求，也是当前和今后的一个时期谋划经济工作的根本方针。

40 多年来，中国经济总量大幅度增长，GDP 从占世界不足 5%，如今迅速提升为 15% 以上，并且将继续增长，而中国已经成为世界第二大经济体。中国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需求和不平衡不充分的发展之间的矛盾。过去四十年的高速增长，成功解决了“有没有”的问题，现在强调高质量发展，根本在于“好不好”的问题。高质量发展不仅要重视量的增长，更要重视结构的优化，不仅要重视经济的增长，更加强调经济、政治、社会、文化、生态五位一体的全面发展和进步^②。进入高质量发展新时代，体现经济发展的本真性质，对满足人民的日益增长的美好生活需要的使用价值面即供给侧的关注，将变得尤为重要，受到更大关切^③。

2018 年 8 月，习近平总书记在推进“一带一路”建设工作 5 周年座谈会上强调，推动共建“一带一路”向高质量发展转变，这是下一阶段推进共建“一带一路”工作的基本要求^④。2019 年 4 月，习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的主旨演讲里指出，今后“一带一路”建设通过双边合作、三方合作、多边合作等各种形式，建设高质量、可持续、抗风险、价格合理、包容可及的基础设施^⑤。同年 9 月，国务委员王毅在《人民日

① 习近平：《决胜全面建成小康社会 夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利》，《人民日报》2017 年 10 月 28 日。

② 安淑新：《促进经济高质量发展的路径研究：一个文献综述》，《当代经济管理》2018 年第 9 期。

③ 金碚：《关于“高质量发展”的经济学研究》，《中国工业经济》2018 年第 4 期。

④ 《坚持对话协商共建共享合作共赢交流互鉴 推动共建“一带一路”走深走实造福人民》，《人民日报》2018 年 8 月 28 日。

⑤ 习近平：《齐心开创共建“一带一路”美好未来》，《人民日报》2019 年 4 月 27 日。

报》发表文章指出，坚持高质量共建“一带一路”，实现高标准、惠民生、可持续目标，对接国际上普遍认可的规制、标准和最佳时间，推动“一带一路”沿着高质量方向发展，也是中国特色大国外交的重要内容。^① 随着“一带一路”深入发展，正在进行转变：第一，更强调可持续发展和高质量发展；第二，项目涵盖更多方面；第三，更注重软实力^②。

第二节 日本对“一带一路”建设的认识及议论

中国提出“一带一路”倡议以来，日本的媒体已经做出了大量的报道，而且日本国际问题研究所、东京财团、经济产业研究所、日本经济研究中心等多所智库发表了相关研究成果，其中不乏一些对“一带一路”倡议的误读。日本国际问题研究所高级顾问高木诚一郎认为，“一带一路”倡议的核心是通过向发展中国家的基础设施建设提供资金，并由中国主导推动，构建中国为中心的新的地区秩序^③。同时他还指出，亚洲基础设施开发银行（AIIB，以下简称亚投行）针对世界银行、亚洲开发银行（ADB）等现存的国际金融机构，将在国际金融人才的竞争、现存国际金融秩序的稳定等方面带来重大的挑战^④。另外，日本 Mizuho 综合研究所的研究报告认为，中国的“一带一路”倡议的动机，是在政治上为对抗美国的“亚太再平衡”战略和日本对东

① 王毅：《谱写中国特色大国外交的时代华章》，《人民日报》2019年9月23日。

② [日] Asei Ito, “China’s Quest for a High-quality Belt and Road Initiative”, *AJISS-Commentary*, 18 July 2019, https://www2.jiia.or.jp/en_commentary/201907/18-1.html.

③ [日] 高木誠一郎：「『二十一世紀海上シルクロード』構想」，『東亜』2015年4月。

④ [日] 高木誠一郎：「中国の『アジア（新）安全保障観』の経済的側面」，『東亜』2014年10月。

南亚地区的经济外交而扩大自身的影响，而且在经济上为解决产能过剩等国内经济问题^①。

新潟县立大学教授山本吉宣认为中国的“一带一路”倡议不仅构筑地区内基础设施网络，也通过政策协调、贸易畅通、货币稳定等手段，试图构建中国主导的国际秩序，同时要提升中国的国际地位和海外影响力，要成为新的国际规则的制定者。同时强调，日本需要密切关注“一带一路”相关动向，从国家利益的观点出发推动积极的对华政策，引导中国遵守国际规则，而且要促使中国向国际社会提供国际公共产品^②。

日本东京大学教授松田康博从大国外交、周边外交、地区构想等角度分析了当前中国的外交战略，关注中国外交中的日本地位的变化。他指出，对中日关系不能只从政治紧张角度分析，如何重新构筑与“大国中国”的正常关系，是日本外交的重大课题，因此有必要深入研究当前中国的外交战略^③。

日本专修大学教授大桥英夫也指出，日本对“跨太平洋伙伴关系协定”（TPP）的态度从初期的警惕与批判的认识逐步转变到谨慎接近，而且把 TPP 与中美投资协定（BIT）逐步联系起来，从长远来看中国也会做出相应的准备。同时，从中国的角度来看，TPP 是美国在亚太地区的经济影响力、高水平的自由贸易体系、“对华包围圈”等，所以强调“一带一路”倡议不仅应对美国主导的 TPP，也会有助于形成中国主导的东亚地区贸

① [日] 伊藤信悟、三浦祐介：「対アジア外交を積極化する習政権—中国のアジア太平洋戦略の特徴と展望」，みずほ総合研究所調査本部アジア調査部中国室，2015年1月26日，5—6頁。<http://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/insight/as150126.pdf>。

② [日] 山本吉宣：「中国の台頭と国際秩序の観点からみた『一带一路』」，PHP研究所編『PHP Policy Review』2015年8月。

③ [日] 松田康博：「習近平政権の外交政策—大国外交・周辺外交・地域構想の成果と矛盾」，日本国際問題研究所編『国際問題』2015年4月。

易、金融体制的规则^①。从此可以看出，日本的舆论和智库虽然高度关注，但对意图和具体进展普遍持有很深的疑虑心态。

安倍政府虽然选择不加入亚洲基础设施投资银行，但日本企业界担心它们可能会被排除在亚洲基础设施发展项目之外。日本国际合作银行的专务前田匡史是“反对加入亚投行”的代表人之一。他认为，对待亚投行，需要采取对冲手段，日本应充分利用亚洲开发银行的作用。即使中国成立新的国际金融机构，会跟“意大利面碗现象”一样，只能导致复杂和混乱^②。

与此相反，日本问题专家津上俊哉是“赞成论”的代表之一，主张日本必须加入亚投行，而且要认真考虑加入问题^③。目前，发展中国家，尤其是亚洲国家的基础设施建设的需求非常庞大，只依靠世界银行和亚开行等已经很难满足需求。从东盟国家支持加入亚投行来看，充分说明该地区的迫切需求，而且亚投行有可能发展成为成熟的国际金融机构。从此可以看出，单靠美日为首的发达国家已经难以满足亚洲国家基础设施建设的大量需求，而且不愿意改革现存国际金融机构的运营体制，所以成立亚洲地区的新的国际金融机构促进该地区的基础设施建设是一种必然的趋势，将会有更多国家参与亚投行。

静冈县立大学教授諏访一幸指出，日本不加入亚投行是个外交上的大失败，如果日本加入亚投行，可以给日本外交带来很多利益：第一，可以促进中日关系的改善；第二，在亚欧大陆或者在世界舞台上，可以形成中日合作的典范，同时扩大日本的经济利益；第三，可以促进日韩关系的改善，因为韩国也已经加入亚投行，那

① [日] 大橋英夫：「TPPと中国の『一帯一路』構想」，日本国際問題研究所編『国際問題』2016年6月。

② [日] 双日総合研究所編：「AIIBへの参加問題を考える」，『溜池通信』2015年3月27日。

③ [日] 津上俊哉：「中国の経済、政治、外交—習近平政権の行方」，『東亜』2015年2月。

么在亚投行框架内可以推动中日韩合作进程^①。

总而言之，从日本对“一带一路”倡议和加入亚投行问题的议论中可以看出，虽然企业界和大部分智库和专家主张日本有必要积极回应中国的“一带一路”倡议，并加入亚投行。但由于一些右翼政客以及少数专家的强硬主张，加上日本媒体对中国报道的误导，日本虽然对“一带一路”建设可能进行有条件的合作，但在短期内很难加入亚投行。

第三节 安倍政府对“一带一路”的应对及转变

2012年12月，日本首相安倍晋三重重新掌权以来，采取了一系列的政策和措施，大大改变了战后日本七十多年的“吉田路线”。目前，日本正向所谓“正常国家”大步迈进，即逐步转变为“安倍路线”。安倍在经济政策上力推“安倍经济学”，试图恢复“强大的日本”；在外交战略上鼓吹“积极和平主义”和“安倍主义”（ODA）^②，推行“俯瞰地球仪”的外交；在安全战略上力推行使集体自卫权，修改《日美防卫合作指针》，加强日美军事同盟；在防卫政策上，逐步把“专守防卫”原则转变成“能动

① [日] 諏訪一幸：「AIIBと日本の選択」，東京財団編『Views on China』2015年4月23日。<http://www.tkfd.or.jp/research/china/a00509>。

② 2013年1月，日本首相安倍在东南亚访问期间，多次强调了“日美同盟”重要性和“普遍价值观”，还特意阐述了日本与东盟之间的所谓“外交五原则”，即“安倍主义”（Abe Doctrine）：第一，日本要与东盟国家共同创造并扩大自由、民主、基本人权等所谓“普遍价值观”；第二，由法律而非力量支配的自由、开放的海洋是公共财产，日本愿与东盟国家全力维护海洋权益和航行自由，欢迎美国重视亚洲的政策；第三，积极推进日本与东盟国家的经贸合作，促进投资，推动日本经济复苏，并与东盟各国共同繁荣；第四，与东盟共同发展并维护亚洲文化和传统的多样性；第五，进一步促进日本与东盟各国年轻人之间的交流。日本首相官邸网站，http://www.kantei.go.jp/jp/96_abe/statement/2013/20130118speech.html。

防卫”原则，修改“武器出口三原则”，企图改变“无核三原则”；在历史认识问题上，主张“历史修正主义”，力争摆脱“战后体制”，从而企图实现日本国家的“全面正常化”。虽然安倍政府的政策及动向正在进行当中，但从种种情况来看可以认为，这些趋势已经意味着“安倍路线”开始抬头。

2015年5月21日，日本首相安倍在第21届国际交流会议“亚洲的未来”晚宴会上表示，在医疗与保健领域里，今后五年内预定支援东盟国家8000名年轻人的能力开发，同时为支援亚洲各国的基础设施建设，在五年内将援助大约470亿美元。安倍还表示，为了推动日本的新倡议，将同亚洲开发银行进行合作，今后5年内向亚洲地区提供总额为1100亿美元的创新性基础设施资金^①。安倍政府的意图非常明显，即不允许中国扩展其经济影响力，并坚持亚洲的基础设施建设需求应当通过亚开行的加强来满足，该银行基本处在日美两国的保护伞之下。因为日本认为，亚投行不仅处在中国强大的影响力之下，而且不可能拥有一个合理处理贷款应用的董事会，一旦亚投行开始运作，无人能够阻止中国的单边决定。因此，虽然日本相当一部分专家和媒体主张日本有必要加入亚投行，但安倍政府不仅在短期内观望而不加入，反而通过加强对亚洲国家基础设施的投资，极力拉拢南海问题的一些声索国，试图钳制中国的和平发展。

2017年4月，习近平主席对美国进行访问，与特朗普总统进行了首脑会谈，稳定了中美关系大局。由于美国派出代表团参加第一届“一带一路”国际合作高峰论坛，安倍政府也急急忙忙派出自民党干事长二阶俊博出席“一带一路”国际合作高峰论坛。同年6

^① 「第21回国際交流会議『アジアの未来』晚餐会 安倍内閣総理大臣スピーチ」、日本首相官邸网站，http://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/statement/2015/0521speech.html。

月，安倍晋三在第23届国际交流会议“亚洲的未来”的演讲中表示^①，“如果充分考虑到国际社会的共同想法，‘一带一路’构想将以优良的形式融入环太平洋地区的自由而公正的经济圈”，在一定的条件下，日本将进行合作。同年7月，在德国举行的G20非正式首脑会议期间，中日首脑举行了会晤，日本向中方表示了一定条件下进行“一带一路”合作的意图^②。其实，这并不意味着日本政府积极参与“一带一路”倡议，而是日本政府不妨碍日本企业参与“一带一路”建设^③。因此，从目前情况可以看出，日本企业界有意愿积极参与“一带一路”倡议。

2017年春季以来，以日本首相安倍晋三的特使、自民党干事长二阶俊博率团出席首届“一带一路”国际合作高峰论坛为契机，日方对“一带一路”建设的态度出现积极变化。之后，安倍首相多次表示日中两国可以合作，称赞“一带一路”是“连接东西方和不同地区的有潜力的构想”，期待“一带一路”倡议能为世界和平与繁荣做出贡献，日本希望以此为目的同中方进行合作。随着“一带一路”建设的深入推进，日本政府对“一带一路”建设的态度经历了一个由“消极观望”“警惕质疑”向“客观看待”和“积极参与”转变的过程。

2017年7月，在G20峰会期间，习近平主席与安倍首相就中日探讨“一带一路”合作问题达成共识。在这一时期，“一带一路”日本研究中心在东京成立，加强相关问题的研究，促进日本的

① 「第23回国際交流会議『アジアの未来』晚餐会 安倍内閣総理大臣スピーチ」，2017年6月5日，首相官邸ウェブサイト，http://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/statement/2017/0605speech.html。

② 「首相、『一带一路に協力』対北朝鮮は温度差 日中首脳会談」，『朝日新聞』2017年7月9日。

③ 「首相、一带一路に協力姿勢 第23回『アジアの未来』公正さなど条件」，『日本経済新聞』2017年6月6日。

产、官、学界和民众对“一带一路”的理解。此外，驻中国日本商会于2017年成立了“‘一带一路’联络协议会”，收集相关信息、聘请中国相关部门负责人举办研讨会，组织商会前往“一带一路”重点城市进行了商务考察。同年11月，日本相关省厅发布了《关于在第三国的中日民间经济合作指南》，并列出了双方能够合作的领域：节能环保、绿色电力开发；产业化水平提升领域、合作建设工业园区；中欧班列领域等。

第四节 新时代中日合作模式 ——中日第三方市场合作

第三方市场合作是指中国企业（含金融企业）与有关国家企业共同在第三方市场开展经济合作。作为开放包容的国际合作模式，第三方市场合作有助于中国企业和各国企业优势互补，共同推动第三国产业发展、基础设施水平提升和民生改善，实现“1+1+1>3”的效果^①。2015年6月，中法两国签署了《中法关于第三方市场合作的联合声明》，之后中国相继与韩国、英国、加拿大、新加坡、德国等国家签署了合作协议，主要集中在基础设施、能源、环保、金融等优势互补领域。截至2019年6月，中方已与法国、意大利、韩国等14个国家建立第三方市场合作机制，通过举办论坛等形式共同为企业搭建合作平台、提供公共服务^②。

其实，中日之间的第三方市场合作早已启动了。2009年6月，第二次中日经济高层对话在日本东京举行，中国进出口银行与日本

① 国家发展和改革委员会：《第三方市场合作指南和案例》，2019年，第2页。

② 同上书，第4页。

国际协力银行签署了《关于通过联合融资支持中日两国企业对第三国共同出口项目的合作备忘录》。该备忘录签署后，中国进出口银行与日本国际协力银行合作共同开拓第三方市场，为多个项目提供了个性化融资服务。例如，由四川东方电力设备联合公司与日本丸红株式会社联合承建的越南海防火电站第二期项目、中国进出口银行和日本国际协力银行共同参与的巴布亚新几内亚液化天然气上中下游一体化项目融资贷款^①。

事实上，日本企业对参与“一带一路”建设一直抱有热情并已形成势头。日本通运是该国最大物流公司，自2015年起同中国铁路总公司合作，协助在华日本企业借助中欧班列开展通往中亚和欧洲的定期运输业务^②。2017年9月，该公司与哈萨克斯坦国家铁路公司合作，提供连接中日港口、中亚和欧洲的陆海联运服务。日本通运公司的实践，成为中日两国“一带一路”和“第三方市场合作”的典型案例分析之一，进一步深化中日两国在中亚地区的第三方物流运输合作。

2018年5月，李克强总理在访日期间，中国国家发展改革委、商务部与日本外务省、经济产业省共同签署了《关于中日企业开展第三方市场合作的备忘录》，根据备忘录，中日双方同意成立“双边服务贸易合作机制”，积极促进服务领域互利合作。中日双方达成共识，加强两国在第三方市场合作，在中日经济高层对话机制下设立跨部门的“中日第三方市场合作工作机制”，并与两国经济团体共同举办由企业家和相关政府官员包括部长参与的“中日第三方市场合作论坛”。

9月25日，中日第三方市场合作工作机制第一次会议在北

① 国家发展和改革委员会：《第三方市场合作指南和案例》，2019年，第66页。

② 程永华：《“一带一路”，中日互利合作新平台》，《人民日报》2018年6月5日。

京举行。商务部副部长钱克明、发展改革委副秘书长苏伟和日本首相辅佐官和泉洋人出席会议。本次会议主题为“中日第三方市场合作的现状及展望”，双方就中日第三方市场合作的方向和政策以及推动具体合作项目等交换意见，确认将共同努力办好第一届中日第三方市场合作论坛。中日双方达成共识，双方加强政策沟通与协调，推进信息共享和融资支持，鼓励两国企业发挥互补优势，培育更多合作项目落地，共同推动第三方市场合作遵循共商共建共享原则，尊重东道国意愿，向更高标准、更高质量、可持续的方向发展。

10月底，安倍首相访华之际，首届中日第三方市场合作论坛在北京成功举行，中日两国1500多名政府官员和企业界人士出席了论坛。两国地方政府、金融机构、企业之间共签署52项合作协议，合同金额超过180亿美元，展现了中日务实合作的新起点和新气象。在相关合作协议签字后，日本媒体纷纷以“日中新合作关系拉开序幕”“从竞争转向协调”等为题，第一时间进行了翔实报道。在中日关系改善的形势下，第三方市场合作将开启中日经贸合作的“新时代”。因此，自2018年10月起，日本从“一带一路”的怀疑者转变为有条件的参与者。^①

2019年4月，在泰国举行了中日第三方市场合作研讨会，这是两国就第三方市场如何合作展开的深入讨论，有数百人参加了研讨会。中日泰三方企业代表团在泰国围绕开展合作、交通物流、能源环境和智能城市等重点领域开展专题研讨，并对合作项目进行了项目推介与对接洽谈。日本经济产业省通商政策局贸易谈判代表筱田邦彦认为，习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛上

^① Asei Ito, “China’s Belt and Road Initiative and Japan’s Response: from Non-participation to Conditional Engagement”, *East Asia*, Vol. 36, No. 2, 2019, pp. 115 – 128.

谈到了“高质量发展”这一关键词，还要求遵循国际公认的规则标准、习惯等，中日两国合作要朝着高水平方向发展下去^①。

在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛期间，中国工商银行发行首支“一带一路”银行间常态化合作机制（BRBR）绿色债券，并与欧洲复兴开发银行、法国东方汇理银行、日本瑞穗银行等BRBR机制相关成员共同发布“一带一路”绿色金融指数，深入推动“一带一路”绿色金融合作。同年5月，中国国家开发银行与日本国际协力银行在北京共同举办中日第三方市场金融合作论坛，达成共识，发挥各自优势，以重大标志性项目为抓手，积极探索中日在第三方市场合作的有效模式。因此，只要中日两国携手共进、扩大和深化合作范围，那么不仅可以为两国关系的发展注入新能量，而且也将给地区和全球的经济发展与繁荣带来无限的可能。

第五节 结语

2020年，中国将全面建成小康社会，日本将在历史上第二次举行奥运会。综合考虑中日两国的国内政治议程、双边关系合作潜力以及国际地区环境的变化，中日关系持续改善发展有望保持强劲势头，中日关系可望迎来一段平稳发展的“窗口期”。

目前，中国企业拥有强大的市场能力、全球战略经营能力及应用型创新能力，而日本企业在基础型创新领域具有较强实力，双方有很大的合作空间，可以实现取长补短和良性互动。当然，值得关注的是，中日第三方市场合作还处于起步阶段，走向良性合作的投资项目具体化的前景不够明朗，甚至有些被普遍看好的三方合作项

^① 《中日第三方市场合作》，载杨伯江主编《“全球变局下的中日关系：务实合作与前景展望”国际学术研讨会文集》，世界知识出版社2020年版，第46页。

目没有具体进展。因此，中日两国如何发挥各自优势、避免恶性竞争，还面临很多问题有待克服和解决。

中日两国是世界主要经济体，是东亚地区的大国。目前，中日关系在 2018 年的重回正轨的基础上，经过 2019 年的深入推进，双方将会迎来“互不构成威胁、互相支持和平发展道路、共同担负地区和平与发展”的全方位合作时代。因此，中日应承担起重大历史使命，抓住新的机遇，明确共同利益和地区责任，将“第三方市场合作”作为新时代中日关系发展的重要合作内容，引领中日关系走向新的未来。

第三章

中日第三方市场合作与 区域生产网络的完善^①

内容摘要：第三方市场合作不仅有利于中日两国间、两国与“一带一路”相关国家间形成新的生产网络，也会为中日两国、两国与相关国家间产业内或产品内垂直分工的深化和价值链的延伸创造新的条件。如果中日第三方市场合作能在现有东亚/亚太区域生产网络的基础上，进一步促进中日两国、两国和“一带一路”相关国家融入区域和全球供应链，将会为东亚/亚太、“一带一路”和全球经济的内生增长提供新的动力。以中日第三方市场合作为契机，“一带一路”的贸易创造效应、投资促进效应、产业聚集效应和空间溢出效应将为中日两国间、两国与相关国家间经贸合作由价值链贸易、产业内贸易向区域经济一体化的超越提供稳定的动力机制。

关键词：第三方市场合作；区域生产网络；区域经济一体化

自2013年中国提出“一带一路”倡议以来，“一带一路”已从理念、愿景转化为行动与现实。以“一带一路”为框架，以六大

^① 作者简介：王金波，中国社会科学院亚太与全球战略研究院副研究员，经济学博士。研究方向：国际经济、区域经济合作。

经济走廊为平台,^①“一带一路”的贸易创造效应、投资促进效应、产业聚集效应和空间溢出效应正在为“一带一路”相关国家提高发展质量带来广阔机遇,也为中日两国在“一带一路”框架下开展第三方市场合作带来了新的契机。基于中日两国的经济规模、资本和技术优势,两国在“一带一路”框架下的贸易、投资、财政金融、节能环保、科技创新、高端制造等领域合作将会带动和促进“一带一路”相关国家实现更好更快发展。不仅如此,如果中日两国能够发挥各自在装备制造、人力资源、技术、品牌、营销网络、工程管理等方面优势,共同推动第三方市场合作,^②不仅会产生数倍于自行行动的功效,还会降低运营成本、提高生产效率和异质性资源配置效率,对东亚、亚洲/亚太地区、“一带一路”相关国家的整体发展也会起到积极的促进作用。

第一节 中日第三方市场合作的 贸易创造效应

受益于东亚/亚太完善的区域生产网络和全球价值链的不断延伸,过去多年间,中日两国与“一带一路”相关国家间的贸易一直呈持续上升之势。^③据中国商务部统计,2013—2018年,中国与“一带一路”相关国家货物贸易进出口总额超过6万亿美元,约占

① 六大经济走廊分别为中巴经济走廊、中蒙俄经济走廊、孟中印缅经济走廊、中国—中南半岛经济走廊、中国—中亚—西亚经济走廊和新亚欧大陆桥。

② 据中国国家发展和改革委员会报告,截至2019年6月,中国已与日本、法国、意大利、英国等14个国家签署第三方市场合作文件,建立第三方市场合作机制。<https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/zcfg/102166.htm>。

③ “一带一路”倡议具体包括哪些国家和地区,目前国内外并没有明确的范围,本章采用中国商务部、国家统计局和国家外汇管理局《2018年度中国对外直接投资统计公报》对“一带一路”相关国家或地区的界定,涉及63个国家或地区(蒙古、俄罗斯、东盟10国、独联体6国、南亚8国、西亚北非16国、中东欧16国和中亚5国)。

中国货物贸易总额的 27.4%，中国已经成为“一带一路”沿线 25 国的最大贸易伙伴。^① 同期，日本与“一带一路”相关国家（含中国）的货物贸易总额也从 2000 年的 4880.27 亿美元增加至 2018 年的 7291.5 亿美元，占日本对外贸易总额的比例则由 2000 年的 23.87% 上升至 2018 年的 48.94%。^②

随着双边贸易的持续增加，中日两国间、中日两国与“一带一路”国家间逐步形成了紧密的贸易联系。如图 3—1 所示，“一带一路”国家中，中国与吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、哈萨克斯坦、缅甸、文莱、柬埔寨、伊朗、孟加拉国、巴基斯坦、俄罗斯等国的贸易联系程度要高于日本与这些国家的贸易联系程度；^③ 而日本与泰国、阿曼、新加坡、巴林、科威特、卡塔尔、印度尼西亚和菲律宾等国的贸易联系程度要高于中国与这些国家的贸易联系程度。相应地，“一带一路”国家中，蒙古国、土库曼斯坦、也门、阿曼、老挝、乌兹别克斯坦、伊拉克、亚美尼亚、伊朗、黑山、哈萨克斯坦、塔吉克斯坦、巴基斯坦等国与中国的贸易联系程度要高于这些国家与日本的贸易联系程度；而文莱、卡塔尔、柬埔寨、阿联酋、巴林、沙特阿拉伯、印度尼西亚、菲律宾、泰国、孟加拉国、科威特、越南等国与日本的贸易联系程度要高于这些国家与中国的贸易联系程度。

双边贸易的持续增加和相互联系程度的不断加深，不仅为“一带一路”相关国家尤其是发展中国家经济的内生发展注入了新的动力，也为中国与相关国家间价值链的延伸、区域经济的均衡发展创造了新的条件。据世界银行最新报告，“一带一路”将使相关国家

① 中国政府网，http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/19/content_5384323.htm。

② “全球贸易信息系统”（GTA）数据库，https://www.gtis.com/gta_3d/scripts/default.cfm。

③ 具体计算公式如下： $TH_{ij} = (X_{ij}/X_i) / (M_j/M_w)$ ，其中 TH_{ij} 表示 i 国对 j 国的贸易结合度， X_{ij} 和 X_i 分别表示 i 国对 j 国和世界的出口总额， M_j 和 M_w 分别表示 j 国和世界的进口总额。该指标不受经济规模影响，取值若大于 1 则意味着两个贸易伙伴间联系密切。

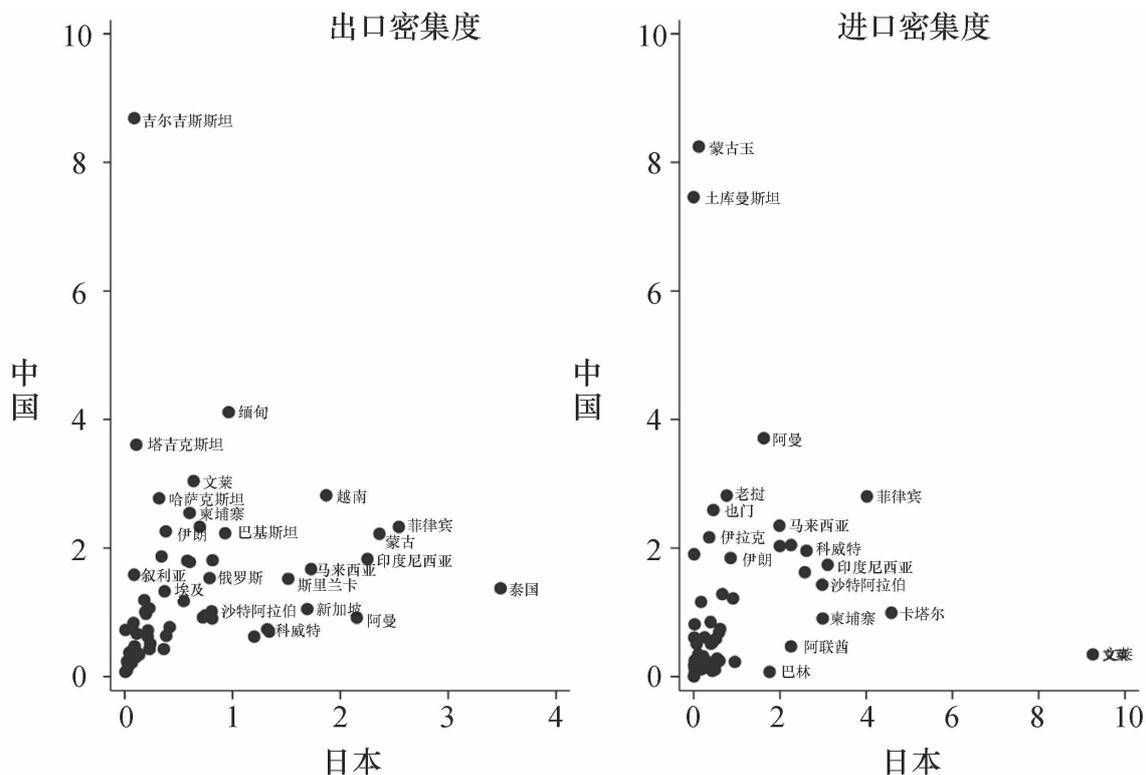


图3—1 中日两国与“一带一路”相关国家的贸易联系程度（2018年）

资料来源：根据“全球贸易信息系统”（GTA）数据库数据计算制成。

的实际收入增加 1.2%—3.4%，使非“一带一路”国家的实际收入增加 0.3%—2.6%，将使全球经济（GDP）增加 0.6%—2.9%。“一带一路”的贸易和投资效应将使全球极端贫困人口（按购买力平价计算日均生活费低于 1.90 美元）比例由 2015 年的 9.5% 下降至 2030 年的 3.9%，能够使 760 万人口摆脱极端贫困（其中“一带一路”相关国家 430 万人口、非“一带一路”国家 330 万人口）。^①

鉴于中日两国的经济规模（两国合计约占全球经济总量的 21.8%）、贸易规模（两国合计约占全球贸易总额的 30.26%）及其在东亚/亚太区域生产网络和全球价值链中的重要位置，两国有责任发挥各自优势，积极推动“一带一路”、东亚/亚太和 WTO 框架下的贸易自由化进程。“一带一路”和 WTO 框架下的贸易自由

^① World Bank Group, Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, 2019, <http://documents.worldbank.org/curated/en/715511560787699851/Main-Report>.

化、投资便利化措施将为中日两国、两国和“一带一路”各国间经贸关系的可持续发展、双边贸易和相互间投资的可持续增长、价值链和供应链的延伸创造新的条件。作为全球第一、第四贸易大国和WTO多边贸易体系的重要成员，中日两国在“一带一路”框架下的第三方市场合作将为两国、两国与“一带一路”国家间贸易的可持续增长注入新的动力。继续以开放自信的心态参与并发展一个以规则治理、以制度为基础的全球自由贸易体系符合中日两国、两国和“一带一路”相关国家的长久利益。

第二节 中日第三方市场合作的 投资促进效应

与贸易的持续增加一样，过去多年间，中日两国对外直接投资（OFDI）也呈持续增加之势。据联合国贸易和发展会议（UNCTAD）统计，截至2018年，中国对外直接投资存量已由1981年的0.39亿美元累计增加至2018年的1.94万亿美元，占全球对外直接投资（存量）的比重则由1981年的0.15%上升至2018年的5.04%，中国已经成为仅次于美国、荷兰的世界第三大对外直接投资（存量）大国。^①同期，日本对外直接投资也由1981年的245.06亿美元累计增加至2018年的1.67万亿美元，占全球对外直接投资（存量）的比重则由1981年的4.12%上升至2018年的5.38%。^②对外直接投资已经成为中日两国深度参与全球价值链、优化资源配置的重要途径。

随着中对外直接投资规模的不断扩大，过去几年，尤其是在中

① 联合国贸易和发展会议（UNCTAD），<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>。

② 同上。

国提出“一带一路”倡议以来，中国对“一带一路”相关国家的投资也呈持续扩大之势（见表3—1）。据中国商务部统计，截至2018年年底，中国在“一带一路”相关国家的投资已由“一带一路”倡议提出前的567.6亿美元（2012年）累计增加至2018年的1727.7亿美元（约占中国对外直接投资存量的8.7%），对外投资已经成为中国与相关国家共建“一带一路”的重要方式。^①相关国家中，中国对新加坡的投资最多，累计达500.94亿美元，约占该国吸引外资总量的3.38%，约占中国对外直接投资总量的2.53%。对俄罗斯、印度尼西亚、马来西亚、阿联酋等国累计投资分别达142.08亿美元、128.11亿美元、83.87亿美元、64.36亿美元，分别占该国累计吸引外资总量的3.49%、5.66%、5.5%和4.59%；对泰国、越南、伊朗等国累计投资分别达59.47亿美元、56.05亿美元、32.34亿美元。相比而言，除了俄罗斯、阿联酋、伊朗等国外，日本在上述国家尤其是泰国（689.72亿美元）、新加坡（785.19亿美元）、印度尼西亚（303.91亿美元）、越南（169.68亿美元）等国的投资存量要明显高于中国。表明中国对“一带一路”相关国家的投资、中日两国在投资领域的合作还有巨大空间。

表3—1 2018年中日两国对外直接投资（存量）概况

	中国			日本		
	投资额 (亿美元)	中国 OFDI 占比 (%)	伙伴国吸引 外资占比 (%)	投资额 (亿美元)	日本 OFDI 占比 (%)	伙伴国吸引 外资占比 (%)
新加坡**	500.94	2.53	3.38	785.19	4.77	5.30
马来西亚*	83.87	0.42	5.50	166.26	1.01	10.90

^① 中国商务部、国家统计局、国家外汇管理局：《2018年度中国对外直接投资统计公报》，中国商务出版社2019年版。

续表

	中国			日本		
	投资额 (亿美元)	中国 OFDI 占比 (%)	伙伴国吸引 外资占比 (%)	投资额 (亿美元)	日本 OFDI 占比 (%)	伙伴国吸引 外资占比 (%)
泰国	59.47	0.30	2.67	689.72	4.19	30.97
菲律宾*	8.30	0.04	1.00	145.22	0.88	17.50
越南*	56.05	0.28	3.87	169.68	1.03	11.70
印度尼西亚*	128.11	0.65	5.66	303.91	1.85	13.43
韩国**	67.10	0.34	2.90	391.47	2.38	16.92
印度	46.63	0.24	1.21	244.5	1.49	6.33
沙特阿拉伯*	25.95	0.13	1.12	52.23	0.32	2.26
阿联酋*	64.36	0.32	4.59	21.54	0.13	1.54
伊朗*	32.34	0.16	5.68	0.12	0.001	0.02
俄罗斯*	142.08	0.72	3.49	15.30	0.09	0.38
澳大利亚**	383.79	1.94	5.62	668.33	4.06	9.79
新西兰*	25.91	0.13	3.47	39.41	0.24	5.27
英国**	198.83	1.00	1.05	1634.98	9.93	8.65
法国**	65.99	0.33	0.80	163.92	1.00	1.99
德国	136.89	0.69	1.46	290.39	1.76	3.09
荷兰	194.29	0.98	1.16	1327.56	8.07	7.93
意大利**	21.45	0.11	0.50	44.36	0.27	1.03
比利时**	3.26	0.02	0.06	221.79	1.35	4.25
卢森堡	153.89	0.78	9.34	135.78	0.82	8.24
瑞士**	50.00	0.25	0.47	142.84	0.87	1.34
瑞典	68.79	0.35	2.14	70.94	0.43	2.20
西班牙**	10.60	0.05	0.16	74.88	0.45	1.14
美国	755.07	3.81	1.01	5039.37	30.62	6.75
加拿大**	125.23	0.63	1.40	174.32	1.06	1.95
墨西哥	11.07	0.06	0.23	119.68	0.73	2.46
巴西	38.12	0.19	0.56	213.48	1.30	3.12

续表

	中国			日本		
	投资额 (亿美元)	中国 OFDI 占比 (%)	伙伴国吸引 外资占比 (%)	投资额 (亿美元)	日本 OFDI 占比 (%)	伙伴国吸引 外资占比 (%)
南非*	65.32	0.33	5.07	69.37	0.42	5.39
欧盟	907.39	4.58	0.90	4281.8	26.02	4.25
东盟	1028.58	5.19	4.32	2288.73	13.91	9.61
中国	—	—	—	1237.75	7.52	7.60
日本	34.91	0.18	1.63	—	—	—
世界	19822.66	100.00	6.14	16458.68	100.00	5.10

注：* 表示与中国签有“一带一路”合作协议的国家；** 表示与中国签有第三方市场合作协议的国家。

资料来源：根据中国商务部、日本贸易振兴机构（JETRO）、UNCTAD STAT 相关数据计算制成。

随着中日两国对外直接投资包括在“一带一路”相关国家直接投资规模的持续扩大，中日两国与“一带一路”相关国家逐步形成了紧密的投资联系。如图 3—2 所示，“一带一路”主要经济体中，中国与伊朗、俄罗斯、阿联酋等国的对外直接投资密集度指数（FDI intensity index）要高于日本对这些国家直接投资的密集度；而泰国、菲律宾、印度尼西亚、越南、马来西亚、新加坡、沙特阿拉伯等国的直接投资密集度要高于中国对这些国家直接投资的密集度。^① 这表明中国与“一带一路”相关国家的投资联系、中日两国在第三方市场的投资合作还有很大的上升空间。作为全球第三和第五大对外直接投资大国（二者合计约占全球对外直接投资存量的

^① 具体计算公式为： $FDI_{ij} = FDI_{ij} / EV(FDI_{ij})$ ， $EV(FDI_{ij}) = (FDI_{iw} / FDI_w) (FDI_{wj} / FDI_w) FDI_w$ ，其中， FDI_{ij} 和 FDI_{iw} 为 j 国和世界流入 i 国的 FDI 总额； FDI_{wj} 和 FDI_w 分别为 j 国和世界的对外投资总额。该指数越大表明成员之间的投资联系越密切。

11.64%)，中日两国有必要以第三方市场合作为契机，积极推动两国在投资领域的合作。对外直接投资的产业结构效应、技术外溢效应、贸易创造效应和制度变迁效应不仅有利于中日两国与“一带一路”相关国家间价值链的延伸和区域生产网络的构建，也为中日两国与“一带一路”相关国家共同参与、完善全球投资治理体系带来了新的机遇和新的途径。

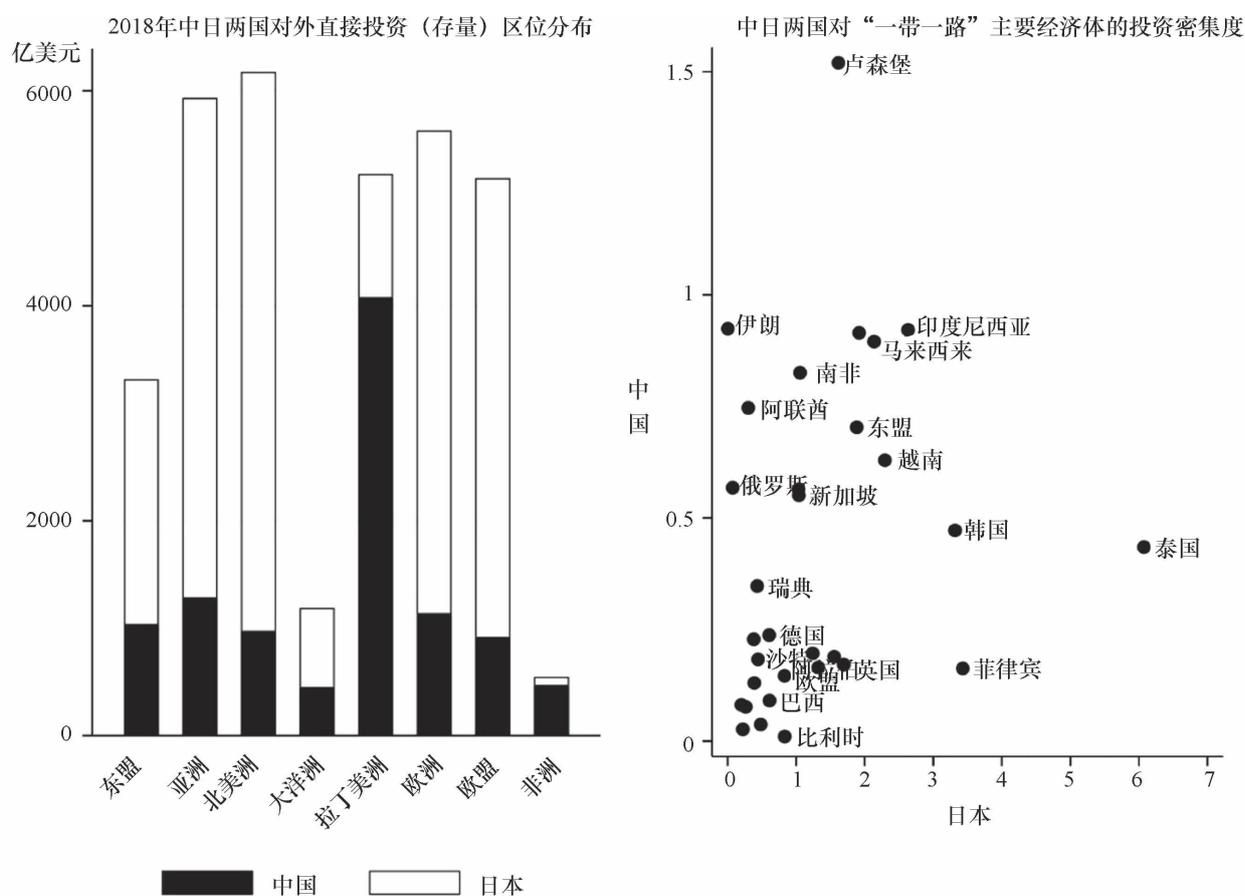


图3—2 2018年中日两国对外直接投资（存量）概况

资料来源：根据中国商务部、日本财务省、UNCTAD STAT 相关数据计算制成。

第三节 中日第三方市场合作与全球价值链的延伸

受益于经济全球化、生产国际化和全球价值链的不断延伸，过

去几十年间，通过参与和构建国际分工的方式，中日两国成功地融入了全球价值链和国际垂直专业分工体系（见表3—2）。其中，中国的全球价值链参与率、前向关联、后向关联分别由1995年的25.7%、13.9%、11.9%上升至2015年的34.9%、17.5%和17.3%；^①最终产品出口形成的价值增值占比基本维持在34%—40%区间，而中间品出口形成的价值增值占比则由1995年的31.56%上升至2015年的45.2%。日本2015年的全球价值链参与率、前向关联、后向关联分别达37.6%、24.4和13.2%；中间品、最终产品出口形成的价值增值占比分别达49.9%和36.9%。中间品贸易的持续增加和垂直产业分工的不断深化为中日两国与各自贸易伙伴间价值链的延伸、区域生产网络的形成创造了条件。而在“一带一路”沿线，新加坡、匈牙利、马来西亚、越南、斯洛文尼亚、保加利亚、爱沙尼亚的GVC参与率均高于50%，明显高于“一带一路”其他国家，也高于东盟的45.9%和欧盟的26.9%，表明上述国家已经深度融入全球价值链和国际垂直产业分工体系。其中，越南（44.5%）、匈牙利（43.1%）、新加坡（40.9%）、马来西亚（36.9%）、保加利亚（36.2%）的后向关联要明显高于其前向关联，表明这些经济体的生产与出口中外国增加值的成分较高（垂直产业化水平较高）；沙特阿拉伯（36.9%）、哈萨克斯坦（35.1%）、俄罗斯（30.5%）的前向关联要明显高于其后向关联，表明这些经济体的生产与出口中国内增加值的成分较高（垂直产业化水平较低）。

^① OECD, Trade in Value Added (TiVA), https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVA_2018_C1.

表 3—2 “一带一路”主要经济体价值链贸易概况（2015 年）（单位：%）

国别	前向关联	后向关联	GVC 参与率	中间品 出口 GVC 占比	最终产品 出口 GVC 占比	外国增加值 占比
中国	17.5	17.3	34.9	45.2	37.5	16.7
日本	24.4	13.2	37.6	49.9	36.9	11.4
新加坡	20.9	40.9	61.9	40.3	18.8	39.5
马来西亚	18.7	36.9	55.6	41.0	22.1	36.1
泰国	13.8	33.6	47.3	34.2	32.3	32.5
印度尼西亚	24.1	12.9	37.1	55.8	31.3	11.3
菲律宾	22.4	22.0	44.4	46.9	31.1	23.4
越南	11.1	44.5	55.6	30.2	25.2	43.6
柬埔寨	18.0	26.9	45.0	39.2	33.9	28.6
印度	14.9	19.1	34.0	40.0	40.9	16.1
俄罗斯	30.5	10.8	41.3	69.2	20.0	10.2
哈萨克斯坦	35.1	6.5	41.6	79.0	14.5	7.7
沙特阿拉伯	36.9	4.6	41.4	84.7	10.7	4.9
以色列	17.9	18.6	36.5	44.2	37.2	17.2
土耳其	16.6	16.8	33.4	37.8	45.4	16.5
希腊	15.8	24.5	40.3	34.4	41.1	21.5
匈牙利	16.2	43.1	59.2	30.6	26.3	44.4
波兰	21.5	26.6	48.1	40.6	32.8	26.9
保加利亚	16.0	36.2	52.2	34.9	28.8	32.2
韩国	32.6	19.1	51.7	41.2	26.2	30.4
澳大利亚	26.8	11.6	38.5	64.4	24.0	10.1
新西兰	11.7	13.8	25.5	40.2	46.0	12.8
欧盟	14.7	12.2	26.9	45.8	42.0	11.6
东盟	17.0	28.9	45.9	42.8	28.3	28.2

资料来源：OECD，Trade in Value Added (TiVA) 统计数据库。

不过，与东亚各国与中日两国紧密的价值链贸易、中间品贸易联系相比，客观而言，“一带一路”其他国家与中国的价值链贸易、

中间品贸易水平还存在较大差距。如图 3—3 所示，东亚主要经济体中，韩国、东盟对中国出口所形成的价值增值占该国（地区）总出口所形成的增加值的比例分别达 32.9% 和 20.6%；中间品对中国出口所形成的增加值占该国（地区）出口增加值的比例分别为 40.4% 和 24.6%；与中国的前向关联分别为 7.1% 和 4.0%；后向关联分别为 6.9% 和 6.2%。韩国、东盟对日本出口所形成的价值增值占该国（地区）出口增加值的比例分别为 5.1% 和 10.3%；中间品对日出口占该国（地区）出口增加值的比例分别为 5.2% 和 12.1%；与日本的前向关联分别为 0.7% 和 1.2%；后向关联分别为 2.9% 和 3.3%。这一结果表明，东亚主要经济体的生产与出口中源自中国的增加值成分较高，同时也表明东亚主要经济体与中日两国的价值链贸易和垂直产业化水平也较高。

而在“一带一路”沿线，俄罗斯、哈萨克斯坦、沙特阿拉伯、以色列与中国的前向关联要高于后向关联，文莱、印度尼西亚、俄罗斯、哈萨克斯坦、沙特阿拉伯与日本的前向关联要高于后向关联，表明这些经济体的生产与出口中源自中国和日本的国外增加值成分还较低，垂直产业化水平还有很大提升空间；土耳其、匈牙利、波兰、保加利亚、爱沙尼亚等国与中日两国的后向关联虽然高于前向关联，但与东亚经济体相比，上述国家与中日两国无论是价值链贸易、中间品贸易还是双边贸易总额都还存在很大潜力。相比而言，“一带一路”主要经济体中，印度、俄罗斯、沙特阿拉伯、土耳其、匈牙利、保加利亚、东盟各国（新加坡和文莱除外）等国与中国的前向关联、后向关联要高于这些国家与日本的前向关联、后向关联。上述国家中，除了文莱以外，其他国家对中国中间品出口、出口所形成的价值增值占该国总出口所形成的增值的比例要高于日本。这表明，至少与中国相比，日本与“一带一路”相关国家无论是中间品贸易还是价值链贸易都还有很大的提升空间。

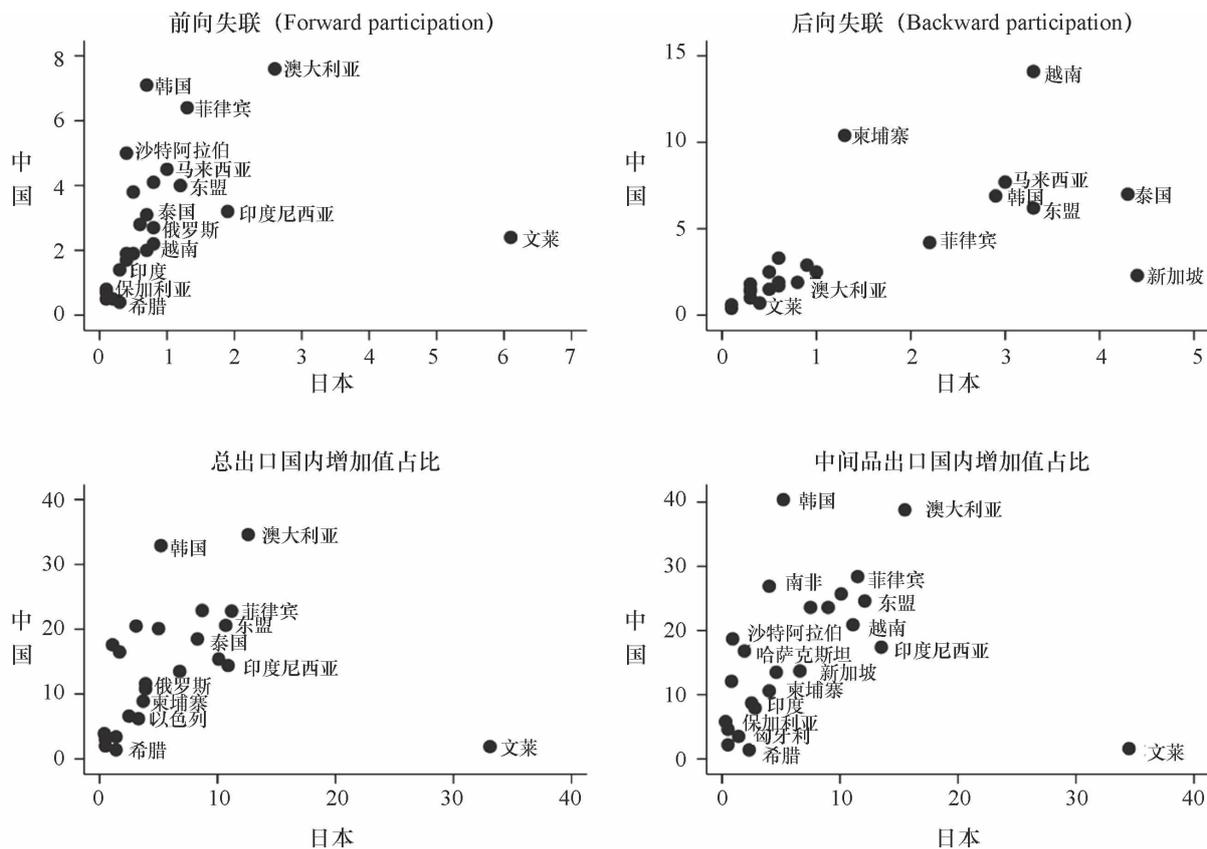


图3—3 “一带一路”主要经济体与中日两国的价值链贸易概况（2015年）

资料来源：根据 OECD, Trade in Value Added (TiVA) 统计数据库相关数据制成。

至少就目前而言，中日两国与东亚各国间无论是贸易结合度、FDI 密集度和产业内贸易指数要明显高于“一带一路”其他国家，两国与“一带一路”相关国家（部分东盟国家除外）间仍以产业间贸易而非产业内贸易或价值链贸易为主。^① 以东亚/亚太完善的区域生产网络为基础，（作为全球第一和第三制造业大国）中日两国与“一带一路”相关国家有必要以共建“一带一路”为契机，在充分发挥各自比较优势的基础上，进一步扩大投资

^① 研究显示，“一带一路”六大经济走廊国家中，除了部分地区部分类目商品如与东盟国家在 SITC0（食品）和 SITC7（机械及运输设备），与蒙古国、俄罗斯和中亚国家在 SITC1（饮料及烟类）的产业内贸易指数（G-L）超过 0.5（产业内贸易占优）外，其他大部分地区大部分类目商品的产业内贸易指数均小于 0.5（产业间贸易占优），说明中国与“一带一路”相关国家间的产业内贸易、价值链贸易还有很大的潜力。参见王金波《“一带一路”经济走廊贸易潜力研究——基于贸易互补性、竞争性和产业国际竞争力的实证分析》，《亚太经济》2017 年第 4 期。

和优势产能合作。^① 相互间投资和优势产能合作不仅有利于中国与“一带一路”国家间形成新的生产网络、与东亚区域生产网络形成双循环，也会为中国与相关国家产业内或产品内垂直分工的深化和价值链的延伸创造新的条件。产业内或产品内垂直分工的深化将意味着中日两国与“一带一路”相关国家间以价值链、区域生产网络为基础的中间品贸易的可持续性。

由于“一带一路”多以发展中国家为主且资源禀赋各异，“一带一路”的贸易创造效应、投资促进效应、产业集群效应和空间溢出效应或许更契合沿线经济体后进国家发展阶段的具体需求。“一带一路”的相关国家中，既有世界第二大经济体的中国和人均 GDP 世界第三的卡塔尔，亦有人均 GDP 只有 1000 多美元的老挝、缅甸、柬埔寨和孟加拉国等联合国定义的最不发达国家；既有创新驱动型（如新加坡）、效率驱动型（如中国、泰国）和效率驱动型向创新驱动型转型国家（如俄罗斯、土耳其），又有要素驱动型（如印度、巴基斯坦）和要素驱动型向效率驱动型转型的国家。正是“一带一路”相关国家的多样性和发展阶段的不同决定了基于比较优势的国际贸易与投资和基于规模效应、溢出效应的产业或产业区段的国家间动态转移能为“一带一路”经贸、投资、产业合作由经济走廊向区域经济一体化、区域基础设施一体化的超越发挥巨大的推动作用。以产业和投资合作为重点、以六大经济走廊为载体、以境外

^① 产业合作是“一带一路”的重要内容，作为全球第一、第三制造业大国，中日两国在常规制造方面的规模优势和在全球价值链中的区位优势及其协同效应一起构成了中日两国开展第三方市场合作的独特优势。据联合国工发组织（UNIDO）统计，2018 年，中日两国的制造业增加值分别达 3.37 万亿美元（约占中国国内生产总值的 31.1%）、1.32 万亿美元（约占日本国内生产总值的 21.2%），占全球制造业增加值的比例分别达 24.9%、9.74%。制造业尤其是先进制造业和战略性新兴产业的持续发展不仅极大地推动了中日两国的工业化和国民福利水平的提升，也为中日两国深度参与全球价值链和在全球价值链、产业链中地位的上升发挥了非常重要的作用。

产业园区为平台,^①“一带一路”框架下的产业和投资合作、中日第三方合作将会对中日两国与相关国家间区域生产网络的完善与重构、价值链的延伸、贸易和生产要素的优化配置起到积极的促进作用。

第四节 中日第三方市场合作与区域 基础设施互联互通

基础设施互联互通是“一带一路”建设的重要领域。良好的基础设施尤其是铁路、公路、桥梁、港口、能源、电力、电信、互联网等生产性基础设施对于一国经济增长、全要素生产率的提高和人均收入水平的提升起着非常重要的作用。中国改革开放的实践和日本高速增长期的经历均证明,良好的基础设施不仅对两国经济的迅速增长、全要素生产率水平的提升和国民福利水平的提高发挥了重要的、基础性的作用,两国在基础设施建设领域的规模效应、成本优势和以高铁为代表的技术集成优势也为两国在“一带一路”基础设施互联互通领域深化合作提供了新的机遇。

由于“一带一路”沿线多以发展中国家为主(部分国家甚至属于联合国定义的最不发达国家范畴)且缺乏完善的金融市场(无法实现对基础设施投资期限错配的有效调整和对市场失灵的有效纠正),区域基础设施的公共产品属性(具有一定的非排他性)和融资约束决定了推进融资合作将是“一带一路”基础设施互联互通的必由之路。欧盟和北美区域基础设施一体化的经验也表明,仅靠公共部门不足以弥补跨境基础设施的资金缺口,但能否获得私营部门

^① 据统计,截至2019年4月,中国在“一带一路”沿线国家共建有82个境外合作园区,为当地创造近30万个就业岗位;中国已同哈萨克斯坦、埃及、埃塞俄比亚、巴西等40多个国家签署了产能合作文件。中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86697.htm>。

的融资则取决于金融市场的发达程度、稳定性及其调动本地区国内储蓄的有效性。同样，“一带一路”国家间的基础设施互联互通也离不开广泛的区域协调、稳定的区域金融机制、良好的基础设施投融资环境、有效的融资措施以及公私部门的密切合作。

表 3—3 亚洲基础设施投资银行项目概况（截至 2018 年）

国家或地区	融资规模 (百万美元)	项目数量 (个)	国家或地区	融资规模 (百万美元)	项目数量 (个)
印度	3154	15	菲律宾	208	1
印度尼西亚	940	5	格鲁吉亚	114	1
土耳其	1500	6	尼泊尔	293	3
俄罗斯	500	1	哈萨克斯坦	47	1
阿塞拜疆	600	1	塔吉克斯坦	88	2
孟加拉国	725	7	乌兹别克斯坦	82	1
阿曼	504	2	柬埔寨	150	2
巴基斯坦	512	4	老挝	80	2
埃及	469	3	缅甸	20	1
斯里兰卡	560	4	其他	1533	9
中国	250	1	合计	12328	72

资料来源：根据亚洲基础设施投资银行（AIIB）官方数据制成。

自 2013 年中国提出“一带一路”倡议以来，“一带一路”基础设施互联互通已经取得了巨大进展。以中老铁路、中泰铁路、匈塞铁路、雅万高铁、中欧班列、^①中远希腊比雷埃夫斯港、巴基斯坦瓜达尔港为代表的“一带一路”基础设施互联互通项目正在成为“一带一路”上重要交通基础设施和中国与“一带一路”相关国家

^① 据中国铁路总公司统计，截至 2019 年 3 月底，中欧班列累计开行数量超过 1.4 万列，可通达境外 15 个国家 50 个城市。http://www.gov.cn/xinwen/2019 - 04/19/content _ 5384323. htm。

合作的典范。另据亚洲基础设施投资银行（AIIB）报告，自2015年12月正式成立以来，截至2019年年底，该行累计对“一带一路”相关国家投资123.3亿美元，涵盖能源、交通、金融、电信等9个领域72个基础设施项目（见表3—3），其中5个项目由AIIB和亚洲开发银行（ADB）共同出资；在有效弥补“一带一路”发展中国家和区域基础设施资金缺口的同时，也为相关国家提高基础设施质量、促进经济发展奠定了新的基础。

作为“一带一路”倡议的优先领域，“一带一路”基础设施互联互通不仅会对相关国家间区域生产网络的完善与重构、地区统一市场的构建、贸易和生产要素的优化配置起到积极的促进作用，也为相关国家提升经济发展质量带来了新的机遇。据世界银行基于“一带一路”经济走廊71个国家“可计算一般均衡模型”（CGE）和结构性一般均衡模型（SGE）的模拟结果显示，基础设施互联互通将使“一带一路”相关国家间的平均运输时间缩短3.2%（最高可缩短12%），全球所有国家间的运输时间平均缩短2.5%；将使“一带一路”相关国家与非“一带一路”国家的贸易总成本平均降低2.8%， “一带一路”相关国家间的贸易成本下降3.5%，全球贸易成本平均下降2.2%。^① 交通基础设施的改善和贸易成本的下降将使全球出口总量增加1.7%—6.3%、“一带一路”相关国家的出口增加2.8%—10%、非“一带一路”国家的出口增加0.7%—3.3%；将使“一带一路”国家间的贸易增加4.1%—7.2%。不仅如此，基础设施的改善和交通网络的增加还将使流入“一带一路”相关国家的投资增加4.97%；其中，东亚和太平洋地区预计将增加6.3%，中亚增加7.3%，中东和北非增加3.4%，南亚增加5.2%。

^① World Bank Group, Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, 2019, <http://documents.worldbank.org/curated/en/715511560787699851/Main-Report>.

第五节 小结

自2013年中国提出“一带一路”倡议以来，以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通为主要内容，“一带一路”取得了明显成效。未来一段时期，随着“一带一路”建设的不断推进，“一带一路”的辐射效应、联动效应和“一带一路”框架下的贸易自由化、投资便利化进程不仅会对相关国家间价值链的延伸和区域生产网络的完善起到积极的促进作用，还会为相关国家由利用比较优势走向创造比较优势，由经济走廊向区域经济一体化、区域基础设施一体化的超越提供新的动力。不仅如此，随着要素在“一带一路”国家间的不断聚集和扩散、区域产业配套能力的提升和产业链分工布局的不断优化，“一带一路”相关国家间的产业与产业区段的动态转移、价值链贸易和产业内贸易的持续增加，不仅会对相关国家产业集群的形成与发展起到积极的促进作用，为相关国家间价值链的延伸和产业内贸易的持续增加提供新的动力，还会为相关国家参与和构造区域或全球产业链、融入全球分工、提升自身在全球价值链中的地位带来新的机遇。

同样，随着“一带一路”第三方市场合作（包括中日第三方市场合作）的不断推进，“一带一路”的贸易创造效应、投资促进效应、产业聚集效应和空间溢出效应将为相关国家间经贸、投资合作由价值链贸易、产业内贸易向区域经济一体化的超越提供稳定的动力机制。以“一带一路”为框架，中日第三方市场合作的日益深化不仅有利于中日两国间、两国与“一带一路”相关国家间形成新的生产网络，也会为中日两国与相关国家间产业内或产品内垂直分工的深化和价值链的延伸创造新的条件，有助于提升区域经济一体化水平。如果中日第三方市场合作能在现有合作的基础上对现有东

亚/亚太区域生产网络予以扩展、深化，促进中日两国、两国和“一带一路”相关国家进一步融入区域和全球供应链，将会为东亚/亚太“一带一路”和全球经济的内生增长提供新的动力，有助于区域和全球经济实现均衡发展、有助于强化全球自由贸易大势。

第四章

中日在东盟地区的第三方 市场产能合作分析^①

内容摘要：自中日两国在北京举办首届中日第三方市场合作论坛后，双方加强了开展第三方市场合作的力度。在合作区域上，中日都将东盟作为重点经营对象，中国富裕的产能优势、日本在高技术和高附加值领域的核心技术优势为两国在东盟第三方市场合作提供了可能性和现实基础。分析发现中日在对方各自主导的价值链当中均扮演着重要的角色，因此开展中日与东盟国家第三方市场产能合作有利于构建“全产业链”式产能合作。但中日在东盟第三方市场产能合作中还面临一些挑战，中日两国在实施第三方市场产能合作项目中存在一定程度的竞争，中日双方目标的协同性有待提高；此外，中国企业与日本企业在技术合作、经营管理上还面临一些冲突和矛盾。因此，将来要加强三方政府政策沟通，优化产能合作环境；在微观层面加强中日两国企业在具体项目合作上的沟通与协调，改变中日在东盟市场上的恶性竞争局面，将中日在东盟的合作建设成为“一带一路”第三方市场产能合作的典范。

^① 作者简介：张中元，中国社会科学院亚太与全球战略研究院副研究员，经济学博士。研究方向：国际经济关系、产能转移。

关键词：东盟；“一带一路”；第三方市场合作；全球价值链；产能合作

第一节 中日推进第三方市场合作的进展

2018年5月9日，中国国家发展和改革委员会、商务部和日本外务省、经济产业省共同签署了《中华人民共和国国家发展和改革委员会和商务部与日本国外务省和经济产业省关于中日企业开展第三方市场合作的备忘录》。2018年10月26日，中日两国在北京举办首届中日第三方市场合作论坛，双方共签署52项合作协议，包括基础设施、金融、物流、信息技术等广泛领域。^①未来中日开展第三方市场合作的重点主要集中于基础设施建设、贸易投资服务、金融服务、人文交流等领域。根据日本经济产业省的资料，中日第三方市场合作的方式主要包括：中日企业在第三方市场共同接受订单，共同出资设立公司、完善设施、经营发电事业；日本企业接受第三方市场发电站建设项目订单，运用中国企业提供的工程承包、机器设备；中日合资企业的产品销往第三方市场；日本企业将零部件等供给中国企业，中国企业与日本企业携手向第三方出口产品；日本企业连接中国与欧洲的铁路运输，扩大物流服务；中日企业合作，向第三方输出在中国构建的商业模式；面向第三方市场合作，强化中日企业的信息共享；等等。^②

基础设施领域是中日第三方市场合作的重中之重，基础设施建

① 宫笠俐：《中日第三方市场合作：机遇、挑战与应对方略》，《现代日本经济》2019年第5期。

② 徐梅：《从“一带一路”看中日第三方市场合作的机遇与前景》，《东北亚论坛》2019年第3期。

设对资金的需求较大，良性竞争有助于促进竞标方加快结构调整，提高经营效率。在基础设施建设项目上，中日双方各具比较优势，日本企业前期调研细致周密，技术、工程管理水平较高，城市建设系统化程度较强，给环境带来的负荷较小。中国企业在人力资源储备、成本控制、决策和施工效率、技术更新速度等方面具有竞争力。两国企业加强合作有利于发挥各自优势，特别是在发电输电、公路、铁路、港口及饮用水、废水处理等方面，中日存在合作的必要性和巨大潜力。金融领域也有可能成为中日合作尤其第三方市场合作的重要支点，中国积极探索公私合作（PPP）模式，在“一带一路”项目上鼓励国内外民间资本参与，为日本企业参与大型基础设施项目建设、共同改善营商环境和生活环境创造了条件。

在合作区域上，中日都将东盟作为重点经营对象，例如，泰国基于与中日密切的经济合作基础、成熟的配套设施、良好的政治关系而成为中日两国开展第三方市场合作的切入点。中日两国企业在东盟国家开展三方合作，不仅可以避免过度竞争，实现优势互补，也可共担责任和风险、共享利益，进而促进东亚区域合作。以泰国为例，“泰国4.0”和“东部经济走廊”发展战略与中国“一带一路”倡议及第三方市场合作思路高度契合，中日双方在资金、技术、人才等多方面各具优势，中日在泰开展第三方市场合作前景广阔。加上泰国自身基础设施、产业集聚能力相对成熟，经过多年的投资，中日在泰国也拥有较完整的产业链和营销网络。泰国东部经济走廊项目发展潜力巨大，泰国在参与中日第三方市场合作方面具有得天独厚的条件和优势。

案例4—1 中日在泰国的第三方市场合作进展

泰国高度重视三方企业在高铁、机场、港口等基础设施建

设等领域深化务实合作，中日两国也分别与泰方签署了《合作谅解备忘录》，极大地推动了泰国经济发展。2018年10月，泰国东部经济特区政策委员会与日本贸易振兴机构（JETRO）签署意向备忘录，根据意向备忘录内容，双方将加强信息交换，特别是向日本企业介绍在东部经济特区（EEC）投资的优惠政策和权益，泰国政府则将吸收包括航空制造、医疗器械等日本企业的投资。据日本贸易振兴机构称，目前有5400家日本企业在泰国投资，其中有1016家企业位于东部经济特区范围之内，日本企业在东部经济特区的注册资本占有所有外资企业注册资本的53%，是中国投资者注册资本的9倍之多。日本将在现有的基础上不断扩大投资领域，将聚焦点落在更多新领域，包括泰国现阶段投资力度不大的领域，如航空制造业、医疗器械设备以及自动机器人等。^① 2019年4月，中国贸促会与日本贸易振兴机构在泰国曼谷共同主办中日第三方市场合作研讨会，会上中日泰三方企业代表围绕在泰开展三方市场合作、未来重点合作领域等议题及交通物流、能源环境和智慧城市等重点领域展开专题研讨，会后各方企业就重点合作项目进行了项目推介与对接洽谈。^②

第二节 中日在东盟推进第三方市场 产能合作的基础和优势

东盟国家对外产能合作空间和潜力较大，中国富裕的产能优

① 驻泰国经商参处：《泰与日签备忘录 加强日企投资 EEC》，2018年10月12日，商务部网站，<http://th.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201810/20181002795094.shtml>。

② 驻泰国经商参处：《中日第三方市场合作研讨会在曼谷举行 中日泰政府代表希望三方企业积极构建互利共赢的合作关系》，2019年4月7日，商务部网站，<http://th.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201904/20190402850418.shtml>。

势、日本在高技术和高附加值领域的核心技术优势为两国在东盟第三方市场合作上提供了可能性和现实基础。目前，中日两国的分工格局正加速从垂直分工向水平分工演进，带动两国间贸易投资结构发生深刻变化。中日作为对外直接投资和工程承包大国，两国企业都面临开拓新兴市场的共同课题。^①对东盟国家而言，急需核心技术的支持和大量资本的注入来优化基础设施、发展优势产业。目前，在东盟国家中，除新加坡的产业结构具有发达国家的经济特征外，其余国家分别处于不同的发展阶段，但也具有一定共性，如老挝、缅甸和柬埔寨都是东南亚典型的农业国，农业是国民经济基础，生产力程度低下，工业基础薄弱；越南以加工、组装为主的加工制造业占主导地位，配套工业薄弱。总体上看，东盟国家虽然在经济发展水平上存在较大差异，但国内工业化发展时间不长、产业部门不齐全，工业化发展多依赖外来投资，且主要发展中间技术、集中生产制成品。东盟各国对产能输入有较大需求，亟须引进国外资本、先进技术和丰富管理经验，建立完善的现代化工业体系，尤其对效益高、投入少、见效快的产能合作有较大潜在需求。^②中国企业在成本控制、项目设计、设备制造、建设效率等方面具备优势，日本企业在资金运用、技术研发、高端设备、运营管理等方面具备优势。

案例4—2 中日均是东盟国家的重要投资来源国

据泰国投资促进委员会（BOI）公布2019年上半年投资数据显示，泰国接受外商直接投资金额1471.69亿泰铢，同比增长109%。第一为日本投资424.54亿泰铢，占FDI总投资额的

① 尹刚：《中日在东盟第三方市场合作的前景分析》，《国际经济合作》2018年第12期。

② 郭显龙、陈慧：《“一带一路”下中国与澜湄五国国际产能合作研究》，《宏观经济管理》2019年第11期。

29%；第二为中国，242.78 亿泰铢。^① 2019 年 6 月，泰国政府对招商引资工作成立专门工作组，针对中国和日本开展具有针对性的招商引资工作。泰国认为中美贸易摩擦为泰国等东南亚国家提供了制造业提升的机会，中国制造业向外迁移，而东南亚是中国制造业最好的迁移目的地。^② 泰国东部经济走廊（EEC）也通过各种途径吸引外资企业前来投资，如 2018 年年初组织中国 200—300 家企业到访泰国了解投资环境，向中国企业就 EEC 项目进行推介。同时 EEC 委员会也在欧洲、中国内地、韩国、日本和中国香港等地进行宣传以吸引投资。^③

据越南计划投资部公布的利用外资情况数据显示，2018 年越南新批外资项目 3046 个，协议金额近 180 亿美元，预计全年实际到位外资金额 191 亿美元，同比增长 9.1%。其中，加工制造业吸引外资 165.8 亿美元，占比 46.7%；房地产业吸引外资 66 亿美元，占比 18.6%；批发零售业吸引外资 36.7 亿美元，占比 10.3%。全年有 112 个国家和地区对越南投资。其中，日本投资总额 85.9 亿美元，占比 24.2%；中国对越南投资总额 24.6 亿美元，在当年外资来源地中排名第五位。^④ 2019 年 1—8 月越南实际到位外资资金 119.6 亿美元，同比增长 6.3%。其中，中国（不包括香港特区的投资）（27.8 亿美元）

① 驻泰国经商参处：《泰国 BOI 公布上半年投资数据》，2019 年 8 月 23 日，商务部网站，<http://th.mofcom.gov.cn/article/ddgk/zwjingji/201908/20190802893270.shtml>。

② 驻泰国经商参处：《颂奇要求 BOI 抓住中国制造业外迁机遇》，2019 年 6 月 10 日，商务部网站，<http://th.mofcom.gov.cn/article/ddgk/zwjingji/201906/20190602871311.shtml>。

③ 驻泰国经商参处：《泰国抓紧推进东部经济走廊（EEC）建设》，2018 年 1 月 9 日，商务部网站，<http://th.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201801/20180102696219.shtml>。

④ 驻越南经商参处：《2018 年越南利用外资平稳增长》，2018 年 12 月 27 日，商务部网站，<http://vn.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201812/20181202820552.shtml>。

和日本（23.4 亿美元）分居第四和第五位。^①

中日与东盟国家的产能合作均已有一定基础，未来中日第三方市场产能合作方面具有明显的互惠空间。为了分析中日与东盟国家在各产业的第三方市场产能合作潜力，本文利用贸易增加值数据库（TiVA）中对一经济体出口增加值来源的分解，来考察中日在各产业中的互补优势。在 TiVA 数据库中，对一经济体 c 国（如出口国中国）出口到另一经济体（如进口国东盟国家）的货物和服务总值中，按来源国/地区 s 分（如来源国日本），来自产业 j（如制造业、农业等）的增加值部分。该数据揭示了一个国家的中间产品和最终产品出口总值中由其他国家的产业产生的价值积累。

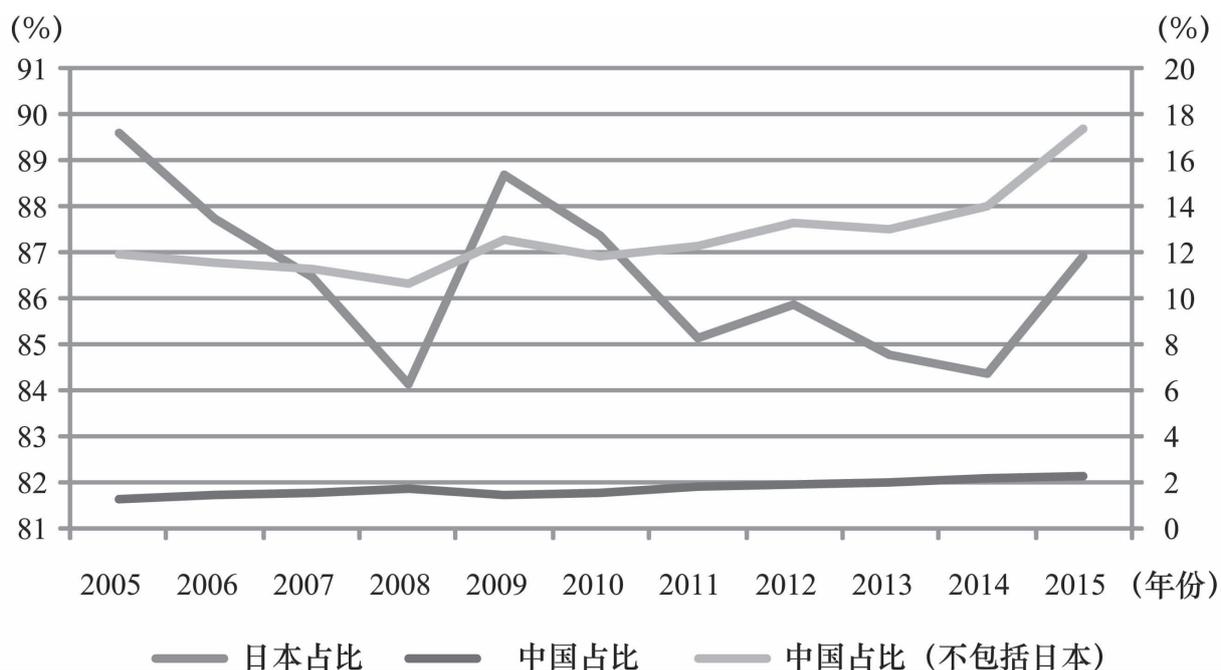


图4—1 东盟自日本进口总额中日本及中国增加值的占比（2005—2015年）

资料来源：OECD 数据库 TiVA。其中中国占比（不包括日本）是东盟自日本进口中的中国增加值占东盟自日本进口总额中扣除了日本增加值后的比率。

^① 驻越南经商参处：《今年头 8 个月越南实际利用外资额近 120 亿美元》，2019 年 9 月 9 日，商务部网站，<http://vn.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201909/20190902897321.shtml>。

图4—1给出了2005—2015年东盟自日本进口总额中来自日本及中国的增加值的占比。日本2005—2015年出口至东盟的产品中，来自日本国内的增加值占比较高，在2005年为89.6%，到2015年为86.9%。其增加值占比在2005—2008年一直呈下降趋势，2009年虽然有所提升，但随后至2014年也基本呈下降趋势，到2015年又有所提升。东盟自日本进口总额中来自中国增加值的占比则呈上升趋势，从2005年的1.2%提高到2015年的2.3%。如果扣除掉日本国内的增加值部分后，东盟自日本进口总额中来自中国增加值的占比较高，在2005年为12%，到2015年上升到17.4%，因此中国在日本主导的价值链当中扮演着重要的角色。

表4—1 东盟自日本进口总额中（不包括来自日本的增加值）

中国增加值的占比（2005—2015年） （单位：%）

	2005年	2010年	2014年	2015年
合计	11.97	11.83	14.03	17.40
农业、林业和渔业	10.45	11.16	13.52	16.04
采矿和采石	7.40	9.01	10.57	14.52
制造业	13.03	12.50	14.83	18.39
食品、饲料和烟草	11.63	11.75	14.43	16.20
纺织品、服装、皮革及相关产品	37.00	43.19	46.63	50.09
木材和纸制品；印刷	10.28	12.99	17.24	20.79
化学品和非金属矿物产品	7.55	6.79	7.92	11.07
焦炭和精炼石油产品	1.32	1.47	1.62	2.52
化工和医药产品	7.95	9.85	11.13	14.50
橡胶和塑料制品	11.47	14.82	18.66	22.30
其他非金属矿物产品	9.83	11.19	12.96	17.60
基本金属和金属制品	7.92	6.19	8.33	10.40

续表

	2005 年	2010 年	2014 年	2015 年
计算机、电子和电气设备	18.46	21.54	26.30	29.21
计算机、电子和光学产品	19.61	23.76	28.46	31.23
电气设备	15.99	17.52	23.67	26.88
其他机械设备	13.19	15.62	19.31	22.40
运输设备	12.87	15.37	19.21	22.30
机动车辆、拖车和半拖车	13.28	15.59	19.79	23.13
其他制造业；机械设备的维修和安装	16.14	18.30	24.35	28.03
全部商业服务	7.16	8.22	10.92	13.68
分销贸易、运输、住宿和餐饮服务	6.82	7.61	9.41	12.19
批发和零售贸易；机动车辆修理	10.19	11.10	14.63	17.40
运输和仓储	4.71	5.16	6.70	8.97
住宿和餐饮服务	13.25	13.53	16.05	18.40
信息和通信	11.21	13.26	16.05	17.57
金融和保险活动	8.21	9.57	11.82	13.16
房地产活动	8.51	9.23	11.69	13.51
其他商业服务	10.42	12.16	15.13	17.69
工业（采矿、制造和公用事业）	13.01	12.50	14.82	18.38
全部服务	7.18	8.25	10.98	13.75

资料来源：OECD 数据库 TiVA。

表 4—1 给出了 2005—2015 年东盟自日本进口总额中（不包括来自日本的增加值）中国增加值在各产业的占比。在制造业中，中国增加值的占比较高，在 2015 年达到 18.4%，其中纺织品、服装、皮革及相关产品类的中国增加值的占比非常高，从 2005 年的 37% 上升到 2015 年的 50%；计算机、电子和电气设备类的中国增加值的占比则从 2005 年的 18.5% 上升到 2015 年的 29.2%。在农林渔业类的中国增加值的占比从 2005 年的 10.5% 上升到 2015 年的 16%；在采矿业类的中国增加值的占比从 2005 年的 7.4% 上升到 2015 年的 14.5%。

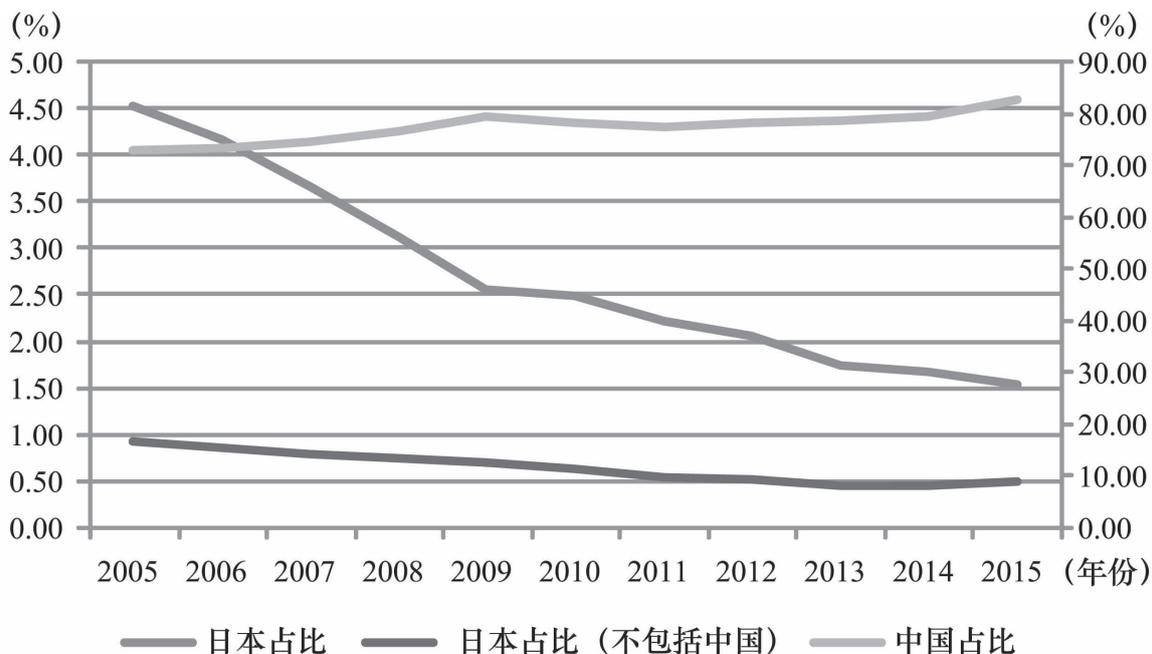


图4—2 东盟自中国进口总额中日本及中国增加值的占比（2005—2015年）

资料来源：OECD 数据库 TiVA。其中日本占比（不包括中国）是东盟自中国进口中的日本增加值占东盟自中国进口总额中扣除了中国增加值后的比率。

图4—2给出了2005—2015年东盟自中国进口总额中来自日本及中国的增加值的占比。中国2005—2015年出口至东盟的产品中，来自中国国内的增加值占比也较高，但低于日本的水平。在2005年为72.9%，到2015年为82.6%。但中国增加值占比在2005—2015年一直呈上升趋势。东盟自中国进口总额中来自日本增加值的占比则呈下降趋势，从2005年的4.5%下降到2015年的1.5%。如果扣除掉中国国内的增加值部分后，东盟自中国进口总额中来自日本增加值的占比也较高，在2005年为16.7%，到2015年下降到8.76%，因此日本在中国的价值链当中也扮演着重要的角色。

表 4—2 东盟自中国进口总额中（不包括来自中国的增加值）

日本增加值的占比（2005—2015 年）

（单位：%）

	2005 年	2010 年	2014 年	2015 年
合计	16.70	11.29	8.09	8.76
农业、林业和渔业	10.93	6.63	4.52	4.93
采矿和采石	12.99	7.11	5.48	6.52
制造业	16.92	11.44	8.21	8.89
食品、饲料和烟草	9.84	5.55	3.71	4.05
纺织品、服装、皮革及相关产品	17.26	12.00	7.59	7.84
木材和纸制品；印刷	9.76	7.54	5.71	6.45
化学品和非金属矿物产品	10.45	6.52	4.72	6.25
焦炭和精炼石油产品	4.23	1.84	1.45	1.86
化工和医药产品	13.83	9.92	7.10	7.83
橡胶和塑料制品	16.29	12.80	9.15	9.81
其他非金属矿物产品	13.51	8.70	6.67	7.55
基本金属和金属制品	11.88	6.69	5.43	5.99
计算机、电子和电气设备	19.88	14.85	10.83	10.86
计算机、电子和光学产品	19.94	15.34	10.98	10.95
电气设备	19.42	13.00	10.29	10.56
其他机械设备	18.76	12.86	9.77	10.24
运输设备	17.32	12.92	8.85	9.27
机动车辆、拖车和半拖车	20.82	15.37	11.32	11.79
其他制造业；机械设备的维修和安装	14.38	9.95	7.80	7.83
全部商业服务	14.06	8.12	5.68	6.40
分销贸易、运输、住宿和餐饮服务	14.01	7.99	5.56	6.30
批发和零售贸易；机动车辆修理	15.79	10.09	6.88	7.40
运输和仓储	13.01	7.16	4.96	5.60
住宿和餐饮服务	10.48	5.81	4.04	4.35
信息和通信	17.03	11.20	8.22	8.41
金融和保险活动	13.54	8.06	5.95	6.52
房地产活动	12.40	7.94	5.88	6.12
其他商业服务	14.23	9.01	6.64	7.14
工业（采矿、制造和公用事业）	16.84	11.41	8.19	8.87
全部服务	14.06	8.12	5.68	6.40

资料来源：OECD 数据库 TiVA。

表4—2给出了2005—2015年东盟自中国进口总额中（不包括来自中国的增加值）日本增加值在各产业的占比。在制造业中，日本增加值的占比较高，在2005年为16.9%，到2015年下降到8.9%。其中，计算机、电子和电气设备类的日本增加值的占比从2005年的19.9%下降到2015年的10.9%；机械设备类的日本增加值的占比从2005年的18.8%下降到2015年的10.2%；运输设备类的日本增加值的占比从2005年的17.3%下降到2015年的9.3%；特别是机动车辆、拖车类的日本增加值的占比从2005年的20.8%下降到2015年的11.8%；纺织品、服装、皮革及相关产品类的运输设备类的日本增加值的占比从2005年的17.3%下降到2015年的7.8%。在农林渔业类的日本增加值的占比从2005年的10.9%下降到2015年的4.9%；在采矿业类的日本增加值的占比从2005年的13%下降到2015年的6.5%。

以上分析发现中日在对方各自主导的价值链当中均扮演着重要的角色，因此开展中日与东盟国家第三方市场产能合作有利于构建“全产业链”式产能合作。“全产业链”式国际产能合作是产业链集群一起“走出去”，对外投资的企业之间相互产业配套，既可以降低走出去企业的交易成本，又可以扩大走出去企业对所在国的市场影响力，更容易形成集群优势。在当前中日与东盟国家都具备较强烈的双边产能合作意愿环境下，“全产业链”式国际产能合作能够帮助东盟欠发达成员国产业结构实现升级换代，国际产业转移将有可能实现输入国产业结构的跨越式发展，直接发展现代高端产业，获得后发优势，从而保障产业转移的成功。^① 例如，当前中国的建材、光伏等产业产能虽然在国内过剩，但在国际上先进产

^① “全产业链”式国际产能合作一般被视为两国之间就某一产业的一体化合作，包括产业链上下游各个企业，从研发设计、原料供应、产品生产和销售等各个环节进行整个产业的全面合作。

能，如果能与柬埔寨、缅甸、老挝等国进行“全产业链”式国际产能合作，对这些国家的产业升级换代将有巨大的促进作用。中日与东盟国家三方企业可探讨通过合资合作方式，协助东道国加强优势产品深加工能力，通过第三方市场产能合作的模式满足三方需求，提升产业发展水平和产品附加值，使资源配置最优化、效益最大化。

在基础设施建设项目上，中日双方各具比较优势。第三方市场合作将为中日企业合作开辟出新的发展空间，有可能成为克服不良竞争、风险共担和利益共享的最佳模式。亚洲地区的电力、交通等基础设施建设需求较大，印度尼西亚、泰国、越南、缅甸等国家对基础设施建设的需求旺盛，但这些东盟国家面临多重压力，一方面，现有供给能力无法满足现实需求；另一方面，大型基础设施项目耗资巨大、建设周期长、金融社会安全等风险因素多，要有效解决这些问题，仅靠这些国家自身力不从心，因此需要有实力的国家从外部提供帮助。例如，越南基础设施和城市建设对钢材需求巨大，根据至2020年钢铁规划，越南钢坯短缺约1500万吨，至2025年短缺达2000万吨。据越南海关总局公布的统计数据显示，2016年越南进口钢铁1840万吨，进口各类钢铁及钢铁制品近110亿美元。中国是越南最大的钢材进口市场，2016年越南自中国进口钢材1085万吨，价值44.5亿美元，占越南进口钢材总量的59%。其次是日本，进口264万吨，价值11.9亿美元，分别增长2.2%和6.4%。^①中日在基础设施建设的合作上具有很强的互补性，在发电输电、公路、铁路、港口及饮用水、废水处理等方面，中日存在合作的巨大潜力。因此，中日在第三方市场开展合作，可实现优势互

^① 驻越南经商参处：《2016年越南钢铁进口达历史最高》，2017年2月4日，商务部网站，<http://vn.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201702/20170202509936.shtml>。

补，有效降低项目成本，分散投资风险，使东道国获得性价比更佳的项目。中日两国在第三国的合作已经有很多案例，如中国光伏行业协会与日本丸红公司签署了在第三方市场光伏发电领域合作协议；中国华电集团清洁能源公司与日本 JERA 公司、东京电力燃料和发电公司签署清洁能源领域合作备忘录。随着东盟国家基建水平提升，未来城市化发展和人口增长，除制造业外，还将在其他领域形成商业机会，进一步拓展三方合作空间。

案例4—3 中日在基础设施建设项目上的合作

中日两国结合泰国东部经济走廊（Eastern Economic Corridor, EEC）当前发展需要，优先提升交通物流、能源环境和智慧城市等重点领域的合作水平，着重推进 EEC 春武里“智慧城市”、芭提雅与曼谷机场间的高铁等重点项目。中国中信集团、华润集团、中国铁建与日本伊藤忠商事、日立，以及泰国正大集团等企业积极探讨参与泰国 EEC 项目建设，三方企业已在中日第三方市场合作论坛上就此签署首个项目协议，依托春武里安美德工业园，建设“安美德南京智慧城”项目。2018年8月，越南政府批准了2018—2025年越南发展可持续智慧城市总体规划以及2030年发展方向，根据规划，到2020年，政府应建立发展智慧城市的法律政策框架。^①目前，越南 BRG 集团与日本住友集团已获准投资42亿美元在河内建设日新一

^① 包括应用 ICT 技术法律框架、发展地理信息系统（GIS）为基础的城市空间数据基础设施以及建立国家城市数据库（第一阶段）等，并为部分城市发展及试点投资做好准备；到2025年，越南旨在实施发展试点智慧城市的第一阶段，完成法律框架的立法工作，建立发展试点项目、城市管理、照明、交通、供水及排水、电力及电网、自然灾害预警系统以及通信设备基础设施等相关国家级优先标准；到2030年，试点第一阶段完成并将有效经验推广到其他行业和领域，由此在越南北部、中部、南部以及湄公河三角洲地区建立起智慧城市的附属网络。河内、胡志明市、岘港及芹苴将成为网络的中心智慧城市。

内排（Nhat Tan-Noi Bai）智慧城市项目，分5期完成，拟于2028年竣工。外国投资者也积极参与越南智慧城市未来的发展计划，中国、日本、韩国、美国以及欧洲的企业都在研究越南的交通规划及智慧城市法律框架，以便做好投资决策，确定是以直接投资（独资）形式还是与越南本地企业合作共同开发智慧城市。^①

第三节 中日在东盟第三方市场 产能合作中面临的挑战

第一，中日双方目标的协同性有待提高。第三方市场产能合作虽属于经济行为，但无法避开政治与文化因素的影响。日本对本国企业参与第三方市场合作限制较多。日本政府对华依然坚持“合作中提防”的态度，在参与“一带一路”倡议、对华开展第三方市场合作方面对本国企业设置了较多限制。日本政府在将节能环保、产业升级和提高物流网便利性等设为重点合作领域的同时，对一些“特殊领域”保持敏感，特别是对于港口、铁路与机场等“可作军事用途”的基建项目，推出了一系列具体政策措施和标杆项目，为与中国共同开展第三方市场合作预设条件。

第二，中日两国在实施第三方市场产能合作项目中存在一定程度的竞争。多年来，高铁、发电站等建设是中日企业竞争激烈的领域。高铁、核电等技术、资金密集型产业，既是中国对外产能合作的重点发展领域，也是日本传统的优势产业。以高铁市场为例，目前全球俨然形成中、日、欧三雄逐鹿局面。为将新干线技术推向海

^① 驻越南经商参处：《越南政府公布2018—2025智慧城市发展规划》，2018年8月14日，商务部网站，<http://vn.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201808/20180802775436.shtml>。

外市场，日本专门成立了国际高铁协会，以减少日企间各自为政的弊端。从印尼的雅万高铁到新马高铁，日本在东南亚展开了强大的高铁推销攻势。如何在第三方市场合作中兼顾各自利益，并使两国企业在具体合作领域中克服差异、顺利推进项目，对中日两国来说都是个巨大的考验。

第三，中日两国技术标准存在差异，使得中国企业与日本企业合作面临技术上的矛盾。从技术的角度来看，在第三方市场合作时，核心技术、建造标准、使用材料等都是不可忽视的问题，开展三方合作须解决规则标准等问题。^①而且东盟国家在产能合作方面的法律、环保理念各不相同，在工程项目采购方面，一些国家规定关键零部件要遵循本地采购原则，项目技术要求更多地采用欧美标准。在环境保护方面，实施项目不但要进行环境影响和社会影响评估，向当地社区提交并征求意见，而且要受到国际组织的严密监督。中日两国能否就规则标准等问题达成共识，并尊重东盟东道国意愿开展合作，成为三方共同推进高质量、高水平、可持续的项目建设的前提条件。

第四，中日共同开拓第三方市场可能会面临管理上的矛盾。虽然日本产业界对第三方市场合作普遍持有乐观态度，但也存在疑虑担忧的声音。从首届第三方市场合作论坛上签署的52项备忘录来看，日方以私营企业为主，中方则以国有企业居多。日本企业担心经营管理和制度的差异、信息的透明性等问题。此外，东盟各国的国情、制度等各不相同，如注册公司制度、用工制度、税收制度等难度系数较大，在东盟国家进行投资的难度也非常大。例如，在印尼注册公司手续繁多、审批时间过长、税收成本过高，有关劳工的

^① 吴崇伯、胡依林：《“一带一路”倡议下中日推进第三方市场合作的思考》，《广西财经学院学报》2019年第4期。

保护条件过于苛刻；在鱼类捕捞业、酒精类工业、机动车检验、通信设施等领域实行保护措施，提高外资的准入条件。柬埔寨的法律在土地上限制外资收购，若是与当地的企业合作可以拥有土地，但是外方持股比例必须低于当地企业，且必须控制在49%以下等。

第四节 中日在东盟第三方市场 产能合作的产业分析

为了进一步分析中日与东盟国家在各产业的第三方市场产能合作潜力，下面进一步细分农林渔业、矿产业、制造业等部门进行讨论。在农林渔业部门中，东盟国家特色生物资源非常丰富，盛产棕油、麻、咖啡、木薯、中草药、椰子、甘蔗、玉米和橡胶等，天然具有生物种植和生物加工产业的基础传统优势。中日与东盟国家的生物技术相关企业可开展生物育种种植和生物研发等系列合作，充分利用东盟国家得天独厚的丰富生物资源与中日企业先进的生物育种培育技术、生物加工技术，对特色生物资源进行精深加工和生物科技研发，构建从种植到生物研发等一系列完整产业链合作体系，推进东盟国家在特色生物资源领域形成规模化生产。

图4—3给出了2005—2015年东盟各国自日本进口的农林渔业类总额中中国增加值的占比（不包括日本），东盟各国自日本进口的农林渔业类总额中中国增加值的占比在2015年上升到15%左右（除文莱、柬埔寨）；图4—4则给出了2005—2015年东盟各国自中国进口的农林渔业类总额中日本增加值的占比，东盟各国自中国进口的农林渔业类总额中日本增加值的占比在2015年下降到5%左右。

在中日与东盟各国的矿产资源合作上，可充分利用中日两国先进的勘探和开发技术以及丰富的开采经验等优势，积极参与东盟国

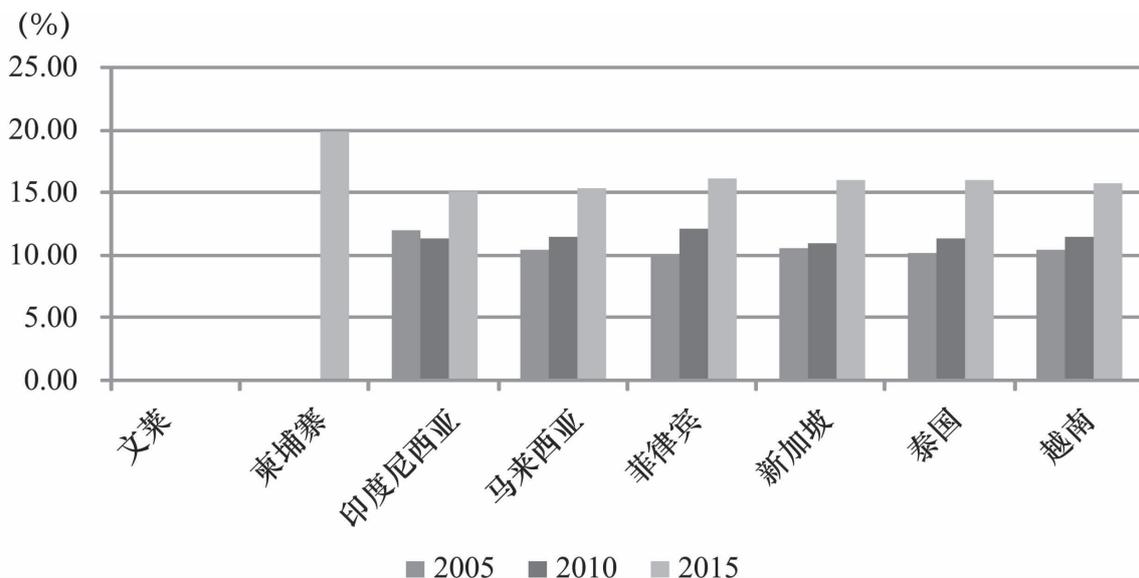


图 4—3 东盟各国自日本进口的农林渔业类总额中中国增加值的占比（不包括日本）（2005—2015 年）

资料来源：OECD 数据库 TiVA。其中中国占比（不包括日本）是东盟自日本进口中的中国增加值占东盟自日本进口总额中扣除了日本增加值后的比率。

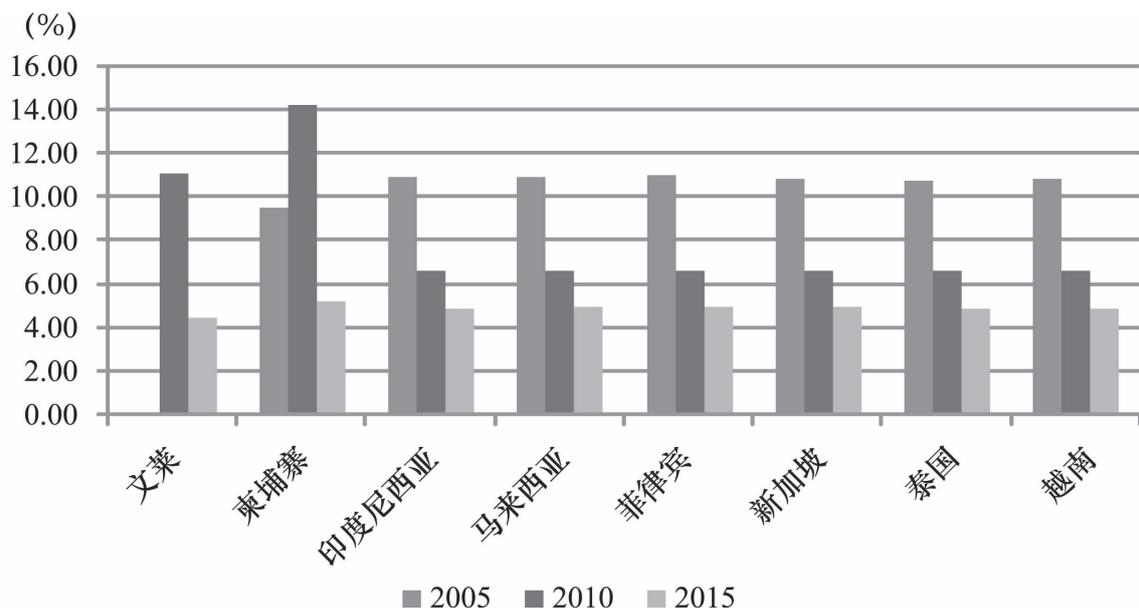


图 4—4 东盟各国自中国进口的农林渔业类总额中日本增加值的占比（不包括中国）（2005—2015 年）

资料来源：OECD 数据库 TiVA。其中日本占比（不包括中国）是东盟自中国进口中的日本增加值占东盟自中国进口总额中扣除了中国增加值后的比率。

家的矿产资源开发合作，文莱、印度尼西亚、马来西亚和越南均是东盟国家中主要的石油生产国和出口国，这些国家在油气勘探、开采及加工领域对油气生产制造设备需求较大。中日两国企业应积极

参与东盟产油国的油气资源开发项目，由项目带动油气生产设备出口和工程技术服务出口，进而扩大中日两国与东盟国家油气生产制造领域的产能合作范围。与老挝可在钾盐矿、铝土矿和金铜矿寻求更多合作，与缅甸可在铜矿和镍矿等方面开展合作，与越南在铁矿、煤矿、铅锌矿等方面开展合作。中日与东盟国家在矿产开发中进一步对产量分成、技术服务和联合经营进行探索合作，双边的能源合作可分布在勘探、开发、加工等环节，还可深度拓展中日与东盟国家在矿产资源和油气资源领域开发合作，进一步加强能源上下游产业链条的建设工作。在进行矿产资源开发合作时，可积极鼓励中国国内企业成套开发设备出口，建立产品自主生产标准，提供产品完备配套服务，在提升矿产资源开发合作的质量和效率的同时，拉动国内相关设备制造企业的生产和发展。

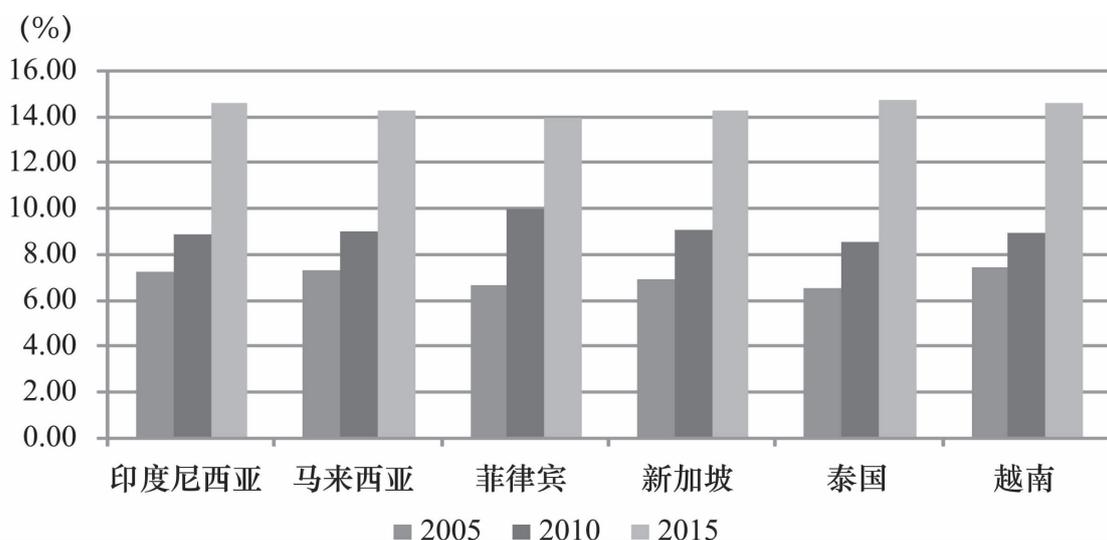


图4—5 东盟各国自日本进口的矿产业类总额中中国增加值的占比（不包括日本）（2005—2015年）

资料来源：OECD 数据库 TiVA。其中中国占比（不包括日本）是东盟自日本进口中的中国增加值占东盟自日本进口总额中扣除了日本增加值后的比率。

如图4—5、图4—6所示，东盟各国自日本进口的矿产业类总额中中国增加值的占比在2015年上升到14%左右，东盟各国自中国进口的矿产业类总额中日本增加值的占比则在2015年下降到

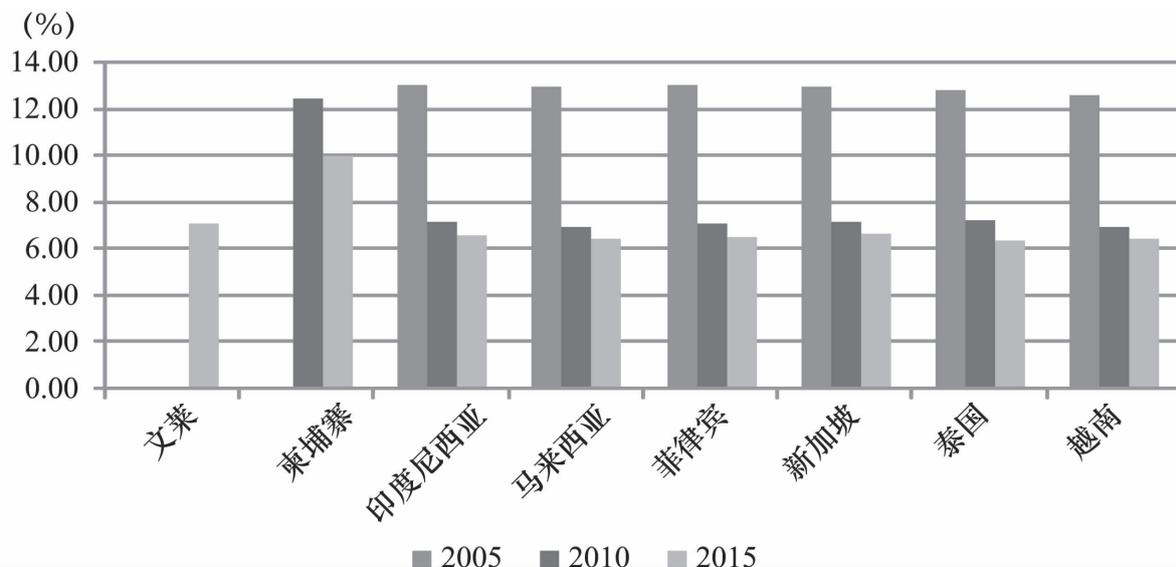


图4—6 东盟各国自中国进口的矿产业类总额中日本增加值的占比（不包括中国）（2005—2015年）

资料来源：OECD 数据库 TiVA。其中日本占比（不包括中国）是东盟自中国进口中的日本增加值占东盟自中国进口总额中扣除了中国增加值后的比率。

6.5%左右（除文莱、柬埔寨）。

当前东盟国家在制造业的发展上仍存在较大的发展和提升的空间。中日企业可进一步加大与柬埔寨在轻工家电、纺织服装、食品加工以及建材等产业的产能合作规模；加大与缅甸在造纸、轮胎、化肥以及有色金属等产业的合作力度；加大与越南在纺织轻工、五金机械和化工等产业的产能合作规模。在装备制造产业中，中日与东盟国家可在交通运输设备、机械工程设备和油气生产制造设备等装备制造产业展开合作。在交通运输设备上，鼓励支持中日两国交通运输设备制造企业合作进入东盟市场，以共建东盟国家交通基础设施的形式带动交通运输装备出口；支持有实力的交通运输设备制造企业在东盟国家合资构建生产和服务基地，带动东盟交通运输设备上下游产业蓬勃发展。在机械工程设备上，东盟国家在进行基础设施建设过程中，需要大量机械工程设备，如工程装载机、工程挖掘机、混凝土生产设备、大型铲土装运设备等，中日两国机械工程制造企业可通过对东盟国家扩大出口规模以及在东盟国家建

立生产基地，拓展两国与东盟国家在机械工程领域产能合作的范围。^①在电子信息产业中，中日两国在电子信息产品、信息通信技术、信息通信工程建设、网络信息安全服务等领域与东盟国家展开合作，参与东盟各国的信息通信工程建设，以低价优质的信息工程建造技术、高质高效的信息通信技术和安全严密的网络信息安全服务打开东盟电子信息通信工程市场，进而扩大与东盟国家在电子信息产业领域的产能合作范围。

东盟各国中，柬埔寨、菲律宾和越南自日本进口的制造业类总额中中国增加值的占比在 2015 年上升到 20% 以上，印度尼西亚、马来西亚和泰国自日本进口的制造业类总额中中国增加值的占比在 2015 年上升到 19% 左右；东盟各国（除新加坡外）自中国进口的制造业类总额中日本增加值的占比则在 2015 年下降到 9% 左右。（如图 4—7、图 4—8 所示）

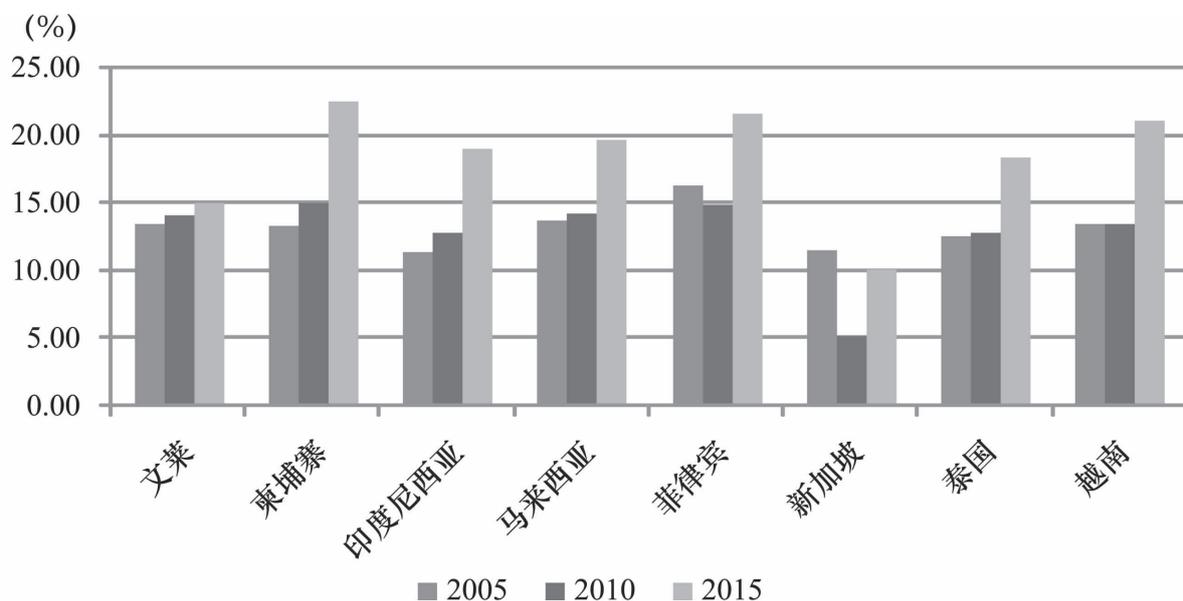


图 4—7 东盟各国自日本进口的制造业类总额中中国增加值的占比（不包括日本）（2005—2015 年）

资料来源：OECD 数据库 TiVA。其中中国占比（不包括日本）是东盟自日本进口中的中国增加值占东盟自日本进口总额中扣除了日本增加值后的比率。

^① 陈慧：《“一带一路”背景下中国—东盟产能合作重点及推进策略》，《经济纵横》2017 年第 4 期。

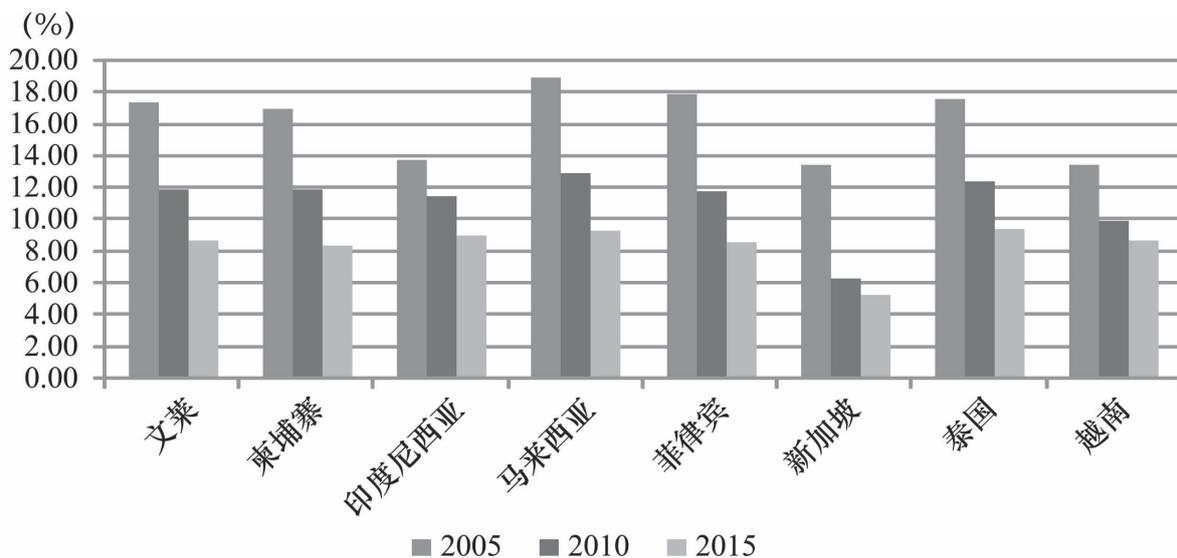


图4—8 东盟各国自中国进口的制造业类总额中日本增加值的占比（不包括中国）（2005—2015年）

资料来源：OECD 数据库 TiVA。其中日本占比（不包括中国）是东盟自中国进口中的日本增加值占东盟自中国进口总额中扣除了中国增加值后的比率。

第五节 推进中日第三方市场产能合作的几点思考

第一，加强三方政府政策沟通，优化产能合作环境。以中日与东盟国家各国政府的推动为主导力量，通过政府间协议的方式，进一步明确与各国产能合作的重点方向和优惠政策。充分了解东盟各国的经济发展规划或产业战略，进行有效产能合作战略对接。如东盟首脑会议通过的“2025年东盟经济共同体蓝图”“东盟互联互通总体规划”（MPAC）、泰国政府推出的“超级产业集群”战略、印尼提出的“全球海上支点”战略、柬埔寨提出的“2015—2025年工业发展计划”、文莱提出的“2035宏愿”、越南提出的“产业升级重点计划”等。根据东盟国家各国的规划和战略，并结合各国的产业结构、产业发展，对中日两国与东盟目标国家的产能合作模式、产能合作领域进行顶层构建和设计，以东盟国家制造业发展重

点部门、资源禀赋特色为依据，明确各东盟国家的产业需求，选择重点合作领域，量身定制中日与东盟各国的产能合作战略规划。

第二，在微观层面加强中日两国企业在具体项目合作上的沟通与协调，改变中日在东南亚市场上的恶性竞争局面，将中国和日本在东南亚的合作建设成为“一带一路”第三方市场产能合作的典范。优化中日与东盟国家制造业产能合作的分工结构，在制造业贸易产品外观设计、内在质量、规格、品种、商标、牌号或价格等方面的差异化或多样化发展方面下功夫，以更好地满足东盟国家消费者的偏好，拓展制造业产业内的贸易与投资合作空间。充分运用中日第三方市场合作论坛主渠道推进项目合作，通过“一带一路”国际合作高峰论坛等框架开展对话，加深产能合作的共识，探讨对第三方市场产能合作提供支持，寻求更多产能合作的共同目标，加强产能战略的可操作性。推动中国贸促会、机电商会、承包商会与日本贸易振兴机构、日中经济协会、日本国际贸易促进协会等机构建设合作机制，面向第三方企业提供信息共享和培训支持服务，跟进重点行业、企业和项目动态，为三方企业合作搭建平台。加强对中日与东盟国家商务投资管理机制的便捷化管理，加快建成中日与东盟国家产能合作信息平台，构建产能合作项目信息库，充分发挥大数据的分析、统计和监测功能，及时有效地向日中企业传递最新产能合作信息。

第三，探索三方在技术标准、经营理念等方面相互适应和对接。由于东盟各国在投资法律体系、产业规章制度、产能技术标准等方面与中日两国存在较大差异，中日与东盟国家在交通基础设施和制造业领域的技术标准存在较大差异，这对顺利开展产能合作有较大阻碍。因此三方企业要根据产能合作实际明确产能合作的技术标准，真正做到提高产能合作效率，减少企业合作风险。中国资金与日本技术在第三方市场的合作是中日间产能合作的重要模式，中

日企业间应加强合作促进技术创新，提升产品技术含量，努力满足东盟国家消费者的最终消费需求，形成以资本和技术密集型相结合的制造业产品贸易与投资合作关系，根据沿线国家制造业产品需求的动态变化情况，适时地改变其目标市场定位，在第三方市场产能合作中不断探索，进而有目的、有计划、有步骤地适时满足并适应其市场需求变化，优化制造产业和产品结构，实现“新技术”“新项目”“新模式”等许多领域的合作。

第四，发挥金融支撑引领作用，强化金融服务产能合作的能力，降低第三方市场合作中的投资风险，实现互惠互利。中日两国政策性、开发性、商业性银行和保险机构可与东盟国家金融机构对接，进一步优化整合资源，提高资金效率，加强对中日两国企业参与东盟产能合作项目的支持力度，为第三方市场产能合作项目提供融资支持，助力企业在东盟产能合作中更具资金竞争优势。积极借助亚开行、亚投行、丝路基金、东盟基金等资金平台，以股权投资、债务融资等方式支持基础设施产业和能源资源产业的产能合作项目。创新金融支持模式，探索减轻东道国财政负担的有效方式。推动建立第三方投资基金，创新第三方市场合作的投融资模式，开拓资金来源渠道，积极发展公共资金与私人资金相结合的创新融资方式，平行贷款、股权投资、风险参与以及技术援助等合作方式，为参与第三方市场产能合作的企业主体提供长期、可持续的资金支持和投融资保障。借助商业性金融机构开展的 PPP 项目贷款业务为中日、东盟装备制造产业和清洁能源产业的产能合作项目提供融资支持。强化金融服务和保障机制，可考虑设立中日与东盟次区域产能合作专项基金，或者考虑建立中日第三方市场产能合作基金，进一步加强对东盟产能合作的专属金融支撑和保障。

第五，中日共同在第三方国家建立起产业园区，利用东道国国内的资源完善整个产业链及配套设施，合作项目形成示范效应后，

再继续向其他国家和地区拓展。经过十余年发展，中国在东盟国家的境外产业园区建设步入高速发展轨道，境外产业园区已成为“一带一路”建设的关键抓手与产能合作的重要载体。但不可否认的是，因为中国产业自身的局限，也因为东盟成员国薄弱的工业基础，境外产业园区在促进产业发展时仍存在很多问题：园区功能有待拓展和深化；牵头企业能带动的产业集群效应不明显；园区融资、人才引进有难度等问题。以物质资源和能源消耗为主的粗放型增长模式更是无法达到绿色发展的要求，要想依靠产业园区来促进与东盟国家的产能合作，就必须对其发展中所面临的困境进行科学的探索，找到突破口。而日本在境外建设运营产业园区经验丰富，中日合作推进园区建设具备可行性。产业园区能够加强中日对第三方制造业投资，提升第三方对中日存在贸易逆差国家的出口竞争力。

第五章

“一带一路”框架下中日在越南的第三方市场合作:基于贸易关系的比较研究^①

内容摘要: 自 2013 年中国提出“一带一路”倡议以来,获得了很多国家的支持,在此过程中,第三方市场合作成为中国与发达国家经贸合作的新模式。越南作为中国与日本在东南亚地区的最重要的贸易伙伴之一,是中日两国探索第三方合作的重要市场。本文采用中国、日本和越南 2008—2018 年贸易结构数据,分别计算中日对越南的贸易结合度、贸易竞争性以及贸易互补性等指标,动态地分析了中日对越南的贸易关系及其变化趋势,得出中日对越南贸易中的不同结构性特征,并提出相关政策启示。

关键词: 中日; 第三方市场合作; 越南; “一带一路”; 贸易竞争

第一节 “一带一路”框架下中日在越南 第三方市场合作的背景

自 2013 年中国提出“一带一路”倡议以来,获得了很多国家

^① 作者简介:李天国,中国社会科学院亚太与全球战略研究院副研究员,经济学博士。研究方向:新兴经济体经济、朝韩经济、国际经济。

的支持，截至2019年7月底已经累计与136个国家，30个国际组织签署了195份合作文件。2018年中国与“一带一路”沿线国家的进出口总额达到1.3万亿美元，同比增长16.3%，实现非金融类直接投资156.4亿美元，同比增长8.9%^①。在对外承包工程项目方面，中国与“一带一路”沿线国家合同营业额达到893.3亿美元，同比增长4.4%，实现海外并购达到164.5亿美元。“一带一路”倡议秉持“共商、共建、共享”的理念，已被写入联合国、中非合作论坛、上海合作组织、亚欧会议等重要国际机制成果文件。在与越来越多的国家和地区加强“一带一路”框架下合作的过程中，第三方市场合作成为中国与发达国家经贸合作的新模式。

第三方市场合作的起源和发展与多边经济合作密切相关，其本质是一种不同国家之间基于禀赋优势上的优势互补。因此，结合第三方市场的现实需求，挖掘合作方具有比较优势的领域是第三方市场合作成功的关键。第三方市场合作涉及至少三方的资源协调，通常由发达国家、新兴经济体和发展中国家等不同经济发展水平的国家或地区的合作构成。在其具体形式上与传统的“南—南合作”和“南—北合作”模式不同，而是呈“北—南—南”形式^②。“北—南—南”形式可以让参与经济合作的各方充分发挥各自优势：发达国家可以发挥核心技术和商业服务上的优势，新兴经济体可以发挥一些资源与中低端技术上的优势，而第三方国家可以提供廉价熟练劳动力和生产或建设需求，为三方合作提供平台。

2015年6月中国政府同法国政府共同发表《关于第三方市场

① 《我国与一带一路沿线国家自贸区网络加速形成》，《人民日报》2019年1月25日。

② 杨旭：《一带一路框架下中日第三方市场合作研究》，硕士学位论文，外交学院，2019年。

合作的联合声明》，而在此次声明中首次提及第三方市场合作模式^①。第三方市场合作是在坚持平等协商、互利共赢、互补互利、开放包容的原则基础上，由企业主导，政府推动，将中国终端制造能力同发达国家高端技术、先进理念结合起来，为第三国提供高水平、高性价比、更具竞争力的产品和服务，实现“三方共赢”的新型“北—南—南”合作模式^②。第三方市场合作模式被提出后，受到很多国家的欢迎，逐渐变成推动“一带一路”建设的重要途径。除了法国以外，中国先后与韩国、葡萄牙、加拿大、澳大利亚、新加坡等国家签署了关于开展第三方市场合作的备忘录（表5—1）。

表5—1 中国与发达国家签署的关于第三方合作的文件

时间	国家	文件名称	合作平台
2015年 6月	中国—法国	《关于第三方市场合作的联合声明》	中法第三方市场合作指导委员会
		《中法第三方市场合作示范项目清单》	中法第三方市场合作论坛
			中法第三方市场合作基金
2015年 10月	中国—韩国	《关于开展第三方市场合作的谅解备忘录》	中韩共同开拓第三方联合工作组
2016年 8月	中国—葡萄牙	《关于加强第三方市场合作的谅解备忘录》	中葡第三方市场合作工作组
2016年 9月	中国—加拿大	《关于开展第三方市场合作的联合声明》	—

① 《在“一带一路”见证“1+1+1>3”》，2019年4月9日，人民网，[http://m. people. cn/n4/2019/0409/c23-12555694. html](http://m.people.cn/n4/2019/0409/c23-12555694.html)。

② 《中华人民共和国政府和法兰西共和国政府关于第三方市场合作的联合声明》，《人民日报》2015年7月2日。

续表

时间	国家	文件名称	合作平台
2017年 4月	中国—澳大利亚	《关于开展第三方市场合作的谅解备忘录》	中澳战略经济对话
2018年 4月	中国—新加坡	《关于开展第三方市场合作的谅解备忘录》	中新第三方市场合作工作组
2018年 5月	中国—日本	《关于中日企业开展第三方市场合作的备忘录》	中日第三方市场合作论坛 中日第三方市场合作工作机制
2018年 9月	中国—意大利	《关于开展第三方市场合作的谅解备忘录》	中意第三方市场合作论坛 中意第三方市场合作工作组
2018年 10月	中国—荷兰	《关于加强第三方市场合作的谅解备忘录》	—
2018年 10月	中国—比利时	《关于在第三方市场发展伙伴关系与合作的谅解备忘录》	—
2018年 11月	中国—西班牙	《关于第三方市场合作的谅解备忘录》	中西第三方市场合作工作组
2019年 4月29日	中国—瑞士	《关于开展第三方市场合作的谅解备忘录》	中瑞第三方市场合作工作组 “一带一路”能力建设中心
2019年 6月17日	中国—英国	《关于开展第三方市场合作的谅解备忘录》	中英第三方市场合作工作组

资料来源：中华人民共和国商务部、中华人民共和国外交部。

2018年5月9日，中国与日本共同签署了《中华人民共和国国家发展和改革委员会和商务部与日本国外务省和经济产业省关于中日企业开展第三方市场合作的备忘录》，双方同意建立推进中日第三方市场合作工作机制，设立并举办中日第三方市场合作论坛，推动第三方项目合作与两国企业间交流^①。2018年10月26日，第一届中日第三方市场合作论坛在北京成功举办，中国商务部、国家发

^① 《中日双方签署有关经贸合作协议 将加强第三方市场合作》，2018年5月10日，人民网，<http://m.people.cn/n4/2018/0510/c3549-10957713.html>。

展和改革委员会与日本经济产业省、外务省共同主办了本次论坛，旨在促进两国政府和民间交流与合作，为中日第三方市场合作搭建平台。来自中日两国政府、经济团体、企业代表 1000 多人出席了论坛，双方在交通物流、能源环保、产业升级和金融支持、地区开发 4 个分论坛上开展专题讨论，推动企业间务实合作与项目对接。论坛期间，双方共签署 52 项合作协议，包括基础设施、金融、物流、信息技术等广泛领域^①。

第二节 “一带一路”框架下中日在越南 第三方市场合作的贸易基础

一 中日的经贸领域合作基础

自 1978 年中日签订《中日和平友好条约》以来，中日经贸关系持续发展，为两国经济增长做出重要贡献。根据日本海关统计，2019 年 1—11 月，中日双边货物贸易达到 2768.3 亿美元，其中日本对中国出口 1217.4 亿美元，占日本出口总额的 18.9%，下降 0.6 个百分点；日本自中国进口 1550.9 亿美元，比上年同期下降 2.7%，占日本进口总额的 23.5%，提高 0.2 个百分点^②。

日本对中国的主要出口产品是机电产品、化工产品和运输设备，2018 年出口额分别为 620.1 亿美元、165.2 亿美元和 139.2 亿美元，分别增长 10.3%、18.5% 和 11.7%，占日本对中国出口总额的 43.1%、11.5% 和 9.7%。

日本自中国进口的主要商品为机电产品、纺织品及原料和家具

① 吴崇伯、胡依林：《“一带一路”倡议下中日推进第三方市场合作的思考》，《广西财经学院学报》2019 年第 4 期。

② 《2019 年 11 月日本贸易简讯》，商务部网站，https://countryreport.mofcom.gov.cn/new/view110209.asp?news_id=67148。

玩具，2018年进口额分别为789.0亿美元、218.8亿美元和107.5亿美元，增长4.7%、2.0%和1.3%，占日本自中国进口总额的45.5%、12.6%和6.2%。在日本市场上，中国的劳动密集型产品占有较大优势，如纺织品及原料、鞋、靴、伞和箱包等轻工产品，这些产品在日本进口市场的占有率均在60%左右，在这些产品上，中国产品的主要竞争对手来自亚洲国家和地区（如越南、泰国、中国台湾地区）以及意大利、美国等国家^①。目前，中国是日本第二大出口贸易伙伴和第一大进口贸易伙伴。

当今，全球经济秩序正发生深刻变化，美国提出“美国优先”的口号，向贸易伙伴国推行贸易保护主义政策，提高了外部经济环境的不确定性，世界经济发展形势异常严峻。中日两国身处东亚生产网络环境，都有着深化合作领域、加强经贸活动的互动以实现经济持续增长的内在需求。中日开展第三方市场合作不仅有助于双方的产业链和价值链的衔接，更有助于实现优势互补，推动中日经贸关系深化升级。

二 中日在越南第三方合作的贸易基础

中国与日本都是越南的重要贸易伙伴国之一，且随着三国经济的增长，中越与日越经贸联系越来越紧密。从贸易规模上看，2008年中国与越南的进出口总额达到194.58亿美元，之后以非常快的速度增长，2013年达到654.78亿美元，2017年首次突破1000亿美元，达到1219.92亿美元，2018年达到历史最高值1481亿美元，进口额和出口额与进出口总额大致保持同步变化趋势，2018年分别达到840.16亿美元和640.87亿美元。越南已成为中国提出“一带

^① 《2018年日本货物贸易及中日双边贸易概况》，商务部网站，<https://countryreport.mofcom.gov.cn/record/qikan110209.asp?id=10876>。

一路”倡议以来进出口规模最大的国家，位列十大“一带一路”贸易伙伴国之首，2014—2018年中越进出口额的复合年均增长率已经达到12%，增速远远高于其他贸易伙伴国（见表5—2）。

表5—2 2014—2018年与中国贸易往来前十大“一带一路”国家

排序	国家	进出口总额（亿美元） （2014—2018年）	复合年增长率 （2014—2018年）
1	越南	5470	12%
2	马来西亚	4908	1%
3	俄罗斯	4241	2%
4	印度	3923	6%
5	新加坡	3919	1%
6	泰国	3918	4%
7	印度尼西亚	3120	4%
8	沙特阿拉伯	2763	-2%
9	菲律宾	2443	5%
10	阿联酋	2303	-3%

资料来源：根据中国海关总署数据进行整理。

日本与越南的合作始于援助的形式，日本长期保持对越南提供对外援助最多的国家的地位。多年来，日本的政府开发援助促进了越南经济社会发展及基础设施建设。随着越南工业化进程的加快，日本对越南的投资与贸易活动不断扩大。2003年，日本和越南签署了《日本越南投资协定》，为两国经济合作确定了阶段性目标。2009年日本和越南之间的双边经济合作协定签署生效，为日本与越南之间的经贸合作提供法律与制度保障^①。多年来，越南保持着日本在亚洲第一大投资目的国的位置。

^① 白如纯：《日本与越南经贸关系——经济外交的视角》，《东北亚学刊》2019年第6期。

日本与越南的进出口额也基本上保持持续上升的趋势。从 20 世纪 90 年代到 2004 年为止的近 10 年间，日本曾一度是越南最大的贸易伙伴。2009 年日本与越南的双边贸易额达到 134.72 亿美元，之后稳步上涨，2013 年达到 247.83 亿美元，2018 年达到 375.55 亿美元（见图 5—1）。日本对越南的进口与出口也呈现出稳步提高的趋势，2018 年分别达到 164.35 亿美元和 211.20 亿美元。

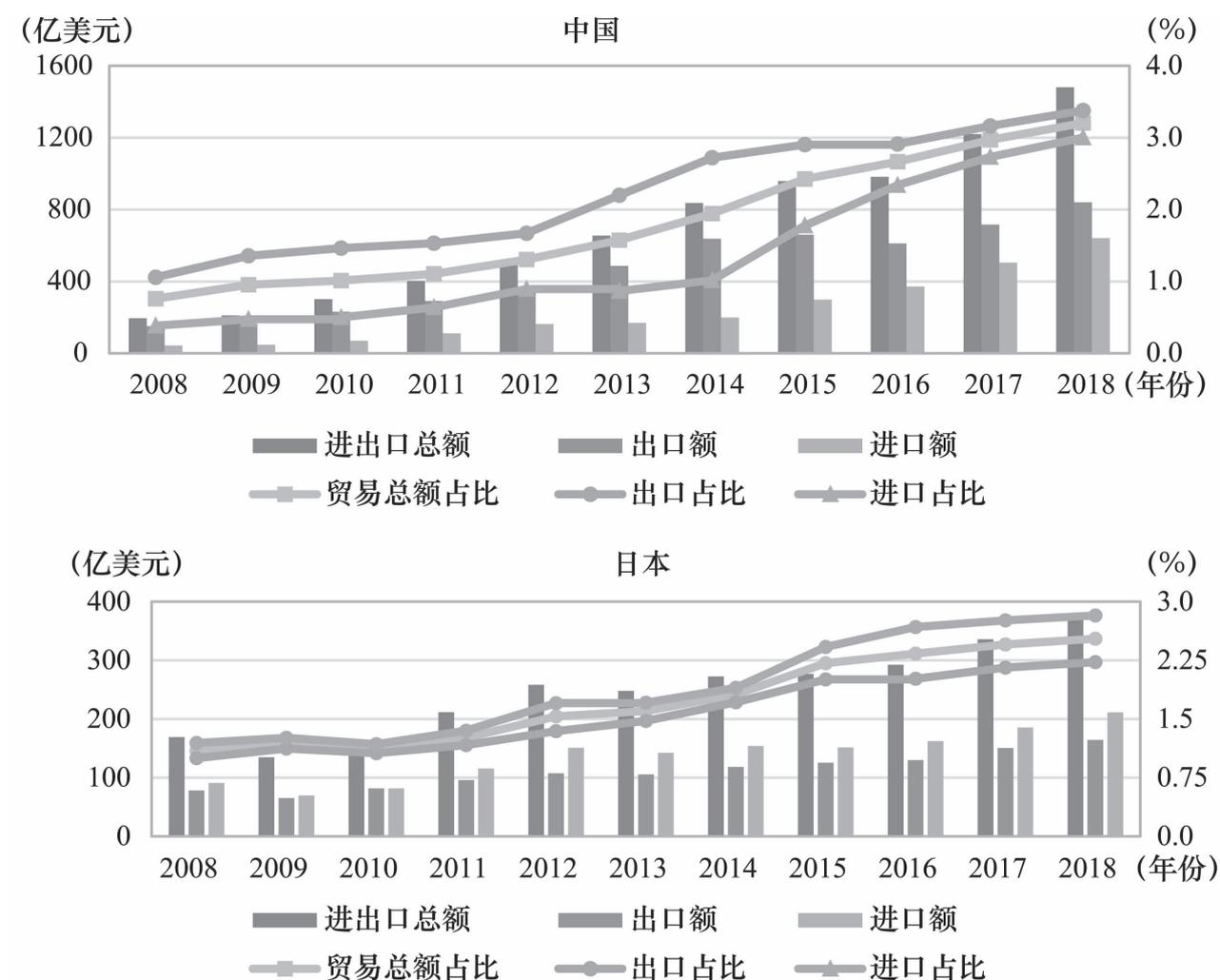


图 5—1 中日与越南的双边贸易额与进出口比重

注：“占比”指中日与越南的双边贸易额、出口额、进口额在中日对外贸易中的比重。

资料来源：笔者根据 UN Comtrade 数据整理得出。

从中日与越南的贸易额在中日两国进出口贸易中的比重可知，日越进出口贸易额在日本对外贸易中的比重高于中越贸易在中国对外贸易中的比重，即越南在日本贸易伙伴中的地位高于中国。然

而，自2014年之后，中国与越南的双边贸易额在中国对外贸易中的比重开始超过日本，达到1.94%，并且该比重不断上升，2018年已经达到3.2%，而日本则为2.53%。从越南的角度，越南与中日两国的贸易总额占比也出现较大的变化。中越双边贸易额占越南进出口贸易总额的比重持续上升，如2008年该比重为13.57%，2012年上升至22.09%，2017年已达到28.48%；而日越双边贸易额占越南对外进出口贸易总额则逐步下降（见表5—3）。2008年该比重为11.79%，2012年降至11.31%，之后不断下降，2018年该比重降至7.98%。从上述趋势中可以看出，中越贸易的地位已经明显高于日越贸易，且中国的地位仍在不断上升，而日本的地位则出现不断下降的趋势。2018年中越双边贸易占越南对外贸易中的比重约为日越双边贸易比重的4倍。

表5—3 中越与日越贸易在越南对外贸易中的比重 (单位：%)

年份	中越贸易在越南对外贸易中的比重			日越贸易在越南对外贸易中的比重		
	贸易总额占比	出口占比	进口占比	贸易总额占比	出口占比	进口占比
2008	13.57	6.92	18.74	11.79	14.51	9.68
2009	16.57	8.31	23.30	10.60	12.18	9.32
2010	19.15	9.67	27.23	10.41	11.32	9.63
2011	19.74	11.47	27.25	10.38	11.92	8.99
2012	22.09	14.17	30.07	11.31	13.17	9.44
2013	24.80	12.79	36.80	9.39	10.78	7.99
2014	28.06	13.25	43.11	9.14	10.26	8.00
2015	29.24	18.41	39.82	8.44	9.35	7.56
2016	27.95	21.05	34.92	8.31	9.20	7.42
2017	28.48	23.42	33.59	7.84	8.61	7.06
2018	31.46	34.94	27.83	7.98	8.78	7.14

注：“占比”指越南与中日的双边贸易额、出口额、进口额在越南对外贸易总额、出口总额、进口总额中的比重。

资料来源：笔者根据 UN Comtrade 数据计算得出。

第三节 中日对越南的贸易特点比较

一 中日对越南贸易的进出口倾向性比较

在贸易进出口倾向性方面，中国对越南的出口额始终高于进口额，而日本则从越南的进口额普遍高于对越南的出口额，这意味着在与越南的贸易中，中国始终处于顺差地位，而日本则处于逆差地位。2008年中国对越南的贸易顺差达到107.86亿美元，2014年达到最高值438.24亿美元，2018年已经回落至199.28亿美元。与中国不同的是，日本对越南的贸易中大多保持逆差，且逆差规模在逐年上升，2008年达到12.80亿美元，2013年达到36.83亿美元，而到2018年逆差规模已经达到46.85亿美元。

另外一个不同特点是，越南从中国进口占比始终高于出口占比，而越南从日本进口的占比始终低于出口占比。从这一差异可以看出，越南倾向于依赖中国的进口商品，而对于日本则依赖出口商品，这表明对于越南而言，中日两国的市场在对外贸易方面具有明显不同的定位。此外，中国在越南的进口来源地的地位不断上升，中国的出口占比从2008年的18.74%，上升至2014年的43.11%，2018年重新回落至27.83%。日本在越南出口目的地的地位则表现出先上升后下降的趋势，2008年越南对日本的出口占比达到14.51%，2012年降至13.17%，而到2018年再次降至8.78%。

二 中日与越南贸易的商品结构比较

从出口商品结构来看，机械和运输设备、制成品等资本密集型产品是中日对越南出口的主要商品。2009年中国对越南出口的比重最大的商品依次为机械和运输设备、制成品、杂项制品、化学成品以及矿物燃料，所占比重依次为35.38%、26.91%、10.99%、

10.30%和10.03%，而以上几种产业共占总出口的93.61%。杂项制品、化学成品以及矿物燃料等产业在总出口的比重非常相近，均占10%左右。随着“一带一路”建设的推进，中国对越南的出口结构发生较大变化，机械与运输设备和制成品的比重不断上升，2017年分别达到39.10%和30.62%，两种产业出口约占中国对越南出口的70%，而矿物燃料产业的比重不断下降，2017年下降至1.68%。日本方面，2009年对越南出口比重最高的产业分别为机械和运输设备、制成品，两种产业约占日本对越南出口的73.78%，而相比之下其他产业的出口都明显低于这两种产业。日本对越南的出口产业结构在2009—2017年并没有出现较大变化，2017年机械与运输设备和制成品等产业仍然是对越南出口的最主要产业，所占比重达到70.19%。

表5—4 中日对越南的出口产品结构 (单位：%)

行业	2009年		2011年		2013年		2015年		2017年	
	中国	日本	中国	日本	中国	日本	中国	日本	中国	日本
食品和活畜	4.76	1.39	6.18	1.78	3.98	2.12	4.55	1.94	5.57	1.82
饮料和烟草	0.13	0.05	0.12	0.08	0.06	0.03	0.07	0.07	0.06	0.10
非食用粗原料	1.34	2.63	1.61	2.50	1.12	3.60	0.80	4.32	1.22	4.37
矿物燃料等	10.03	0.36	6.36	1.23	4.36	0.59	2.51	0.19	1.68	0.70
动物和植物油等	0.01	0.01	0.03	0.02	0.01	0.03	0.01	0.01	0.01	0.02
化学成品等	10.30	8.87	8.82	10.27	6.84	9.07	6.42	8.70	7.87	10.33
制成品等	26.91	26.95	31.46	31.30	30.81	29.87	36.69	22.28	30.62	22.02
机械和运输设备	35.38	46.83	32.34	41.94	34.17	43.58	33.37	51.83	39.10	48.17
杂项制品	10.99	6.67	13.07	7.23	18.64	6.96	15.46	6.36	12.86	8.16
未分类的商品	0.15	6.24	0.01	3.65	0.00	4.16	0.11	4.30	1.00	4.32

资料来源：笔者根据 UN Comtrade 数据计算得出。

第四节 中日对越南贸易的贸易结合度与竞争性分析

一 中日对越南贸易的贸易结合度

贸易结合度的计算公式为 $TCD_t^{ij} = \frac{X_t^{ij}/X_t^i}{M_t^j/M_t^w}$ ，其中， TCD_t^{ij} 表示 i 国对 j 国的贸易结合度； X_t^{ij} 表示 i 国对 j 国的出口额； X_t^i 表示 i 国的出口总额； M_t^j 表示 j 国的进口总额； M_t^w 表示世界的进口总额。当 TCD_t^{ij} 的取值等于 1，则表明 i 国和 j 国的贸易结合度与世界平均水平相同；如果该值小于 1，则表明两国的贸易结合度低于世界平均水平，取值越小，代表贸易关系越疏远；如果该值大于 1，而且取值越高，则代表两国的贸易结合度越高，贸易关系密切。

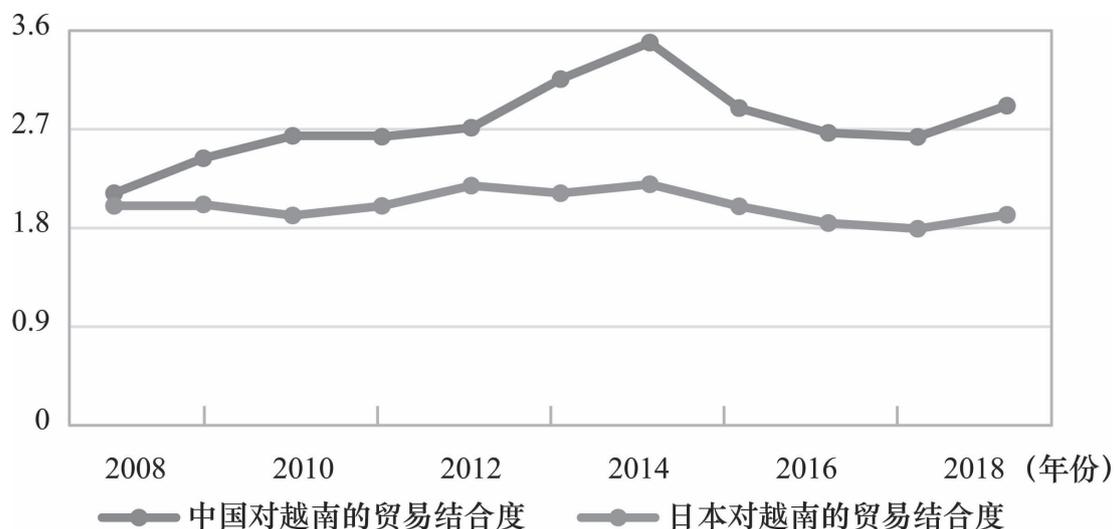


图 5—2 中日对越南的贸易结合度

资料来源：笔者根据 UN Comtrade 数据计算得出。

从图 5—2 可以看出，中日对越南的贸易结合度均高于世界平均水平。对于中国而言，对越南的贸易结合度在 2014 年达到高峰之后有所下降，但总体上仍处于上升趋势。2008 年，中国对越南的

贸易结合度达到 2.12，而 2018 年上升至 2.92。从日本的角度，对越南的贸易结合度也高于世界平均水平，而且该值在 2008—2018 年只有小幅波动，基本上维持在 2 左右。2008 年日本对越南的贸易结合度为 2.00，2012 年小幅上升至 2.19，2018 年回落至 1.92。由此可以看出中国对越南的贸易关系不断增强，未来中越贸易关系仍有不少上升空间，而日本对越南的关系则表现出比较稳定的状态。中日两国对越南的贸易结合度在 2008 年时大体相似，而随着时间的推移，中日对越南的贸易结合度差距将会越来越明显。

二 中日对越南贸易的贸易竞争性

为了比较中日两国在越南市场上的竞争程度，下面引入出口相似性指标（Export Similarity Index, ESI），它是对两国或地区在第三方市场上出口产品结构的相似程度进行的衡量，最早由 Finger 和 Kreinin（1979）提出^①。Finger-Kreinin 指数由下式定义：

$$S(ij, h) = \left\{ \sum_k \text{Minimum} \left(\frac{X_{ih}^k}{X_{ih}}, \frac{X_{jh}^k}{X_{jh}} \right) \right\} \times 100$$

其中， X 代表出口，上标 k 代表商品，第一个和第二个下标依次代表出口国和出口目的地。这样 X_{ih}^k/X_{ih} 代表 i 国出口到 h 国的产品中第 k 种商品所占的份额， X_{jh}^k/X_{jh} 代表 j 国出口到 h 国的产品中第 k 种商品所占的份额。为避免中日对越南的贸易规模差异带来的影响，在此采用 Glick 和 Rose（1998）提出的修正后的 ESI 指数^②，其计算公式为：

$$ESI_{ij} = \left\{ \sum_k \left[\left(\frac{X_{iw}^k/X_{iw} + X_{jw}^k/X_{jw}}{2} \right) \right] \right\}$$

① Finger Kreinin, “A Measure of ‘Export Similarity’ and Its Possible Uses”, *The Economic Journal*, Vol. 89, No. 356, 1979, pp. 905 - 912.

② Glick and Rose, “Contagion and trade: why are currency crises regional?”, *Journal of international Money and Finance*, Vol. 18, No. 4, 1999, pp. 603 - 617.

$$\times \left(1 - \left| \frac{X_{iw}^k / X_{iw} - X_{jw}^k / X_{jw}}{X_{iw}^k / X_{iw} + X_{jw}^k / X_{jw}} \right| \right) \Big] \Big\} \times 100$$

式中， ESI_{ij} 为*i*，*j*国的出口产品相似程度； X 为出口额， k 为产品种类， w 表示目标市场。该指数取值在0—100之间，越接近100，意味着两国出口的商品构成越趋于一致、竞争越明显；反之，越接近0，则两国出口竞争性越小。从纵向变化看，若ESI值呈上升趋势，则两国间的竞争逐步增强；反之，若其与时间呈反方向变动，则表明*i*，*j*两国的专业化分工程度正在提升，竞争趋于缓和。

中国与日本在越南市场上的贸易竞争度方面，呈现出上下波动状态。2009年中日在越南市场上的出口相似性指标达到81.12，并在2011年有所上升，达到84.41，2015年下降至71.55，2017年重新上升至81.97。总体上，当前中日在越南市场上的贸易竞争度并不低，尤其“一带一路”倡议提出后，随着中日积极参与东南亚市场的经贸与投资活动，两国与越南市场的竞争性也显示出增强的态势。中日在越南市场上的出口相似性指标表明，随着中国改革开放步伐的加快和经济的快速增长（见图5—3），中日两国的出口商品结构呈现进一步接近的趋势。

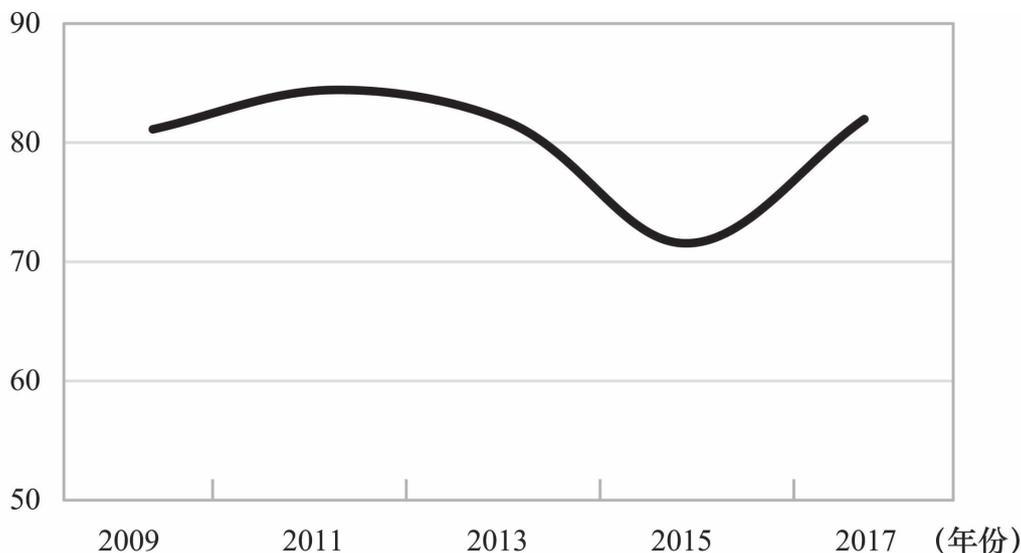


图5—3 中日对越南对外贸易上的出口相似性

资料来源：笔者根据 UN Comtrade 数据进行计算。

第五节 中日对越南贸易的 贸易互补性分析

为了衡量中日在越南市场上的贸易互补性,采用由 Peter Drysdale (1967) 提出的比较优势指数方法。为了便利性与可操作性,本文采用于津平 (2003) 的贸易互补性指数 (Trade Complementarity Index, TCI)^①。中日两国产业的贸易互补性指数可以由两国比较优势指数构成:

$$TCI_{ijk} = RCA_{ik}^x \times RCA_{jk}^m$$

其中, $RCA_{ik}^x = (X_{ik}/X_i) / (X_{wk}/X_w)$; $RCA_{jk}^m = (M_{jk}/M_j) / (M_{wk}/M_w)$ 。

式中, RCA_{ik}^x 、 RCA_{jk}^m 分别为在 k 类产品上 i 国的出口比较优势和 j 国的进口比较优势; X_{ik} 、 X_i 为 i 国 k 类产品的出口额和总出口额, X_{wk} 、 X_w 为世界 k 类产品的出口额和总出口额; M_{jk} 、 M_j 为 j 国 k 类产品的进口额和总进口额, M_{wk} 、 M_w 为世界 k 类产品的进口额和总进口额。将各产业的贸易互补性指数用世界贸易中各类产品的占比 (M_{wk}/M_w) 做权重得出的加权平均再进行加权,可以得到综合贸易互补性指数:

$$TCI_{ij} = \sum_k [(RCA_{ik}^x \times RCA_{jk}^m) \times (M_{wk}/M_w)]$$

TCI_{ijk} 、 TCI_{ij} 为 i 、 j 两国 k 类产品贸易互补性指数和综合贸易互补性指数,后者是在前者基础上的值。 $0 \leq TCI_{ij} < 1$ 表示 i 、 j 国间的进出口吻合程度较低,互补性较弱; $TCI_{ij} \geq 1$ 则表示两国贸易的互

^① 于津平:《中国与东亚主要国家和地区间的比较优势与贸易互补性》,《世界经济》2003年第5期。

补性较强、贸易的基础条件较好^①。

中国与越南在多数产业上贸易互补性指数都比较低（见表5—5），而在制成品、机械及运输设备等少数产业中既有很高的进出口吻合度。而且在中国提出“一带一路”倡议后，机械及运输设备等产业的贸易互补性又进一步提升，从2009年的1.31提升至2017年的1.48。对于越南而言，矿物燃料、非食用粗原料、杂项制品等产业具有较高的进出口吻合度。“一带一路”倡议提出以来，矿物燃料等产业的进出口吻合度大幅下降，而机械和运输设备、杂项制品等产业提升了越南与中国的贸易互补性。

表5—5 中国与越南的贸易互补性指数

	产业	2009年	2011年	2013年	2015年	2017年
TCI_{CV}	食品和活畜	0.48	0.57	0.50	0.47	0.48
	饮料和烟草	0.08	0.06	0.06	0.05	0.05
	非食用粗原料	0.24	0.22	0.20	0.21	0.19
	矿物燃料等	0.11	0.07	0.04	0.05	0.08
	动物和植物油等	0.09	0.07	0.05	0.05	0.04
	化学成品等	0.54	0.72	0.63	0.53	0.57
	制成品等	2.56	2.52	2.61	2.50	2.23
	机械和运输设备	1.31	1.32	1.64	1.46	1.48
	杂项制品	0.86	1.00	1.12	0.90	1.21
	未分类的商品	0.01	0.02	0.00	0.00	0.00
TCI_{VC}	食品和活畜	0.80	0.92	0.86	0.94	0.84
	饮料和烟草	0.10	0.14	0.16	0.17	0.14
	非食用粗原料	3.60	3.77	3.03	2.28	2.14
	矿物燃料等	1.13	0.65	0.42	0.33	0.29
	动物和植物油等	0.54	0.44	0.41	0.33	0.12

^① 崔健、刘伟岩：《“一带一路”框架下中日与第三方市场贸易关系的比较分析》，《现代日本研究》2018年第5期。

续表

	产业	2009 年	2011 年	2013 年	2015 年	2017 年
TCI_{VC}	化学成品等	0.18	0.25	0.24	0.20	0.17
	制成品等	0.64	0.60	0.56	0.54	0.51
	机械和运输设备	0.45	0.67	1.11	1.12	1.20
	杂项制品	2.14	2.10	1.74	1.61	1.50
	未分类的商品	0.03	0.12	0.08	0.08	0.02

注： C 代表中国， V 代表越南， TCI_{CV} 为中国出口与越南进口之间的互补性， TCI_{VC} 为越南出口与中国进口间的互补性。本表中商品分类按照 SITC 分类标准进行划分。

资料来源：笔者根据 UN Comtrade 数据、WTO 数据和 TCI 公式计算得出。

对于日本而言，化学成品、制成品、机械和运输设备是对越南的贸易中具有较高互补性的领域。随着中国推进“一带一路”建设，日本与越南的贸易互补性也出现一些变化。化学成品、制成品、机械和运输设备等领域的贸易互补性指数均出现不同程度的下降，尤其化学成品已经从 2009 年的 1.11 下跌至 2017 年的 0.94。越南方面，食品和活畜、非食用粗原料、矿物燃料、杂项制品等商品是对日本的贸易中具有较高互补性的领域。近年来，越南对日本的贸易互补性出现变化，非食用粗原料、矿物燃料等领域的贸易互补性大幅下降，而食品和活畜、杂项制品仍是对日本贸易中贸易互补性较强的领域。

比较中日对越南贸易中的互补性可以发现（见表 5—6），过去日本与越南的贸易互补领域比中国广，而且在互补性程度上也明显高于中国。“一带一路”建设开展以来，中国与日本对越南的贸易互补性均发生变化，中国对越南贸易中互补性较高的产业领域增加，而日本对越南的贸易互补性较高的产业领域相对减少。从越南的角度而言，也出现类似变化。其原因不仅仅在于中国与日本的产业竞争力的变化，作为第三方市场的

越南的产业结构以及出口商品结构调整也导致了中日对越南贸易的互补性变化。

表 5—6 日本与越南的贸易互补性指数

	产业	2009 年	2011 年	2013 年	2015 年	2017 年
TCI_{JV}	食品和活畜	0.10	0.10	0.11	0.12	0.12
	饮料和烟草	0.06	0.05	0.04	0.04	0.04
	非食用粗原料	0.55	0.42	0.53	0.50	0.42
	矿物燃料等	0.12	0.08	0.06	0.08	0.08
	动物和植物油等	0.06	0.05	0.04	0.03	0.03
	化学成品等	1.11	1.22	1.23	0.93	0.94
	制成品等	2.14	1.99	2.10	1.79	1.53
	机械和运输设备	1.55	1.62	2.02	1.84	1.82
	杂项制品	0.26	0.33	0.33	0.28	0.40
	未分类的商品	0.30	0.91	0.11	0.14	0.06
TCI_{VJ}	食品和活畜	4.64	4.20	2.83	2.56	2.32
	饮料和烟草	0.60	0.70	0.62	0.51	0.41
	非食用粗原料	1.74	1.81	1.39	1.19	0.95
	矿物燃料等	2.53	1.31	0.88	0.57	0.45
	动物和植物油等	0.15	0.14	0.14	0.17	0.06
	化学成品等	0.14	0.22	0.19	0.20	0.16
	制成品等	0.48	0.60	0.54	0.60	0.61
	机械和运输设备	0.25	0.39	0.69	0.78	0.86
	杂项制品	3.50	3.27	2.93	2.92	2.91
	未分类的商品	0.21	0.07	0.02	0.03	0.01

注： J 代表日本， V 代表越南， TCI_{JV} 为日本出口与越南进口之间的互补性， TCI_{VJ} 为越南出口与日本进口间的互补性。本表中商品分类按照 SITC 分类标准进行划分。

资料来源：笔者根据 UN Comtrade 数据、WTO 数据和 TCI 公式计算得出。

第六节 结论及启示

本文通过运用 2008—2018 年贸易数据计算了中日对越南的贸易结合度、贸易竞争性、贸易互补性等指标,动态地分析了中日对越南的贸易关系及其变化趋势,得出如下结论。

第一,从贸易进出口倾向性可以看出,中国对越南的出口额始终高于进口额,而日本则从越南的进口额普遍高于对越南的出口额,这意味着在与越南的贸易中,中国始终处于顺差地位,而日本则处于逆差地位。对于越南而言,中国是重要的进口市场,而日本是重要的出口市场。

第二,分析中日与越南贸易的商品结构表明,中国对越南出口的商品结构主要以机械和运输设备、制成品、杂项制品、化学成品以及矿物燃料为主,这 5 种产业共占总出口的 93.61%。值得注意的是,随着“一带一路”建设的推进,中国对越南出口的机械与运输设备和制成品的比重不断上升,已上升至中国对越南出口的 70%,而杂项制品、化学成品以及矿物燃料等的比重大幅下降。对于日本而言,对越南的贸易商品结构并没有出现大幅变化,长期以来机械与运输设备和制成品是日本对越南出口的最主要商品,占日本对越南出口的 70.19%。

第三,贸易结合度分析表明,中日对越南的贸易结合度均高于世界平均水平。对于中国而言,对越南的贸易结合度在 2014 年达到高峰之后有所下降,但总体上仍处在上升趋势。对于日本而言,该值在 2008—2018 年只有小幅波动,基本上维持在 2 左右。由此可以看出中国对越南的贸易关系不断增强,未来中越贸易关系仍有不少上升空间,而日本对越南的关系则表现出比较稳定的状态。

第四,贸易竞争性方面,当前中日在越南市场上具有较强贸易

竞争度，尤其“一带一路”倡议提出后，随着中日积极参与东南亚市场的经贸与投资活动，两国在越南市场的竞争性也不断增强。中日在越南市场上的出口相似性指标表明，随着中国经济的快速增长，两国的出口商品结构呈现出逐步趋同的态势。

第五，贸易互补性方面，中国与越南在多数产业上贸易互补性指数都比较低，而在制成品、机械及运输设备等少数产业中具有很高的进出口吻合度。而且在启动“一带一路”建设后，机械及运输设备等产业的贸易互补性进一步提升。对于日本而言，化学成品、制成品、机械和运输设备是对越南的贸易中具有较高互补性的领域。比较中日对越南贸易中的互补性发现，过去日越贸易无论是在贸易互补领域的广度，还是在互补性程度上均强于中越贸易，但自“一带一路”建设开展以来，中国与日本对越南的贸易互补性均发生较大变化，中国对越南的贸易中互补性较高的产业领域增加，而日本对越南的贸易互补性较高的产业领域相对减少。

鉴于中日两国与越南存在的上述贸易关系，本文提出以下建议。

第一，中日对越南的贸易结构特征为两国在“一带一路”框架下与越南深化经贸领域合作提供现实依据。中国、日本和越南三国均处于东亚生产网络的重要位置，构成东亚产业分工与价值链的重要一环，对亚洲乃至全球生产与经济产生重要影响。但随着三国经济的快速增长，其产业梯队效果不断减弱。正如中日对越南的贸易竞争性分析结果显示的那样，中日对越南的贸易方面出口相似度较高，存在较强的竞争性，如果不积极探索经贸合作安排，有可能出现相互挤出市场的效果。因此，在“一带一路”框架下积极探索良性互动机制，开展差异化分工与合作，是三个国家能否实现三赢局面的关键。

第二，中日应基于对越南贸易中的比较优势，妥善分工合作，

实现优势互补。对于中日两国对越南的贸易中共同具有比较优势的领域，需要进一步探索差异化战略，谋求合作共赢。事实上，即使在同一产业领域，中国的优势更多地体现在性价比比较高的优势富裕产能和中低端工业制成品，而日本则在精密仪器、半导体原材料和零部件、高端装备等高技术和高附加值领域具有显著优势。中日要注意比较优势产业交叉重叠特征，基于品质、档次、规格、款式上形成错位发展，也可以借助于产品的深加工和国际间产品内生产工序或环节的转移，形成基于产业价值链分工的国际生产网络。

第三，越南对中日两国贸易的比较优势为中日合作提供重要依据。正如前面分析，越南对中国贸易中在非食用粗原料等领域具有比较优势，而对日本贸易则在食品和活畜领域具有比较优势。中日在对越南的经贸合作时，需要切实配合越南的实际需求，发挥三方优势，才能实现利益最大化和资源配置最优化。例如，中国进出口银行与日本国际协力银行共同为越南海防火电站二期项目、越南太平二期煤炭火电项目等工程提供联合融资的举措，充分发挥了中、日、越三方的比较优势，为三方合作提供了良好范例。未来，要结合越南的“两廊一圈”发展战略，积极推动其与“一带一路”倡议对接的同时，继续挖掘越南的市场需求，为三方经济增长提供更多空间。

第六章

第三方市场合作与澜湄 合作机制动力整合^①

内容摘要：澜湄合作机制提出后，在中国与湄公河五国的共同努力下，澜湄次区域合作在“5 + X”领域合作框架下取得积极进展，从“培育期”迈入“成长期”的澜湄合作引起国际社会的高度关注。但层叠的合作机制引发内耗、“对冲”战略背后游移的共同意志及内外矛盾造成的互信不足都是分散及制约澜湄合作发展动力的重要因素，将成为澜湄合作陷入“动力陷阱”的风险源。本文认为，特点鲜明、形式多样的第三方市场合作通过构筑“共荣利益”，能够充分团结次区域内外国家，整合全球优质资源共创发展合力，助推澜湄合作机制跨越式发展。

关键词：澜湄合作机制；第三方市场合作；中南半岛

第一节 导言

中南半岛（IndoChina Peninsula）地处东南亚北端，独特的地理区位及地质地貌，孕育出中南半岛丰富的自然资源。中南半岛五

^① 作者简介：王玉主，中国社会科学院亚太与全球战略研究院研究员、博士生导师，经济学博士。研究方向：区域经济、东盟。余俊杰，广西大学国际学院博士研究生。

国的人口总数达 2.3 亿人,充足的劳动力供给为经济发展提供了重要支撑。迄今中南半岛五国的国内生产总值总量超 7800 亿美元,年均增速近 8%,^①强劲的经济增长势头引起国际社会的广泛关注。^②同时中南半岛作为连接我国与东南亚南部、南亚次大陆的重要陆路通道,地处太平洋与印度洋的中间地带,居于印太地区地缘战略格局中的关键区域。^③中南半岛兼具地缘经济与地缘政治的特性促使区域内外各国深刻认识到中南半岛蕴含的发展潜力与战略意义,层出不穷的次区域合作机制助推中南半岛开启区域合作的热潮,形成了一种制度竞争态势。^④在此背景下,一方面我国积极参与他国主导的中南半岛次区域合作机制建设进程;另一方面也在主动摸索与中南半岛五国开展互利合作的战略契合点,构想次区域合作的新思路。

党的十八大以来,随着我国周边外交战略的再定位与新布局,^⑤中南半岛作为我国的近邻,成为践行周边外交理念的重点对象。^⑥2014 年,李克强总理在第十七次中国—东盟(“10+1”)领导人会议上表示中方愿在“10+1”框架下探讨建立澜沧江—湄公河对话合作机制,明确回应了泰方提出的澜沧江—湄公河次区域可持续发展

① 基于 2009—2017 年中南半岛五国名义 GDP 数据,资料来源:东盟秘书处(ASEAN Secretariat)数据库。

② 中南半岛是亚洲东南部东临南海、西濒印度洋的半岛,地理范围涵盖缅甸、泰国、老挝、柬埔寨、越南和马来西亚西部地区。本文中的中南半岛及澜湄五国、湄公河五国等表述均指缅甸、泰国、老挝、柬埔寨、越南。

③ 汪海:《从北部湾到中南半岛和印度洋——构建中国联系东盟和避开“马六甲困局”的战略通道》,《世界经济与政治》2007 年第 9 期。

④ 罗仪馥:《从大湄公河机制到澜湄合作:中南半岛上的国际制度竞争》,《外交评论》(外交学院学报)2018 年第 35 卷第 6 期。

⑤ 《习近平在周边外交工作座谈会上发表重要讲话》,2013 年 10 月 25 日,人民网,http://politics.people.com.cn/n/2013/1025/c1024-23332318.html。

⑥ 卢光盛、熊鑫:《周边外交视野下的澜湄合作:战略关联与创新实践》,《云南师范大学学报》(哲学社会科学版)2018 年第 50 卷第 2 期。

展倡议。^① 其后，澜湄六国围绕澜湄合作的筹备工作举行两轮高官会议，并就机制名称、合作目标及合作领域等议题达成一致。2015年11月，澜湄合作首次外长会议在云南景洪举行，会议通过了澜湄合作概念文件，发表了联合新闻公报，为澜湄合作首次领导人会议的顺利召开奠定了基础。2016年3月，澜湄合作首次领导人会议在海南三亚成功举行，会议确立了澜湄合作的基本架构、合作模式、合作领域及发展愿景，标志着澜湄合作机制的正式启动。成立至今，澜湄合作机制在架构搭建、领域开辟、机构设置及项目推进等方面取得了巨大收获，我国也致力于将澜湄合作打造成为亚洲命运共同体建设的“金字招牌”和“一带一路”建设的重要平台。

尽管如此，对于澜湄合作机制发展动力不足的担忧仍然存在。卢光盛、毕世鸿等人的研究认为，域外大国在中南半岛的利益竞争及域内国家追求区域发展主导权，使得湄公河地区的次区域合作呈现“机制拥堵”的局面。不同次区域合作机制在合作参与国、合作领域等方面交叉重叠，且不同机制间缺乏沟通协调，机制内耗问题突出，造成次区域合作机制运行低效及发展停滞。对于中南半岛地区发展水平的相关研究则认为，湄公河流域的部分国家仍面临基础设施薄弱、资金缺口大、贫困人口多、可持续性发展后劲不足等难题，薄弱的发展基础、摇摆不定的发展方向与含糊不清的发展理念，使得澜湄合作机制缺乏坚实保障。而存在于中南半岛五国中的经济、政治、外交与社会文化风险，将进一步加大澜湄合作的发展难度。^②

① 《李克强在第十七次中国—东盟（10+1）领导人会议上的讲话》，2014年11月14日，新华网，http://www.xinhuanet.com/world/2014-11/14/c_1113240171.htm。

② 相关研究较多，参见毕世鸿《机制拥堵还是大国协调——区域外大国与湄公河地区开发合作》，《国际安全研究》2013年第31卷第2期；卢光盛、金珍《“澜湄合作机制”建设：原因、困难与路径？》，《战略决策研究》2016年第7卷第3期；毕世鸿《澜湄合作如何深化》，《世界知识》2016年第12期；李晨阳《澜沧江—湄公河合作：机遇、挑战与对策》，《学术探索》2016年第1期；戴永红、曾凯《澜湄合作机制的现状评析：成效、问题与对策》，《国际论坛》2017年第19卷第4期；李巍、罗仪馥《中国周边外交中的澜湄合作机制分析》，《现代国际关系》2019年第5期。

这些研究实际上佐证了澜湄合作机制从“成长期”迈入“成熟期”的升级过程并非易事，澜湄六国在机制搭建与项目推进过程面临的现实问题，使得国内有关部门和学术界开始重新反思如何进一步创新澜湄合作机制优化举措，特别是如何整合澜湄合作的发展动力，团结次区域内外国国家，广泛凝聚次区域共识，整合全球优质资源共创发展合力，助推澜湄合作又好又快发展。而作为国际合作的新模式——“第三方市场合作”，凭借以政府为引导、企业为主体、金融为支撑以及第三方市场为平台的创新模式，或成为整合澜湄合作发展动力的重要抓手。

第二节 澜湄合作的主要领域 与进展评估

澜湄合作机制启动之初，澜湄六国基于次区域发展需求，紧紧围绕互联互通、产能合作、跨境经济合作、水资源合作、农业和减贫合作五个优先领域，着力构筑政治安全、经济和可持续发展、社会人文三大支柱，并已完成澜湄合作的架构与框架搭建工作，形成“3+5合作框架”。2018年，澜湄合作第二次领导人会议在柬埔寨金边举行，标志着澜湄合作正式从“培育期”迈入“成长期”，^①澜湄六国领导人一致同意在巩固“3+5合作框架”的基础上，进一步拓展合作领域，升级为“3+5+X合作框架”，为提升澜湄次区域合作水平夯实基础。

一 澜湄合作的主要领域

目前，澜湄合作的领域可以分为五个优先合作领域和探索中的

^① 卢光盛、罗会琳：《从培育期进入成长期的澜湄合作：新意、难点和方向》，《边界与海洋研究》2018年第3卷第2期。

新合作领域。逐步形成了以互联互通、产能、跨境经济、水资源及农业和减贫五个优先领域，以及数字经济、环保、卫生、海关、青年等拓展领域为主要合作内容的“5 + X”领域合作框架。五个优先领域作为澜湄合作推进的重点，全面覆盖澜湄六国关心的迫切需求和共同利益，是确保澜湄次区域深入发展的坚实基础。

第一，推动互联互通。互联互通作为澜湄合作的优先方向，澜湄六国主要围绕规划设计、基础设施建设升级、规则标准对接及创新发展四个方面进行合作。首先，强化六国在互联互通领域的顶层设计，明确提出编制“澜湄国家互联互通规划”，对接《东盟互联互通总体规划 2025》和其他次区域规划，助推区域内外的全面互联互通。同时围绕电网、宽带网络制定发展规划，打造区域统一电力市场和多国陆缆合作新模式。其次，重点围绕铁路、公路、水运、港口、电网、信息网络、航空等工程设施加大建设与升级的力度，夯实次区域互联互通的“硬件基础”。再次，推动规则标准对接，加速签证、通关、运输便利化，讨论实施“单一窗口”口岸通关模式，加强标准和资质互认、发展经验分享和能力建设合作。最后，创新发展作为引领次区域互联互通发展的第一动力，中国愿与湄公河五国在数字电视、智能手机、智能硬件和其他相关产品方面开展创新发展合作，共享创新发展的新成果，实现次区域跨越式发展。

第二，强化产能合作，推动澜湄合作从“又快又好”向“更高质量”提升，是澜湄六国就产能合作达成的一致意见。^① 为此，澜湄合作首次领导人会议上，各国领导人共同发表《澜湄国家产能合作联合声明》，作为首份关于具体领域的联合声明，表示出六国

^① 《王毅谈澜湄合作未来发展六大方向》，2018年12月17日，新华网，http://www.xinhuanet.com/world/2018-12/17/c_1210017351.htm。

对于产能合作的重视。声明中，六国就产能合作的形式、原则、方向等进行了全面阐述，为六国深入开展产能合作打下基础。其后《三亚宣言》进一步升级深化产能合作，拓展工程、建材、支撑产业、机械设备、电力、可再生能源等领域产能合作，聚焦次区域产业链构建。^① 在澜沧江—湄公河合作第二次领导人会议上，李克强总理指出加强水利设施建设等产能合作，落实好《澜湄国家产能合作联合声明》，建设好经贸合作区和跨境经济合作区，^② 更好地服务澜湄流域经济发展带与澜湄国家命运共同体建设。作为澜湄合作未来发展的关键指南，《澜沧江—湄公河合作五年行动计划（2018—2022）》进一步就产能合作领域提出加强行动规划、提升产能能力、搭建合作平台以及加大金融支撑四点要求，为下一阶段产能合作初步确立发展框架。

第三，助推跨境经济。澜湄次区域具有共同边境的独特资源，跨境经济合作是充分利用边境资源，助推边境经济发展，辐射带动次区域经济的重要手段。为此澜湄六国高度关注跨境经济合作，《澜沧江—湄公河合作五年行动计划（2018—2022）》明确指出加强跨境经济的四项重点工作，其一是探索建设跨境经济合作区试点，推进跨境经济合作，完善合作框架、工作机制和制度性安排。其二是提升澜湄国家贸易和投资便利化水平，进一步降低非关税贸易壁垒。其三是成立澜沧江—湄公河商务理事会。探讨建立澜湄国家中小企业服务联盟。其四是举办国际贸易展销会、博览会和招商会等加强澜湄国家间贸易促进活动。

第四，保护与利用水资源。澜湄合作因水而生，澜沧江与湄公

① 《澜沧江—湄公河合作首次领导人会议三亚宣言》，2016年3月23日，澜沧江—湄公河合作中国秘书处，<http://www.lmcchina.org/zywj/t1511256.htm>。

② 《李克强：打造澜湄流域经济发展带 建设澜湄国家命运共同体》，2018年1月11日，新华网，http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/11/c_1122240849.htm。

河是孕育澜湄次区域合作的“母亲河”，因此保护并利用好这一重要资源，是次区域未来发展的根本。澜湄六国围绕顶层设计、机构设置、技术合作与交流、能力建设、数据与信息共享、灾害防护等工作内容就澜沧江—湄公河水资源保护与利用进行了全面部署，将水资源合作打造成澜湄合作的旗舰领域。

第五，加大农业和减贫合作。湄公河五国中农业资源丰富，农业在产业结构比重较大，使得农业不仅关系到地区各国经济发展，同时也是各国农民赖以生存的重要基础，因此澜湄六国将两者有效结合，共同加大农业和减贫合作对于经济发展和减贫意义重大。为此澜湄六国提出在农业领域需加强政策协调，推动农业可持续发展。同时加强农业科技领域的交流与合作，建立疫情防护、生态养护等合作机制。最后是农产品质量与安全合作以及农业合作与交流平台搭建。

除以上五个优先合作领域之外，随着澜湄合作不断深入，不断涌现的新机遇使得拓展合作领域成为机制完善的题中之义。扩展的“X”领域不仅包括已有的深化战略合作伙伴关系、增进政治互信、减少区域内发展差异、促进可持续和包容性发展等传统领域的合作，还将区域互联互通从基础设施、机构及人员方面，拓展至水安全、能源安全、食品安全等非传统安全领域，逐步搭建起更加全方位立体化的合作领域，进一步凸显出澜湄六国对于提升次区域内经济与可持续发展的范围和水平的清晰思路。

二 澜湄合作的进展评估

自澜湄合作正式启动以来，在澜湄六国的共同推动下，澜湄合作机制聚焦区域经济社会发展，围绕合作机制、项目推进、金融支撑及发展规划等方面取得重大进展，澜湄合作的快速推进，使得“天天有进展、月月有成果、年年上台阶”的澜湄速度与澜湄效率

深入人心。^①

在合作机制建设方面，2016年，在澜湄合作首次领导人会议上，澜湄六国领导人基于共同关注的地区发展战略与利益交汇点，一致同意建立“3+5合作框架”，其中“3”代表政治安全、经济和可持续发展、社会人文三大支柱，“5”代表互联互通、产能、跨境经济、水资源、农业和减贫五个优先合作方向。“3+5合作框架”的确立为澜湄合作的长期发展奠定基础。2018年，在柬埔寨金边召开的澜湄合作第二次领导人会议上，进一步扩展合作领域，从“3+5合作框架”升级为“3+5+X合作框架”。此外，在机制设置方面，澜湄合作机制确立了领导人会议、外长会、高官会、外交及各优先领域联合工作组四个对话层级，各国也逐步成立澜湄合作秘书处与协调机构，初步形成“领导人引领、全方位覆盖、各部门参与”架构，确保各国共同制定与落实各项工作的“澜湄效率”。此外，澜湄合作机制下设澜湄水资源合作中心、澜湄环境合作中心和全球湄公河研究中心三个辅助机构，三个中心已围绕各自专注的领域，在政策对话、项目合作、人员培训、联合研究等方面为澜湄合作提供助力。

在项目推进方面，澜湄合作目前已通过多批项目合作清单，包括澜湄合作首次领导人会议确定的《早期收获项目联合清单》与澜湄合作第二次领导人会议通过的《澜湄合作第二批项目清单》，此后又陆续公布了新的一批合作清单，^② 总共有210多项合作。这些项目全面覆盖五大优先领域，目前，《早期收获项目联合清单》中的45个早期收获项目多数已完成或取得实质性进展，项目成果惠及澜湄次区域的各国民众。例如，互联互通领域，中老铁路项目开

^① 《“澜湄速度”是如何炼成的？》，2018年1月14日，中国网，http://www.gov.cn/xinwen/2018-01/14/content_5256587.htm。

^② 2017年度与2018年度澜湄合作专项基金支持项目清单等。

工与中泰铁路项目启动，泛亚铁路中线初显形，2018年中国飞往湄公河五国的航班每周达1701个班次，湄公河国家飞往中国每周达913个班次，空中航道愈加畅通。跨境经济领域，中老磨憨—磨丁经济合作区、中缅瑞丽—木姐跨境经济合作区陆续开展。产能合作领域，越南永新燃煤电厂项目、老挝南欧江流域梯级水电站及暹粒新机场等一批重大项目有序推进。

在金融支撑方面，澜湄合作启动之初，中国随即提出设立澜湄合作专项基金，在5年内提供3亿美元支持六国提出的中小型合作项目。同时提出设立100亿元人民币优惠贷款和100亿美元信贷额度，包括50亿美元优惠出口买方信贷和50亿美元产能合作专项贷款，用于支持澜湄地区基础设施建设和产能合作项目。目前，中国已与老挝、柬埔寨、缅甸及泰国签署澜湄合作专项基金双边协议，中越澜湄合作专项基金双边协议稳步推进，澜湄合作专项基金正式启动项目申请后，六国积极申报项目，中方已决定为132个合作项目提供支持，其中近30个基础设施与工业化项目已开工。^①此外，中方设立的人民币优惠贷款已落实近三分之二，产能合作专项贷款超额完成，优惠出口买方信贷也在有效实施。^②鉴于澜湄合作巨大资金需求，澜湄六国也在积极争取来自亚洲基础设施投资银行、丝路基金、亚洲开发银行等金融机构的资金支持，拓宽资金融通的渠道，打造立体化、全方位的金融支撑体系。

在发展规划方面，作为引领次区域合作发展的重要纲领，发展规划是推动澜湄合作从培育期迈向成长期的“指南针”。为此，澜湄六国主动对接澜湄次区域发展需求，逐步描绘出澜湄合作的宏伟蓝图。澜湄

^① 《中泰签署澜湄合作专项基金泰方项目协议》，2019年3月19日，新华网，http://m.xinhuanet.com/2019-03/19/c_1124255694.htm。

^② 《澜湄合作助力构建命运共同体》，2018年1月9日，新华网，http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/09/c_129786489.htm。

合作设立之初，六国围绕次区域与各国发展的诉求，基本确立了澜湄合作机制的合作架构与框架。在澜湄合作第二次领导人会议上，六国领导人共同通过了《澜沧江—湄公河合作五年行动计划（2018—2022）》重要合作文件，作为澜湄合作机制发展的阶段性纲领性文件，该行动计划将澜湄合作机制未来发展划分为两个阶段，其中2018—2019年为澜湄合作机制的基础阶段，2020—2022年为巩固和深化推广阶段。作为澜湄合作机制正式启动以来的首份全面发展规划，标志着澜湄合作机制的日渐成熟，推动澜湄合作迈上新台阶。

第三节 澜湄合作面临的“动力陷阱”

澜湄合作机制作为澜湄六国围绕澜沧江—湄公河流域进行开发建设的新型次区域合作平台，尽管面临重重挑战，各方仍在合作广度与深度上不断取得突破，并顺利从机制发展的“培育期”迈入“成长期”。进入新的发展阶段，澜湄合作未来发展水平的关键取决于各方的合作动力，层叠的合作机制引发内耗、“对冲”战略背后游移的共同意志及内外矛盾造成的互信不足都是分散及制约澜湄合作发展动力的重要因素。若不及时就这些影响因素提出应对举措，澜湄合作陷入“动力陷阱”的风险将进一步升级。

一 层叠的合作机制，内耗问题突出

湄公河流经中南半岛五国，上游是中国的澜沧江。由于流域内主要区域交通不便，经济发展一直较为滞后，加之地缘战略地位重要，自20世纪90年代开始，该地区的经济开发就引起国际社会的广泛关注。^① 湄公河流域内相继形成了大湄公河次区域经济合作

^① 李巍、罗仪馥：《中国周边外交中的澜湄合作机制分析》，《现代国际关系》2019年第5期。

(GMS)、湄公河委员会 (MRC) 及澜湄合作 (LMC) 等多个次区域合作机制, 但迄今只有少数合作机制仍在该地区发展中发挥重要作用。

多种次区域合作机制为地区的经济社会发展提供了有力的助推, 然而各机制间在参与方、机制功能及合作模式上“同质化”问题突出, 造成机制间的层叠。以大湄公河次区域经济合作 (GMS) 和澜湄合作 (LMC) 为例, 大湄公河次区域经济合作 (GMS) 机制是 1992 年由亚洲开发银行发起, 澜湄流域六国共同组建的, 涵盖交通、能源、信息通信、环境、农业、人力资源开发、旅游、经济走廊等合作范围的次区域合作平台, 现已建立次区域峰会、部长级会议、高级官员会议及工作组等多层级合作架构, 亚洲开发银行是该机制的发起者、协调方和主要筹资方。尽管目前关于两种机制的关系问题仍存在不同观点,^① 但从两种合作机制的对比中可以发现, 两种合作机制在合作参与方、合作内容、合作架构及运行方式上都存在一定程度的重叠, 而两套机制下的合作议题都需要各国派出部门与人员进行对接, 湄公河五国的政府机构设置与人员配置本身就稍显薄弱, 使其在参与各项合作机制过程中时常显得分身乏术, 结果必然会造成澜湄合作在未来发展中面临动力分散问题。

二 “对冲” 战略背后游移的共同意志

中国的快速崛起对亚太地区权力结构的再塑造, 让东盟国家感受到实力悬殊背后的担忧, 使得东盟国家在区域合作中始终奉行“对冲”策略。^② 中南半岛五国作为东盟中的地缘“高地”与经济

^① 关于大湄公河次区域经济合作 (GMS) 和澜湄合作 (LMC) 的关系问题, 罗仪馥总结存在“升级论”“取代论”及“竞争论”三种关系, 参见罗仪馥《从大湄公河机制到澜湄合作: 中南半岛上的国际制度竞争》, 《外交评论》(外交学院学报) 2018 年第 35 卷第 6 期。

^② 王玉主、张蕴岭: 《中国发展战略与中国—东盟关系再认识》, 《东南亚研究》2017 年第 6 期。

“薄弱点”，一方面，湄公河五国自身薄弱的经济基础，使得它们担心在次区域合作中自身利益受损，对于中国主导的澜湄合作机制保持警惕，进而湄公河五国始终保持在美日等其他域外大国主导的次区域机制的参与度。另一方面，美日等大国主导的次区域合作机制已历经多年发展，借助“对冲”战略从此前大国主导的次区域合作机制中获得资金和技术支持的湄公河五国现难以获得新的动力补充，反观中国对澜湄合作机制的坚定意志与巨大投入，使其成为湄公河五国不愿放弃的一趟“便车”。在“对冲”战略的驱动下，湄公河五国既不愿舍弃澜湄合作中蕴含的发展机遇，也不愿确立澜湄合作在次区域发展中的引领地位。结果造成湄公河五国既积极对接澜湄合作，同时也在主动平衡澜湄合作与其他次区域合作机制在次区域整体发展中的相对状态。最终造成缺乏共同意志的湄公河五国在进退两难的境地下，难以全心投入澜湄合作的建设进程。

三 内外矛盾交织，互信不足

数千年来，湄公河流域经历过意识形态、边界领土、民族宗教等方面的对立冲突，美日法英等国家的殖民与入侵，^① 内外交织的矛盾贯穿了湄公河流域的发展进程。内部矛盾方面，由于湄公河五国间在政治、经济、社会等方面存在较大差异性与不平衡性，以边界领土争端为例，越柬、越老、泰柬、泰老、缅老、缅泰间都存在边界领土纠纷问题，^② 柬泰两国就柏威夏寺的归属权问题一度陷入冲突，双方在争议寺庙陈兵对峙引发全球关注，而柬埔寨与越南就富国岛及相邻海域的主权归属纠纷因未得到妥善解决，双方国内舆

^① 古代中国与湄公河五国透过朝贡体系密切互动，近代西方殖民主义扩张打破了中国与湄公河五国的互动，越南、老挝、柬埔寨沦为法国的殖民地，缅甸陷入英国的殖民统治，泰国虽未被完全殖民，但却失去独立主权。参见 Kong Z. , “A Study on the Social and Cultural Research of Lancang-Mekong Cooperation”, *Historical Studies*, 2017。

^② 王士录：《大湄公河次区域经济合作的国际关系学意义解读》，《当代亚太》2006年第12期。

论对此反响强烈。^① 可见包括边界领土争端在内的复杂内部矛盾随时都将成为阻碍及分离次区域合作的“导火索”。

在外部矛盾方面，湄公河流域是连接中国与南亚和东南亚南部各国的大通道，地缘战略地位重要，长期以来，美日等国透过大湄公河次区域合作（GMS）、湄公河委员会（MRC）及“湄公河下游倡议”等合作机制参与湄公河流域的开发进程，域外大国在该次区域内利益交织，特别是当前全球经济环境恶化的背景下，域外大国对于澜湄流域开发的重视程度不断提升。^② 利益冲突下使得澜湄合作机制与其他机制间的竞争与冲突逐步显现，美国政客多次就中国在澜湄流域建设的水电站与大坝提出批评，^③ 中日两国参与泰国铁路项目过程中的激烈竞争状态，^④ 一系列直接或间接的对抗背后都暗藏着域外大国对于中国参与澜湄次区域合作的抵触。内外交织的矛盾加剧彼此间互信不足，成为摆在澜湄合作推进过程中的“一道坎”。

第四节 第三方市场合作与澜湄合作动力整合

第三方市场合作是近年来国际合作的新模式，合作方通过共同

① 参见邵建平《柬泰柏威夏寺及其附近领土争端透析》，《学术探索》2009年第4期；曾安安《国际法院裁决：柏威夏寺问题的终结？》，《东南亚研究》2015年第1期；满忠和《柬越领土争端的由来》，《国际展望》1994年第7期；郑一省《东盟国家间领土边界争端的成因及影响》，《东南亚研究》2005年第2期。

② 毕世鸿：《机制拥堵还是大国协调——区域外大国与湄公河地区开发合作》，《国际安全研究》2013年第31卷第2期。

③ “U. S. secretary of state criticizes China’s dams on Mekong River”，Reuters，2019年8月10日，<https://www.reuters.com/article/us-asean-thailand-mekong/u-s-secretary-of-state-criticizes-chinas-dams-on-mekong-river-idUSKCN1UR47U>。

④ “A Sino-Japanese tug of war taking place in Thailand”，*The Japan Times*，2018年1月15日，<https://www.japantimes.co.jp/opinion/2018/01/15/commentary/japan-commentary/sino-japanese-tug-war-taking-place-thailand/#.Xd-Nj-gzaUk>。

开发第三方市场，贯彻各施所长、优势互补、多方共赢的合作理念，在第三方市场开展经济合作，对于激发全球经济增长和国家发展潜力意义重大。中国早已深刻认识到开放包容的第三方市场合作模式在未来国际经济合作中的广阔前景，近年来，中国以共建“一带一路”为引领，深化国际产能合作，积极与有关国家开展第三方市场合作，取得积极进展。

一 第三方市场合作的定义与概况

第三方市场合作（Third-party Market Cooperation）作为中国首倡的概念，合作基础在于不同国家间在某一产业上存在比较优势，主要是指一国企业与另一国企业在某一产业具有比较优势与互补性，两国企业共同在第三方市场开展经济合作，共同推动第三国产业发展、基础设施水平提升和民生改善。根据国家发展和改革委员会发布的相关指南，基于不同的合作内容、形式等，第三方市场合作可划分为产品服务类、工程合作类、投资合作类、产融结合类、战略合作类五种常见类型。^①

得益于“一带一路”的快速推进，第三方市场合作在全球范围内遍地开花。截至2019年6月，中方已与法国、日本、意大利、英国等14个国家签署第三方市场合作文件，初步建立起第三方市

^① 中华人民共和国国家发展和改革委员会公布的《第三方市场合作指南和案例》明确指出，产品服务类指一国企业与外方企业在设备采购、认证许可、法律商务咨询等领域开展合作，共同为第三方市场客户提供整体解决方案。工程合作类指一国企业与外方企业通过总分包、联合竞标等方式，共同在第三方市场开展项目。投资合作类指一国企业通过并购、合资、参股等方式，与外方企业共同在第三方市场开展投资，形成风险共担、利益共享的合作格局。产融结合类指两国金融机构通过银团贷款、联合融资、转贷款、股权参与等多种方式在第三方市场开展合作，拓宽企业融资渠道，分散金融机构融资风险，实现企业和金融机构共生共荣。战略合作类指一国企业与外方企业通过签署战略合作协议、建立战略合作联盟等形式在第三方市场开展研发、制造、工程、物流、资本、人才等全方位、多领域、多层次合作，实现资源共享和优势互补，同时为第三方市场带来更多发展机遇。

场合作机制，为国内外企业发挥自身优势，合作开拓海外市场及为第三方市场提供公共服务提供全新合作平台。^① 在合作项目方面，2016年中国与法国在英国共同建设的核电项目成为自第三方市场合作提出后的首个成功案例，^② 仅国家发展改革委公布的合作案例就达到21项，其中我国企业与意大利、韩国、马来西亚、爱沙尼亚、日本、德国、西班牙、沙特、美国等国企业分别开展了第三方市场合作，服务区域遍布全球，合作领域涵盖基础设施建设、金融合作、战略合作等，极大地满足了处于不同发展阶段的第三方市场的内部需求。

二 第三方市场合作在澜湄合作机制下的前景

在澜湄合作机制的框架下，互联互通、产能、跨境经济、水资源和农业减贫是澜湄六国建设的优先领域，各领域合作前景广门，潜力巨大，欧美与日韩等国在该地区深耕厚植多年，这些有利条件为中国与他国在该地区开展第三方市场合作提供重要机遇。

第一，互联互通建设作为区域合作机制的优先领域和重要基石，促进澜湄国家全面互联互通，推动铁路、公路等基础设施建设与升级写入《澜湄合作五年行动计划（2018—2022）》，成为澜湄互联互通的纲领和指针，未来三年内，澜湄六国将共同筑建起覆盖中国与中南半岛的基础设施网络。同时伴随着该地区经济快速发展，电力、交通等基础设施建设需求旺盛，第三方市场合作的开展具有必要性和巨大潜力。

第二，产能合作既是澜湄合作的重要支柱，也是澜湄合作最初

^① 《我国已与14个国家签署第三方市场合作文件》，2019年9月4日，新华网，http://www.xinhuanet.com/world/2019-09/04/c_1124960824.htm。

^② 《英国政府宣布批准中英法三方合作的欣克利角核电项目》，2016年9月15日，中国新闻网，<http://www.chinanews.com/gj/2016/09-15/8004941.shtml>。

重点扩展的领域。中国联合发达国家在澜湄地区就产能领域开展第三方市场合作是目前的主要思路，将中国的优势产能、发达国家的先进技术和广大发展中国家的发展需求有效对接，实现“三方共赢”。目前中国已同美国、日本、韩国、意大利等国在产能合作方面顺利开展了第三方市场合作的成功案例，为中国与他国在澜湄合作机制下推进第三方市场合作积累了宝贵经验。^①

第三，跨境经济领域，2017年，澜湄合作跨境经济合作联合工作组首次会议在云南昆明举行。中国、柬埔寨、老挝、缅甸、泰国、越南六国工作组与会，各方一致同意在澜湄合作框架下推进落实“一带一路”相关倡议及经贸合作举措，就编制跨境经济合作规划、贸易促进、电子商务、经济技术合作、园区合作、区域贸易便利化等方面合作深入交换意见并达成广泛共识。近年来澜湄次区域内的贸易规模不断提升，2018年，中国同湄公河五国贸易额达2615亿美元，较三年前增长三分之一以上，中国对湄公河国家直接投资存量达322亿美元，比三年前增长近60%。未来中方将进一步扩大与湄公河国家贸易和投资本币结算，完善跨境人民币清算安排，促进对湄公河国家货币区域挂牌或直接交易，提高澜湄次区域贸易规模和水平，为推进第三方市场合作开辟出更为广阔的市场。

第四，水资源领域，澜沧江与湄公河一江两名，作为连接中国与柬埔寨、老挝、缅甸、泰国、越南五国的重要纽带，这就促使水资源领域在澜湄合作中独特地位。澜湄合作机制启动后，六国积极推进水资源领域的务实合作。目前澜湄水资源合作在成立联合工作组、建设澜湄水资源合作中心、开展人员培训、推进技术交流及项目合作等方面均取得了积极进展。下一步澜湄六国将共同应对湄公

^① 《国家发展改革委发布〈第三方市场合作指南和案例〉》，2019年9月4日，中华人民共和国国家发展和改革委员会，http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201909/t20190904_946881.html。

河流域洪涝灾害、局部地区的水资源短缺、水资源管理水平不足等问题和挑战^①，在这一过程中，吸引拥有高精尖技术与现代化管理经验的企业参与，通过第三方市场合作的方式，推进水资源合作再上新台阶。

第五，农业在澜湄国家中占据重要地位，中国与湄公河五国农业合作历史悠久，双边农业交流互访密切、合作项目较多，合作成绩较显著。透过农业合作，实现澜湄次区域农业现代化，帮助农业人口脱贫致富是澜湄次区域农业减贫合作的主要思路。这也为农业企业进入澜湄次区域市场提供了重要契机，借助高端农业技术、农业管理经验和资金支持大力开发澜湄地区的优质农业资源。

三 第三方市场合作对澜湄合作机制动力整合的意义

伴随着澜湄合作的不断深入，六国创造出“天天有进展，月月有成果，年年上台阶”的澜湄速度驱动澜湄次区域合作在短短数年内成果斐然。然而，澜湄合作机制升级触及瓶颈、合作机制重叠引发机制竞争、次区域内矛盾交织造成互信不足都严重制约了澜湄合作的深入推进。作为国际合作的新模式，正确认识第三方市场合作，发挥第三方市场合作模式在澜湄合作机制中的特殊作用，吸纳真正怀揣着助力澜湄次区域发展愿景的国家和企业参与地区发展进程，对于澜湄合作机制的完善与升级具有重要意义。

第一，第三方市场合作楔入澜湄合作本身就是澜湄合作机制创新的一部分，因为中国企业联合外国企业共同开发澜湄地区，不再是澜湄合作机制意义上的扩充，而是面向全球企业的合作邀约，只

^① 《水利部：将水资源合作打造成澜湄合作的旗舰领域》，2017年12月19日，人民网，<http://politics.people.com.cn/n1/2017/1219/c1001-29717130.html>。

要有志参与澜湄合作与地区发展的组织、企业都可以被吸纳。此举不仅体现了澜湄合作的包容性，还深刻地映射出澜湄国家命运共同体的深刻内涵。

第二，湄公河流域合作机制纷繁复杂，机制间的重叠不仅没有带来次区域经济的指数增长，反而造成新老机制之间交叉、竞争的态势愈加明显。澜湄合作中引入第三方市场合作，有望将其他合作机制的主导方美日等国纳入澜湄合作的利益框架内，使得澜湄次区域的发展与其他合作机制的主导方美日等国紧密联系，相信第三方市场合作模式能有效减少不同合作机制间的对立面，开辟出更多的合作面。^①

第三，当前澜湄合作中存在的互信不足一方面源于合作的参与方主要是政府机构，使得合作基础缺乏支撑，造成彼此互信不足，而第三方市场合作模式中的主要参与者是企业，能有效抵消区域内各国的战略猜疑，提升互信水平。另一方面，日韩等国的企业在湄公河流域经营多年，中国企业联合日韩等国的大型跨国企业共同开发澜湄次区域，不仅有利于吸收他国优秀企业在湄公河流域开发中的丰富经验，也有助于中国企业在湄公河五国中树立正面形象，进而提升澜湄合作各方的互信水平。

第五节 结语

澜湄合作作为中国提出的首个囊括澜湄流域六国的次区域合作机制，是推进“一带一路”建设与构建人类命运共同体理念的重要支点。尽管短期内澜湄合作在机制建设与合作进展等方面取得了快速提升，但从澜湄合作发展动力的角度来看，层叠的合作机制引发

^① 尹刚：《中日在东盟第三方市场合作的前景分析》，《国际经济合作》2018年第12期。

内耗、“对冲”战略背后游移的共同意志及内外矛盾造成的互信不足都是分散及制约澜湄合作发展动力的重要因素。因此下一阶段，我国若利用第三方市场合作这一新型合作模式，团结有意愿加入澜湄次区域合作的域外国家，汇聚各方优势资源，共享合作红利，或对助力澜湄机制发展动力整合具有重要意义。

“一带一路”倡议的转机与 日本、中国

第七章

“一带一路”倡议的转机(总论)^①

内容摘要：近些年来，“一带一路”倡议（BRI）已经成为中国对外经济政策的一个主要思想。但与此同时，这一倡议遇到了各种难题，中国自身已经开始直面这些问题。

笔者想借此文认清中国经济的变化态势，并分析“一带一路”倡议的实效与问题。同时，笔者将介绍本章之后的论文。基于此，谨以本章作为我们研究项目的总论。

绪 论

“一带一路”倡议是当前中国的对外政策，是经济领域的支柱性理念和方针。“一带一路”倡议提出后已经走过6年的历程，与该倡议相关的各方面课题研究也愈加清晰。

本章将在探讨该倡议的转机及其内容的同时，分析中国对于不同课题的对应方法，探寻同该倡议相关的日中两国合作的空间。在日方论述考察的基础上，汇集成总论。在此声明，因笔者的问题意识而谈及的章节顺序与本书的构成顺序有所错位。文章各课题内容

^① 作者简介：大西康雄，日本贸易振兴机构亚洲经济研究所上席主任调查研究员。本文译者：姜春洁，中国海洋大学外国语学院。

梳理如下：

第一，双方因资金提供而带来的债务能力严重不足的问题（也称“债务陷阱”）。第十一章对该问题在斯里兰卡产生的原因和现状进行了分析。如本章中分析的一样，不仅要考虑中国的意图，也有必要确认斯里兰卡的政治情况和境外大国（印度、美国）动向对中斯关系产生的影响。

第二，与现存的多边组织之间的摩擦问题（典型例子是与欧亚经济联盟间的摩擦）。在“一带一路”倡议提出前，亚欧地区已经存在多个以俄罗斯为中心的多边组织。例如，在探讨哈萨克斯坦和中国的关系时，需要考量该国同俄罗斯的关系，同时不可忽视在这些国家存在的“中国威胁论”，也有必要确认中国将如何面对这两个问题。

第三，目前该倡议尚未形成一个完整明晰的理论体系，因此在国际社会中也不乏质疑之声。在本章中，笔者将该倡议作为一种理念，并以此对人类命运共同体进行探讨。在此之前，需要考量中国提出这一倡议的原因，以及背后有何特殊的客观背景，及其存在的必然性。第八章将概括该倡议提出前后的中国宏观经济动向，并探讨是否是由于中国已经进入追求高品质发展的阶段才导致该倡议作为其中一环应运而生。

带着上述问题意识，本章将分析“一带一路”倡议的现状，并展望其未来发展。首先，在第一节分析中国对各课题的应对方式。

其次，在探讨该倡议今后发展的同时，要认识到中国经济对世界经济的影响正在不断扩大这一现状。理解这一现状的要点有五：第一，被称为“三角贸易体制”的体制崩溃；第二，因体制崩溃导致中国在国际收支结构中转型为发达国家，因此被要求以直接投资的方式向世界提供资金；第三，中国已成为资源进口及工业品出口大国，在客观上会出现牵动世界市场、阻碍发展中国家工业化进程的情况；第四，中国在基础设施领域的影响力不断增强；第五，在

技术领域中“中国标准”不断渗透。本章将对以上情况逐一探讨，并在此基础上分析对世界的启示（第二节）。第十章分析了东亚地区生产链结构转换的现状。同时，本章通过产业层面的实证研究，侧面证明了笔者对世界经济中的中国定位的论述。

最后，在上述分析的基础上，探讨了日本应如何对待“一带一路”倡议与中国经济的发展（第三节）。第九章将从日本企业的层面分析中日双方在“第三方市场合作”的可能性。另外，由于日本在各种报道及论述中已约定俗成地使用“一带一路构想”，为区别其他的战略“构想”，以下统称“倡议”。

第一节 “一带一路”倡议的转机^①

一 国际合作高峰论坛的举办和“倡议”的方针

2017年5月，习近平主席在北京出席第一届“一带一路”国际合作高峰论坛之际，再次明确了“一带一路”倡议（以下简称“倡议”）的基本框架，并承诺增加丝路基金（约153亿美元）。在论坛期间签署的各种合作协议中，全面合作协议（包括12国）、经济贸易合作协定（包括30国）占主体地位。其他则是与个别项目相关的协定。

峰会之后，“倡议”出台了建设方针，其要点有四：其一，要基于今后的经济合作签署新自由贸易协定（Free Trade Agreement, FTA），要高度重视自贸网的建设。这种动向也有利于今后中国主导的区域全面经济伙伴关系协定（Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP）等多边自贸区建设（表7—1）。

^① 本节的分析和拙著《一带一路的转机和“新时代”的中国经济》（以下简称《一带一路的转机》，收录于《习近平政权第二期（前半）》（亚细亚大学亚洲研究所，2020年）第2节，拙著《“新时代”的中国经济和一带一路》[以下简称《新时代的中国》，收录于《习近平政权第1期总括》（亚细亚大学亚洲研究所，2019年）]第3节有部分重复。具体的论点请同时参考上述论文。

表 7—1 中国自贸区签署·谈判·研究情况

已签署协议的自贸区	正在谈判的自贸区	正在研究的自贸区
中国—澳大利亚	《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)	中国—印度
中国—韩国	中国—海合会	中国—哥伦比亚
中国—瑞士	中日韩	中国—摩尔多瓦
中国—冰岛	中国—斯里兰卡	中国—斐济
中国—哥斯达黎加	中国—巴基斯坦 (第 2 阶段)	中国—尼泊尔
中国—秘鲁	中国—马尔代夫	中国—毛里求斯
中国—格鲁吉亚	中国—以色列	
中国—新加坡	中国—挪威	
中国—新西兰		
中国—智利		
中国—巴基斯坦		
中国—东盟		
内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排		
海峡两岸经济合作框架协议		
中国—东盟升级		

注：标色部分为“一带一路”沿线国家和地区。

资料来源：中国自由贸易区服务网，<http://fta.mofcom.gov.cn/>，JETRO 资料。

其二，在继续保持中国以往的经济合作框架下不断推进“倡议”。单从经济发展与合作组织（Organization for Economic Co-operation and Development, OECD）的各国政府开发援助（Official Development Assistance, ODA）基准来看中国经济，可能会对实际情况产生误判。在中国提供的援助资金中，从国家财政支出的占比很小，而“对外经济合作”（主要包括对外承包工程、对外劳务合作、对外设计咨询）范畴占大部分。其比例如图 7—1 所示。这一部分与 OECD 所定义的经济援助相比虽然还款条件严格，但它不同于一般的商业贷款，而是利用中国政府提供的优惠贷款来推进项目。其内容包括 OECD 所定义的“政府援助”与“市场交易”的交叉部分（见图 7—2）。

中国将其定义为“南南合作”（发展中国家间的合作），从受援国来看也是经济合作的方式之一。

其三，设立了亚洲基础设施投资银行（Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB, 以下简称“亚投行”）等新融资渠道。起初，外界担心亚投行会同世界银行（World Bank, WB）、亚洲开发银行（Asian Development Bank, ADB）等国际金融机构形成抗衡态势，因而从侧面支持中国外交。但由实际的融资案例可知，亚投行常与以上金融机构联合贷款，外界的担心并未得到印证。迄今为止，在 AIIB 所经手的 35 件案例（75 亿美元）中只有 14 件是独立融资（表 7—2）。

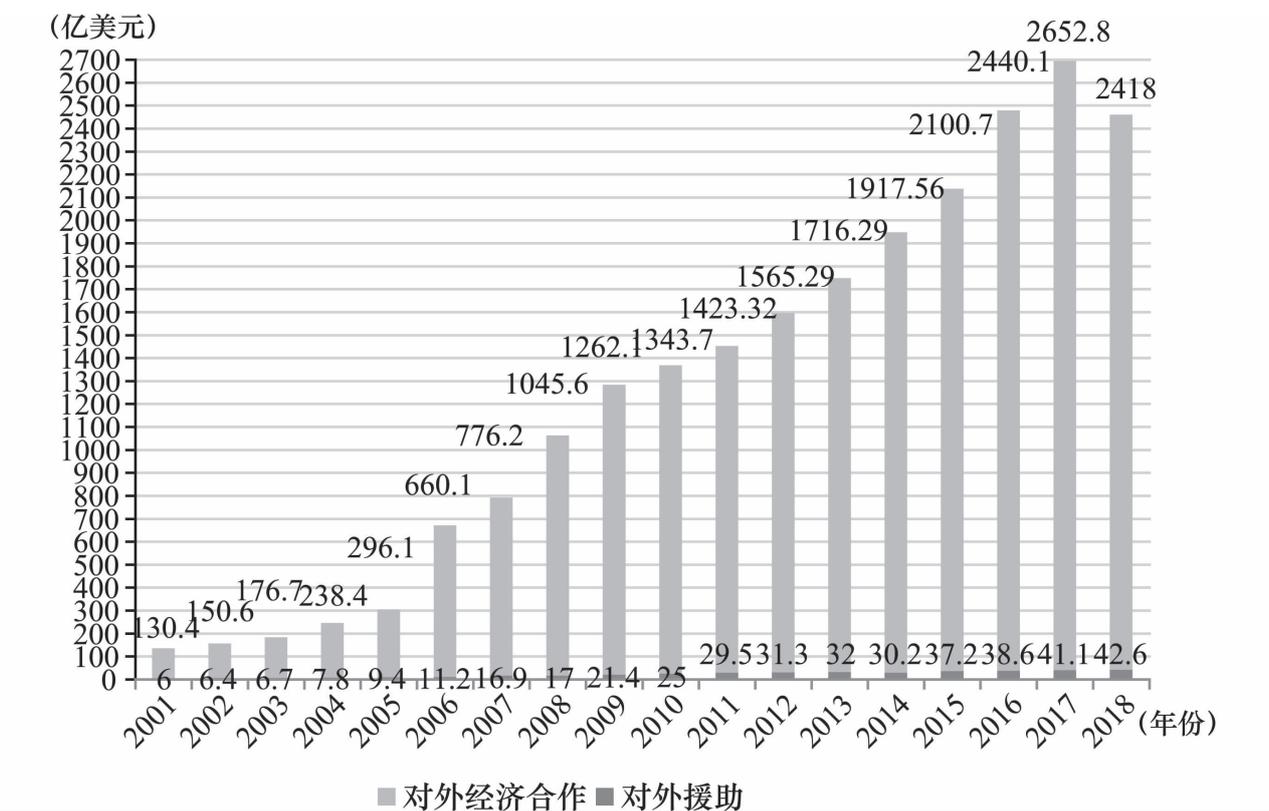


图 7—1 对外援助（ODA）与对外经济合作的推移（2001—2018 年）

资料来源：笔者根据《中国统计年刊》数据绘制而成。

其四，除上述与政府相关的领域外，“倡议”也开展一般商业活动。根据笔者的实地调查以及日本贸易振兴机构海外事业部对该倡议相关项目的实际情况调查（2017 年秋），中国民间企业的代表性意见为“政府不会对企业的海外事业提供援助”。可以看出，在

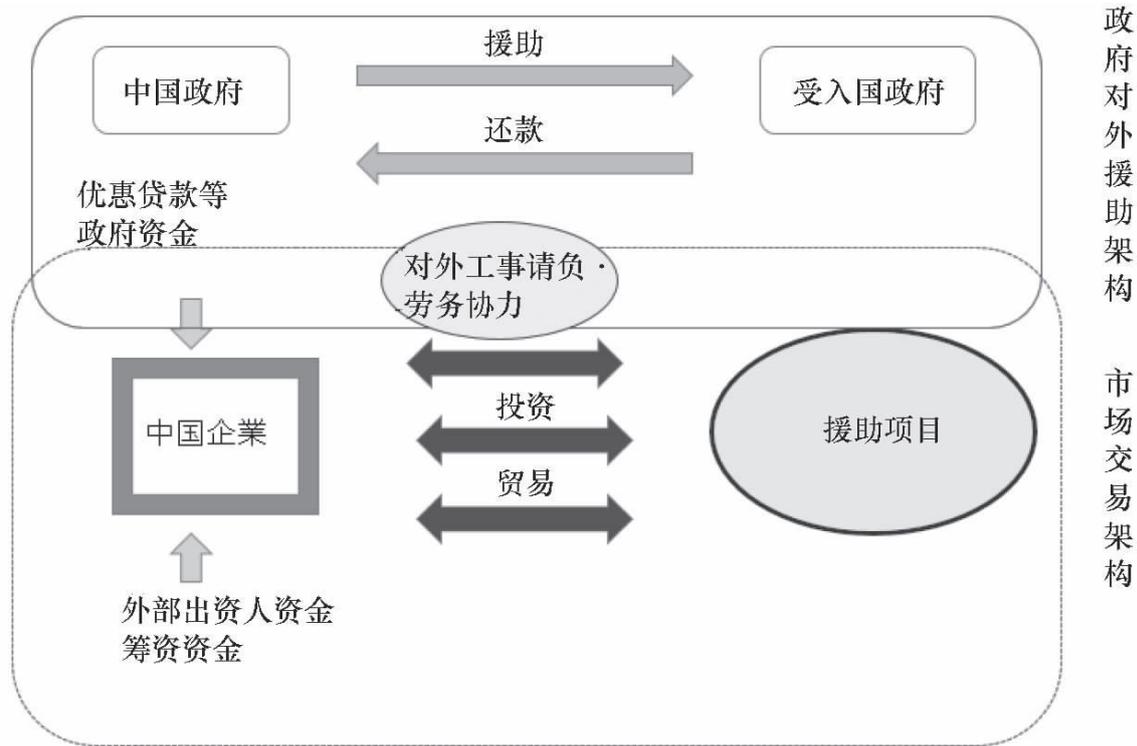


图 7—2 中国对外援助·对外合作架构

资料来源：笔者绘制。

这一领域无疑是单纯地以商业标准推进企业活动的。

整理以上“方针”可以发现，该“倡议”旨在构建中国对外主导的经济圈。为此采取了以下措施：第一，提高区域内基础设施联合度；第二，通过国际金融机构调度资金；第三，通过上述手段形成人民币圈。另外，经济结构转型已在国内成为一个切实的课题，需要通过自上而下的方式实现。为此所采取的手段有：第一，依靠“倡议”开拓海外市场；第二，支持中国企业开展海外事业。

表 7—2 亚洲基础设施投资银行融资情况（2018 年年末）

	联合融资对象	项目名	国家	备注
1	AIIB 单独	北京空气质量改善与煤炭置换项目	中国	
2	AIIB 单独	宽带基础设施项目	阿曼	
3	AIIB 单独	杜克姆港口商业码头和运营区开发项目	阿曼	
4	AIIB 单独	铁路开发项目	阿曼	

续表

	联合融资对象	项目名	国家	备注
5	AIIB 单独	安得拉邦农村公路项目	印度	
6	AIIB 单独	印度基础设施资金	印度	金融投资中介
7	AIIB 单独	配电系统升级和扩展项目	孟加拉国	
8	AIIB 单独	电厂建设	孟加拉国	
9	AIIB 单独	国家投资与基础设施基金	印度	
10	AIIB 单独	中央邦农村连通项目	印度	
11	AIIB 单独	可持续能源和基础设施贷款 设施	土耳其	
12	AIIB 单独	曼达里卡城市和旅游基础设施 项目	印度尼西亚	
13	AIIB 单独	安得拉邦城市供水与隔离管理 改善项目	印度	
14	AIIB 单独	AIIB-Asia ESG 信用管理产品 组合	亚洲	
15	世界银行	安得拉邦电力传输项目	印度	
16	世界银行	塔贝拉 5 号水电扩建项目	巴基斯坦	
17	世界银行	国家贫民窟改造项目	印度尼西亚	
18	世界银行	马尼拉洪水管理项目	菲律宾	
19	世界银行以外	Nurek 水电修复项目	塔吉克斯坦	
20	世界银行	区域基础设施发展基金项目	印度尼西亚	金融投资中介
21	世界银行以外	安纳托利亚天然气管道项目	阿塞拜疆	
22	世界银行	大坝运行改进和安全项目	印度尼西亚	
23	世界银行	农村公路项目	印度	
24	世界银行、伊斯兰 开发银行等	储气库扩建项目	土耳其	
25	世界银行	战略灌溉现代化与经济修复 项目	印度尼西亚	
26	世界银行	可持续农村卫生服务计划	埃及	
27	IFC	IFC 振兴亚洲基金	亚洲	金融投资中介
28	IFC	太阳能光伏上网电价计划	埃及	
29	IFC、亚洲开发银行	Myingyan 发电厂项目	缅甸	

续表

	联合融资对象	项目名	国家	备注
30	亚洲开发银行	传输系统加强项目	印度	
31	亚洲开发银行	巴统绕道工程	格鲁吉亚	
32	亚洲开发银行	天然气基础设施改造工程	孟加拉国	
33	亚洲开发银行	M-4 国家高速公路项目	巴基斯坦	
34	欧洲复兴开发银行	杜尚别—乌兹别克斯坦边境道路改善项目	塔吉克斯坦	
35	欧洲复兴开发银行	班加罗尔地铁项目—R6 线	印度	

资料来源：笔者依据亚投行官方网站信息绘制而成。

二 “倡议”的政策意图及其效果

“倡议”可以理解为中国自身的：①应对对外经济立场变化；②以振兴内陆经济为目标的对外经济新政策。就①而言，为应对对外贸易的多元化（图 7—3）以及中国自身对外投资的急速增长（图

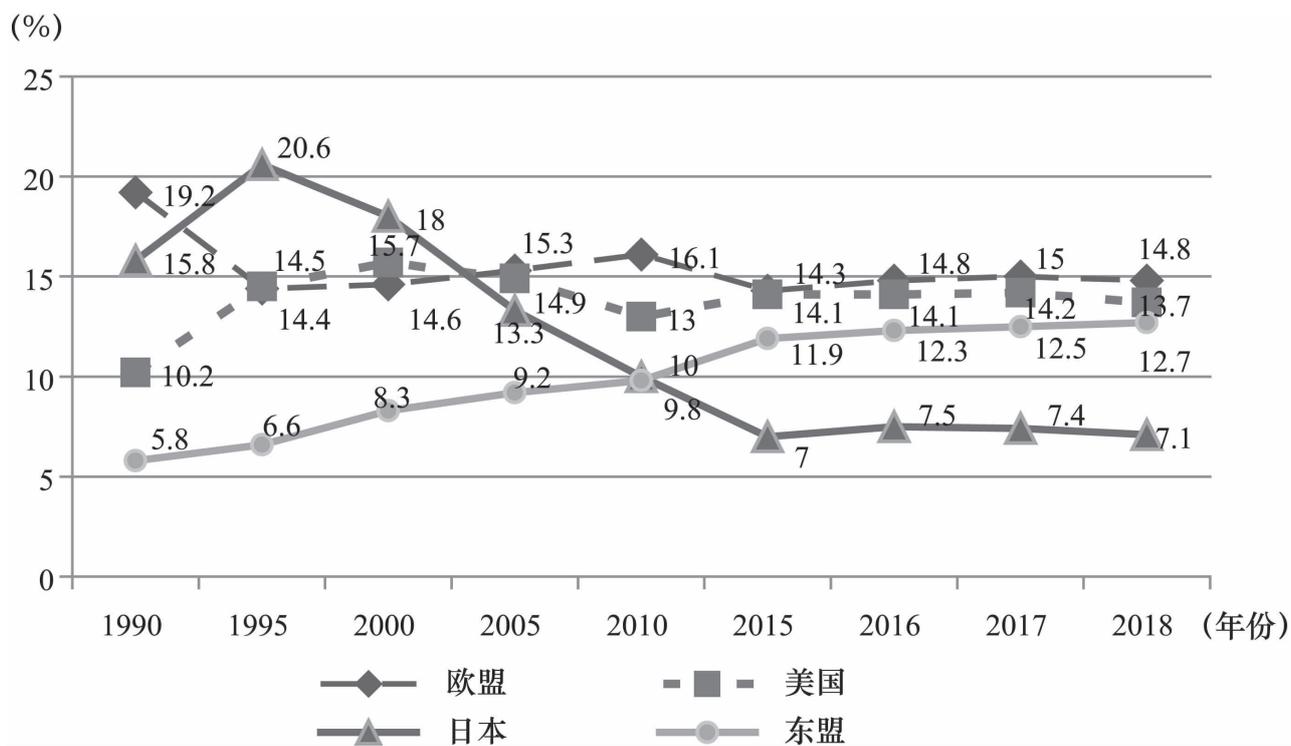


图 7—3 中国贸易伙伴占有率推移 (1990—2018 年)

资料来源：笔者绘制。

7—4) 等情况,中国选择推进多边而非双边 FTA 合作。此外,中国会重点推动那些含有投资保护协定的多边 FTA,以此来保护中国自身的投资利益。另一方面,由于仅靠自身难以实现②中的内陆经济振兴目标,因此中国需要加强与内陆经济联系密切的各国之间的贸易及投资关系。可以认为,“一带一路”倡议是为了同时实现①、②两个目标应运而生的。换言之,该倡议既是应对①的“对外开放政策 2.0”,也是应对②的“西部大开发 2.0”版本。

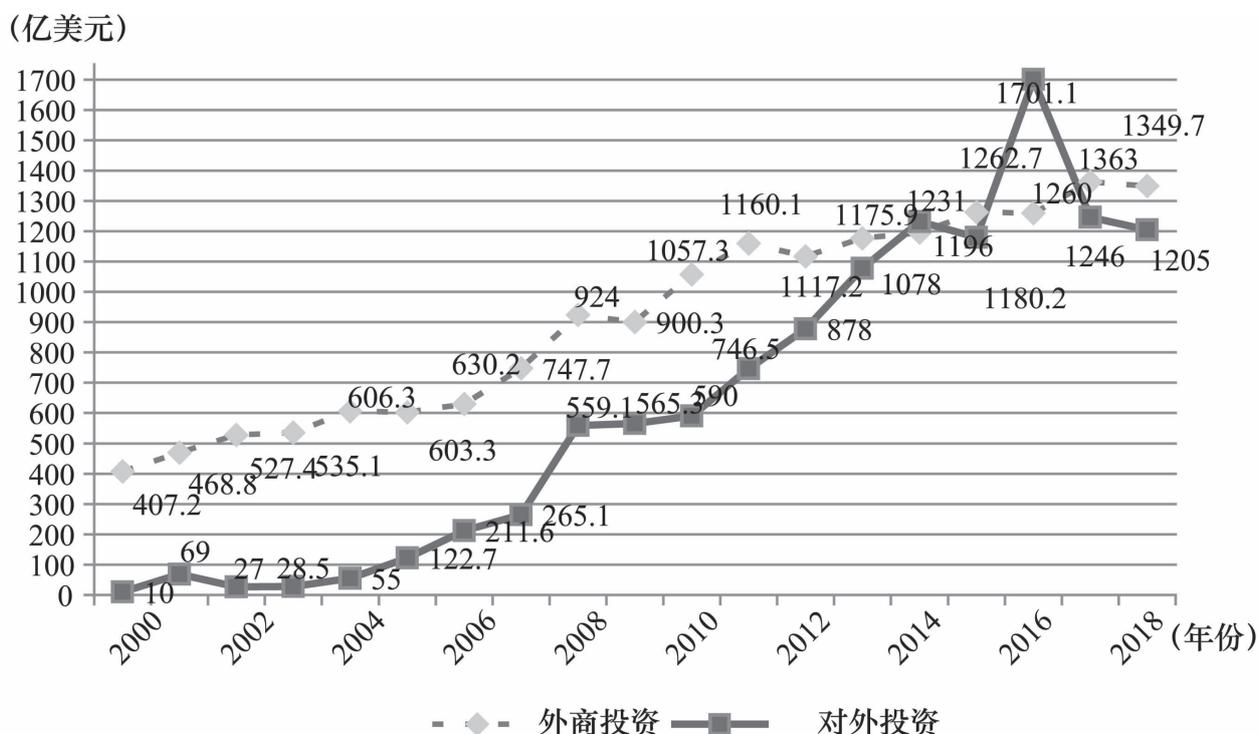


图7—4 中国外商投资、对外投资推移(2000—2018年)

资料来源:笔者绘制。

下文是对因“倡议”相关政策实施而产生的预期效果的梳理。

第一,随着交通运输设施的逐步完善,中国与相关国家之间的运输效率大幅提升。以中欧班列的开通为例,车次的激增以及运行时间的缩短大幅降低了运输成本。2018年,中国本土至欧洲之间共运行6300班次列车,运送54万TEU(标准箱)。运输所需时间由最初的16—20天缩短为13天,运输成本方面,平均每TEU(标准箱)从9000美元降

到6000—7000美元。成本虽相当于海运的两倍，却是空运的三分之一。从运输时间来看，海运大致需要40天，空运需要2天。从时间和费用成本的角度来看，中欧班列已具备相应的竞争力。

海上运输的实际情况则更为领先，且先于“倡议”的推进。全世界十大集装箱港口中有六个位于中国内地和香港特区，而通往欧洲、中东、非洲等港口的航线背后均有中国的投资。虽然无法确切掌握整体情况，但英国研究机构与《金融时报》（*Financial Times*）的共同研究已经表明，自2010年以来，中国内地企业及香港企业实际参与或有意参与的港湾项目至少有40个，投资总额高达456亿美元。可见，全世界67%的海上集装箱运输都在利用中国持有或中国投资建设的港湾。^①

第二，新国际金融机构的开设能使基础设施建设获得资金补贴。除AIIB（资金规模预计达1000亿美元）外，还有早先成立的新开发银行（500亿美元，2022年预计可达1000亿美元），以及中国的丝路基金（553亿美元）。三者叠加可与WB（2830亿美元）、ADB（1635亿美元）比肩。

第三，“倡议”可为国内带来一轮与之相关的新产业集聚。如前所述，这一效果正是因运输效率的提升而带来的。现阶段，在新运输、物流渠道行业中尚未见过这般集聚现象，这是随着中国工业园区“境外经贸合作区”的设立而出现的。此外，不仅是工业，其他产业园区的振兴和开发（农业、商业、贸易）也在同步推进，下面仅以工业园区为例分析。

据管理工业园区的商务部统计，截至2018年9月，已在46个国家设立113个经贸合作，吸引投资约366亿美元。其中，与“倡议”相关的国家有24个，共82个园区，约304亿美元。虽无相关

^① “How China rules the waves”, *Financial Times*, 2017年1月25日报道。

投资业的分类统计，但据报道，园区主要以中国占比较优势的轻工业、家电、纺织、服装为中心，同时也包括中国国内产能过剩的钢铁、电解铝、水泥、平板玻璃等领域。

第四，自贸试验区的综合运用促进了国内经济发展。自2016年9月起，该倡议下的中欧直通货物列车新亚欧大陆桥（中国段）的起点城市之中，郑州、西安、武汉、重庆、成都五城以及大连、舟山分别设立了自贸试验区。目前这种试验区已扩至17处（若加入计划建设的海南省自由贸易港则为18处）。国内外企业在享受试验区优惠政策的同时也享受着“倡议”所带来的各种好处。

第五，促进国内产业结构改革。“倡议”是对外开放政策的升级版，在加快引进先进技术和产业的同时，也有助于向国外转移夕阳产业。

第六，“倡议”有利于深化和扩大与域内国家间的经济关系。人民币的加速流动有助于打造事实上的人民币流通圈。这进一步促进了人民币的国际化，有利于实现中国经济发展的夙愿。

三 海外投资企业现状与“倡议”

首先，需要关注中国海外直接投资的现状。^①2017年中国海外直接投资额（1582.9亿美元）居世界第三位，同年年末累计投资额（18090.4亿美元）居世界第二位，其投资地分布如图7—5所示。可见总体面向亚洲居多，其中54.2%是面向中国香港特区并由香港特区向第三国投资，但最后投资地尚不明确。

面向“倡议”对象国的投资动向见图7—6。2017年，对“倡议”对象国（亚洲、非洲、欧盟部分国家）的投资达201.7亿美

^① 中华人民共和国商务部、国家统计局、国家外汇管理局：《2017年度中国对外直接投资统计公报》，2018年。

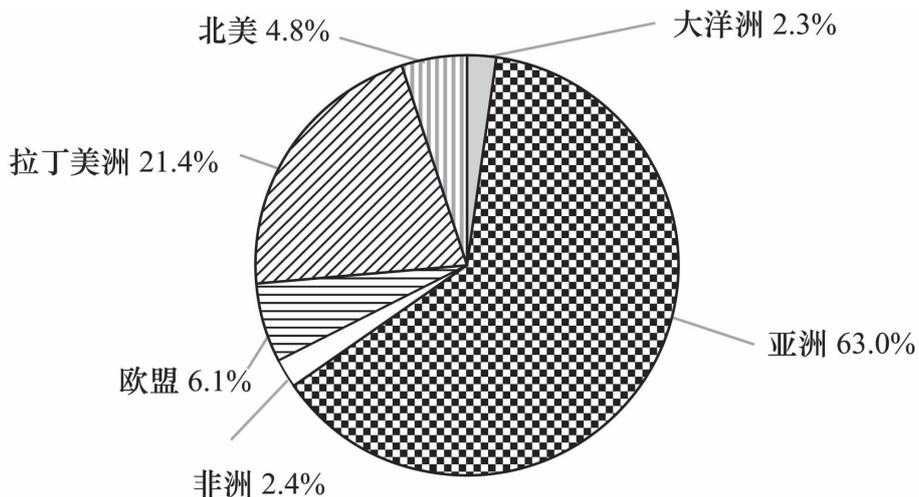


图7—5 中国对外投资累计地域构成（2017年年末）

资料来源：笔者根据《2017年度中国对外直接投资统计公报》绘制。

元，占整体投资额的12.7%。可以看出，自2009年以后增长率较其他地区攀升更快，预测今后会继续扩大。

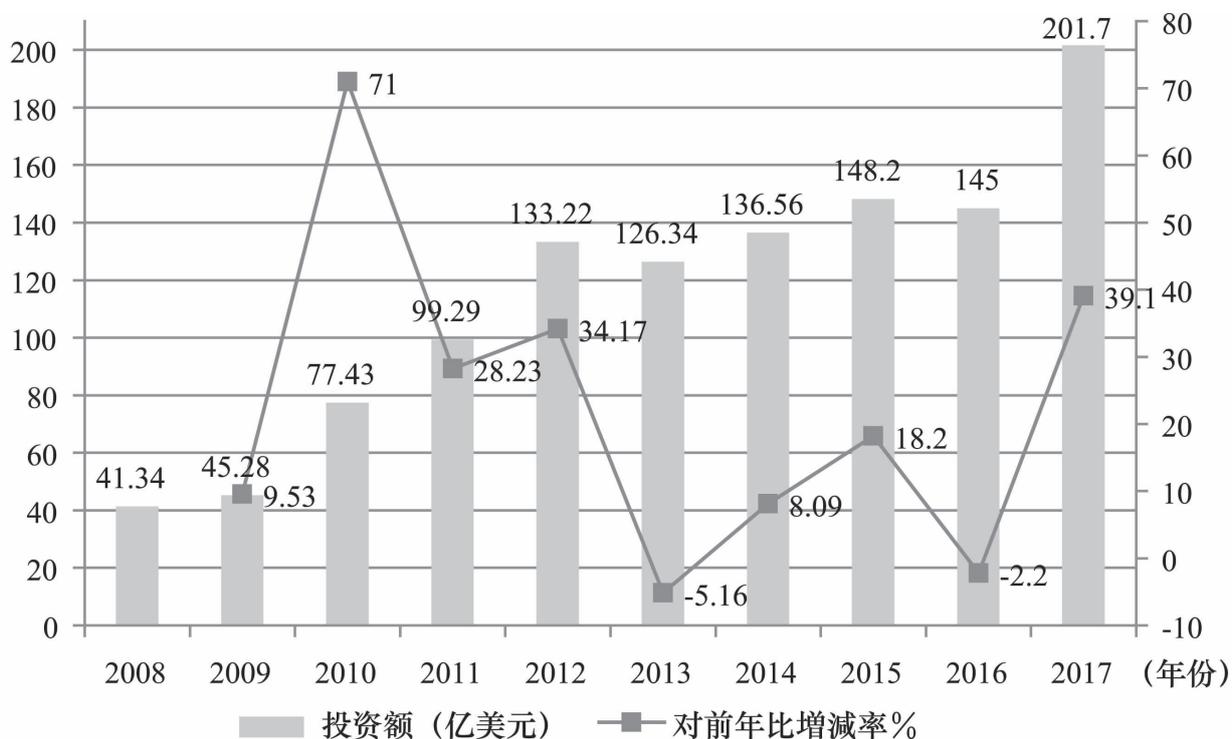


图7—6 中国对“倡议”相关国家的直接投资动向（2008—2017年）

资料来源：笔者根据《2017年度中国对外直接投资统计公报》绘制。

其次，需要关注企业层面的投资实况。如图7—7所示，笔者按企业类别整理了2006—2017年的企业海外投资情况。初期占比

高达 80% 的国有企业投资连年降低，非国有企业投资呈上升趋势，但整体而言，到 2017 年国有企业仍占比 49.1%。

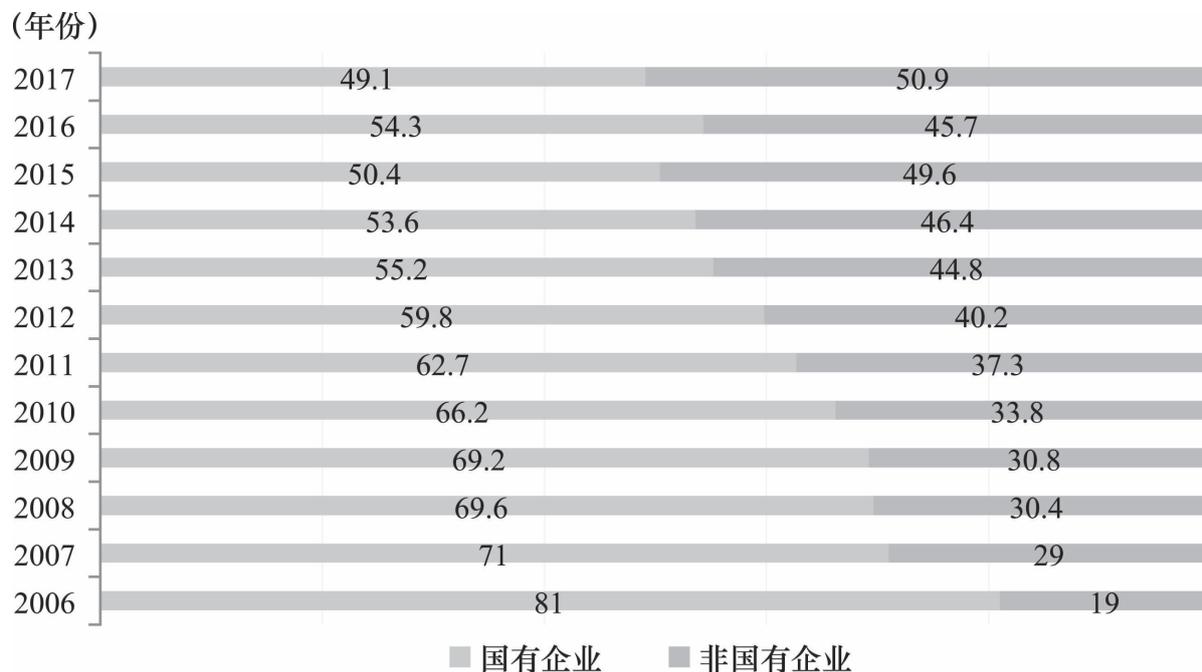


图 7—7 对外直接投资中国有企业与非国有企业占比（累计基础，%）

资料来源：笔者根据《2017 年度中国对外直接投资统计公报》绘制。

此外，笔者筛选了近年海外投资较活跃的 20 余家企业^①，依据各公司官方网站以及相关报道，整理出投资对象国和投资项目开始年份（包括中标年份）的母体信息。其中，笔者单独抽取了亚洲国家，并将各自代表性项目信息列表如下（表 7—3）。从中可以看出，正如相关报道中所述，项目主要由实力雄厚的国有企业依据国家政策开展。需要注意的是，在这种体制下很难反映出投资项目决定过程中的各投资对象国的意向，在招致受援国不满的同时也会成为导致其债务偿还能力不足的原因之一。

^① 从中国对外直接投资统计公报中选取的海外投资企业清单。中国港湾工程有限公司、中国建筑工程总公司、中国铁路工程总公司、中国交通建设集团、中国电力建设集团有限公司、中国水利电力对外公司、中国石头天然气集团有限公司等。

表 7—3 国有企业面向亚洲投资的代表案例

年\国	シンガポール	マレーシア	インドネシア	フィリピン	タイ	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	パキスタン	インド	スリランカ	ネパール
2012							水力発電所			水路修理		ハンバントタ港	
2013		ペナン大橋					変電所	石油パイプライン		港湾設備		ラジャバクサ空港	
2014	コンテナ埠頭	ペナン大橋	石炭埠頭建設 発電プロジェクト請負			水力発電所				深水バース		コロンボ港 コンテナバース	コロンボ・ ポートシテイ
2015				コンテナ・ バース建設	中国=タイ鉄 道		変電所 水力発電所	石油パイプ ライン	石炭埠頭	港湾LNG施設			
2016		大型ガント リークレーン クアラルン プールの軽軌鉄 道					中国=ラオス 鉄道		風力発電所	深水バース			
2017		東海岸鉄道 変電所 ダム拡張工事	火力発電所 ジャカルタ= バンドン鉄道 ジャカルタ= バンドン鉄道							火力発電所 火力発電所		農業センター	
2018		クアラルン プールのタ ワー					ダム建設		港湾の石炭・ 石油輸送シ テム 鉄鋼プロジェ クト	高速道路			大統領府光 ケーブル設備

注：标亮部分为国有企业项目签署和启动年份。

资料来源：笔者绘制。

四 “倡议”的转机与中国的应对

前文整体概括了“倡议”的实施方针、目的及其效果。接下来将针对“倡议”发展过程中直面的课题进行总结梳理，进而说明“倡议”在当下正逢转机。

第一，“倡议”引发的中国与相关国家之间的外交摩擦问题。从双边层面来看，“倡议”的模式是由中国提供资金，相关国家接受援助。诚然，两国之间发生分歧在所难免，但备受关注的要属债务偿还能力不足及投资流程的问题。本章开篇提及的斯里兰卡港湾投资事宜便是其中一例。2012年签署汉班托塔港投资协议后，由于随意的FS及惨淡的运营状况致使斯里兰卡债台高筑，最终通过让渡99年使用权的方式让中斯合资港湾管理企业渡过了债务难关。这一案例在国际社会备受议论（第十一章）。

第二,与多边组织间的关系调整问题。例如,中亚有俄罗斯发起的旨在促进经济和安全保障的多边组织。经济方面主要是欧亚经济联盟(Eurasian Economic Union, EAEU:俄罗斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦、亚美尼亚、吉尔吉斯斯坦,候选国塔吉克斯坦),安全方面主要是集体安全条约组织(Collective Security Treaty Organisation, CSTO:俄罗斯、亚美尼亚、白俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦)。中国一向重视包括俄罗斯在内的上海合作组织(Shanghai Cooperation Organisation, SCO:俄罗斯、中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦、印度、巴基斯坦)。但该组织与“倡议”有所不同,它并非以经济合作为主,而是重在保障区域内的安全。因此,要想推进“倡议”的建设,需要开辟其他途径来调整与多边组织加盟国之间的关系,尤其是对俄关系。但是,俄罗斯并不想失去EAEU等参与国的市场,可见关系的调整并非易事。

与此相关,“倡议”在推进跨境项目时缺乏对项目整体的调控机制也是一个值得注意的问题。单靠中国与对象国之间的双边关系调整,难以保证项目的顺利进展。

第三,“倡议”尚未形成一套完整清晰的理论体系,这无法消除国际社会的疑虑。正如本章开篇所述,虽然有相关文件阐述了“倡议”内容的雏形,但那只是停留在标题上的“愿景”,目前的政策文件还停留在国家发展和改革委员会、外交部、商务部等部门层面上。另外,中国的资金渠道主要来自国家开发银行和国家进出口银行等系统,这种融资方式与OECD各国所规定的ODA融资方式不同,严格来说这不属于经济援助。这一点在本章第一节也已言明。

目前,中国已经意识到上述问题,并采取了相应的外交措施。例如,针对第一个问题,中国及时调整了面向非洲国家的援助政策,这是中国最为重视的援助对象。由于援助政策存在理念不明

确、内容不透明等问题而广遭国际社会质疑。中国政府于2018年9月在北京召开的中非合作论坛（Forum on China-Africa Cooperation, FOCAC）上公开了援助理念和资金计划。在援助理念方面中国提出了“八大行动”，具体包括：①产业促进；②设施联通；③贸易便利；④绿色发展；⑤能力建设；⑥健康卫生；⑦人文交流；⑧和平安全。在资金计划方面，对2019—2021年提供的共计600亿美元的援助做了如下说明：①150亿美元用于无偿援助、无息贷款和优惠贷款；②200亿美元作为信贷资金额度；③100亿美元用于设立中非开发性金融专项资金；④50亿美元作为从非洲进口贸易的融资专项资金；⑤未来三年中国企业对非洲的投资不低于100亿美元。

2019年4月，习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛的主旨演讲中强调：①“倡议”不是排他性的封闭小圈子；②项目建设需遵守国际规则，确保商业和财政的可持续性发展；③继续发挥丝路基金的作用，支持同国际及他国金融机构的多边合作。

针对第二个问题，2015年5月习近平主席与普京总统发表了《中华人民共和国与俄罗斯联邦关于丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设对接合作的联合声明》，其中，就欧亚经济联盟和“倡议”的对接问题强调了在扩大贸易投资等八个领域的合作。2017年7月习近平主席访问俄罗斯时签署的共同声明中也提出需要推进“‘一带一路’倡议与欧亚经济联盟对接合作”。然而，对接的进展并不顺利。就经济方面来看，对俄罗斯来说EAEU的最大优势是囊括非燃料出口市场的中亚各国，如果与中国推进FTA等经济合作，这个市场极有可能受到来自中国的有力竞争^①。

另外，机构调整的问题也值得注意。如果相关国家已经参与到

① [日] 金野熊五：《欧亚经济合作：现阶段的统合与一带一路的关系》，《比较经济研究》第56卷第2号，2019年6月，第30—31页。

多边国际组织，则会面临重新设置相应协调机构的情况。笔者在采访中国学者时发现，以上海合作组织为例，该组织下设不同主题的成员理事会，并由这些理事会发挥协调功能。这也是今后可以考虑的策略之一。

五 构建人类命运共同体

关于第三个问题，在“人类命运共同体”的构想背景下，高水平的“倡议”理念被多次谈及。“人类命运共同体”和“倡议”很早就呈现出密切的关联性。2013年，习近平主席在印度尼西亚的国会演讲中提出“海上丝绸之路”时就已表明要构筑“中国—东盟命运共同体”。其后，在2015年12月中非合作高峰论坛上发布的《中国对非洲政策文件》，以及2016年11月习近平主席出访南非后发表的《中国对拉丁美洲和加勒比政策文件》中，均提及了地区命运共同体的构建。

2017年5月在北京召开的“一带一路”国际合作高峰论坛，意在确定各地区的施策方针。习近平主席在总结发言中积极呼吁，希望同与会各国共同推进“一带一路”建设，携手构建人类命运共同体。另外，在2018年7月举行的中国—阿拉伯国家合作论坛上，中国提出了共建“中阿命运共同体”的设想，在同月召开的BRICS（巴西、俄罗斯、印度、中国）金砖国家首脑峰会上强调，金砖各国应致力于“新型国家关系”和“人类命运共同体”的构建并发挥积极作用。^①

现今，“人类命运共同体”已经成为“倡议”的外交基本理念，但具体内容尚未明确。梳理习近平主席等国家领导人的发言，

^① [日] 饭田将史：《与现存秩序摩擦的中国对外战略》，载《中国安全保障报告2019——围绕亚洲秩序的战略和波动》，防卫研究所编，2019年，第14、18页。

可归纳如下：①追求本国利益的同时应尊重他国利益；②互惠互利地发展多边关系；③重视可持续发展。从中不难看出，“人类命运共同体”的关键在于“合作共赢”，内涵涉及政治、安全、经济、文化、生态环境五个方面。表面上看似乎无可非议，但若把“倡议”以及相关项目与中国的外交政策结合在一起解读，意义未必都是积极的，恐怕也会出现像“债务陷阱”那样招致国际舆论非议的事情。

六 走向国际水准的经济外交

综上所述，中国正在摸索探讨如何解决“倡议”中存在的问题及应对国际上的非议。在此过程中不可忽视的是，“倡议”和中国的经济外交已愈加接近国际水准。例如，继第二届“一带一路”国际合作高峰论坛之后，大阪举行了G20集团领导人峰会，会上通过了关于基础设施建设的《G20高质量基础设施投资原则》，中国也签署了这一文件。文件中的投资原则包括：①促进可持续发展；②关注项目周期的经济效益；③环境评估因素；④增强抗自然风险的韧性；⑤社会评估因素；⑥完善基础设施的治理（确保公平和透明）。^①

此外，中国也对“16 + 1”即中国—中东欧国家领导人的会晤机制进行了相应调整：第一，参考“欧盟—中国”的协议机制，对运输、贸易投资、关税、基础设施等领域进行调整；第二，将以往由中国进出口银行单独对接的项目投资方式调整为由中国向中东欧银行联合体提供投资资金。^②

虽然美国没有参与上述的多边国际组织，中国也较容易地做出

① https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/g20/osaka19/pdf/documents/jp/annex_01.pdf.

② [日]六鹿茂夫：《在两次新冷战中摇摆的中国“16 + 1”战略》，《东亚》2019年9月号，霞山会，第97页。

了一些让步，但随着中国国际影响力的不断提升，当务之急是要做好与国际标准的接轨工作。中国再三强调的“人类命运共同体”这一外交理念能否与现行的国际标准顺畅接轨，这还有待进一步观察。

第二节 “倡议”对世界的启示^①

本节将探讨“一带一路”倡议对世界以及日本经济的启示。中国经济正处于结构变革时期，在对外经济关系方面也发生一些牵动世界的变化。

第一，以往的“三角贸易体制”与既定结构发生了变化。这一贸易体制是指以中国为中心，即中国从东盟、日本、韩国等东亚国家进口零部件或半成品进行组装，而后将产品出口到欧盟、北美等地的贸易结构。2010年，中国从东亚、东盟等国进口的半成品和零部件约占贸易总量的70%，这部分被计入贸易赤字中。但中国进行组装并将完成品出口至欧盟、北美等地，就在整体上实现了贸易顺差。如此看来，中国虽是在不断地积累财富，但实际上是在三者之间形成了一个资金循环体系。

如今这一平衡已日渐不稳。例如，在中国与东盟之间，零部件和半成品的贸易往来逐渐持平，即构成了水平贸易关系。这一情况也同样出现在与东亚各国之间。虽然中国从韩国进口的零部件和半成品依旧居多，但从日本的进口已呈下降态势。不仅如此，日本反而开始从中国进口零部件和半成品。长此以往，中国的贸易顺差问题将会日益凸显。这一问题与20世纪80年代的日本经济结构类

^① 本节的具体论点，在前述《一带一路的转机》第4节，《新时代的中国经济》第2节也有论述。

似，当时日本的贸易顺差日益扩大，因没能让利于国际社会而备受诟病，现在的中国也是如此。也就是说贸易顺差要通过一定的方式进行让利，例如向国外直接投资。这一点将在第八章从宏观视角进行考察。

第二，中国的国际收支结构向发达国家转型。即将贸易顺差所得以对外直接投资等方式向境外转移，这与曾经的日本如出一辙。

第三，中国经济成为影响世界经济的重要因素。首先，对于发展中国家而言，中国是资源进口国。例如，全世界铁矿石交易量的三分之二都与中国进口有关。从生产国的角度看，中国的发展动向直接关乎本国经济的发展。另一方面，无论是对发展中国家还是发达国家，中国的对外产品出口增长迅猛。近期颇受关注的案例是，2016年中国出口的1.1亿吨钢材就相当于日本一年的粗钢产量。这种情况难免会拉低整个世界的价格，其他国家的市场价格难以再涨。综上，中国经济在世界范围内的存在感与日俱增，甚至有可能成为世界市场价格波动的动因。

另外，这些变化也带来了一些问题。例如，中国经济的发展影响了发展中国家的工业化进程。特别是对资源出口国，一旦中国大幅进口资源，发展中国家的汇率会随之提升，从而导致产品竞争力降低。日本就因日元升值导致其产业失去出口动力，同时也挫伤了发展中国家的产品竞争力，而中国产品的大量涌入更为日本的产品出口雪上加霜。这同时也是南非、印度尼西亚、巴西等国实际面临的问题。随着中国资源进口的增长，这些国家的本国工业制品及成品在整体出口贸易中不升反降，工业化的停滞已成为不争的事实。综上，如何降低中国经济给世界经济带来的负面影响是当下面临的课题。

第四，中国在基础设施领域的影响力不断上升。正如第一节中所言，中国在世界港湾运营方面的影响力与日俱增。在世界范围的

集装箱海运业务中，近七成海运在使用与中国相关的港湾。仅这一点就必然会在国际社会引发争议。

更直白地讲，国际社会担心中国承建的港湾会有军舰出入。根据在前文引用的英国《金融时报》(*Financial Times*)的报道，确有几处中国港口设置了军事支援设施，供军舰停泊整备和燃料补给。但其他大多数港口并不涉及军事用途，虽然有时中国军舰也会在此停泊，但大部分港口并无军事设施。^①

例如，笔者实地考察过斯里兰卡的汉班托塔港，那里没有燃料补给及修理设施，也没有给当地带来军事威胁。除了吉布提等几个已经投入运行的海军基地以外，其他港口并无军事关系。因此，认为中国对港口影响力的提升就意味着军事影响力的增强尚为时过早。

汉班托塔港周围并没有形成产业群。选择在此建设是因为这里是拥有一定政治基础的前总统故乡。在第十一章中，笔者分析了2017年中斯两国就这一项目的债务交涉问题。由于港口没有集装箱船停靠，高架龙门起重机自然就无用武之地。现在港口停靠的多为汽车运输船，来自发达国家的二手车在此地中转装船，然后再运往南亚各国。这虽与当初的规划有所不符，但新功能的衍生却在客观上提升了中国在南亚的地位，同时也让该港成为汽车的重要中转港。

而与该港同期建设的拉贾帕克萨国际机场的情况则更为糟糕，每周只有一趟航班起降。不过，政权更迭后的新政府已开始探讨将其改建为货物专用机场。

此外，斯里兰卡的科伦坡港也颇有意思。该港前后有过两次项

^① European Council on Foreign Relations, “Blue China: Navigating the Maritime Silk Road”, 收集统计了2003—2018年中国海军在世界各地港口停泊情况，从中可以看出中国海军的海外港口停泊情况有限。

目投资，一次是传统类型的集装箱码头扩建项目。具体而言，中国承建科伦坡港的南侧码头后使用效果较好，受此影响，在科伦坡港中转装卸的集装箱数量急剧增加。另一次是科伦坡港南侧的填海造地工程，即“港湾城”项目。港湾城的规划不仅包括工业，还涉及商业及娱乐设施，将来还计划在金融领域招商引资。此外，项目还规划在港口修建地铁以便吸引国内外企业入驻，从而打造新加坡式的产业集群。

斯里兰卡模式为“倡议”的未来发展提供了参考范本。虽然巨额的债务难题尚未得到解决，但也侧面证明了斯里兰卡已进入摸索国家发展道路的阶段。^①

第五，中国规格或中国标准正在通过基建渠道向世界挺进。例如，中国在肯尼亚建设铁路时，轨道按照中国铁路规格铺设，所以今后肯尼亚的全部铁路很有可能都会沿用中国规格。此外，非洲某些国家已经成套引进了中国的城市交通系统和安全管理系统。不仅如此，中国的手机企业在东南亚及南亚地区也占有较大的市场份额。也就是说今后这些地区的手机通信都极有可能采用中国标准。

中国在服务体系方面也已呈现渗透趋势。例如，社交软件 WeChat（微信）具有 WeChat Pay 支付功能。只要手机安装 WeChat 软件就可以通过 WeChat Pay 与同样使用微信的人或店铺之间进行无现金结算。目前，韩国、日本、欧洲等国的微信用户日趋增多，其势不可小觑。

^① 参见 [日] 荒井悦代《斯里兰卡与“一带一路”——汉班托塔港综合开发进展状况》，日本贸易振兴机构亚洲经济研究所编《中国“一带一路”倡议的发展与日本》，2018年。https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Seisaku/2017_1_10_001.html。

第三节 “倡议”对日本的启示及日本的对应^①

最后,本节将探讨“倡议”以及中国经济的变化对日本的启示。起初,日本政府对“倡议”持消极态度。但在2017年12月举办的日中经济论坛上情况开始有所转变,日本政府公开表明“支持日中民间企业推进第三方市场经济合作”。虽然当时没有明确提到“一带一路”,但足以表明日本政府的合作意向,即中国基于“倡议”推动各种项目建设时,日本愿从民间层面加以配合。其后,2018年10月安倍首相访问中国时,签署了52项日中两国间的企业合作协议。^②

那么,未来日中合作的空间在哪里?从经济合作的角度看,可主要着眼于以下四个方面。

第一,基础设施建设。放眼世界,目前正在施工的大规模建设项目几乎都是由中国企业主导,日本企业很难参与其中。但日本企业既可以通过提供技术支持等方式参与进来,也可以通过提供设备的方式以供应商的身份参与。例如,笔者于2019年8月在越南进行实地考察时就发现,在中国企业中标并承建的火力发电站项目中,有多处采用了日本的发电设备。关于这一合作空间的可能性将在第九章详述。

第二,自贸区群的建设。日中韩自贸协定以及区域全面经济伙伴关系协定等多个协定的签署足以说明,中国需要多边自由贸易协

^① 本节分析的具体论点,在前述《一带一路的转机》第4节,《新时代的中国经济》第4节也有论述。

^② 52项项目清单参照经济产业省官网,及本书第九章, <http://www.meti.go.jp/press/2018/10/20/20181026010/20181026010-1.pdf>。

定，日本也可以加入其中。作为跨太平洋伙伴关系协定^①的成员国，日本的经验可以促使日中韩自由贸易协定、RCEP 发展成更高水平的自由贸易协定（FTA）。关于这个问题，最近笔者与中国学者进行了意见交流，他们同样也在强调推进自由贸易协定的意义，并且认为中国还比较欠缺多边自由贸易协定的建设经验，应该借鉴日本主导的 CPTPP，若有机会也可参与其中。诸位学者作为政府的智囊成员，在一定程度上应该能够敦促政府重新调整 FTA 政策。

第三，企业层面的合作。这种合作被认为具有最多的可能性，2016 年香港贸易发展局对入驻香港的中国内地企业进行了问卷调查，^② 调查结果显示，大多数中国内地企业都有开拓东南亚市场的计划，而日本企业早已经开拓了东南亚市场，这意味着双方有很大的合作空间。东南亚不仅有中国工业园区，还有很多日本工业园区，双方园区之间进行合作互通也不失为一个发展方向。

现实的案例是，日本的双日商社在印度尼西亚开发了一个“绿地工业园”（Greenland）项目，该项目意图通过对住宅区、商业设施的招商来建设城市。而中国在印尼的首个对外经贸合作区正好位于该工业园南部，并且已经有中国企业入驻。关于这一案例，笔者将在第十章从生产链的结构变化这一视点来分析相关领域的合作。

第四，应对中国的技术标准。前文对微信案例的分析表明，如何应对中国标准是当下面临的课题。虽然微信在社交领域已经开始日渐普及（从日方角度来看，属于软件的共享），但涉及支付功能则应另当别论。例如，越南等地禁止使用微信，这么做的原因是为了防止中国掌握其支付信息。

① Trans-Pacific Partnership Agreement, TPP. 现在是 TPP11, 也称 Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership, CPTPP。

② 香港贸易发展局：《中国企业发掘“一带一路”商机：华南地区问卷调查结果》，2016 年，www.economists-pick-research.hktdc.com。

另外，中美经济摩擦也使得各方情况越发复杂。例如，已然成为美国眼中钉的华为却与日本企业有很深的关系。双方长期合作，日本企业从华为购买通信设备，华为则从日本企业购买零部件。现如今，迫于美国的压力，日本的大型通信公司在5G通信方面尽量避免使用华为产品。当然，今后将何去何从则是另一个问题。目前，英国允许华为5G通信进入本国市场。此外，中英两国企业在各种软件开发上的合作也在不断加深。在此背景下，如何应对中国标准已经上升到了国策层面的问题，需要另行讨论。

结 语

中国目前应积极探讨的经济课题仍然是培育新兴产业和对外推进“倡议”的实施。随着“倡议”的不断推进，中国与相关国家的贸易投资关系将会不断扩大，不断加深，最终形成以中国为中心的经济圈。另外，要解决国内面临的经济课题并不容易，因为这会触及现阶段国家的经济结构。如果能够发挥民间企业的创新能力、稳定就业形势，同时随着“一带一路”建设的推进扩大国有企业的对外投资，实现企业经营的国际化，就有可能减少效率低下的国有部门，确保高效企业的良性发展，从而促进整体经济效率的提升。

2020年以后，新时代的中国经济走向仍与改革开放的成败密切相关。对日本而言，新的经济圈已经形成，中国经济成为当前世界的主导力量，日本需要接受这个现实并在此基础上调整对中国以及“倡议”相关国家的政策。

参考文献：

日文文献：

大西康雄：《习近平时代的中国经济》，亚洲经济研究所，

2015 年。

大西康雄编：《习近平“新时代”的中国》，亚洲经济研究所，2019 年。

大西康雄编：《习近平政权第二期的课题与展望》，亚洲经济研究所，2017 年。

金野雄五：《欧亚经济合作统一现阶段与一带一路的关系》，《比较经济研究》2019 年第 56 卷第 2 号。

日本贸易振兴机构亚洲经济研究所：《中国“一带一路”倡议的展开与日本》，2018 年，https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Seisaku/2017_1_10_001.html。

英文文献：

European Council on Foreign Relations, “Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe”, 2018.

中文文献：

中共中央文献研究室编：《十八大以来重要文献选编（上）》，中央文献出版社 2014 年版。

中共中央文献研究室编：《十八大以来重要文献选编（中）》，中央文献出版社 2016 年版。

中华人民共和国国家发展改革委、外交部、商务部：《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，2015 年 6 月 8 日，新华网，http://news.xinhuanet.com/gangao/2015-06/08/c_127890670.htm。

中华人民共和国商务部、国家统计局、国家外汇管理局：《2017 年度中国对外直接投资统计公报》（中国商务部 HP），2018 年。

第八章

从宏观经济政策看“一带一路”^①

内容摘要：自2013年“一带一路”倡议提出以来，中国经济及其外部环境经历了剧烈变化。在此新背景下，经济发展思想已经由中高速增长转变为高质量发展。同样也应该高质量建设“一带一路”。“一带一路”建设既需要高质量的基础设施投资，也需要考虑金融的可持续性、环境问题、更广泛的利益攸关方、多国的合作、私营企业的作用以及国际规则的遵守等细则。日本一直在实施这些细则，因而日中两国在这方面将有广阔的合作空间。

绪 论

自2013年“一带一路”倡议提出以后，中国经济的国内外形势发生了巨大变化，与此同时，“一带一路”在整个宏观经济中的定位也相应地发生了变化。在此，本章将从国内外形势的变化对“一带一路”的影响这个角度进行考察。

^① 作者简介：田中修，日本贸易振兴机构亚洲经济研究所上席主任调查研究员。本文译者：郭小岛，中国海洋大学外国语学院。

第一节 外部环境的变化

一 回顾 2013 年

“一带一路”倡议于 2013 年提出，当时中国的出口贸易良好，外汇储备不断扩大，国家鼓励有竞争力的国有企业“走出去”。受雷曼事件影响，政府自 2008 年 11 月至 2010 年实施了刺激经济和金融缓和的政策，这导致房价从 2009 年开始攀升，人民币对美元汇率上升，大量热钱开始潜入中国市场，通过房地产和汇率差价获取了不菲的收益。正是在这样一个贸易顺差不断扩大、外汇储备日益充足的时期，中国提出了“一带一路”倡议。

日本进入 20 世纪 80 年代之后，贸易顺差扩大，日美贸易摩擦加剧，当时的中曾根内阁表示，争取在 1992 年之前实现 ODA 实际投资总额达到 400 亿美元以上的目标，并争取在同年将 ODA 实际业绩拉升至 1985 年的两倍。将贸易顺差的获利投放至发展中国家，是促进国际资金流通的重要政策。1929 年世界经济发生动荡的重要原因之一，就是当时处于经济繁荣期的美国，将贸易顺差的获利投放于国内，而没有用于第一次世界大战后百业待兴的欧洲诸国的经济复苏上。从这个意义上讲，中国在对外贸易繁荣和外汇储备充足的时期提出“一带一路”倡议，有利于资金回流。

二 状况变化

2015 年情况发生了巨大变化。当年六七月间，股票市场激烈动荡，股价暴跌，紧接着中国人民银行在 8 月份下调了人民币汇率。此举是基于国际货币基金组织 IMF 的建议，为了让人民币汇率更加贴合市场，同时也是在为人民币加入特别提款权 SDR 做准备。但国际金融市场则认为，“中国经济的实际情况比公布的情况要恶劣，

所以只能下调人民币汇率以刺激出口”，结果开始抛售人民币。而这恰恰是因为人民银行没能摸清市场的脉搏而导致的。

人民银行为了稳定人民币汇率，阻止人民币的抛售，则采取了“抛售美元，买入人民币”的方式来应对，其中抛售的美元来自国家外汇储备。另外，此前实施的房地产限购政策在2014年显现成效，房地产价格出现回落，再加之人民币汇率下跌，热钱开始从中国撤离。与此同时，国内也出现了资金外流的现象且日益严重。

在这样的背景下，如表8—1所示，中国的外汇储备开始连年降低，曾一度逼近4万亿美元的外汇储备到2017年1月已减少至约3万亿美元。国际市场担心中国外汇储备枯竭，于是出现了“中国经济崩溃论”的传言。2017年中国开始严控资金的外流，同时严格审核对外投资项目。从表8—2可以看出，尽管对外投资在2014年超过了外资引进，但却在2017年以后开始回落。到2019年资金流出问题逐渐平息，外汇储备呈增长趋势。然而，在中美贸易摩擦不断的背景下，难以保证单方面的持续高涨，因此较之以往，应高质量地发挥外汇作用，提升其使用效率和收益。

表8—1 外汇储备推移 (单位：亿美元)

年份	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
金额	33115.9	38213.2	38430.2	33303.6	30105.2	31399.5	30727.1	31079.2

资料来源：《中国统计年鉴》(2020)。

表8—2 中国外资引进与对外投资 (流通量) (单位：亿美元)

年份	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	2019
外资引进	1088.2	1132.9	1197.1	1262.7	1260.0	1310.4	1349.7	1381.3
对外投资	688.1	878.0	1231.2	1456.7	1961.5	1582.9	1430.4	1369.1

资料来源：苍苍社《中国情报手册》(2020)、《中国统计年鉴》(2020)。

第二节 宏观经济的变化

2013年，伴随“一带一路”倡议的提出，中国GDP的实际增长率为7.8%。如上所述，得益于2008年11月至2010年期间实施的经济刺激政策，中国率先实现了经济复苏，并在2010年实现了两位数的增长，经济规模超过日本成为世界第二大经济体。

但经济刺激政策结束后，政府为应对因政策而导致的房价上涨和通货膨胀问题，开始实施宏观经济紧缩政策，这一举措延缓了增长速度，经济增长率在2011年、2012年分别降至9.6%和7.9%。2013年降幅减弱，经济的持续走低貌似得到了控制，但随后增长率又持续下降，到2019年降至6.1%。原因虽可归因于潜在增长率的下降，但不容忽视的是，中国的经济结构以2013年为分水岭，已经开始发生巨大变化。

一 消费与投资

从表8—3可以看出中国消费投资与GDP之间的关系。在2008年11月至2010年实施的大规模经济刺激政策中包含了4兆元的追加投资，经济增长率中的投资贡献率一度达到了85.3%。但随着政策效果的下降贡献率也随之降低，2014年以后，消费贡献率开始反超投资贡献率。从GDP来看，消费占比自2011年开始超过了50%。

表8—3 GDP与消费投资的关系 (单位：%)

年份	消费		投资（资本形成）	
	GDP占比	对增长率的贡献率	GDP占比	对增长率的贡献率
2008	50.0	44.0	42.4	53.3
2009	50.2	57.6	45.5	85.3

续表

年份	消费		投资（资本形成）	
	GDP 占比	对增长率的贡献率	GDP 占比	对增长率的贡献率
2010	49.3	47.4	47.0	63.4
2011	50.6	65.7	47.0	41.1
2012	51.1	55.4	46.2	42.1
2013	51.4	50.2	46.1	53.1
2014	52.3	56.3	45.6	45.0
2015	53.7	69.0	43.0	22.6
2016	55.1	66.5	42.7	45.0
2017	55.1	57.5	43.2	37.7
2018	56.3	65.9	44.0	41.5
2019	55.4	57.8	43.1	31.2

资料来源：《中国统计摘要》（2020）。

二 第二产业与第三产业

表 8—4 GDP 与第二、第三产业的关系 (单位：%)

年份	第二产业		第三产业	
	GDP 占比	对增长率的贡献率	GDP 占比	对增长率的贡献率
2010	46.5	57.4	44.2	39.0
2011	46.5	52.0	44.3	43.9
2012	45.4	50.0	45.5	45.0
2013	44.2	48.5	46.9	47.2
2014	43.1	45.6	48.3	49.9
2015	40.8	39.7	50.8	55.9
2016	39.6	36.0	52.4	60.0
2017	39.9	34.2	52.7	61.1
2018	39.7	34.4	53.3	61.5
2019	39.0	36.8	53.9	59.4

资料来源：《中国统计摘要 2020》。

根据表 8—4 可知，在 2012 年第三产业的占比开始超过第二产业并于 2015 年突破 50%。而在对经济增长率的贡献率方面，第三产业在 2014 年就已经超过第二产业。

第三产业成为中国经济增长的主体，扩大了劳动就业机会，即便经济增长下行仍然保证了就业形势的稳定。但是，相对于第二产业，由于第三产业的劳动生产性偏低，这也导致潜在增长率的萎靡。

三 劳动力人口

2012 年年底，15—59 岁的人口（劳动力人口）达 9 亿 3727 万人，同前年相比减少了 345 万人。此后劳动力人口不断减少，2019 年年底减至 8 亿 9640 万人。

长期以来，中国依靠人口红利维持着经济的高速增长。但从 2012 年开始，人口红利的效果逐渐下降，劳动力人口的减少阻碍了潜在增长率的提升。

四 南北差距

中国经济正由高速增长向中高速增长转变，随之带来的是，以往东部、中部、西部、东北等地区间的经济差距开始转变为南北差距。而发现这一问题的，是中国人民大学经济学院周晓波和陈璋以及中国发展改革委宏观经济研究院国土开发地区经济研究院的王继源。

他们认为，2013 年以后中国的区域经济出现了南北 GDP 增速分化的新态势，凸显的变化是经济增速上“南快北慢”，经济比重上“南增北降”。具体的表现是，2007—2012 年南北 GDP 增速基本保持一致，北方 GDP 增速甚至略高于南方。而到了 2013—2017 年，则呈现出南北差距不断拉大的趋势，由 2013 年的 0.41% 扩大到

2017年的1.4%。2013—2017年，北方的年平均增长率为7.4%，低于南方的8.5%。

至于南北经济分化的原因，他们认为，“由于北方主要是资源型经济，传统产业密集，产业结构整体偏重工业，市场发育度不够，结构转型的难度要比南方大得多。反观南方，整体产业结构较轻，很多东部沿海城市早已过渡到‘后工业化时代’，服务业已成为经济发展的主要动力，即便是制造业，也逐步向高精尖行业转型，总体转型较为成功，整体呈现出较好的发展态势”。^①

五 从“新常态”到“新时代”

2013年“一带一路”倡议的提出可谓转折点，中国经济开始进行大幅度的结构转变。由此，在2014年12月的中央经济工作会议上，这些变化被命名为“新常态”，主要表现为以下四个转换：第一，增长速度从高速增长转为中高速增长；第二，发展方式从规模速度型转向质量效率型；第三，经济结构调整从增量扩能为主转向存量调整、做优增量并举；第四，发展动力从主要依靠资源和低成本劳动力等要素的投入转向依靠创新驱动。

2015年10月，党的十八届五中全会提出新发展理念，以“创新、协调、绿色、开放、共享”为新的发展动力。2017年10月，党的十九大将习近平新时代中国特色社会主义思想确立为新的指导思想，并在同年12月召开的中央经济工作会议上，明确指出中国特色社会主义已经进入新时代，中国经济发展也进入了新时代，经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。“中高速增长”被“高质量发展”置换，“新常态”被

^① 周晓波、陈璋、王继源：《中国南北方经济分化的现状、原因与对策：一个需要重视的新趋势》，《河北经贸大学学报》2019年第40卷第3期。

“新时代”置换。

《人民日报》在2017年12月21日发表评论：“高质量发展是能够很好满足人民日益增长的美好生活需要的发展，是体现新发展理念的发展，是创新成为第一动力，协调成为内生特点，绿色成为普遍形态，开放成为必由之路，共享成为根本目标的发展。”

可以看出，随着宏观经济形势的变化，中国对发展的看法也产生了巨大改变。

第三节 从宏观经济政策来看待 “一带一路”在环境变化下的 定位变化

宏观经济文件中关于“一带一路”的定位及表述变迁，如表8—5所示。

从表8—5可以看出，“一带一路”的初期建设与对外开放，以及京津冀协同发展、长江经济带发展同属区域经济协调发展的三大战略之一。但在此后，“一带一路”由战略改为“倡议”，着重强调共商共建共享。随之，“粤港澳大湾区”建设取代“一带一路”，被纳入区域协调发展的战略之中，从而形成了新的三大战略。

此外，2019年4月，在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛上，就“共建‘一带一路’，加强高质量发展”议题进行了深入讨论，“高质量发展”被纳入“一带一路”倡议。由此，以往的“一带一路”投资政策及服务体系需要进行重新评估。

表 8—5 宏观经济文件对“一带一路”的定位及表述变迁

文件	定位	表述
2013 年中央经济工作会议	对外开放	推进丝绸之路经济带建设, 抓紧制定战略规划, 加强基础设施互联互通建设, 建设 21 世纪海上丝绸之路, 加强海上通道互联互通建设, 拉紧相互利益纽带
2014 年政府工作报告	对外开放	抓紧规划建设“一带一路”
2014 年中央经济工作会议	优化经济发展空间格局	重点实施“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带发展三大战略
	对外开放	推进“一带一路”合作
2015 年政府工作报告	拓展区域发展新空间	把“一带一路”建设与区域开发开放结合起来, 加强新亚欧大陆桥、陆海口岸支点建设
2015 年中央经济工作会议	对外开放	推进“一带一路”合作建设
	对外开放	倡导和推动共建“一带一路”, 发起创办亚投行, 设立丝路基金, 一批重大互联互通、经贸合作项目落地
2016 年政府工作报告	优化区域发展结构	深入推进“一带一路”建设
	对外开放	扎实推进“一带一路”建设, 坚持共商共建共享, 使“一带一路”成为和平友谊纽带、共同繁荣之路
2016 年中央经济工作会议	新型都市化	深入推进“一带一路”建设, 落实京津冀协同发展规划纲要, 加快长江经济带发展, 推进“一带一路”建设
	对外开放	统筹推进“三大战略”和“四大板块”发展
2017 年政府工作报告	优化区域发展格局	扎实推进“一带一路”建设、坚持共商共建共享, 共同打造陆上经济走廊和海上合作支点, 构建沿线大通关合作机制
	对外开放	以“一带一路”建设为重点, 创新对外投资方式
2017 年中央经济工作会议	区域协调发展	推进“一带一路”国际合作, 坚持共商共建共享
2018 年政府工作报告	全面开放	发挥企业主体作用, 有效管控各类风险
2018 年中央经济工作会议	对外开放	推动共建“一带一路”, 坚持共商共建共享,
2019 年政府工作报告	对外开放	遵循市场原则和国际通行规则, 发挥企业主体作用, 推动基础设施互联互通, 加强国际产能合作, 拓展第三方市场合作
2019 党的十九届四中全会	外交政策	推进“一带一路”共同建设和高质量发展
2019 年中央经济工作会议	经济体制改革	健全“一带一路”投资政策和服务体系

结语 共建高质量的“一带一路”

自2013年“一带一路”倡议提出以来，中国经济的内外情况发生了巨变：外汇储备减少、重新评估对外投资政策、潜在增长率降低、经济增长结构由投资、第二产业主导向消费与第三产业主导变化、劳动力人口减少、南北经济差距扩大，与此同时发展理念由维持“中高速发展”向推进“高质量发展”转变，“一带一路”的共建也需向高质量的发展模式转变。

而这里所说的“高质量发展”包含以下要素：①高质量高效率的基础设施建设；②关心相关国家的债务风险；③关心地球环境问题；④关心相关国家政府、执政党、在野党、一般国民、项目沿线居民、市民团体等；⑤既由中国主导又注重多边合作；⑥国企民营同等重视；⑦遵守国际准则；⑧缩小收入差距；⑨防止政府腐败；⑩注意与中国国内的地区发展战略协调同步。

关于以上事例，日本ODA大多都有所经历，因此作为前车之鉴，在中国推进“一带一路”向高质量发展转变之际，与日方应该有很大的合作空间。

参考文献：

周晓波、陈璋、王继源：《中国南北方经济分化的现状、原因与对策：一个需要重视的新趋势》，《河北经贸大学学报》2019年第40卷第3期。

[日]田中修：《习近平体制第Ⅱ期经济政策的基本理念》，财务省财务综合政策研究所 Financial review 138号，田中修责任编辑《中国特辑》，2019年8月。

第九章

从日本企业看第三方市场合作^①

内容摘要：随着中国企业的海外拓展和日中关系的改善，日本企业正在考虑与中国企业开展合作。基础设施联合开发中的设计采购施工（EPC）合同分工是合作形式之一。然而，鉴于风险问题，对日本企业来说，合作伙伴是否信守合约至关重要。企业之间可开展不同形式的合作，例如，各种权益的联合投资，为日本项目提供融资，从日本向第三国出口基建工地所需的建筑机械和材料。

绪 论

随着中国企业在海外的业务拓展和日中关系的改善，日本企业在第三方市场与中国企业的协同合作开始备受关注。合作形式之一为基础设施建设方面的 EPC（工程、采购、建设）分工，但考虑到风险问题，对于日本企业来说，合作方企业是否遵守合约至关重要。除基础设施之外，共同投资权益项目、日方融资、从日本进口第三方市场所需的基建器材和物资等方面，双方也有可探讨合作的

^① 作者简介：箱崎大，日本贸易振兴机构亚洲经济研究所主任调查研究员。本文译者：郭小岛，中国海洋大学外国语学院。

空间。

第一节 日本企业中国业务的变迁

从图 9—1 可以看出，日本的对华投资迄今有过三次高潮。第一次高潮出现在 20 世纪 90 年代，与实际投资金额相比，合同数量多但规模小的投资案例居多。当时，中国劳动力成本低，日本的大小企业进军中国，旨在扩大产品出口。进入 2000 年后，以中国加入 WTO 为契机出现了第二次高潮，日本企业于是转变策略，将中国这一生产基地同时视作消费市场。这一时期，劳动力成本上升虽成为企业经营的难题，但随着收入的提高，日本企业对扩大中国市场的期待随之提高。其后到 2010 年代初期，因日元升值迎来第三次高潮。虽然合同数量少但交易金额高，可见与以往相比，大型投资案例成为这个时期的主流。随着人工费的上升，加之与外资企业、中国企业的竞争日趋激烈，可以看出，能在这一时期投资中国的主要是那些对中国业务具有丰富经验且实力雄厚的大型企业。

日本企业在中国开展事业的两大支柱是对外出口和境内销售。改革开放之后的一段时间里，日本企业在中国的支柱发展模式是委托加工而后扩大出口，这也加快了中国变身为世界工厂的步伐。之后，中美两国就中国加入 WTO（1999 年）的谈判达成一致，世界随之对中国市场的期待日益高涨，与此同时，日本企业也开始关注中国的市场潜力，并纷纷致力于开拓中国市场，扩大产品销售。

丸川将日本企业在中国的事业发展分为四个时期并做出如下概况简介^①：

^① [日] 丸川知雄：《日本企业的中国事业与日中合作关系的变迁》，《亚洲研究》2014 年第 60 卷第 4 号。

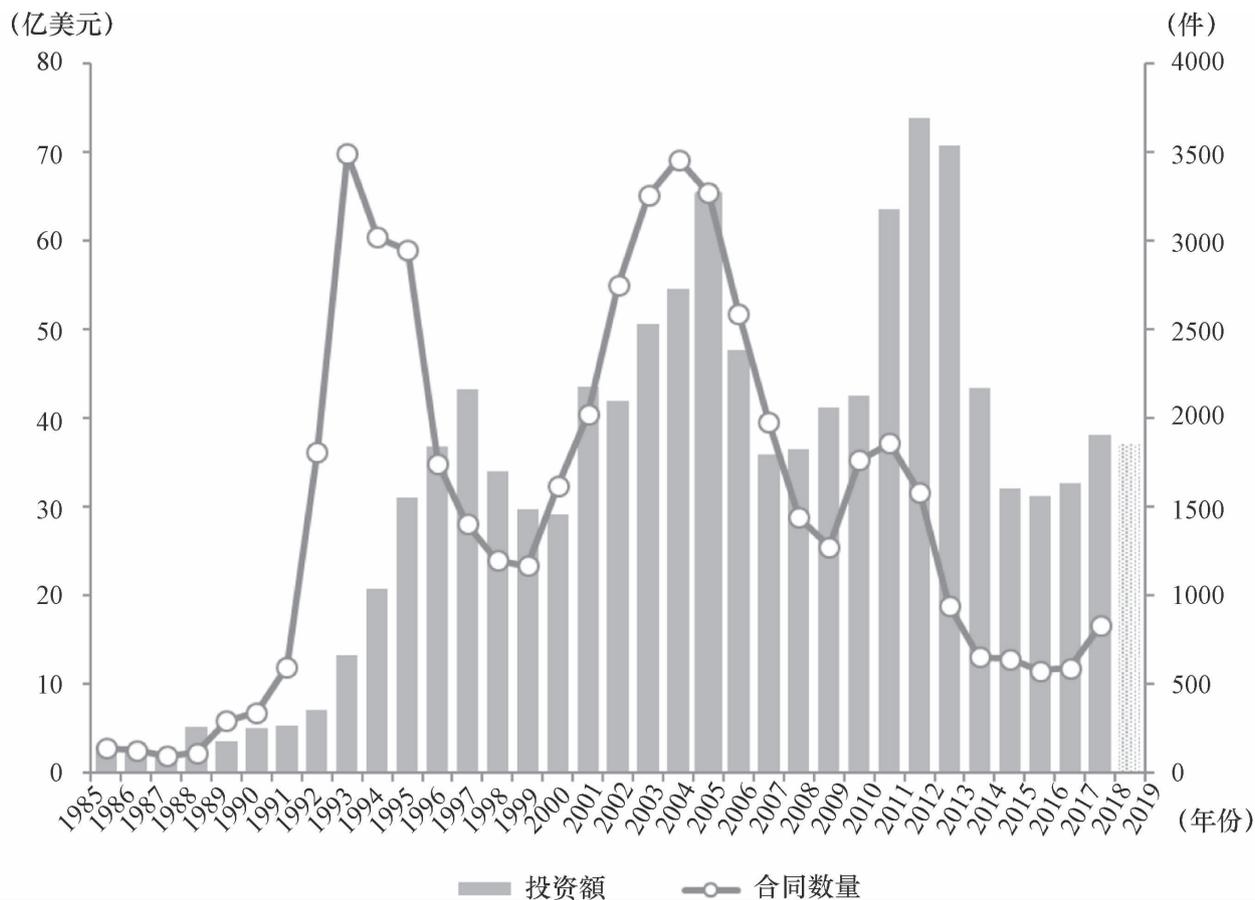


图9—1 日本对华投资额与合同数量

注：2008年前的交易金额不包括经由免税区的部分，2009年后包含经由免税区的投资。2019年签约数量不明。因2019年的交易金额在10月之后未给予公布，故此处基于1—10月较前年同期比下降2.9%的实际业绩，进行估算。

资料来源：笔者根据中国商务部CEIC的数据绘制而成。

一 摸索期（1979—1992年）

改革开放初期，中国政府希望通过引进外国企业的先进技术和设备发展国内经济。若外国企业有意通过发挥其品牌和技术优势占领中国市场，那么能发挥这一投资效果的就是市场开放。然而，当时人民币无法与外币自由兑换，中国国内市场实际上处于封锁状态。只有汽车、彩电用显像管等制造企业，才被允许将其在中国销售所得的人民币兑换成外币。原因在于，如果这些产品不能实现国产化生产，则须花费巨额资金来进口。同时期，中国政府采用的产业政策与外币分配方式是“委托加工（三来一补）”，这种简便的方式在国内迅速普及。日本企业的直接投资主要是把在日本逐渐失

去优势的劳动力密集型产业转移到发展中国家，而中国“三来一补”政策的出台则为日本的对华投资提供了渠道。

二 第1次投资高潮与幻灭（1993—2000年）

1993年，中国在主要城市设立了外币调剂中心，从而实现了人民币与外币的大规模兑换。这样国内市场就解除了“实际封锁”，以家电制造商为主的日本企业开始进入中国市场，由此出现了第一次投资高潮。但中国同行业者迅速增加，日本电器制造商未能如预期一样提高市场份额，投资高潮在不久后的1997年结束。此后，受广东国际投资信托公司（GITIC）破产（1998年）、亚洲金融危机、日本国内银行破产等影响，日本开始缩小海外事业规模，对华投资在一段时间内进入低潮。

三 第2次投资高潮至雷曼事件（2001—2009年）

2001—2009年，随着中国加入WTO以及市场开放，日本企业在汽车、零售等行业的对华投资迅速扩大，2001—2007年出现了第二次投资高潮。起初，只有中外合资性质的外资企业才被允许在中国国内开展市场销售，后来中国对行业范围的限制逐渐放宽，中外合资的限制缩小至汽车等少数行业。在此背景下，这一时期的外商独资企业呈增长趋势。

四 第3次投资高潮至日中关系恶化（2010—2014年）

在2010年以后的一段时间里，日本对华直接投资虽然没有主导性产业，但却保持了高质量的发展。日本对华投资行业范围广阔，包括运输机械、零售批发业、一般机械、金融保险业等。但2012年日中关系急剧恶化，2013年、2014年日本对华投资大幅减少（商务部的投资金额与前年相比减少4.3%、同比减少38.7%）。

第二节 新型日中合作中的 第三方市场合作

一 从对华投资到第三方市场合作（2015 年）

随着改革开放以来 40 多年的外资引进，中国企业的技术水平显著提高。这一情况，也能从日资企业的采购状况看出端倪。根据日本贸易振兴机构海外调查部《亚洲、大洋洲日资企业实况调查》显示，2019 年进军中国市场的日本企业在零部件和原材料等方面的本地采购率接近 7 成（69.5%）。从明细中可以看出，日资企业对中国企业的采购率（63.2%），已经达到了日资企业供应商（30.5%）的 2 倍。日资企业过去虽然是从本地采购，但主要是来源于进入中国市场的日本供应商，因为本地企业生产的零部件和原材料无法满足日资企业的品质要求。但近年来能够达到日本企业品质标准的本地供应商不断增加。

日资企业推进的企业本土化经营不单单表现在采购方面。经过在中国数十年的发展，进入中国市场的日资企业的内部积累也在不断增加。据经济产业省《海外事业活动基本调查》，2001 年在中国本土的日资企业的内部留存平均值为 1 亿 2292 万日元，而 2017 年，这个数值扩大了将近 10 倍，达到 12 亿 8262 万日元。

2013—2016 年日本对华直接投资额连续四年减少，其后 2017 年同比增加 5.1%，2018 年增加 16.5% 呈恢复势头，2019 年（1—10 月）与前年同期相比减少了 2.9%。可以推测，2019 年全年的直接投资额约为峰值（2012 年）的一半。

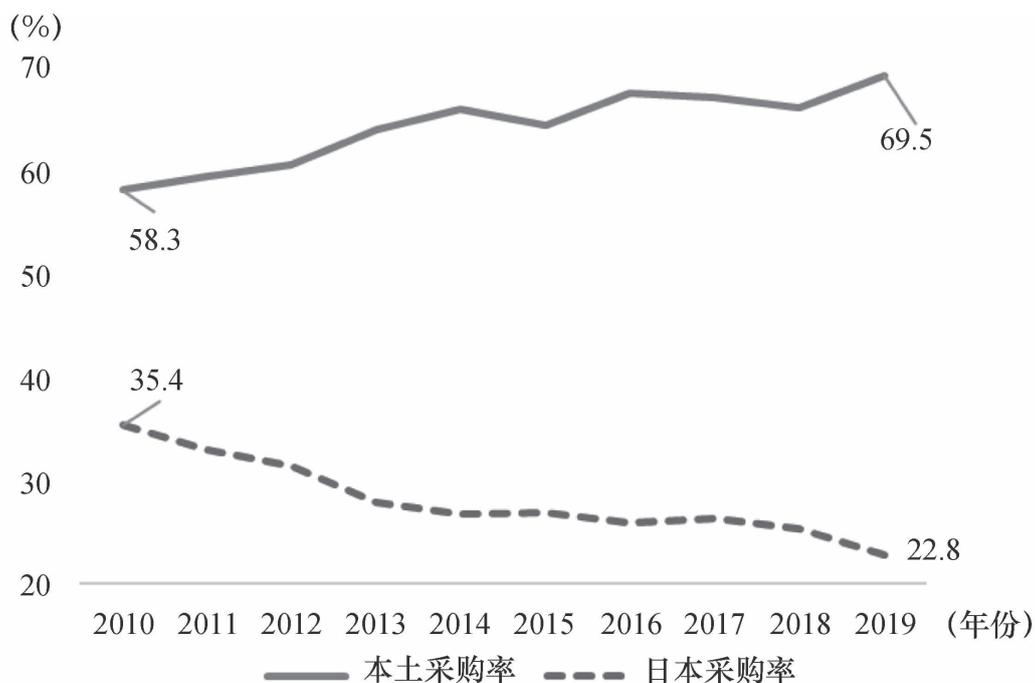


图9—2 在华日企的本土采购率与日本采购率

资料来源：笔者依据日本贸易振兴机构（JETRO）海外调查部亚洲大洋洲课中国北亚课的《亚洲、大洋洲日资企业实况调查》绘制而成。

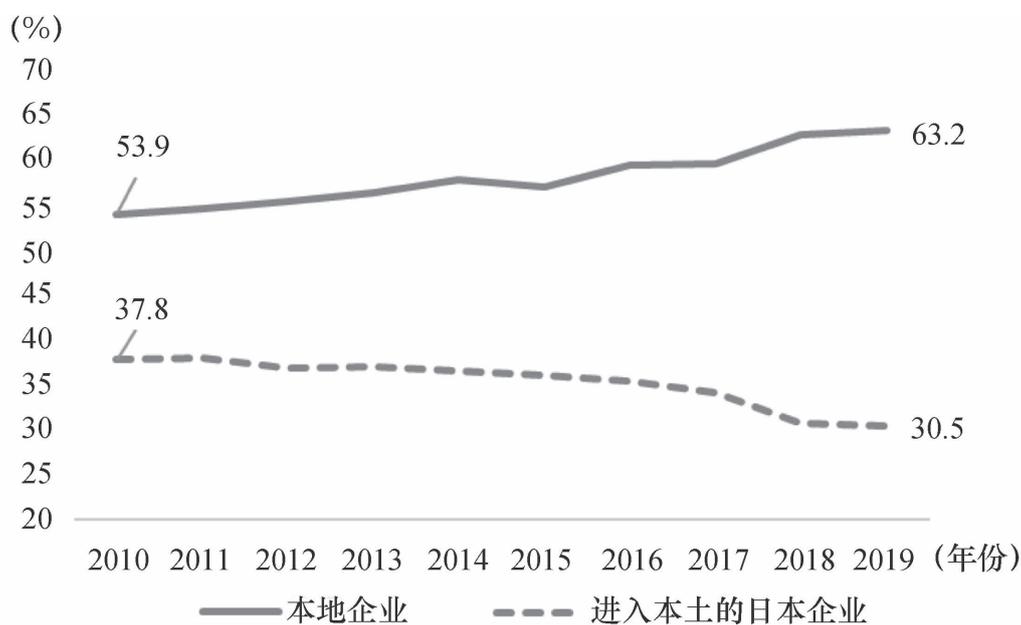


图9—3 在华日企的本土采购细目

注：除“本地企业”“进入本土的日本企业”以外，采购企业中也包括非日系外资企业。

资料来源：笔者依据日本贸易振兴机构（JETRO）海外调查部亚洲大洋洲课中国北亚课的《亚洲、大洋洲日资企业实况调查》绘制而成。

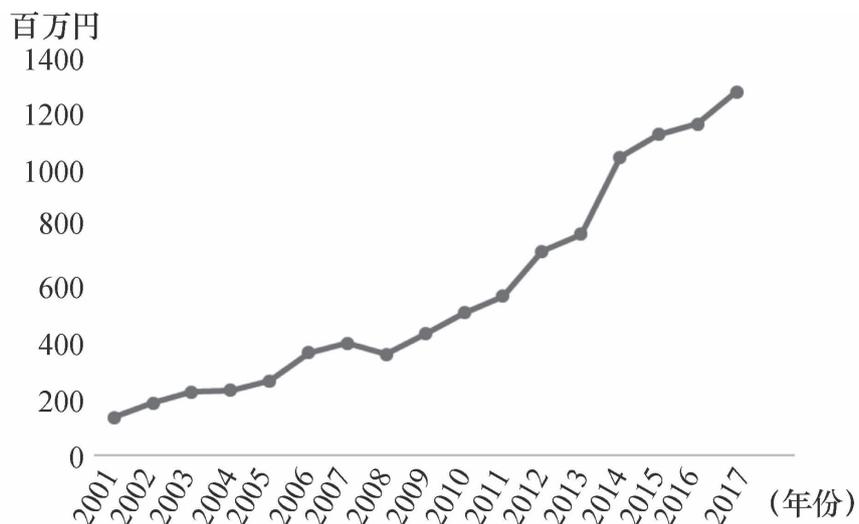


图9—4 在华日资企业（平均每家）内部留存金额的变化

注：统计里的“中国”数据不包括中国香港特区部分。

资料来源：笔者依据经济产业省各年份的“海外事业活动基本调查”绘制而成。

表9—1 日本对华投资额推移

	日本对华实际投资额	
	百万美元	前年比 (%)
2010	4242	3.0
2011	6348	49.6
2012	7380	16.3
2013	7064	-4.3
2014	4330	-38.7
2015	3210	-25.9
2016	3110	-3.1
2017	3270	5.1
2018	3810	16.5
2019	3330	-2.9

注：2019年为1—10月投资额、增长率为前年同期比。

资料来源：笔者依据CEIC数据绘制而成。

分析“约为峰值的一半”这一投资规模可知，2011年以及

2012 年峰值时期，1 美元兑换 70 日元，即日元不断升值，日本的对外直接投资除对中国之外也面向其他地区横向扩展。此外，东日本大地震之后日本开始重构供应商链。据此可以推测，2012 年日中关系恶化后日本对华投资大规模下跌的部分原因可归结于，日本国内出于特殊情况扩大对华直接投资而导致的反弹。另外，日本对华投资的势头恢复迟滞的原因还在于零部件采购和资金等本地化经营的推进，以及中国经济发展减速等因素。

然而，随着日中关系的改善以及中国企业在海外的发展，近年来也出现了在第三方国家探索日中经济合作可能性的动向。2018 年 5 月 9 日，日中签署了《中日企业开展第三方市场合作的备忘录》，决定“为进一步推进日中民间企业的交流，一致同意设立‘中日第三方市场合作论坛’让更多的企业经营者与相关官员参与进来，推进第三方民间经济合作”。^①

二 MOU 协议的多样化合作方式

日中两国在第三方市场合作采取的方式参考了“一带一路”倡议，以及基础设施领域的 EPC（工程：Engineering、采购：Procurement、建设：Construction）。具体而言，就是日本企业负责提供核心设备与相关机器，中国企业负责建设和施工。

2018 年 10 月第一届中日第三方市场合作论坛签署的 52 个合作项目中（参照文末表 9—2），制造业 EPC 相关案例在各公司网站均已发布。编号与文末的表格一致。

● 29 第三方石油、石化和 AI 等领域中日建设企业的合作（中国寰球工程有限公司·千代田化工建设株式会社）

^① 外务省：《日本外务省经济产业省与中华人民共和国国家发展和改革委员会商务部中日第三方民间经济合作》，2018 年 5 月 9 日，https://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/c_m1/cn/page4_003987.html。

旨在将千代田化工建设的海外业绩、项目管理能力与中国寰球工程的行动力、成本竞争力相结合，以开展第三方项目的 EPC 业务。不仅如此，千代田化工建设还致力于提供以高端设备安装工程为基础的先进数字技术服务，以实现成套设备的最优化运营、安全保障，同时也能为合作方提供改善生产效率的有效方案。此番与中国寰球工程在数字 AI 领域达成合作，旨在为中国境内外提供具备高资产价值的成套设备。

资料来源：千代田化工建设株式会社^①。

● 31 有关扩大国际商机的战略合作协议（中国电力建设集团有限公司·东芝株式会社）

将东芝的高效发电系统与中国电建的全球销售网络、咨询实力及工程建设业绩相结合，致力于第三方市场业务的进一步拓展。此外，双方就中国电力建设集团有限公司承建的尼泊尔塔纳湖水电站以及即将承建的几内亚库库坦巴水电站水轮发电机组及其附属设备签订了框架采购协议，旨在通过双方合作推进项目有序发展。

资料来源：株式会社东芝^②。

● 32 有关第三方电力市场的协议（中国东方电气集团有限公司·株式会社日立制作所）

双方将在第三方电力市场的项目开发、设备采购、工程承包、项目投融资等方面开展全方位的合作。利用以往建立的市场渠道，在进一步扩大产品及服务销售的同时，通过信息的及时共享，共同推进在第三方电力能源市场的事业。

① 千代田化工建设株式会社：《同中国寰球工程有限公司第三方石油、石化和人工智能等领域中日建设企业的合作》，2018年10月26日，<https://www.chiyodacorp.com/media/181026.pdf>。

② 株式会社东芝：《中国电力建设集团有限公司与东芝有关扩大国际商机的战略合作协议》，2018年10月26日，https://www.toshiba.co.jp/about/press/2018_10/pr_j2602.htm。

资料来源：株式会社日立制作所^①。

如上，日方的主要功能是提供核心设备（东芝），提供技术（千代田化工建设）。在分工合作方面，中国企业与日本企业相互利用渠道开拓市场（日立·东方电气）。除基础设施建设领域之外，日中两国的第三方合作还涉及医疗（富士胶片）、看护（富士通）等各个领域。

●41 战略合作协议书——有关保健领域包括第三方市场的合作备忘录（上海市信息投资股份有限公司·富士通株式会社）

富士通将基于最先进的技术以及在日本健康管理领域的综合业绩，在上海与上海市信息投资公司的 ICT 基础设施、智慧城市构建技术相结合，为中国老年人提供看护服务。双方同意共同探索在第三方市场拓展业务合作的可能性。

资料来源：富士通株式会社^②。

●42 有关应对流感的共同研究备忘录（浙江海正药业股份有限公司、国家应急防控药物工程技术研究中心、中日友好医院、富士胶片株式会社）

此项目旨在利用获得日本批准销售许可的抗流感病毒药“Avigan Tablet”（以下简称 Avigan）的有效成分，开发流感重症患者的治疗方法。富士胶片株式会社为海正药业、中日友好医院、国家紧急防控药物工程技术研究中心（NERCED）提供“Avigan”的临床数据。中日友好医院与 NERCED 利用“Avigan”有效成分，以重症流感患者为对象进行临床开发研究。海正药业计划争取在中国获得与“Avigan”含有相同有效成分的抗流感病毒药物的生产销售许

① 株式会社日立制作所：《〈第1届中日第三方市场合作论坛〉同中国企业合作推进第三方电力系统、节省能源、环境保护等领域合作》，2018年10月29日，<http://www.hitachi.co.jp/New/cnews/month/2018/10/1029a.html>。

② 富士通株式会社：《富士通与上海信投有关保健领域包括第三市场的合作备忘录》，2018年11月2日，<https://pr.fujitsu.com/jp/news/2018/11/2-1.html>。

可。富士胶片将与海正药业、中日友好医院、NERCED 合作，在中国以外的地区推广开发临床治疗法。

资料来源：富士胶片株式会社^①。

第三节 关于日中企业在第三方市场合作的建议

日资企业的高端技术经验与中国企业的建设能力相结合，虽然能够发挥双方企业的优势，但想要达成合作，还需要满足第三国对项目的预算限制条件以及相关规格与交货日期等要求。然而，高规格的项目合作未必能够满足第三方市场的要求。

此外，关于日中企业在第三方市场合作中存在的不稳定因素，笔者采访了在中国开展业务的日资企业，并整理相关意见如下。

一 发生工期延迟时的应对

在日中共同承包的第三方基础设施项目中，即使是采取双方发挥各自优势、EPC 中各有分工的形式，原则上依然是实行连带责任保证制的。若能在合同中明确划分责任并严格执行，原则上不会出现相关问题。但在目前为止的实际案例中，常有中国企业承担 C（建设）时延迟工期，日方不得不应对合同中未明确规定的推进项目管理等情况发生。

二 合同的重要性

在双方合作的基础设施建设项目中，难免会出现各种大小纠

^① 富士胶片株式会社：《有关应对流感的联合研究备忘录利用“Avigan Tablet”有效成分开发重症流感患者治疗方案》，2018年10月26日，https://www.fujifilm.co.jp/corporate/news/articleffnr_1357.html。

纷。合同本应是解决纠纷时的有效依据，但中国企业对此意识较为薄弱。因此在发生纠纷时，会出现局面难以收拾的情况。换个角度来看，如果中国企业能认识到非常时期下遵守合同的重要性，则可以加深日本企业对中国企业的信赖，有利于促进双方实现更多合作。

三 中方在基础设施建设项目中的应对能力提升与周边国家的需求特征

在第三国项目中，过去第三国常要求核心设备制造国为G7、欧盟等成员国，但近年来这种要求越来越少。一方面是由于中国企业在国内基础设施建设方面积累了很多经验；另一方面，中国周边国家中也存在不要求高规格的情况，因此除部分化学设备和电厂的核心设备领域外，不少项目即便没有日本参与也照样可以推进。

第四节 日本在基础设施领域外的参与及贡献

上一部分阐述了有关基础设施建设的意见，但双方合作的形式并不限于此项。下面将介绍日方针对基础设施建设以外的合作形式提出的相关建议，以及政府提供的参考项目。

一 权益领域的投资和融资

日中企业的合作形式除共同开发建设基础设施外，还可以考虑权益投资。日本的权益评价体系更为成熟，在联合投资、生产链，以及项目评估环节善用日方优势资源，也不失为第三方市场合作的形式之一。

而在 52 项合作项目中，就有中国中信集团和伊藤忠商事《中日共同投资欧洲再生能源和下一代电力交易》案例。两家公司曾在共同投资领域有过以下合作：

- 联合投资德国海上风力发电项目 “Butendiek 海上风力发电站”（中国中信股份有限公司、伊藤忠商事株式会社）

两家公司预计从丹麦投资基金获取德国 Butendiek 海上风力发电站运营公司 22.5% 的股份。该发电站是德国北海海域规模最大且正在运行的海上风力发电站。自 2015 年 8 月开始运营，总发电量为 288 兆瓦，年发电量可供约 37 万个德国普通家庭的用电。作为环境政策的一环，德国提出了要在 2050 年以前将电力总消耗量中可再生能源所占比例提升至 80% 以上的目标，由此可以预见，今后对包括海上风力发电在内的可再生能源的需求将不断扩大。

资料来源：伊藤忠商事株式会社^①。

不过，对于日中两国的联合投资，有不同意见指出，日本企业更注重投资期间的盈亏，而中方却未拘泥于此，双方存在不一致的看法。

另外，还有意见认为，第三国在基础设施建设方面更期待日本的项目融资，主要是因为日元利息远低于人民币。在 52 项合作协议里，日方提供项目融资的案例有 •1 《关于业务合作协议（含第三方市场合作）》（国家开发银行·瑞穗金融集团股份有限公司）；•5 《关于业务合作及加强第三方市场合作协议》[国家开发银行·三井住友银行股份有限公司·三井住友银行（中国）有限公司]。

二 第三方市场项目的进出口

中国在发展中国家积极推进项目建设。项目推进之际，若是中

^① 伊藤忠商事株式会社：《德国海上最大规模的风力发电厂建设参与计划》，2016 年 12 月 20 日，<https://www.itochu.co.jp/ja/news/press/2016/161220.html>。

国承建基础设施，日本可以出口建材设备，若是中国因国内人工费增加而将工厂转移到发展中国家，日本可以从该工厂订购产品。这也是日中两国在第三国市场合作的一种形式。例如 52 项合作协议中有以下案例。

●6 双方共同支持第三方市场合作的框架合作协议（中国出口信用保险公司·三井住友银行股份有限公司）。

在第三方市场的日中合作项目方面，加强双方在以出口信用保险为基础的各种金融融资上的合作。在面向第三方市场国家的出口项目上，要提供高质量服务。

资料来源：三井住友银行股份有限公司^①。

三 其他

最后介绍日中两国政府提供的第三方市场合作的参考案例。

经济产业省在给出的日中第三方市场合作参考案例中，介绍了包括合作开发基础设施在内的多种类型案例。^② 具体有：①双方共同承包运营基础设施；②中国企业承包日本企业接下的订单并提供机械；③在第三方市场推广日中合资企业产品；④日本企业向中国企业提供零部件，并在第三方市场推广该产品；⑤双方携手向第三方市场推广已在中国成功构建的商业模式；⑥加强双方在第三方市场的信息共享，共 6 种类型。

而在中国国家发展和改革委员会发布的《第三方市场合作指南与案例》中，则列举了产品服务类、工程合作类、投资合作类、产融结合类、战略合作类 5 个类别的合作案例^③。

① 株式会社三井住友银行：《同中国出口信用保险公司有关在第三方主要市场合作的框架协议》，2018 年 10 月 26 日，https://www.smbc.co.jp/news/pdf/j20181026_04.pdf。

② 经济产业省：《中日第三方市场合作论坛》，贸易经济合作局，2018 年 6 月。

③ 国家发展和改革委员会：《国家发展改革委办公厅关于印发第三方市场合作指南和案例的通知》，2019 年 8 月 20 日，https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/201909/t20190903_962507.html。

结 语

日资企业在中国的发展重点已由出口开始转向内销，而在此过程中，日资企业不断推进采购与资金的本土化发展。对进军中国本土市场的日本制造商而言，中国自身的产业集聚与当地企业的产业升级，为其采购零部件与原料提供了更多选择，但从供应商角度来看则意味着竞争更加激烈。

在此背景下，一方面，日本对华投资下跌到峰值时的一半，且恢复日趋缓慢。而另一方面，随着中国在海外的事业拓展以及日中关系的改善，日本企业也开始出现探索在第三方市场与中国企业开展合作的趋势。

中国在“一带一路”沿线国家积极推进基础设施建设、加强与周边各国的联系的过程中，如果能将日本的先进技术经验与自身的建设能力相结合，共同推进基础设施建设，则不失为一种双方理想的合作方式。但在基础设施建设过程中，出现问题在所难免。对此，日本企业有意见指出，合约是解决问题的依据与基础，合作方应在推进基础设施合作项目的过程中遵守合约。

最后，第三方市场合作的形式并不限于基础设施建设。合作形式可以多样化，包括各项权益的共同投资、日本提供项目融资、日本同第三方基础设施建设地或在中国转移的生产基地开展贸易合作等。总之，日中企业的合作方式存在着多种可能性。

表9—2 第一届中日第三方市场合作论坛签约项目（共计52项）

序号	日方单位	中（外）方单位	项目名称
1	瑞穗金融集团股份有限公司	国家开发银行	关于业务合作协议（包含第三方市场合作）
2	瑞穗金融集团股份有限公司	中国工商银行	关于支持中日企业开拓第三方市场的金融合作协议
3	瑞穗金融集团股份有限公司	中国出口信用保险公司、 中信集团	关于共同支持第三方市场合作的框架合作协议
4	瑞穗金融集团股份有限公司	中国石油化工集团有限公司	业务合作协议
5	三井住友银行股份有限公司 三井住友银行（中国）有限公司	国家开发银行	关于业务合作及加强第三方市场合作协议
6	三井住友银行股份有限公司	中国出口信用保险公司	双方共同支持第三方市场合作的框架合作协议
7	三井住友银行股份有限公司	中国进出口银行	关于双边及第三方市场合作的协议
8	株式会社三菱 UFJ 银行	中国银行股份有限公司	业务合作协定
9	野村控股公司 株式会社大和证券集团总公司 三菱日联金融集团股份有限公司 三井住友金融集团股份有限公司 瑞穗金融集团股份有限公司	中国投资有限责任公司	战略合作协议
10	SOMPO 控股公司	中国再保险（集团）股份有限公司	战略合作协议
11	三井住友海上火灾保险株式会社	中国太平洋保险（集团）股份有限公司	关于中日第三方市场海外业务开展全面合作的协议

续表

	日方单位	中（外）方单位	项目名称
12	株式会社国际协力银行	国家开发银行	关于开展第三方市场合作的备忘录
13	株式会社日本贸易保险	中国出口信用保险公司	促进中日投资贸易及推进中日第三方共同项目的合作协议
14	日本贸易振兴机构	中国国际贸易促进委员会	关于中日第三方市场合作谅解备忘录
15	伊藤忠商事株式会社	中国中信集团有限公司	关于共同投资欧洲可再生能源及新能源技术的合作备忘录
16	住友商事株式会社	西王集团有限公司	第三方食品领域合作研究意向书
17	住友商事株式会社	中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司	关于中日合作开拓智能化高速仓库存储系统（经济适用型）战略合作协议
18	住友商事株式会社	北京首都创业集团有限公司	有关在社会基础设施建设领域结成全球战略伙伴的战略合作意向书
19	丸红株式会社	上海复星医药（集团）股份有限公司	有关在第三方市场开展医药医疗为中心的保健领域全面战略合作
20	丸红株式会社	中国光伏行业协会	关于在第三方市场光伏发电领域的合作协议
21	丸红株式会社	中石化炼化工程（集团）股份有限公司	合作框架协议
22	三井物产株式会社 （普和希控股公司）	华润（集团）有限公司	战略合作协议
23	三井物产株式会社	协鑫（集团）控股有限公司	关于在中日及第三方市场联合开发与投资合作谅解备忘录

续表

	日方单位	中（外）方单位	项目名称
24	三菱商事株式会社	中国建材集团有限公司	关于共同开发第三国基础设施建设及清洁能源综合利用项目战略合作协议
25	蝶理株式会社	新疆众和股份有限公司	有关铝电解电容器用电极箔战略合作的备忘录
26	一般社团法人 YOKOHAMA URBAN SOLUTION ALLIANCE	江苏嘉睿城建设管理有限公司、泰国安美德集团	关于在泰国春武里安美德工业园加快发展安美德智慧城市的合作备忘录
27	杰富意工程技术株式会社	杭州锅炉集团股份有限公司	合作意向书
28	杰富意信息技术有限公司	上海环信环境工程有限公司	合作意向书
29	千代田化工建设株式会社	中国寰球工程有限公司	第三方石油、石化和 AI 等领域中日建设企业的合作
30	日挥株式会社	中国出口信用保险公司	关于共同支持第三方市场合作的协议
31	株式会社东芝	中国电力建设集团有限公司	关于促进全球范围商业机会的战略合作协议
32	株式会社日立制作所	中国东方电气集团有限公司	关于第三国电力市场合作协议
33	株式会社日立制作所、日立租赁（中国）有限公司	新中水（南京）再生资源投资有限公司	第三方节能、环境和垃圾发电等项目的协议
34	日本 JERA 股份有限公司 东京电力燃料 & 发电股份有限公司	中国华电集团清洁能源有限公司	有关第三方能源基础设施合作的备忘录
35	电源开发株式会社	华润电力控股有限公司	战略合作框架协议
36	JXTG 能源株式会社	中国石油化工集团有限公司	合作备忘录
37	鸟取县	吉林省人民政府	关于 ADAS·EV 项目合作备忘录

续表

	日方单位	中（外）方单位	项目名称
38	日本通运株式会社	中国外运股份有限公司	关于在第三国市场开展合作的备忘录
39	一般社团法人 CHAdEMO 协会	中国电力企业联合会	合作备忘录
40	Panasonic 株式会社	北京百度网讯科技有限公司	关于下一代车内空间战略合作的谅解备忘录
41	富士通株式会社	上海市信息投资股份有限公司	战略合作协议书——有关保健领域包括第三方市场的合作备忘录
42	富士胶片株式会社	浙江海正药业股份有限公司、国家应急防控药物工程技术研究中心、中日友好医院	有关应对流感的共同研究备忘录
43	ViewSend ICT 株式会社	中国中医科学院广安门医院、博视远程医疗科技（北京）有限公司	关于中西医结合重大疾病治疗暨康复战略合作协议
44	日中医疗·介护技术交流协会、Medical Excellence JAPAN	中国非公立医疗机构协会（CNMIL）	关于中日医疗技术合作以及对第三方医疗援助的战略合作备忘录
45	Medical Excellence JAPAN	海南博鳌乐城开发控股有限公司	关于在海南博鳌推进中日医疗合作的“肿瘤医疗关联设施群建设事业以及第三方医疗事业”合作的备忘录
46	Carchs 控股股份有限公司	新华锦集团有限公司	战略合作意向书
47	京都大学创新投资株式会社	广州民营投资股份有限公司	有关中日及第三方企业孵化事业战略合作的备忘录
48	太平洋咨询株式会社	中国国际工程咨询有限公司	关于在第三国开展基础设施建设合作的意向书
49	吉本兴业株式会社	华人文化有限责任公司	关于涵盖第三国的中日高端文化娱乐产业人才教育培训战略合作

续表

	日方单位	中（外）方单位	项目名称
50	日中经济协会	中国国际贸易促进委员会	关于中日第三方市场合作谅解备忘录
51	日中经济协会	中国机电产品进出口商会	合作备忘录
52	日本国际贸易促进协会	中国机电产品进出口商会	关于支持双方企业合作开拓第三方市场的谅解备忘录

注：因涉及项目排序，表格直接引用日本经济产业省公布的相关材料。翻译则综合参考中华人民共和国商务部发布的《中日第三方市场合作论坛签约项目》文件以及国际能源网相关报道。

<https://www.meti.go.jp/press/2018/10/20181026010/20181026010-1.pdf>;

<http://images.mofcom.gov.cn/www/201810/20181027115719917.pdf>;

<https://www.in-en.com/article/html/energy-2274448.shtml>.

参考文献：

日本贸易振兴机构（JETRO）：《日企进军亚洲大洋洲的实际情况调查》，海外调查部亚洲大洋洲课中国北亚课，<https://www.jetro.go.jp/world/reports/2019/01/962bd5486c455256.html>。

富士胶片株式会社：《有关应对流感的联合研究备忘录利用“Avigan Tablet”有效成分开发重症流感患者治疗方案》，2018年10月26日，https://www.fujifilm.co.jp/corporate/news/articleffnr_1357.html。

富士通株式会社：《富士通与上海信投有关保健领域包括第三市场的合作备忘录》，2018年11月2日，<https://pr.fujitsu.com/jp/news/2018/11/2-1.html>。

国家发展和改革委员会：《国家发展改革委办公厅关于印发第三方市场合作指南和案例的通知》，2019年8月20日，https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/201909/t20190903_962507.html。

经济产业省：《第1届中日第三方市场合作论坛签署协议及其概要（共52件）》，2018年，<https://www.meti.go.jp/press/2018/>

10/20181026010/20181026010 - 1. pdf。

经济产业省：《中日第三方市场合作论坛》，贸易经济合作局，2018年6月。

千代田化工建设株式会社：《同中国寰球工程有限公司第三方石油、石化和人工智能等领域中日建设企业的合作》，2018年10月26日，<https://www.chiyodacorp.com/media/181026.pdf>。

外务省：《日本外务省经济产业省与中华人民共和国国家发展和改革委员会商务部中日第三方民间经济合作》，2018年5月9日，https://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/c_m1/cn/page4_003987.html。

[日]丸川知雄：《日本企业的中国事业与日中合作关系的变迁》，《亚洲研究》2014年第60卷第4号。

小宫升平：《公布第三方市场合作代表性案例》，《商务短讯》2019年9月13日，<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/09/ad91c409fcc91e2b.html>。

伊藤忠商事株式会社：《德国海上最大规模的风力发电厂建设参与计划》，2016年12月20日，<https://www.itochu.co.jp/ja/news/press/2016/161220.html>。

株式会社东芝：《中国电力建设集团与东芝有关扩大国际商机的战略合作协议》，2018年10月26日，https://www.toshiba.co.jp/about/press/2018_10/pr_j2602.htm。

株式会社日立制作所：《〈第1届中日第三方市场合作论坛〉同中国企业合作推进第三方电力系统、节省能源、环境保护等领域合作》，2018年10月29日，<http://www.hitachi.co.jp/New/cnews/month/2018/10/1029a.html>。

株式会社三井住友银行：《同中国出口信用保险公司有关在第三方主要市场合作的框架协议》，2018年10月26日，https://www.smbc.co.jp/news/pdf/j20181026_04.pdf。

第十章

东亚生产网络转型和日中 第三方市场合作^①

内容摘要：本文认为，日中第三方市场合作应该以东亚生产网络的结构转型为契机，以东南亚为主要舞台进行推进。日中两国都是东亚生产网络的主导力量。近年来，因为工资上涨，开拓东盟新兴市场以及中美贸易摩擦的影响，东亚生产网络加速向东南亚转移，东亚地区的国际分工格局出现重大转变。日中两国企业在东南亚就国际产能合作和基础设施建设开展合作，有巨大的商业潜力，也取得了一定的成果。日中两国加强围绕东亚生产网络的合作，有利于创造以直接投资带动基建，以基建促进直接投资的高质量循环，为“一带一路”国际合作创造良好的典范。

序 言

自2017年以来日中两国逐渐就“一带一路”第三方市场合作达成共识。2017年6月5日，日本首相安倍晋三首次公开表态愿意

^① 作者简介：丁可，日本贸易振兴机构亚洲经济研究所研究员。

有条件地参与中国发起的“一带一路”倡议。同年11月的APEC会议上，习近平主席和安倍首相就推动两国企业围绕“一带一路”，在第三方市场开展合作达成共识。2018年5月10日，日本经济产业省与中国国家发展改革委以及商务部联合签署第三方中日民间经济合作备忘录，决定创建中日第三方市场合作论坛，探讨双方合作的具体领域以及实施方式。2018年10月，安倍晋三作为现任日本首相，时隔7年正式访华，第一届中日第三方市场合作论坛同期在北京召开。

在该论坛签署的52项合作备忘录中，落实到具体国家和地区的项目，仅有伊藤忠和中信集团在欧洲开展的可再生能源以及新一代电力业务联合投资项目，以及中国、日本和泰国三方在泰国春武里工业园开展的安美德智慧城市项目两项。虽然此后又有一些项目开始实施，但是总体而言，围绕第三方市场合作，在哪里、做什么，日中两国政府和企业仍处于摸索阶段。

本文认为，日中第三方市场合作应该抓住东亚生产网络转型的契机，以东南亚为主要舞台，以国际产能合作^①为突破口，逐步推进。进入21世纪以来，经济全球化呈现新的态势。跨国公司开始在全球范围内配置生产资源，多个国家和地区的企业跨越国界，共同参与生产某一种工业产品的情况变得日益普遍。这一现象被学界称作全球价值链^②。有趣的是，虽然冠名为“全球”价值链，但是从供应商的角度来看，全球价值链的主要产能，却集中在包括东南

① 国际产能合作是中国总理李克强于2014年提出的概念。它主要是针对传统的资本输出模式，强调围绕中间产品、生产设备等生产环节开展国际合作的重要性。

② Gereffi, Gary, John Humphrey, and Timothy Sturgeon, “The governance of global value chains”, *Review of international political economy*, vol. 12, no. 1, 2005, pp. 78 – 104.

亚在内的广义的东亚地区^①。

以 21 世纪最受欢迎的消费电子公司苹果的供应链为例，2018 年苹果的 200 大全球供应商，集中了 98% 的产能。苹果公司公布了这 200 家企业的全部生产基地的厂址信息^②。根据这些信息统计，苹果供应链的地理分布情况为：中国大陆（357 基地），日本（132 基地），美国（60 基地），中国台湾（54 基地），韩国（35 基地），越南（22 基地），新加坡（17 基地），马来西亚（17 基地），菲律宾（17 基地），泰国（16 基地），印尼（6 基地），其他（28 基地）。可以看出，苹果的供应链几乎完全是由东亚国家和地区支撑起来的^③。

日本经济产业省将全球价值链中的产能主要集中在东亚地区的现象归因为东亚生产网络的出现。经产省在 2010 年的《通商白皮书》中指出，进入 21 世纪以来，东亚地区逐渐形成了跨越国境的生产网络。在这一网络中，日本、韩国和中国台湾等国家和地区向中国大陆出口技术含量高、附加价值大的中间产品，中国大陆利用生产要素成本较低的优势，将中间产品组装成最终产品，再出口到美国、欧盟、日本等发达国家市场。东南亚国家以向中国出口中间产品的形式，部分参与东亚生产网络。

日本和中国无疑是东亚生产网络的主导力量。日本是东亚生产网络中对华出口中间产品最多的国家，日本企业在中国大陆和东南

① Sturgeon, Timothy, and Richard K. Lester, “The new global supply-base: New challenges for local suppliers in East Asia” in Yusuf, Shahid, M. Anjum Altaf, and Kaoru beshima, eds., *Global production networking and technological change in East Asia*, The World Bank, 2004, pp. 35 – 87. Sturgeon, Timothy, John Humphrey, and Gary Gereffi, “Making the global supply base” in Hamilton, Gary G., Benjamin Senauer, and Misha Petrovic, eds., *The market makers: How retailers are reshaping the global economy*, Oxford University Press, 2011, pp. 231 – 254.

② Apple, “Apple supplier list”, <https://www.apple.com/supplier-responsibility/pdf/Apple-Supplier-List.pdf>, 2018.

③ 从这个角度来看，中美之间的巨大贸易逆差，本质上是整个东亚地区和美国之间的贸易不平衡问题。贸易摩擦不仅是中国，也是整个东亚地区需要共同应对的重要课题。

亚地区也有大规模的投资。中国是东亚生产网络里最大的最终产品出口国，大量的中国企业和外资企业以中国大陆为基地，组装制成品，出口到发达国家市场。近年来，随着中国制造的转型升级，中国本土的中间产品供应商逐渐成长起来，而中国的自主品牌也开始销往世界各地，中国在东亚生产网络中的地位日益稳固。

日中在“一带一路”沿线的合作，可以看作是东亚生产网络里日中分工协作关系的进一步延续。现阶段，东南亚地区无疑将成为日中“一带一路”第三方市场合作最重要的舞台。无论从援助、贸易，还是直接投资的角度来讲，两国对东南亚的经济发展都有深远的影响，在该地区走过了相似的发展历程。更重要的是，随着中国劳动力成本不断上升，东南亚市场重要性的提升，以及中美贸易摩擦的影响，向东南亚地区的国际产业转移正在加速，东南亚在东亚生产网络里的重要性不断提升。

以下，第一节简单回顾日中在东南亚开展合作的经贸基础，第二节对东亚生产网络转型的原因进行分析，第三节通过具体个案，指出日中企业在东南亚地区开展的合作，正是围绕东亚生产网络展开的。最后一节，对日中第三方市场合作的前景进行展望。

第一节 日中东南亚合作的经贸基础

日中两国都深度参与了东南亚地区的经济发展。首先，两国都是东南亚最重要的经济援助国。日本从20世纪60年代开始，出于战争赔偿的需要，并为了扩大出口、采购原料，开始对东南亚进行经济援助。到20世纪70年代末，日本已经成为东盟最大的援助国，这一情况一直持续到今天。另一方面，中国对东南亚的发展援助，特别是基础设施建设，在2000年以来大幅增长。中国被认为

是缅甸、柬埔寨、老挝的第一大经济援助国^①。

其次，日中两国都是东南亚重要的贸易伙伴。2017年，东盟的出口总额为12994亿美元，其中中国占比为13.9%，日本占比为8.1%，分别居第1位和第4位。东盟的进口总额为12780亿美元，其中中国占比为19.6%，日本占比为8.8%，分别居第1位和第3位^②。

最后，东南亚是日中两国制造业企业海外直接投资最集中的地区。1985年“广场协议”之后，日本开始将生产基地从本土大规模转移到海外，东南亚成为日本企业产业布局的重点地区。20世纪90年代之后，日本企业将海外投资的重点转向中国大陆，但是始终没有减缓对东南亚的投资。如图10—1所示，从2005年到2015年，尽管中国在这一时期已经成为当仁不让的世界工厂，日本企业对东盟的投资余额始终高于中国，并且差距在不断扩大。这些直接投资，主要投入到制造业部门。

另一方面，中国从2000年以后，开始加大对东南亚制造业直接投资的力度。我们没有中国对外直接投资的完整统计数据，但是仔细分析“一带一路”沿线境外经贸合作区的分布情况可以确认，中国在东南亚的制造业投资是最为密集的。

正因为中国长年以来深度参与了东南亚的经济发展，大部分企业在“一带一路”沿线寻找商机的时候，都把东南亚作为最优先考虑的地区。根据香港贸易发展局2016年对中国华南地区企业的问卷调查，在关于最感兴趣的“一带一路”地区的提问中，83%的企业选择了东南亚，这一数字远远高于南亚（26.8%），中欧、东欧（23.7%），中东、非洲（22.7%），以及中亚、西亚（19.6%）^③。

① <http://www.zhongdaonet.com/NewsInfo.aspx?id=5676>.

② 日本外务省：『目で見るASEAN 2017』。

③ 香港贸易发展局：《中国企业发掘一带一路商机：华南地区问卷调查结果》，2016年，www.economists-pick-research.hktdc.com。

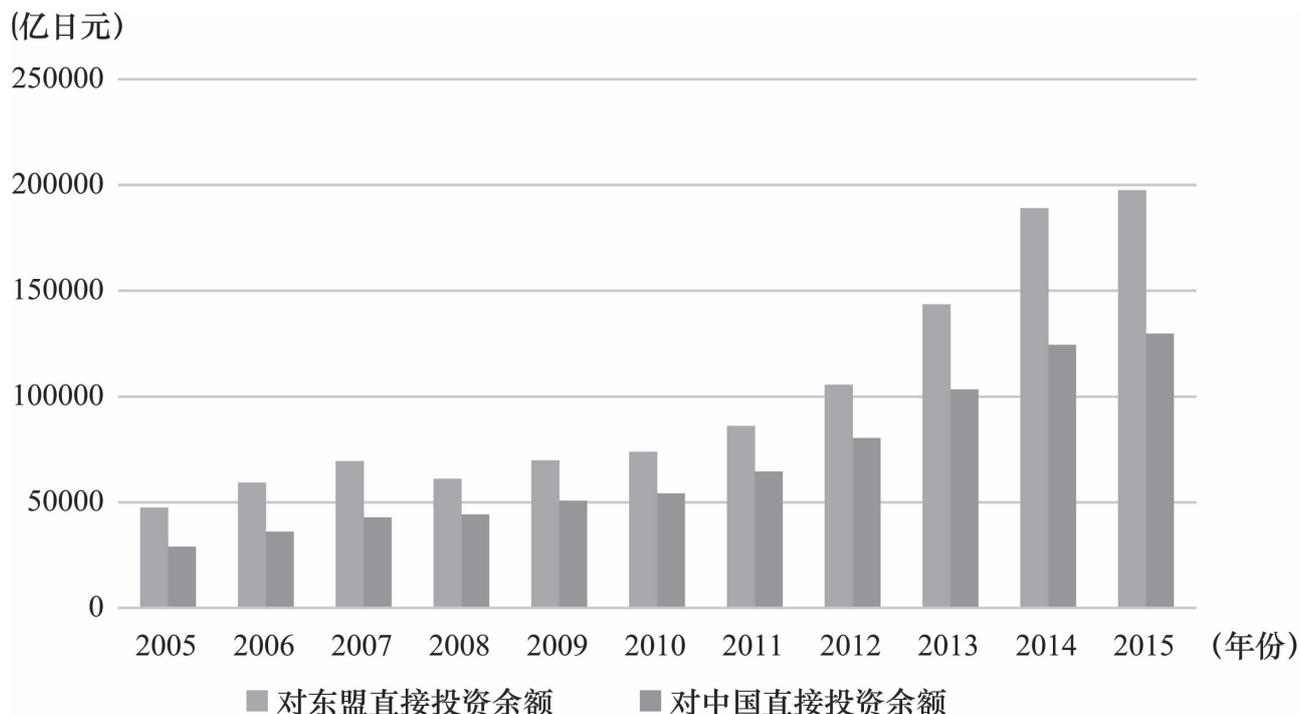


图 10—1 日本对东盟和中国的对外直接投资余额

资料来源：日本央行统计数据。

第二节 日中东南亚合作的重大契机： 东亚生产网络的转型

推动日中在东南亚开展第三方市场合作更重要的原因，在于东亚生产网络的转型。近年来，越来越多的迹象显示，东亚生产网络最终产品的组装基地，正在从中国向东南亚转移，东亚地区的供应链面临大范围的重组。这主要是由三方面因素造成的。

第一因素是，中国的劳动力成本上涨，劳动力短缺，以及环保管制的日趋严格化，迫使大量中国企业，以及在中国投资的外资企业向东南亚转移。图 10—2 是 2009 年和 2017 年中国以及东盟主要国家的制造业工资水平比较。可以看出，8 年间中国工资的涨幅远远高于东盟各国。

对工资上涨反应最快的是劳动密集型行业。比如说，表 10—1 是日本运动鞋厂商 A 公司的产能分布情况。这是一个典型的东亚生

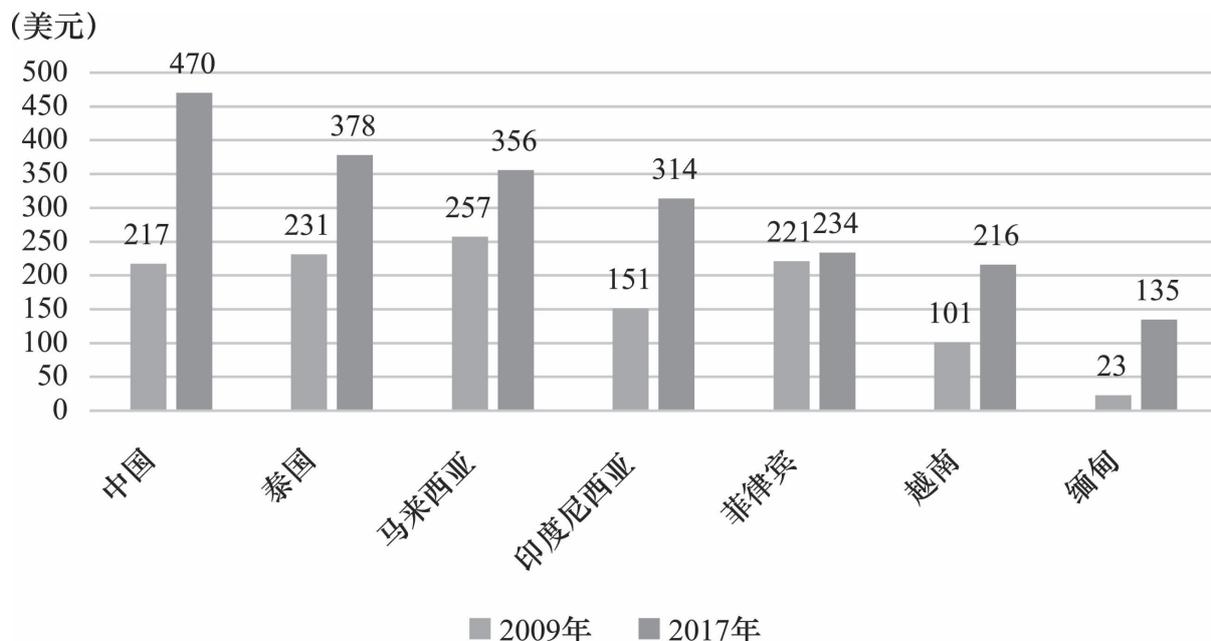


图 10—2 中国和东南亚制造业工人月基本工资对比

资料来源：JETRO（2018）。

产网络的案例。日本公司负责设计、营销，中国台湾企业负责代工，中国大陆则提供原料和劳动力。如表 10—1 所示，2010 年以后，随着中国大陆劳动力成本的上涨，A 公司产能里中国大陆的比重不断下降，而东南亚，尤其是印尼和越南，比重则在不断提升。

表 10—1 日本运动鞋厂商 A 公司产能分布的变迁

年份	2010	2011	2012	2013	2014
中国大陆	60%	52%	40%	29%	21%
印度尼西亚	19%	21%	25%	28%	29%
越南	18%	23%	24%	31%	39%
其他	3%	4%	11%	12%	11%

资料来源：A 公司提供。

推动东亚生产网络向东南亚转移的第二个因素是，东南亚全境有 6 亿以上人口，其本身作为市场的魅力在不断提升。虽然还没有完整的数据，但是中国制造业企业在东南亚的发展，已出现越来越

多的以开拓当地市场为目的的投资案例。以手机产业为例，从2016年到2017年三季度，全球智能手机市场里中国占比下降，亚太新兴市场占比则由19.1%升至21.3%，其中，东南亚市场做出了极为显著的贡献。在印尼市场，OPPO和小米市场份额分别占据了第二和第四的位置，OPPO销量同比增长达到163%，小米销量同比增长达到233%^①。为开拓东南亚市场，中国的主要手机品牌，包括OPPO、VIVO、小米等都在印尼建立了工厂。

从避免产业空心化的角度来看，今后越来越多的中国企业，会把开拓市场作为向东南亚产业转移的主要目标。日本经验显示，以开拓市场为目的的国际产业转移将有效反哺国内产业，避免空心化。日本内阁府的研究报告，从销售额、出口额、经常利润、员工人数和劳动生产率五个方面，比较了以开拓海外新市场为主要目的的日企（市场开拓型企业）和以降低生产成本为主要目的的日企（生产替代型企业）。研究结果显示，市场开拓型企业日本总部的销售额、出口额以及经常利润的平均值，是生产替代性企业总部的2—3倍，市场开拓型企业的总部在销售额、出口额、经常利润以及劳动生产率4项指标上的增速，均远高于生产替代性型企业^②。

第三个推动东亚生产网络向东南亚转移的因素是中美贸易摩擦。贸易摩擦有可能长期持续的背景下，大量面向美国市场出口的中资以及外资企业，不得不加快对东南亚的产业转移。2017年，东盟对美国的贸易逆差约为548亿美元，而中国则高达3752亿美元^③。考虑到美国的贸易赤字是由其低储蓄率和高财政赤字的结构性问题造成的，以上中国对美出口的相当一部分，预计将转化为东南亚的对美出口。

① http://epaper.21jingji.com/html/2017-12/04/content_75742.htm.

② 日本内阁府政策统括官室：《日本经济2012—2013》，2012年，第135页。

③ 东盟数据：日本外务省『目で見るASEAN 2017』；中国数据：美国商务部。

中美贸易摩擦造成的另一个后果是，全球的自由贸易协定重新洗牌，作为中间地带的东盟将成为最大的缓冲区和受益方。2018年签署的“美墨加自由贸易协定”（USMCA）、“日欧经济合作协定”（日欧EPA）、2019年签署的“日美贸易协定”，以及即将开始谈判的美欧自由贸易协定，都被中方看作是美国主导下有意识将中国排除在外的新型自由贸易制度安排。作为对美方的回应，由中国、日本和东盟共同参与的区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）的谈判不断加速，现已进入最终阶段，预计2020年将达成协议。日中在东南亚地区的经贸合作将进一步深化。

从中国—东盟自由贸易协定（ACFTA）的经验来看，如果没有大规模产业转移，RCEP生效后，中国的工业产品将大量涌入东南亚。ACFTA于2002年签署框架协议，2005年开始下调特惠关税。签署ACFTA开放市场的结果，是自2000年起比重逐渐扩大的东盟对中国工业品出口，从2005年开始又逐渐缩小，而能源、矿产、原材料等初级产品占东盟出口的比重则不断扩大。另一方面，中国对东盟的出口中，工业品的占比却一直不断扩大^①。东京大学丸川知雄教授曾指出，这样的贸易结构在中国和大部分发展中国家之间都开始出现，如果放任这一趋势发展下去，很有可能形成发展中国家出口初级产品，中国出口工业品的典型的中心—外围关系^②。改变这一贸易结构的最根本，也是最有效的方法，就是扩大对发展中国家的直接投资^③。也就是说，RCEP的生效将强化中国对东南亚

① RAND, “At the Dawn of Belt and Road China in the Developing World”, https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2200/RR2273/RAND_RR2273.pdf, 2018, Figures 3.4、3.5.

② Prebisch, Raúl, “The Economic Development of Latin America and its Principal Problems”, *Economic Bulletin for Latin America*, Vol. 7, No. 1, 1962.

③ 2018年8月6日丸川教授在亚洲经济研究所夏期讲座的报告和他当时与笔者的会议讨论。

进行直接投资的需要。而与在东南亚长期经营、有丰富的制造业发展经验的日本开展国际产能合作，是中国制造业企业在东南亚尽快扎根的便捷途径。

第三节 日中东南亚合作的现状

如上所述，尽管中国仍然可能保持东亚地区最大生产基地的地位，东亚生产网络中的最终产品生产环节向东南亚转移的趋势不可逆转。这将促使在这一网络中起主导作用的日中两国的企业，在该地区加强第三方合作。从现实来看，两国企业现阶段在东南亚的合作，确实是围绕东亚生产网络，在国际产能合作以及与之密切相关的基础设施建设两方面展开的。

国际产能合作是第三方市场合作的最主要领域。日本企业在 21 世纪 10 年代逐渐推行“中国 + 1”战略，在保留中国生产基地的同时，加大了在东南亚地区的制造业投资。但是，因为东南亚工业基础相对薄弱，供应链上存在瓶颈，拥有完整供应链的中国仍然是东南亚日企采购中间产品的重要对象。前述 ACFTA 的生效，使得从中国采购中间产品的贸易壁垒不断下降，加速了这一趋势。如表 10—2 所示，2010—2016 年，东盟的日本企业从中国采购中间产品的比率，在东盟主要五个工业国都有所上升，而从其他地区的采购比率则有升有降。

表 10—2 东南亚日企的中间产品采购情况 (单位：%)

	现地		日		东盟		中国		其他	
	2010 年	2016 年	2010 年	2016 年	2010 年	2016 年	2010 年	2016 年	2010 年	2016 年
泰国	56.1	57.1	31.0	28.9	4.7	3.0	3.2	5.3	5.0	5.7
印度尼西亚	42.9	40.5	33.3	34.1	15.8	10.8	2.5	5.3	5.5	9.3

续表

	现地		日本		东盟		中国		其他	
	2010年	2016年	2010年	2016年	2010年	2016年	2010年	2016年	2010年	2016年
马来西亚	45.9	36.6	29.1	32.8	12.5	12.9	5.5	5.6	7.0	12.1
越南	22.4	34.2	42.5	35.6	16.6	12.0	10.2	10.5	8.3	7.7
菲 宾	27.2	31.6	50.0	39.0	13.2	8.1	4.4	8.7	5.2	12.6

资料来源：JETRO（2017）。

中国供应链中技术含量较高，分工协作网络较发达的部分，今后可能会长期保留在当地，但是其中劳动密集型、附加价值较低的部分，则正随着要素价格的变化和贸易摩擦的持续，逐渐转移到东南亚，这使得日中企业在这一地区的产能合作涌现出更多的机会。这一点在与中国接壤、承接中国产业转移力度最大的越南体现得最为突出。如表 10—3 所示，在越南投资的日本企业，从在越南投资的第三方国家或地区的供应商采购零部件的比率达到 13.3%，要远远高于东盟其他国家的日企。通过实地调研，我们证实这些第三方供应商无论总部位于何处，大多数是从中国大陆转移过来的^①。表 10—4 具体显示了第三方国家或地区供应商在越南的分布情况。如该表所示，整体上中国台湾企业和日本企业的合作比率最高，日企与中国大陆供应商的合作也在逐渐展开，尤其在越南南部地区，这一比重较高。

表 10—3 东盟各国日资企业的供应商来源（2018 年）（单位：%）

	本土企业	当地日企	其他国家外企
马来西亚	56.6	34.9	8.5
印尼	46.4	47.5	6.2

^① 笔者 2019 年 8 月 25—31 日在越南的实地调研。以下关于越南的信息，未特别注明出处的，均来自此次调研。

续表

	本土企业	当地日企	其他国家外企
泰国	40.7	55.1	4.2
越南	39.7	47	13.3
菲律宾	37.3	58	4.8

资料来源：JETRO 越南河内代表处提供。

表 10—4 越南日资企业的第三方供应商来源（2018 年）（单位：%）

	越南全国	北部	中部	南部
中国台湾企业	48.8	44.2	48.4	53
韩国企业	19.2	29.1	1.6	13.1
东盟企业	12	10.4	33.9	10.2
中国大陆企业	7.8	7	6.5	8.6
欧美企业	4.3	3.3	3.9	5.3
其他	7.9	6	5.8	9.8

资料来源：JETRO 越南河内代表处提供。

一些微观层面的资料也反映了这一趋势。日本贸易振兴机构河内办事处 2017 年 9 月公布的有意愿与当地日企开展合作的 92 家外国供应商的名单中，有 11 家企业来自中国大陆，其中有 3 家明确表示，他们已经在为越南当地同一家日本大型企业供货。这些企业应该都是该日企在中国大陆培育的供应商，随着客户的产业转移，一同在越南创建了新的生产基地。

随着中国本土品牌进军东南亚，日本供应商也考虑进入中资企业的供应链。OPPO 是亚洲市场销量最大的手机品牌之一，仅印尼的销售公司就为当地创造了 25000 个就业岗位。随着 OPPO 印尼生产基地规模不断扩大，有部分日本供应商已经开始考虑追随其前往当地办厂。

与国际产能合作相关的是生产性服务业的发展。笔者在越

南调研中，已经发现一些有趣案例。比如说，一家在越南发展20多年，主要为当地日资企业服务的日资物流公司，因为中资企业对越南转移力度加大，市场需求扩张，成立了中国业务部，聘用了在越南的中国员工，专门承接中资企业的业务。今后，随着东亚生产网络的进一步转移，日中为对方在东南亚的相关企业提供物流、仓储、咨询等生产性服务业的商业机会将会进一步发展。

日中第三方市场合作的另一个重要领域是基础设施建设。围绕工业园区和发电站项目，日中已经在东南亚展开了切实的合作。作为承接产业转移的重要载体，日中两国在东盟主要国家都建立了大量的工业园区（表10—5）。这些园区出于招商的需要，在本国企业之外，都会邀请外国企业入驻，这一过程中，日中两国的供应链自然而然地融合起来。仅举以下几个例子。

表10—5 日中在东南亚各国工业园区的分布

国家	日资工业园区	中资工业园区
泰国	6	1
印度尼西亚	8	6
越南	12	2
马来西亚	1	1
缅甸	1	1
菲律宾	4	0
柬埔寨	2	2
老挝	0	1

资料来源：日资工业园区：<https://www.jetro.go.jp/theme/fdi/industrialpark/developer-material.html>，以及日本贸易会（2017）；中资工业园区：上海社会科学院（2017）。

中国印尼经贸合作区，是中国在印尼的第一个境外经贸合作区，位于雅加达郊外的绿壤国际工业园内，是一个园中园。绿壤是

日本综合商社双日主持开发的大型项目，园区中有大量日本企业入驻。中国印尼经贸合作区的网站上特别注明，入驻该园区的中国企业的一大优势，是可以进入当地日本跨国公司的供应链。

越南龙江经贸合作区，是中国在越南的第一个境外经贸合作区。该园区不仅有2家日本企业入驻，而且建成了日文网站，为现有的日本客户提供信息。

进入2018年之后，日资在东南亚的工业园区也开始向中资企业招商。缅甸迪拉瓦经济特区，是日本综合商社住友商事主持建设的工业园，该园区已有中国企业入驻，并且正在面向中资企业招商。伊藤忠主持开发的安美德越南工业园区，也开始面向中资企业招商。

日中之间第三方市场合作的另一个重要领域，是基础设施建设。在越南，日本的综合商社和中国的电力企业之间，已经共同完成了3个发电站项目，其中两个项目都是2台60万千瓦机组的项目，投资额均为20亿美元。还有一个20亿美元的发电站项目，两国企业正在着手共同投标。今后，随着东南亚各国大规模承接产业转移，当地对供水、道路交通等基础设施的需求也会大幅增加，日中第三方合作将涌现出更多的商机。

结论与展望

如果说“一带一路”倡议的终极目标是将中国庞大的生产能力辐射到沿线国家，推动更广范围和更深层次的区域经济一体化，那么与中国同为东亚生产网络主导力量的日本，无疑是参与“一带一路”第三方市场合作的最佳伙伴。本章详细探讨了日中以东亚生产网络的转型为契机，开展第三方市场合作的可能性。由于两国在东南亚地区都有深厚的经贸基础，而东亚生产网络向这一地区转移的

趋势日益明显，东南亚将成为现阶段日中第三方市场合作最重要的舞台。而国际产能合作，以及相关工业园区、发电站等在内的基础设施建设，将成为双方合作的重点。在结论部分，笔者想对日中第三方合作的前景做三点展望。

第一，在以东南亚为舞台的东亚生产网络中，中国将发挥更为积极的作用。中国企业在传统东亚生产网络中的角色是最终产品的组装厂商和低附加值中间产品的供应商，但是随着中国制造的崛起，越来越多的中国企业开始作为拥有自主品牌和研发设计能力的主导企业，去主动整合供应链。东南亚市场相较于发达国家市场，更有利于中国自主品牌的进入，中国的手机和家电厂商在东南亚都有不俗的表现。今后，随着“一带一路”合作的深化，越来越多的中国企业会去整合日本企业在东南亚的供应链资源，中国企业也将更为积极地为东南亚培育供应商。

第二，日中围绕东亚生产网络强化合作，将有利于这一地区的基础设施投资早日实现盈利。“一带一路”的基础设施项目，常常面临周期长、收益低、风险高的问题。这很大程度上是由于沿线国家经贸发展水平低，无法为基础设施项目创造出相应的市场需求造成的。日中两国都有雄厚的工业基础，两国企业从在东南亚的产能合作入手，逐步走向基础设施项目上的合作，将有助于形成以直接投资带动基建，以基建促进直接投资的高质量循环，为“一带一路”的国际合作产生良好的示范效应。

第三，日中围绕东亚生产网络的第三方市场合作，将向创新领域进一步拓展。近年来，随着中国数字经济的崛起，日中创新合作从单向的中国从日本引进技术，转型为更为对等的合作关系。日本跨国公司和中国的数字科技企业的合作不断深化，中国科技企业赴日投资，也在深刻影响日本的创新生态。日中创新合作也逐渐呈现向东南亚市场延伸的趋势。已经有日本的大型超市和综合商社，希望

通过与中国数字技术企业的合作，提升他们在东南亚传统行业投资的运营效率。对中国科技企业而言，与长期在“一带一路”沿线国家布局的日本企业合作，也有助于增加数字丝绸之路等信息基础设施的使用频次，更快实现网络效应。今后，随着东亚生产网络的进一步转型，两国在东南亚的创新合作将会进一步深化。

参考文献：

中文文献：

上海社会科学院：《中国境外经济贸易合作区调查报告》，2017年。

香港贸易发展局：《中国企业发掘一带一路商机：华南地区问卷调查结果》，2016年，www.economists-pick-research.hktdc.com。

英文文献：

Apple, “Apple supplier list”, <https://www.apple.com/supplier-responsibility/pdf/Apple-Supplier-List.pdf>, 2018.

Gereffi, Gary, John Humphrey, and Timothy Sturgeon, “The governance of global value chains”, *Review of international political economy*, Vol. 12, No. 1, 2005, pp. 78 – 104.

World Bank, IDE-JETRO, OECD, UIBE, WTO, “Global Value Chain Development Report”, http://www.ide.go.jp/library/Japanese/Publish/Download/Collabo/pdf/2017_gvc.pdf, 2017.

Prebisch, Raúl, “The Economic Development of Latin America and its Principal Problems”, *Economic Bulletin for Latin America*, Vol. 7, No. 1, 1962.

RAND “At the Dawn of Belt and Road China in the Developing World”, https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2200/RR2273/RAND_RR2273.pdf, 2018.

Sturgeon, Timothy, and Richard K. Lester, “The new global supply-base: New challenges for local suppliers in East Asia” in Yusuf, Shahid, M. Anjum Altaf, and Kaoru beshima, eds. , *Global production networking and technological change in East Asia*, The World Bank, 2004, pp. 35 – 87.

Sturgeon, Timothy, John Humphrey, and Gary Gereffi, “Making the global supply base” in Hamilton, Gary G. , Benjamin Senauer, and Misha Petrovic, eds. , *The market makers: How retailers are reshaping the global economy*, Oxford University Press, 2011, pp. 231 – 254.

日文文献:

日本经产省:《通商白皮书2010》,2010年。

日本贸易振兴机构(JETRO):《2016年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査》,2017年。

日本贸易振兴机构(JETRO):《2017年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査》,2018年。

日本贸易会:《商社ハンドブック2017》,2018年。

日本内阁府政策統括官室:《日本经济2012—2013》,2012年。

日本外务省:《目で見るASEAN 2017》。

第十一章

斯里兰卡“一带一路”项目的进展及影响^①

内容摘要：本文说明的是，当汉班托塔港于2017年年底正式交予中斯合资成立的企业租用（租期99年）之后，斯里兰卡所发生的情况。中国在斯里兰卡的存在刺激了印度和美国。其结果是，斯里兰卡已经开始斟酌权衡与中国的关系。斯里兰卡寻求能够带动经济增长和收入增加的项目。

绪 论

谈及中国的“一带一路”与“债务陷阱”，很容易联想到斯里兰卡的汉班托塔港，当然这是带有负面意义的。虽然可以想象当地居民对中国不乏抱怨之声，但实际上却未必如此。与中国的动向相比，斯里兰卡国民与当地媒体，更加关注本国执政党或者领导者是如何与中国相处，以及达成了何种协议。例如，2015年总统选举中亲华派的马欣达·拉贾帕克萨失利，民众关心的是拉贾帕克萨政权执政时的一系列问题，但中国并非其国民批判的对象。

这意味着中国在斯里兰卡的项目一定会受该国政局的影响。关

^① 作者简介：荒井悦代，日本贸易振兴机构亚洲经济研究所区域研究中心南亚研究小组组长。本文译者：李畅然，辽宁大学国际关系学院。

于中国与斯里兰卡在 2017 年进行汉班托塔港租借协议谈判时的个中曲折，可以参照荒井的论述^①，而本文将聚焦该项目在此之后的动向。2018—2019 年，汉班托塔港设立运营机构，并向相邻的工业地带开启招商引资，这对汉班托塔港而言可谓是再度开发的重要阶段。随着项目开发重启，人们不禁会问斯里兰卡的政局受到了哪些影响？斯里兰卡的环境发生了哪些改变？在这样的环境下中国的项目是否取得了进展？本文将以 2017 年年底为界，对在此之前斯里兰卡的政局形势和中国的重要基建项目汉班托塔港及其港口城建设的概要进行说明，然后介绍 2018—2019 年的动向。

第一节 2017 年年底之前的概况

一 斯里兰卡政府

2005 年，马欣达·拉贾帕克萨（斯里兰卡自由党，SLFP）就任总统，而持续 26 年之久的内战终于在 2009 年结束。当时，中国向斯里兰卡提供支援，在一定程度上加快了内战结束的步伐。在战后的重建过程中，斯里兰卡从西方国家获得资金援助的期待落空，于是利用中国给予的援助资金开始了大规模的开发以及道路、港湾、发电设备等基础设施的建设。这一时期可谓是中斯两国关系的蜜月期。与此同时，拉贾帕克萨政权在结束内战后大力推动国家重建事业，但其执政中的各种问题却被国民诟病。

2015 年，斯里兰卡进行总统选举，原本马欣达的第三次当选被视为板上钉钉。然而，斯里兰卡第二大政党统一国民党（UNP）却将时任斯里兰卡自由党（SLFP）主席的迈特里帕拉·西里塞纳推

^① [日] 荒井悦代：《斯里兰卡与“一带一路”——汉班托塔综合事业开发进展情况》，载大西编《中国一带一路倡议的开展与日本》，2018 年，第 103—118 页。

举为总统候选人，直接导致了马欣达的落败。上任后的西里塞纳总统与拉尼尔·维克勒马辛哈的政权宣布与中国保持距离，并暂停了港口城的填筑工程，一时间引发世界哗然（调整期）。但此后的斯里兰卡经济停滞不前^①，不得不再度与中国交好（中国回归）。至此，处于停工状态的港口城建设项目重新启动，汉班托塔港也于2017年年底与中国斯里兰卡合资企业达成了99年的租借协议。

二 汉班托塔港

汉班托塔港始建于2008年，由CHEC（中国港湾工程有限责任公司，中国交通建设股份有限公司的分公司）承建，并于2010年11月开始运营。但在随后的经营过程中，其实际吞吐量远远小于预期，以至于收益难以负担其建设费与运营费。2015年政权更迭后，政府提议以债转股（DES）的方式偿还对中国的债务。2016年12月，斯里兰卡政府同意将汉班托塔港租借给中国和斯里兰卡的合资企业（中方持股80%，斯方持股20%），租借期为99年。但鉴于斯方需要一定时间对港湾的估价、中国与斯里兰卡的股份比例、港口的租借年限以及工业园区的土地使用等相关问题进行调整，最终在半年后的2017年12月签订协议。最终，以中斯合资企业（中方持股70%，斯方持股30%）的形式确定了99年租借权的转让。具体来说，由招商局港口控股有限公司（China Merchant Port Holdings, CMPort）与斯里兰卡港湾局（Sri Lanka Port Authority, SLPA）共同出资成立以下两个合资企业：汉班托塔国际港口集团有限公司（Hambantota International Port Group, HIPG）和汉班托塔港国际港口服务责任公司（Hambantota International Port Service, HIPS）。

^① 具体表现为难以偿还债务。

三 港湾城项目

港湾城项目旨在于科伦坡中心附近填海造地，同时计划在新开发的土地上建设南亚金融中心。2014年9月，习近平主席访问斯里兰卡并参加了奠基仪式。该项目由承建汉班托塔港的中国港湾工程有限责任公司（CHEC）负责。填海造地之后，港湾城的总面积从233公顷扩大至269公顷（2.69平方公里），北端紧邻科伦坡国际集装箱码头有限公司（CICT），该公司由CMPort建设，由中国与斯里兰卡国家港务局SLPA共同运营，而东部则是科伦坡的城市中心。2015年政权发生更迭后，该项目曾一度停工，但在2016年1月又重新启动，并于8月起正式动工。

第二节 2018—2019年年底(重启阶段)

一 政局动荡后马欣达·拉贾帕克萨家族的复兴

2018年10月西里塞纳总统突然免职拉尼尔总理，任命其政敌马欣达为总理。但这一决定遭到国民强烈反对，52天后西拉尼尔再次被任命为总理。经过一系列事件之后，总统与总理关系的裂痕已难以修复。2019年4月，斯里兰卡发生了复活节连环恐怖袭击事件，虽然早在此前印度就传来国内有可能发生恐怖袭击的传言，但因其政权机能受损，还是未能避免恐怖袭击的发生。随后，在2019年11月16日的总统大选中，曾在内战时期担任国防次长的戈塔巴雅·拉贾帕克萨（马欣达的弟弟）以超出第二名130万选票的优势赢得大选。

2018—2019年，斯里兰卡虽处于政局混乱时期，但被视作“亲华派”的拉贾帕克萨一族却多次执掌大权，海外媒体也因此推测中斯两国关系会再度深化。但事实并非如此简单。在此期间，国

际社会对斯里兰卡“债务陷阱”保持高度关注，斯里兰卡国内也开始出现重新调整对华政策的动向。

区域大国印度从一开始就警惕中国在斯里兰卡的崛起，斯里兰卡也因此需要考虑如何平衡与中印两国的关系。而最近，美国也加入了这个行列中。此外，斯里兰卡对中国的投资需求也发生了变化。在完成了一轮大规模的基础设施建设投资与公共基础设施建设项目后，斯里兰卡更希望那些能够增加就业和促进本国经济增长的投资。

二 对印度的深度警戒

对于中国在斯里兰卡的发展和崛起，印度早有担忧，为此斯里兰卡政府也在努力平衡与两国的关系。例如，斯方将科伦坡南部开发项目承包给中国，让印度负责北部东部的基础设施建设（道路、铁路等）开发项目^①。此番安排似乎表露出斯里兰卡试图以中国为筹码从印度获得开发资金。

然而，事态在2017年4月斯印两国签署经济合作协议之后发生了转变。在斯里兰卡与印度签署的项目中，除了液化天然气LNG电站（Kerawalapitiya）、太阳能电站（萨姆普尔）、港湾开发（亭可马里港）、高速公路建设（丹布拉—亭可马里区间）等之外，还有一项关于租借斯里兰卡东北部的亭可马里港油罐码头的协议。而这一项长期租借油罐码头的协议遭到了反对。

可以看出，斯里兰卡国内对中国长期租借大规模经济设施与大面积土地（汉班托塔港的腹地60平方公里）基本持同意态度，但对印度使用斯里兰卡设施却抱有很强的戒备心。

^① [日] 荒井悦代：《内战结束后的斯里兰卡政治从拉贾帕克萨政权至西里塞纳政权情况分析报告》，亚洲经济研究所，2016年。

斯里兰卡邻近印度，相比中斯关系历史更为悠久，同时也更加错综复杂。斯里兰卡作为小国曾受印度打压。^① 对于人口仅有 2000 万的斯里兰卡来说，印度的人口规模也是一大威胁。在此情况下，斯里兰卡国内专家明确反对将两国间的自由贸易协定（FTA）提升到经济技术合作协定（ETCA）层面，以及提升服务待遇。换言之，他们担心一不小心就被印度吞并，也就是所谓的“恐印症”。

中国与印度同为大国，即使斯里兰卡像防备印度一样防备中国也在情理之中。但不同的是，中国与斯里兰卡的关系正处于起步阶段。两国相隔一定距离且交流历史短暂，对斯里兰卡人而言中国更像一个助力本国解决内战并支援战后重建的好朋友。^② 即便国际社会对汉班托塔港项目有各种质疑，但斯里兰卡依然觉得中国比印度安全。

对斯里兰卡而言，印度是一个不按照常理出牌的棘手国家。印度不能放任中国在斯里兰卡不断扩大影响力。作为应对之策，它采取了以和日本合作开发的方式进入斯里兰卡。换言之，由印度单方主导的项目会给斯里兰卡造成威胁，所以通过加入日本的方式来缓和斯里兰卡的反印情绪。亭可马里开发项目以及科伦坡东港等项目便使用了这种方法。另一方面，斯里兰卡的政治家、媒体界也开始意识到，将土地与资产置于外国管理之下或归外国所有具有一定风险。

三 加强同美国的军事同盟关系

在“一带一路”倡议提出以前，美国用“珍珠链战略”来形

^① 印度为泰米尔猛虎反政府组织提供了军事训练机会。印度还介入了授予斯里兰卡北部东部地区活动权限的第 13 次修宪。印度派遣维持和平部队（IPKF）无果，撤退。印度渔民还经常发生侵犯斯里兰卡领海与非法捕鱼问题。

^② 前海军干部表明中国同日本一样“benign”，即（人的性格气质）善良温和，（影响或效果）无害安全，（气候等）温和稳定。

容中国挺进印度洋的进程，侧面为斯里兰卡等国家拉响了警钟。一段时间之后美国才开始采取行动遏制中国的发展，虽然时间上较印度晚一些，但美国伺机而动且来势凶猛。

2016年11月，美国太平洋舰队司令官哈里·哈里斯（Harry Harris）海军上将参加了在科伦坡举办的“加勒对话”国际海事会议，这是美国海军高官时隔十年参加此会。他在会上表示“印度洋对美国至关重要，斯里兰卡对美国同样重要，美国对斯里兰卡也同样重要”，“在评估战略意义时，有三个要素必须考虑，即位置、位置、还是位置”，言辞中强调了汉班托塔港战略位置的重要性，同时也指出了印度洋海域安全的重要性，认为“安全因素不容忽视”。很明显，当时美国认为正是由于中国进入印度洋才带来了不稳定因素。而早在哈里演讲之前，美军舰队已经开始在南亚频繁活动，例如，3月USS Blue Ridge、7月USS New Orleans、9月Frank Cable、11月USS Somerset等舰队相继停靠在亭可马里港，频繁开展活动。

2017年美国通过与斯里兰卡举行联合演习等方式，强化了双方关系。3月，双方在斯里兰卡的亭可马里首次共同举办了“太平洋伙伴”活动。“太平洋伙伴”不是军事活动，而是以共同应对自然灾害为目的的活动，旨在强化与参与国的合作关系。10月，斯里兰卡在亭可马里港首次与美国海军一起进行海上海军实战演习（CARAT）。

2018年5月，美国太平洋司令部（PACOM）改名为印度太平洋司令部（IND-PACOM），6—8月，斯里兰卡海军参加了“环太平洋军演”，与美国继续保持军事合作关系。

2018年6月，《纽约时报》刊登特辑报道^①，密切关注了中国

^① “How China got Sri Lanka to Cough Up a Port”, *New York Times*, <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>.

进军斯里兰卡的动态，并对此敲响了警钟。同年10月4日，美国副总统迈克·彭斯在哈德逊研究所演讲时，好似向中国发出宣战一般明确地对中国提出了批判。同时，彭斯也提及斯里兰卡，称“中国为扩大国际影响力而使用债务外交手段。汉班托塔港不日将成为中国的军事港口”。对此，中国与斯里兰卡双方政府反复强调，汉班托塔港从未用于军事。例如，对于汉班托塔港的军事化报道，斯里兰卡总理予以强烈否定；国防参谋长维杰古纳拉特纳也强调，汉班托塔港不会用于军事，也不会与任何国家缔结军事同盟。斯里兰卡总理还声明，汉班托塔港以及工业园区的治安都将由斯里兰卡海军负责。

而就在中国和斯里兰卡政府一再声明中国不会将汉班托塔港向军事化发展的同时，斯里兰卡国内反对政府与美国强化军事关系的声浪也在日益高涨。2017年8月，斯里兰卡修订了在2007年内战时期与美国签署的《物资劳务相互提供协定》（ACSA）。依照此协定，2018年8月，双方在卡图那亚克与亭可马里国际机场进行了联合演习。同年12月，双方再次在卡图那亚克机场进行演练，2019年1月，双方在卡图那亚克机场以及亭可马里港进行了物资及燃料补给。演习之际，美国将亭可马里视为“中枢”。在ACSA修订之际，大部分内容被重新审定，协定从原本的8页增至80页。针对这些情况，在野党提出了质疑与批判。此外，斯里兰卡国内对于美军基于ACSA采取的行动同样表示担忧。^① 这些担忧主要是由于在协定中斯里兰卡的获益较少，而且很有可能会被卷入美国的相关纷争。

2019年，值得关注的政治性问题是斯里兰卡与美国签署的《部队地位协议》（SOFA）。协议一旦生效，则意味着美军可以在

^① <https://newsin.asia/us-navy-gets-bases-in-lanka-for-non-lethal-supplies-and-cargo-transfers/>.

斯里兰卡自由行动，且不受斯里兰卡法律的约束。

再者，拉尼尔政府已经通过了与美国 MCC（Millennium Challenge Corporation）签署的 4.8 亿美元的资金援助协议。^① 其主要内容是建设科伦坡与亭可马里之间的道路以及完善土地登记制度，其中后者尤其受到关注。在斯里兰卡的土地登记制度中，即便明确登记了土地所有者的姓名或机构名称，也会出现本人不存在或土地无所归属的情况，从而妨碍土地开发。针对这一问题，统一国民党（UNP）在 2002 年公布的经济发展政策中也明确强调要予以解决，这可谓是 UNP 的一大夙愿，但在野党却以恐被外国企业压价购买土地为由提出了反对。

与美国签署的 ACSA、SOFA 以及与 MCC 的协议也成为 2019 年 11 月总统大选时的重要议题，这一现象表明，斯里兰卡国内已开始注意到本国土地和主权有被外国侵占的危险。换言之，中国长期租赁斯里兰卡的土地虽并非例外，但亡羊补牢为时未晚。

总之，美国之所以会重视斯里兰卡，一方面是因为它的战略地位，另一方面还在于中国崛起的影响。由于问题的根源在中国，想必斯里兰卡人对中国的认知也会由此发生变化。

第三节 经济状况与新总统的思虑 ——追求实质性发展

一 斯里兰卡的经济现状

南亚各国的经济增长率一般为 5%—6%，而斯里兰卡在 2016—2018 年这三年里的 GDP 增长率处于南亚的最低水平。马欣达政权利用从中国获得的资金援助进行了大规模的内战后重建工

^① 之后大选中新总统就任，此协议原稿执笔阶段并没有任何进展。

作。内战时期，道路铁路等基础设施的建设停滞，此次重建给斯里兰卡国内交通带来了便利。但基础设施的建设本身并不会产生经济效益。与中国保持距离的西里塞纳、拉尼尔政权虽致力于紧缩财政和偿还借款，但2015—2019年的经济发展并不理想。

各届政府都已经意识到，只有吸引直接投资才能保证经济的发展，为此均把目光转向海外投资。但因西里塞纳、拉尼尔政权在后期时局混乱，又遭遇复活节恐怖事件，国内政局动荡导致难以吸引外资。

2019年11月斯里兰卡举行总统选举，马欣达的弟弟戈塔巴雅当选。戈塔巴雅同样被认为是“亲华派”，海外媒体因此出现了中国重返斯里兰卡的声音，但同时也有一些媒体担忧斯里兰卡因经济发展困境会陷入“债务陷阱”。

然而戈塔巴雅总统并没有选择回归中国的路线，其实早在选举开始的一个月之前，马欣达和戈塔巴雅的弟弟，同时也是负责选举策略的巴希尔·拉贾帕克萨就曾在采访^①中有所透露。另外，巴希尔也清楚地认识到向中国一边倒的弊病，他在接受印度报刊 *The Hindu* 采访时明确表示，“印度是我国首要的友人和邻居，需要和印度搞好政治安全方面的工作，但在经济及其他方面也离不开中国”。之后，新任总统在就职演说中明确了中立的外交政策。^② 此外，在接受印度杂志的采访时^③，他表明不愿卷入大国纷争，并指出汉班托塔港99年的租借事宜也是错误的，有待重新商榷。为促进斯里兰卡的经济发展，他还向印度、新加坡、日本、澳大利亚等

① <https://www.thehindu.com/news/international/no-outsider-will-interfere-in-sri-lanka-polls-this-time-basil-rajapaksa/article29674401.ece>.

② http://www.dailymirror.lk/breaking_news/I-will-form-govt-to-implement-my-policies%3A-Gota/108-178028.

③ http://www.dailymirror.lk/breaking_news/Prez-invites-Tamil-diaspora-to-work-together-to-develop-country/108-178441.

国发出了投资的邀请。可见，戈塔巴雅将发展经济视为第一要务并意识到，要有效地发展经济，不能依靠向中国一边倒的做法。

斯里兰卡新任总统就职演说发表后不久，印度方面当即顺应斯里兰卡方面的意愿，派外长于11月19日进行出访，并正式邀请新任总统访问印度。该计划在同年11月末成行，而印度也成为斯里兰卡新任总统就任后首个出访的国家。

另一方面，中国大使程学源邀请新任总统访问中国。但如上所述，总统却提出要重新商榷与中国签署的汉班托塔港协定，其上任后的一系列举动偏离了媒体的预测。

对此，前驻斯里兰卡大使吴江浩受命以外交部长王毅代理人的身份前往斯里兰卡。同时，中国大使馆发出声明，表示应加强双方政治互信关系，加快推进港湾城、汉班托塔港等合作项目的实施。随后，马欣达总理向新华社解释，媒体歪曲了总统的发言，斯里兰卡与中国是能够将问题解决的。

斯里兰卡总统在此后对外媒表明，与中国在商业项目方面暂无洽谈计划，但在安全问题方面会再次进行交涉。2020年1月，中国请求推迟斯里兰卡总统的访华日程（原定于1月第3周）。

如上所述，斯里兰卡政界及媒体对中国的乐观态度虽有所保留，但也并没有积极地迎合印度和美国。与此同时，印美两国担心中国在斯里兰卡崛起，致使中斯双边关系越发复杂，在斯里兰卡的项目性质及条件也因此开始受到关注。各方不禁思考，大型项目在重启之后又呈现出怎样的进展态势？

二 汉班托塔港

2018年1月和6月，招商局港口控股有限公司（CMPort）先后分两次向斯里兰卡港湾局（SLPA）支付了汉班托塔港的使用费用。RO-RO船的汽车承载吞吐量从租赁开始后的1年间就实现了数量翻

倍，2017年年底之前每年高达8000万美元的赤字也降低至原来的一半。但即便如此，HIPG的中国高管还是指出，汉班托塔港要想摆脱赤字至少需要5年的时间。

2018年7月，斯里兰卡海军宣布将南部司令部从加勒（Galle）迁移至汉班托塔。^①对于中国把汉班托塔港用于军事用途的质疑，斯里兰卡与中国政府都明确给予否定，何况斯里兰卡军队早已常驻汉班托塔。面对印度以及西欧各国的担忧，拉尼尔总理声称“已与中国达成共识，不允许将汉班托塔港纳入军事用途，汉班托塔港的治安管理将由斯里兰卡海军负责，因此无须担心”。不过直到2019年年底为止，也未曾在汉班托塔港发现海军所需的相关设施（船舶停靠及修理等）。^②

2019年3月，拉尼尔总理、阿曼石油部长穆罕默德以及新加坡Silver Park International的官员出席了在米里贾维拉出口加工区举行的石化炼油厂及水泥厂奠基仪式。炼油厂和水泥厂的计划工期分别为44个月和18个月。^③而就在同一时间，BOI与HIPG合资设立了一站式服务中心。

汉班托塔海域的船舶年平均交通流量达23000艘。为了给过往船舶提供补给，SLPA自2014年6月起开通了燃料供给服务。但因出现了1600多万美元的亏损，西里塞纳、拉尼尔政权于2015年2月决定暂停运营。^④此后，有23家公司在2019年参与了此项目投标。同年4月，中石化（SINOPEC）中标，并于10月在当地设立

① <https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-port/sri-lanka-to-shift-naval-base-to-china-controlled-port-city-idUSKBN1JS22H>.

② 运营伙伴CMPort对港湾建设的理解和资金支持不可缺少。

③ 奠基仪式之前斯里兰卡副总理公布新加坡投资公司与阿曼政府将39亿美元的炼油厂设立于汉班托塔工业园区，阿曼政府否认。阿曼石油部长参加了奠基仪式，但相关责任体系尚不明确。

④ 2014年的销量是53486吨，2015年的销量是15577吨。

现地法人，2019 年年底便开始了燃料供给服务。

值得一提的是，虽然斯里兰卡重新启动了炼油厂的建设项目，也恢复了燃料供给服务，但政府却没有对汉班托塔港 15000 英亩的工业区做出明确规划。可以看出，斯里兰卡政府在工业区的规划方面缺乏经验。除汉班托塔港外，斯里兰卡还有科伦坡和亭可马里等大型港口，尽管亭可马里既有港口又有机场，可谓一体化发展的工业地区，但斯里兰卡政府却再无进一步的规划理念。亭可马里港长期经营着水泥厂和面粉厂，除此之外再无其他的劳动密集型产业。而科伦坡港从事的主要业务是货物转运，但缺少用于建设工业园的腹地。在港口与工业园区的一体化开发方面，中国深圳已然发展成世界屈指可数的港口产业基地，其发展经验对亭可马里的建设极具借鉴意义。

三 港湾城

科伦坡国际金融城（Colombo International Financial City, CIFIC, 原港湾城）的填筑工程于 2018 年竣工，而作为该项目第二阶段的基础设施建设的东半段部分也于 2018 年 7 月开始动工，计划用时 15 个月。

如前所述，相关土地的所有权以及使用权问题备受关注。在此背景下，其所有权如下所示最终仍归属斯里兰卡。2019 年 7 月，总统宣布给科伦坡县划拨 269 公顷土地。2019 年 8 月，该土地作为城市开发局（Urban Development Authority, UDA）管辖下的城市开发区域登记入册。由此，CIFIC 的开发就归于 UDA 的管理之下。^① 10 月末，时任总统的西里塞纳与中国大使会晤之时，同意把 116 公

^① 2014 年开始动工时，并非 CHEC 的合作伙伴 SLPA，而是更改为 UDP，因此才能够进行土地开发。

顷的土地使用权，以 99 年的租借期，从 UDA 转让给 CHEC 科伦坡港湾城（Pvt）股份有限公司。其中的 62 公顷土地由斯里兰卡建造金融城，91 公顷土地则当作公共区域。

2019 年 9 月，继汉班托塔港之后，斯里兰卡准备接受实质性投资，以着手建设 CIFC 与凯尼拉桥之间的道路连接工程。但 11 月成立的新政府又决定对 CIFC 进行重新评估。所幸，即便是重新评估，预计也不会发生较大变化。之所以这么说，是因为设立重新评估委员会的提案人就是曾经决定开发与填筑工程的马欣达·拉贾帕克萨本人。

结 语

综上所述，斯里兰卡与中国的关系受到斯里兰卡政权、印度和美国的影响。这也是拉贾帕克萨家族在 2019 年 11 月再次当选总统之后，没有出现中国回归迹象的原因。新总统所期望的是能够带动经济发展的实质性投资。可以说，中斯关系已经进入新的阶段，两国既需要权衡双边关系以外的国家因素，又需要注重经济发展的效率。

参考文献：

荒井悦代：《内战结束后的斯里兰卡政治从拉贾帕克萨政权至西里塞纳政权情况分析报告》，亚洲经济研究所，2016 年。

荒井悦代：《斯里兰卡与“一带一路”——汉班托塔综合事业开发进展情况》，载大西编《中国一带一路倡议的开展与日本》，2018 年。

序言一

中国社会科学院・アジア太平洋・
全球戦略研究院院長 李向陽

本書は、「一帯一路」の枠組みにおける中日第三国市場協力をテーマとしており、中日双方の学者による中日の東南アジア地域での協力をめぐる共同研究である。これは新しい試みである。

中日により第三国市場協力を共同で推進するうえでは、少なくとも2つのレベルの思惑が考えられる。政府のレベルにおいては、日本側は「一帯一路」への参加に懸念があるため、東南アジア、南アジア、インド洋、北アフリカ地域でのインフラ建設を、自由で開かれたインド太平洋戦略もしくはアジア・アフリカ成長回廊の枠組みで実施する傾向が強い。企業のレベルにおいては、双方は大きな協力の可能性とインセンティブを持ち合わせている。とくに東南アジアにおいて、この点が顕著である。しがたって、これ（第三国市場協力）は歩み寄った創造的な協力方式である。東南アジアは長期にわたって、日本企業による投資の重点地域であり、同時に「一帯一路」建設の重点地域でもある。中日両国の企業が当該地域において協力する内的な原動力は、一方では、サプライチェーン発展の要求に由来している。東アジア経済はいずれも同一の域内サプライチェーンを活用している。その発展は、インフラ分野におけるクロスボーダーの協力だけでなく、

サプライチェーン障壁を撤廃するためのクロスボーダーの協力をも必要としている。世界経済フォーラムの研究によると、サプライチェーン障壁の撤廃によって生まれる利益は、関税障壁の撤廃による利益の六倍以上にも上る、とのことである^①。その一方で、中日企業の協力は東アジア地域経済統合の必然的な要請である。目下、東アジア地域経済統合は「10+1」の協力メカニズムから「10+6」の協力メカニズム（RCEP）へアップグレードしようとしている。RCEPが最終的に発効すれば、中日両国にはさらに大きな協力の可能性が生まれる。

現行の地域経済統合がルール指向型のものであるのに対して、「一帯一路」の突出した特徴は発展指向、という点である。このことによって、「一帯一路」の協力メカニズムは多元的でありうる。例えば、「一帯一路」の枠組みにおける中国と東南アジア諸国の協力は、地域レベルの中国－アセアン自由貿易区もあれば、サブ地域レベルの瀾滄江－メコン川協力メカニズムや中国－インドシナ半島経済回廊もあり、さらに二国間の工業団地レベルの協力もある。中日第三国市場協力は「一帯一路」の枠組みにおける新たな協力メカニズムを開拓した。目下、日本側が直接「一帯一路」へ参加することに懸念があることは理解できる。このことは、中国が「一帯一路」を提唱する動機に疑問があることと大きく関係している。実際には、中国側はこの点について非常に明確な意見表明をしている：一帯一路は中国の対外開放を拡大する重大措置であり、経済外交のトップレベルのデザインであり、人類運命共同体の構築を推進する重要な実践プラットフォームでも

① World Economic Forum (2013), *Enabling Trade: Value Growth Opportunities*, In collaboration with Bain & Company and the World Bank.

ある^①。この三つの側面に共通する特徴は、利益の接点もしくは最大公約数、という点である。これらの側面は、中国の利益追求を反映するとともに、沿線国の利益追求をも反映している。中日第三国市場協力が深まるにつれ、日本側は「一带一路」に対してより多くの、より明確な理解を示すことになると信じている。

中国社会科学院アジア太平洋・全球戦略研究院（NIIS, CASS）は、近年、「一带一路」の研究に取り組んできた。このたび、日本貿易振興機構アジア経済研究所との共同研究を通じて、双方の学术界、ビジネス界、政界および民衆による「一带一路」への認識を深め、「一带一路」における質の高い成長を促進していくものと思われる。

2020年2月20日

① 习近平：《习近平谈“一带一路”》，中央文献出版社2018年版，第83—84、216—218页。

序言二

研究の経緯と特色

日本貿易振興機構・アジア経済研究所

所長 深尾 京司

一帯一路構想が提示されてはや6年以上が経過した。弊所は、その当初から同構想に注目し、政策提言研究会を立ち上げるとともに、中国の研究機関との共同研究を実施し、すでに2冊の報告書（弊所 Webにて公開中）を世に問うてきた。日本国内においては、他に先駆けた研究であったと自負している。

2019年度においては、これら報告書の問題意識を受け継いだ研究会である『転機の「一帯一路」構想と日本、中国』の中で、中国社会科学院アジア太平洋全球戦略研究院と弊所の研究者の間で2回の共同研究会を実施した。本書は、同研究会における両研究機関の研究者の間の白熱した議論と緊密な研究連携とに基づいて作成されたものである。

一帯一路構想を巡っては、国際的に様々な議論が交わされてきたし、現に交わされている。しかし、どのような視点からなされる議論であれ、同構想には、中国が中進国から先進国に向かう途上で直面している内外の課題に対応しようとする意図が込められていることを見逃してはならない。また、同構想が世界にどのような影響を与えるのか、日本はそれにどう対応すべきなのかという、より広い見地からの問題意識を忘れてはならない。

本書のアジア太平洋・全球戦略研究院側の研究者による論稿は、現時点において中国が一帶一路構想の今後をどう考えているのか、その考え方の一端を示すものとなっている。たとえば「質の高い建設」というキーワードは、中国経済全体の方向性と同時に同構想の方向性を示す内容を含んでいる。その実現により中国は先進国段階に踏み込むことが出来る。また、「日中第三国市場協力」は、日本との協力を規定する言葉であると同時に、中国が同構想を実現するための具体的協力のありかたを模索するケーススタディともなっている。

弊所側の研究者の論稿では、冒頭に記したこれまでの研究を踏まえた多角的な論点を提示している。全体を貫く問題意識は、一帶一路構想が転換点に立っているというものである。まず、転換点の内容を、マクロ経済の変貌、産業の国際移転の進展、という視点で確認し、企業レベルでの日中協力の可能性を検討している。また、スリランカを取り上げて、同構想が中国と関係国との間にもたらした政治・経済的衝撃と当該国の対応について現状分析を行い、同構想の今後を展望している。

一帶一路構想は、政治、外交、経済、文化すべての分野を包含した理念である。ここから一つの分野を取り上げて中国の意図を論じることは可能だが、それは一面的な議論であろう。弊所としては、本書がきっかけとなり、同構想に関する、より多面的な研究が展開されることを期待したい。

2020年2月20日

「一帯一路」建設と中日の
第三国市場協力

総論

中国社会科学院太平洋・グローバル戦略
研究院 研究員 朴光姫

General remarks

PIAO Guangji

ABSTRACT: Belt and Road Initiative (BRI) had beared fruitful outcomes in 6 years after its proposal. But in recent days, president Trump of the United States of America had went forward “America first” policy, the grobalization faced serious crisis.

On this moment, China and Japan had improved their relationship to develop mutual cooperation. Especially in the economic field, they intend to develop “Third-party market cooperation” to promote new economic integration in East Asia and the world.

中国が「シルクロード経済ベルト」および「海のシルクロード」（略称「一帯一路」）構想の共同構築を提起した後、最初に関わりをもつか賛同した国の多くはアジア諸国であった。とりわけ「一帯一路」は中国を起点としていることから、対象となっ

たのは、基本的にアジアの中低所得の発展途上国であった。実際、「一帯一路」建設は6年余りの発展の中で、沿線国との貿易、投資、プロジェクト、パーク建設、自由貿易区建設、協力プラットフォームの開拓、協力メカニズムの整備等の面で豊かな成果を収めてきた。その一方で、アメリカのトランプ政権が「アメリカ・ファースト」政策を進めるに伴い、世界経済のグローバル化発展に逆風が吹いており、「環太平洋パートナーシップ協定（TPP）」を含めた多くの地域協力メカニズムが、かつてない試練に見舞われている。

このような背景の下、長年「政冷（※政治の場での交流が不活発であること）」であった中日関係は転機を迎え、2019年には両国首脳が2度の会談を行い、将来の中日関係の発展に新たな努力の方向が定まった。具体的には経済分野において、「競争から協力へ」を旗印に、両国で「一帯一路」の高品質な共同建設および中日による第三国市場協力が推進され、幅広い注目を集めている。

第1節 第三国市場は、「一帯一路」の高品質な共同建設に有益

習近平主席は、2019年4月に開かれた第2回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムにおいて、「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトを提起した。このコンセプトは、国内外の関係者のコンセンサスが結集したものであり、「一帯一路」構想がこれまでの6年の実践を踏まえて、さらに邁進するための重要な指導コンセプトであり、「一帯一路」の枠組みでの様々な国際協力の方向を指し示すものである。

「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトとコンテンツは、「共商・共建・共享（共に話し合い、共に建設し、共に分かち合う）」という協力原則がさらに明確になったものであり、「開放・グリーン・清廉」という理念を強調し、「ハイクオリティで、国民生活に恩恵をもたらし、持続可能な目標」で「一帯一路」建設をリードすることを明確にしている。協力理念から見ると、「一帯一路」の高品質な共同建設は、「共商・共建・共享」をベースとした包摂、開放とマッチング、清廉、グリーンと持続可能な目標を強調している。協力の重点から見ると、「一帯一路」の高品質な共同建設により、「全方位型」のコネクティビティ（インフラのコネクティビティ、貿易・投資の利便性向上等の「ソフト面でのコネクティビティ」と、人々の心の通い合い、人文協力等を含む）の実現を図っている。協力メカニズムから見ると、開放的地域主義という考えの影響下で、「一帯一路」の高品質な共同建設は、多国間主義の精神に基づき、二国間協力、三国間協力、多国間協力といった多様な形式で、より多くの国と企業が深く関わることを奨励しており、共同の利益というパイを拡大し、開放的な世界経済の建設を共同推進している。

現在の世界経済は、貿易保護主義の暗い影に覆われているだけでなく、地域の経済貿易協力における「貿易転換」効果も複雑になっており、地域協力のメカニズム構築も「スパゲッティボウル」のように複雑に絡み合い、地政学的要素の影響も常に大きい。そのため、国際協力の不安定性が増し、世界経済の開放と協力は様々な障害にさらされている。「一帯一路」構想が提唱する地域開放主義の影響下において、中国と「一帯一路」沿線国、特に先進国は第三国市場協力を実施しているが、これはより大きな「貿易創出」効果を生み出し、「貿易転換」効果が低減されるだけでな

く、国際ルールとの整合性を持たせ、より包摂的で開放的な「共商・共建・共享」が実現でき、最終的には「一帯一路」の高品質な共同建設が促進できる。第三国市場協力の基本は、異なる国家間において、何らかの産業で比較優位性があることである。概括して言うと、ある国の企業と別の国の企業が、何らかの産業において比較優位性と相互補完性がある場合に、この2国の企業が共に第三国市場にて経済協力を行い、第三国の産業発展やインフラ水準の向上、および国民生活の改善を共に推進することをいう。

近年、中国は「一帯一路」の共同建設を手掛かりに、生産能力面で海外との協力を深め、関連国と積極的に第三国市場協力をを行い、良好な進展を得てきた。2019年6月時点で、中国は日本、韓国、フランス、シンガポール、カナダ、スペイン、オランダ、ベルギー、イタリア、オーストラリア、オーストリア、スイス等の14ヵ国と、第三国市場協力文書を締結し、第三国市場協力メカニズムを初歩的ながら構築し、国内外の企業が自らの優位性を発揮し、海外市場の共同開拓ができるようにしているほか、第三国市場に公共サービスや新たな協力プラットフォームを提供している。

第2節 中日による第三国市場協力が、 「一帯一路」の高品質な共同建設 にもたらす重要な意味

中国と日本が世界における最も重要な、そして東アジア地域における最大の経済体として、第三国市場協力モデルの刷新を積極的に図ることは、「一帯一路」の高品質な共同建設の推進に重

要な意味がある。

(1) 中日両国は第三国市場での協調を通じ、不必要な競争および資源の浪費を回避することができる。この点で東南アジア地域における役割は非常に明確である。東南アジア地域は長年、複数の地域協力メカニズムが重なり合ってきたほか、域外大国による駆け引きや、域内外関係者の相互信頼不足等の要因が複雑に絡んできたため、中日両国はこの地域における投資協力で過当競争や資源の浪費を避けられなかった。しかし、生産能力面での協力においても、バリューチェーンの分業においても、この地域での両国の協力には大きな相互補完性がある。例えば「瀾滄江－メコン川準地域協力」についていうと、この地域における中国の優先協力分野は農業、水資源および民生等の分野である。一方で日本企業が得意な協力分野は、主に工業設備、自動車、電子通信設備等である。今後、中国が交通やエネルギーインフラ面で公共製品を提供すれば、日本など他国企業がこの地域に進出しやすくなるだろう。日本企業は技術面で優位性があるため、地域産業の高度化や地域のバリューチェーン構築をサポートできる。よって東南アジアでの中日第三国市場協力で見込まれる利益には、大きな期待が集まっている。

(2) 両国企業による第三国市場協力は、国際的な先進的標準の採択やマッチングに有利である。日本の企業・社会組織は国際化レベルが高く、世界的な標準、ルールおよび原則を長年導入、実践しており、その多くのノウハウは中国企業にとって学ぶ価値が高い。協力を通じ、市場チャンスを共同開拓できるほか、中国企業は先進的で世界的な標準、ルールおよび原則とのマッチングが進められる。

(3) 「一帯一路」建設では、世界のガバナンスの新モデルを

積極的に模索しており、中国、沿線国および日本を含む域外先進国の共同参画と支援が必要である。アメリカはエネルギーの利用、環境、気候等の課題においてリーダーとして不適格であるほか、保護貿易主義の傾向が強まっているため、日本と中国の協力意向は高まっている。今後、「一帯一路」沿線地域において、中日両国の政府、企業および社会組織が防災・減災、エネルギー利用、環境、気候変動等の問題において、3国協力によるガバナンスの可能性を積極的に検討し、国連のSDGs（持続可能な開発目標）達成を共同推進することは、「一帯一路」の高品質な共同建設における重要な意義といえる。両国による第三国市場での積極的な協力意向は、中日関係の持続的な改善に向けた、また「一帯一路」の高品質な発展に向けた重要な推進力となっていくだろう。

第3節 日本の建設的な役割を重視し、発揮する

歴史を振り返ると、中日両国は、特殊な歴史的背景の下で関係を発展させ、争いは棚上げし、共に発展を図るという国際協力の経験を数多く積み上げてきた。このことは、多くの国家主体が関わり、複雑な利害関係のある「一帯一路」建設にとって、有益な経験であり、示唆となっている。

2013年から現在に至るまで、日本は、中国の「一帯一路」構想およびアジアインフラ投資銀行（AIIB）に対する認識について、紆余曲折を経てきた。当初は、中国の「一帯一路」構想について消極的な態度で、警戒や懸念を表明し、参加に反対すらしていたが、2017年以降は客観的な態度および条件付き参加へと転じ

た。日本政府は「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトの提起過程において、重要な役割を果たしているだけでなく、中国の進める第三国市場協力に対する支持国およびパートナー国でもある。日本政府は2015年に「質の高いインフラパートナーシップ—アジア投資の未来」計画を提起した。この計画では、2020年までに計1100億ドルをアジアのインフラ建設に投資するとしている。安倍晋三首相は2018年3月の参議院予算委員会に出席した際、中国の「一帯一路」構想に基づいた第三国へのインフラ協力を積極的な態度を表明した。安倍首相は、合理的な融資を通じ、関連国の財政の健全性、プロジェクトの開放性・透明性・経済性等の確保といった基本的な観点で賛同が得られるのであれば、「中国を含めたいかなる国とも協力をする意向がある」と述べた。2018年10月に安倍首相が訪中した際、日本政府は日本企業の「一帯一路」建設参加を積極的に支持することを表明した。中日両国は第三国で実施する50余りの合同ビジネスプロジェクトについて話し合い、東南アジア地域において、まずはインフラのコネクティビティに関する戦略的協力から実施していくことを表明した。

実際のところ、中日間の第三国市場協力は、他国より早い時期から展開されている。2009年6月、中国輸出入銀行と日本の国際協力銀行は、「協調融資を通じた中日両国企業による第三国への共同輸出支援プロジェクトに関する協力覚書」を締結した。この覚書の締結後、中国輸出入銀行は日本国際協力銀行と第三国市場の共同開拓を開始し、多くのプロジェクトに個別の融資サービスを提供している。今日に至るまで、中日による第三国市場協力は、多くの代表事例を生み出している。例えば、四川東方電力設備聯合公司および日本の丸紅株式会社が合同で請け負ったベトナム

ム・ハイフォンの火力発電所第二期プロジェクトや、中国輸出入銀行および日本国際協力銀行が共同で参加したパプアニューギニア液化天然ガス上中下流一体化プロジェクトへの融資等が挙げられる。2018年5月以降、中日はさらに「中日企業による第三国市場協力の実施に関する覚書」を締結し、二国間サービス貿易メカニズム、情報共有および融資支援、第三国市場への協力メカニズム等の面での政策交流や協調を深めている。両国企業は相互補完的な優位性を発揮し、第三国市場協力を共同推進し、「共商・共建・共享」原則を順守し、協力が行われる現地国の意向を尊重し、より高い標準、より高い品質で持続可能な発展の方向へと、進歩を続けている。

将来を展望すると、中日関係は2018年に再び正常な軌道に戻り、これを基礎とした2019年の一層の推進を経て、2020年習近平主席の日本公式訪問を歴史的な契機とし、両国の協力は新たな段階に進んでいくだろう。とりわけ、第三国市場協力を手掛かりに、中日両国は「一帯一路」の高品質な共同建設における春の時代を迎えるだろう。中国企業は、強固な市場能力、生産能力、世界戦略の運用能力および応用型イノベーション能力を有する。一方で日本企業は、確固たる基礎力と先進的なイノベーション能力、世界ルール・標準の導入能力等がある。よって双方には大きな協力の領域があり、相互補完と良好な協力が実現できる。もちろん、以下の点も明確にすべきである。すなわち、中日による第三国市場協力はまだ初歩的段階にあり、良好な協力を進めるための投資プロジェクトの具体内容がまだ十分明確ではなく、広く期待されている第三国市場協力プロジェクトのうち、まだ具体的な進展がないものもある点だ。それ故、両国の優位性を発揮させ、過当競争を避けるためには、解決すべき問題が数多くある。私た

ちは「高品質」という発展における日本の建設的な役割を重視すべきであり、「一帯一路」の協力原則と理念を堅持し、共同の利益と責任の割り当てを明確にし、第三国市場協力を中日関係発展における新たな分野とし、両国関係を新たな高みへと引き上げるとともに、「互いに脅威とはならず、平和発展の道を相互支援し、地域の平和と発展を共に担う」という全方位型の協力の時代を、共に構築していかねばならない。

第一章

「一带一路」の高品質な共同 建設の内容と実現への道

中国社会科学院アジア太平洋・グローバル
戦略研究院 副研究員 謝来輝

The contents of “high quality” cooperate construction of Belt and Road and the way of its realization.

XIE Lai-hui

ABSTRACT: President Xi Jin-ping presented the concept of “High quality” cooperate construction of Belt and Road Initiative (BRI) on the 2nd International Summit Forum on BRI. It symbolizes the upgrade of BRI. It clarifies the cooperation rule under “Discuss, Build and Win together”. It emphasize the idea of “Open Green and Honesty”, and requires “High quality” development to benefit people’s life and to lead the construction of BRI based on “Sustainable goals”. This

chapter intend to analyze the new process of BRI construction on the ideas mentioned above. And intend to consider the meaning of “Third party market cooperation ” on the construction of BRI.

はじめに

習近平国家主席は、第2回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムにおいて、「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトを提起した。これは、「一帯一路」の建設が、新たな段階に進んだことを示すものである。このコンセプトは、「共商・共建・共享」の協力原則を一層明確にするものであり、「開放・グリーン・清廉」の理念を強調し、「高品質」で、国民生活に恩恵をもたらし、「持続可能な目標」で「一帯一路」建設をリードすることを明確にしている。ここでは、このコンセプトの具体内容および関連する背景について分析し、過去1年にわたり、中国が「開放」、「グリーン」、「清廉」といった理念に対する具体的な実践の進展状況をまとめるとともに、中日両国の協力状況も併せて、第三国市場協力が「一帯一路」の高品質な共同建設の実現に向けて、どのような重要な意味を持つのかについて議論する

第1節 序論

「一帯一路」は、習近平主席が2013年に提起したものであり、インフラ建設を柱に、中国がアジア、ヨーロッパおよびアフリカとの経済産業協力を推進するための重要なイニシアチブである。現在、アジア太平洋地域には、非常に大きなインフラ建設ニーズがある。先進国やアジア開発銀行、世界銀行の資金量では、

このニーズを満たせない。アジア開発銀行の見積もりによると、経済振興および貧困緩和、気候変動への対応のため、2016年から2030年までの期間に、アジア地域では26兆ドルのインフラプロジェクト支出が必要である。そのうち電力、輸送、通信および水道・衛生分野に対し、それぞれ14.7兆ドル、8.4兆ドル、2.3兆ドル、8000億ドルが必要である。^① 地域そして世界が直面するこれらのインフラ問題を解決するため、中国が主導・設立したAIIBおよび「一帯一路」構想は、世界の多くの国から歓迎と支持を得た。2019年10月末時点で、中国はすでに137カ国および30の国際組織と、「一帯一路」共同建設に関する協力文書（計197文書）を締結した。2019年10月以降、南太平洋地域のソロモン諸島と中南米のスリナム、エルサルバドル等も、中国と「一帯一路」協力文書を締結した。11月には、エクアドルが中南米地域の国で初めてAIIBに参加し、同行にとって75番目のメンバー国となった。

これまで6年にわたる「一帯一路」建設の実践をベースとし、習近平主席は2019年4月の第2回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムにおいて、「一帯一路」の高品質な共同建設に関する一連のコンセプトを再び提起した。習主席がスピーチで述べたのは、「一帯一路」の共同建設は、経済グローバル化という歴史の潮流に合致するほか、世界のガバナンス体系の変革という時代のニーズに合致し、世界の人々がより豊かな生活を送りたいという強い願いに合致する、ということである。将来に向けて、私たちは重点に着目し、事業を着実に展開し、精巧で繊細な「絵

① ADB, Meeting Asia's Infrastructure Needs, Asian Development Bank, February 2017, <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>.

画」を共に描き、「一帯一路」の共同建設を高品質な発展方向へと前進させていかねばならない。^①

「一帯一路」の高品質な共同建設という理念は、「一帯一路」建設を新たな段階に推し進めるものであり、将来の中国が「一帯一路」を推進する上で、鍵となるコンセプトだと考えられる。このコンセプトから分かるのは、中日両国はこのコンセプトに基づき、より多くのコンセンサスと協力のチャンスを掘り起こせるということであり、両国による第三国市場協力も、このコンセプトと関連付けて実施されるべきだということである。

第2節 「一帯一路」の高品質な共同建設 というコンセプトおよびその内容

一 「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトの基本的内容

第2回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムの開幕スピーチにおいて、習近平主席は「一帯一路」の高品質な共同建設という理念を、初めて明確に提起した。習近平主席が強調したのは、中国は沿線各国と共に、「共商・共建・共享」という原則を持ち続け、開放・グリーン・清廉という理念を堅持し、高品質で、国民生活に恩恵をもたらし、持続可能な目標を一生懸命に実現し、「一帯一路」の共同建設が高品質な発展の方向に向かって前進し続ける後押しをする必要がある。^②

国際協力サミットフォーラム円卓サミットの開幕挨拶で、習

① 習近平：「皆が心をつにして協力し、『一帯一路』の共同建設が輝かしい未来を作り出す必要がある」「人民日報」2019年4月28日。

② 同上。

近平主席は具体的に3つの側面から「一帯一路」の高品質な共同建設という理念について説明がなされた。つまり、協力理念、協力重点および協力メカニズムの3つの側面から、「一帯一路」の高い基準、全方位およびメカニズム化という3点について議論された。

第一に、「一帯一路」の高品質な共同建設の協力理念は、次の4点を指す。

(1) 「共商・共建・共享」の原則を実施し、協力理念を充実させ、より包摂的な発展したパートナーシップを構築し、衆知を集め、各自の優位性を十分に発揮させる。

(2) 一層の開放を推し進めるとともに、国際的に広く認められている規則、標準、ベストプラクティスとのマッチングを行い、「一帯一路」建設による恩恵を各者にもたらし、共同の発展を実現する。

(3) 清廉という理念を堅持し、国際的な腐敗防止協力を積極的に推進し、「一帯一路」建設の成果を広く人々にもたらす。

(4) グリーン発展および持続可能な発展を目標とし、国連のSDGsへの支持を「一帯一路」の共同建設にも組み込み、経済成長、社会発展および環境保護を総合的に推進する。

第二に、協力重点の面で習主席は、「一帯一路」高品質建設における国際協力では、「全方位」型のコネクティビティを実現すべきだと強調した。インフラのコネクティビティという協力重点を強調した以外に、デジタル経済等のイノベーション駆動型の経済発展モデルについても言及し、貿易と投資の利便性向上といった「ソフト面でのコネクティビティ」および「心のコネクティビティ」を目標とした人文協力の推進について強調した。「国民生活に恩恵をもたらす」という目標からは、「より多くの民生協

カプロジェクトの実施」の必要性を提起した。

第三に、協力メカニズムの面から、習主席は二国間協力、三国間協力、多国間協力といった様々な形式で、「より多くの国と企業が深く関わり、共同利益というパイを拡大することを奨励する」、「開放的な世界経済の建設を共同推進する」ことを強調した。また習主席は、「多国間主義の精神に基づき、『一帯一路』メカニズムの共同建設を着実に推進すべき」だと特に提起した。この発言は、「一帯一路」における国際協力の今後の発展方向に対し、重要な導きとなるものである。

二 「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトが提起された背景

習主席が提起した「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトは、この構想を最初に提起した際の考えやコミットメント、つまり「共商・共建・共享」の原則や、開放・包摂・持続可能な発展等について強調するだけでなく、これまで6年間の発展の実践とも深く結びつけて、国際社会の意見を幅広く吸収し、時代と共に進み、多様な意見を受け入れ学ぶという精神を表すものである。

なかでも、日本政府の役割は非常に重要である。日本政府は2015年に「質の高いインフラパートナーシップ—アジア投資の未来」という計画を提起した。この計画は、2020年までに計1100億ドルを投資するものである。安倍晋三首相は、2018年3月の参議院予算委員会で、中国の「一帯一路」構想に基づいた第三国でのインフラ協力についての態度を示した。安倍首相は、「(4つの条件が)受け入れられるならば、協力を実施する」と表明した。安倍首相の4条件とは、合理的な融資を通じ、関連国の財政の健

全性、プロジェクトの開放性、透明性、経済性等が確保されることである。安倍首相は、「これらの観点に基づき、協力を行いたい」、「賛同が得られるのであれば、中国を含めたいかなる国とも協力をする意向がある」と述べた。なかでも安倍首相が2018年10月に訪中した際、日本政府は日本企業が「一帯一路」建設に参加することを積極的に支持すると表明した。中日両国は、第三国で実施する50余りの合同ビジネスプロジェクトについて協議し、例えば東南アジアでは、まずインフラのコネクティビティから戦略的協力を実施することが話し合われた。

次に、欧州委員会は2018年9月に「ユーラシア大陸の接続—EUの戦略」レポートを発表し、EUによるユーラシアコネクティビティ戦略を提起した。その中で、持続可能性（sustainable）、総合性（comprehensive）、規則準拠（rule-based）という3つの重要原則が提起されている。^① その他、当時の欧州連合外務・安全保障政策上級代表であったフェデリカ・モゲリーニ氏がこの計画を発表した際、EUの意図は「持続可能性の促進にあり、投資の際には労働者の権利が尊重されるべきで、政治依存または金融依存がもたらされてはならず、企業の公平な競争環境が保証されるべきだ」と述べている。^② 「一帯一路」の高品質な共同建設におけるコンセプトの中にも、完全な一致ではないものの、この3原則が指す内容と対応した表現が数多くみられる。

3点目に、「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトは、「一帯一路」建設の幅広い実践に基づき、国内外の各界人

① European Commission, 「Connecting Europe and Asia: Building blocks for an EU Strategy」, September 2018, https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf.

② ジョナサン・アイル: 「EUで中国の『一帯一路』構想に対する代替計画が始動」、シンガポール「海峡時報」インターネットサイト、2018年9月24日。

士の知恵を結集したものである。例えば、関連国の元政府高官、国際組織の責任者、商工界リーダー、関連分野の有名学者といった国際的に影響力のある人々で組織された「一帯一路」国際協力サミットフォーラム諮問委員会は、2019年4月10日にフォーラム準備委員会に対し、報告書を正式に提出した。報告書には、「一帯一路」の高品質な共同建設は、次のような分野で体现できると明確に提案されている。

(一) プロジェクトの経済、社会、財政、金融および環境の持続可能性の確保、現地の法律法規への適合、広く受け入れられる国際ルールや標準の採用。

(二) 「一帯一路」グリーン発展国際連盟の設立および「パリ協定」の実行や、グリーン債券の発行を含むグリーン融資の強化等を通じたグリーンなシルクロードの建設、生態系の持続可能な発展の実現

(三) 清廉なシルクロードの建設し、「容認度ゼロ」の態度と「抜け穴ゼロ」の制度、「障害ゼロ」の協力で腐敗行為を根絶

(四) デジタル経済と新産業革命がもたらすチャンスをつかみ、革新的なシルクロードの建設を推進し、世界のデジタルインフラのコネクティビティを改善

(五) 人を中心とした発展を堅持し、衛生・教育等分野でアーリーハーベストを実現。^①

よって、「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトは、国内外の関係者の幅広いコンセンサスを結集したものと考えることができる。このコンセプトは、「一帯一路」構想が6年間

① 「『一帯一路』の共同建設—より美しい世界の建設—『一帯一路』国際協力サミットフォーラム諮問委員会研究成果および提案報告」、2019年4月17日、中国外務省オフィシャルサイト、https://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw_673019/t1657185.shtml。

の実践の基礎を踏まえ、さらに前進するための重要な指導性コンセプトであり、「一帯一路」の枠組みでの様々な国際協力に対し方向を指し示すものである。

第3節 「一帯一路」の高品質な共同建設 のための道のりと取り組み

一 「一帯一路」の共同建設における協力範囲を徐々に拡大し、特に先進国と共に第三国市場協力を積極実施し、コネクティビティに関するパートナーシップを積極的に構築

中国は相互利益を重視する開放戦略を採っており、よりイノベティブで、包摂的、開放的な世界経済の共同建設を主張している。「一帯一路」そのものも二国間主義ではなく、閉鎖的な勢力範囲で行うものでもなく、多国間主義を真に体現した開放的な国際経済システムの重要な取り組みである。

習近平主席は第2回「一帯一路」円卓サミットの開幕挨拶で、次のように述べた。「皆さんと共に、協力メカニズムを強化し、コネクティビティに関するパートナーシップを着実に構築できることを期待している。私たちは開放型世界経済の構築を共に推進し、保護主義に反対し、引き続き「一帯一路」の共同建設を、各国の発展戦略や、地域および世界の発展課題と効果的にマッチングさせ、シナジーを発揮させるとともに、二国間協力、三国間協力、多国間協力等の形で、より多くの国と企業が深く関わることを奨励し、共同利益というパイを拡大していきたい。」

習近平主席が2019年3月にヨーロッパを訪問した際、中国はイタリアと「一帯一路」建設の共同推進に関する了解覚書(MOU)を締結した。イタリアは、G7各国の中で、「一帯一路」

に参加した初の国となった。またその際、中国はフランスと第三国市場協力に関する第3ラウンドのモデルプロジェクトリストに署名し、両国は持続可能な発展、金融、医療衛生等の分野において「第三国市場」協力を順調に推進している。4月になり、第2回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムが北京で開催された。海外から39名の指導者と、150カ国、92の国際組織、6000名以上の外国人ゲストが出席し、プロジェクト締結額は640億ドルに達した。

2019年6月になると、フランス、イタリア、オーストリア等につき、英国も「第三国市場」協定を締結し、中国と第三国市場協力を正式に実施するヨーロッパの重要な国となった。6月に習近平主席はキルギスタンとタジキスタンを訪問し、両国と「一帯一路」の高品質な建設を進める上で、重要な成果を収めた。9月になり、中国とカザフスタンは「シルクロード経済ベルト」建設および「光明の道」新経済政策マッチング協力計画の実施に関して了解覚書を締結した。10月12日に習近平主席はインドとネパールを訪問し、ネパールの指導者と「一帯一路」共同建設推進に関して重要なコンセンサスに達し、「一帯一路」と南アジア地域の発展との結びつきに新たな原動力をもたらした。

11月に李克強総理が第22回中国-ASEAN(10+1)首脳会議に出席した際、「一帯一路」共同建設およびコネクティビティ協力の発展について、ASEAN首脳と重要なコンセンサスに達したほか、「一帯一路」構想および「ASEAN連結性マスタープラン2025」マッチング協力に関する共同声明等の成果文書3件を発表した。これは、中国とASEAN10カ国がそれぞれ、二国間の「一帯一路」共同建設協力文書を締結した後、ASEAN全体として「一帯一路」の高品質な共同建設に向けて踏み出した重要な一歩である。

二 中国は開放度を高め、経済貿易の協力基準とレベルを絶えず引き上げ、「一帯一路」の共同発展の成果を、より多くの人々にもたらししていく

湖南省長沙市で2019年6月に開催された第一回中国・アフリカ経済貿易博覧会では、プロジェクト成約額が計208億ドルに達した。また中国政府は8月30日、山東省、江蘇省、広西チワン族自治区、河北省、雲南省、黒竜江省等に6つの自由貿易試験区を新設することを発表した。これにより中国全土の自由貿易試験区は18カ所に増え、配置の点でも中国の東西南北中部の各地域に分散し、各試験区の機能・位置づけも差別化、多様化した。11月初めに開催された第2回中国国際輸入博覧会では、150以上の国と地域から3000社以上が参加し、成約意向額は累計711億3000万ドルとなり、2018年の第一回博覧会よりも23%増えた。中国商務部の公式サイトによると、2019年1～10月において、中国企業が「一帯一路」沿線56カ国に投じた非金融類の直接投資額は114億6000万ドルに達する。主な投資対象国は発展途上国である。

融資に関する管理制度を発展、向上させるため、中国財政部は4月に開催された第2回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムで、「『一帯一路』の債務持続可能性に関する分析枠組み」を発表した。この枠組みは、国際通貨基金（IMF）および世界銀行の経験や標準を参考にした上で、「一帯一路」関係国の実情を踏まえて制定したものである。この枠組みは、「一帯一路」に関わる各者の投融资決定の合理性を高めるのに役立つほか、関連国の債務管理能力を強化し、「一帯一路」共同建設の高品質な発展を推進するものである。

2019年以降、中国と「一帯一路」沿線国との貿易協定のグ

レードアップも、大きな進展をみせている。中国 - ASEAN 自由貿易区グレードアップ協定が10月に全面発効し、製品の原産地規則修正版も8月から正式実施された。中国とパキスタンの自由貿易協定に関するグレードアップ協定は、2019年4月に交渉が妥結、締結され、12月1日に正式発効された。中国とパキスタンのゼロ関税相互実施品目比率も75%へと徐々に増加したほか、中国はパキスタンに対し、さらなる優遇型の市場開放を行ったことから、パキスタンの輸出業者、とりわけ農業生産者はこれにより大きな利益を得た。中国とニュージーランドは11月4日、両国間の自由貿易協定のグレードアップ交渉が妥結したことを発表し、電子商取引、環境、貿易、競争政策および政府調達等の章・節を追加した。その他、2019年11月末時点で、中国税関は42の国と地域との間で「認定事業者」(AEO)の相互承認を取り決めているが、うち18カ国は「一带一路」の沿線国である。今後、中国税関は国の「一带一路」構想および企業の「走出去(対外経済進出という意味)」支援戦略の全体配置に合わせ、沿線国との貿易・通関の利便性向上の加速化を推進していこう。

三 「清廉の道」建設の進展

中国の腐敗防止協力に関する外交は、比較的遅いスタートを切っている。中国は1993年になってやっと、タイと初の引渡条約を締結したが、国際的な腐敗防止条約には何も参加しておらず、他の主要国との腐敗防止協力も未実施であり、関連法律法規についても「空白」状態にあった。1997年にOECDが「国際商取引における外国公務員に対する贈賄の防止に関する条約」を採択した際も、中国は未締結であった。

しかし2000年に国連が「国連腐敗防止条約」特設委員会を

設立し、この国際的な腐敗防止法文書の起草に着手した際は、中国は初期の段階から参画した。この条約をきっかけとし、中国も国際的な腐敗防止協力の取り組みを加速化させた。中共「第十八回党大会」以降、中国の全面的な腐敗防止活動および海外に逃亡した汚職官僚の検挙は、国際社会から称賛を受け、発言力と影響力も大いに高まった。2014年11月8日に、APEC第26回閣僚会議での審議を経て、「北京反腐敗宣言」が採択された。「宣言」の最大の成果は、国際的な腐敗防止協力における情報共有の推進について合意に達したことである。このサミットでは、APEC腐敗防止・法執行機関ネットワーク（ACT—NET）の設立が提起された。

2016年のG20杭州サミットでは、中国は外国との腐敗防止協力の主導権を握る機会を得た。サミットでは「腐敗関係の捜査対象者および財産回復に係る協力に関するG20ハイレベル原則」および「G20腐敗対策行動計画2017-2018」が採択され、腐敗関係の捜査対象者および財産回復に係る研究センターを中国に設立することが決定された。2017年9月のアモイBRICS首脳会議では、腐敗防止協力の強化について重要なコンセンサスに達し、「BRICS首脳アモイ宣言」にもその旨が盛り込まれた。同年11月20日、中国—ASEAN首脳会議で「中国とASEANの腐敗防止協力全面強化に関する共同声明」が発表された。これらの成果が示すのは、腐敗防止に関する国際協力について、中国は「原則」を提起しただけでなく、具体的な組織機構およびアクションプランについても提起し、国際的な腐敗防止のための新たな体制を構築し

たということである。^①

「一带一路」沿線国と「清廉の道」を共同建設することは、中国が世界の腐敗防止ガバナンスをリードする上で、重要な実践プラットフォームになるということである。習近平主席は2017年5月の「一带一路」国際協力ハイレベルフォーラムは開幕式のスピーチで、国際的な腐敗防止協力を強化し、「一带一路」を清廉なる道にすべきだと初めて述べた。また2019年4月に習近平主席は、第2回「一带一路」国際協力ハイレベルフォーラムで、「清廉の道」は「一带一路」の高品質な共同建設における重要な内容であると強調し、「私たちは開放、グリーン、清廉という理念を堅持し、……あらゆる協力を太陽の光の下で実施し、容認度ゼロという態度で共に腐敗を取り締まらなければならない。……皆さんと共に、清廉な気風のシルクロードを建設したい。」と述べた。

2年にわたり中国は各関係者と共に手を携え努力し、「清廉の道」は理念から行動へと、ビジョンから現実へと徐々に変化をしてきた。「国連腐敗防止条約」等の国際条約および二国間条約を基礎とし、中国と「一带一路」の共同建設国は、腐敗防止政策のすり合わせを強化し、腐敗防止に関する実務協力を充実させ、「一带一路」地域コネクティビティに関する代表的なプロジェクトについて、清廉のリスク管理を検討・実施し、商業賄賂の断固たる取り締まりを行い、一連の重要な進展を得ている。

(1) 関係各者は腐敗防止に関する政治的意志の共通認識を持ち、「清廉の道」理念を国民に浸透させた。2019年4月時点で、

^① 岡田実：「中国による腐敗防止国際協力の新展開—『清廉の道』としての『一带一路』」、『国外社会科学』2017年第6期、150—152頁。

わが国は「一帯一路」沿線国を含む77ヵ国と55の引渡条約、64の司法協力条約を締結しており、腐敗関係の捜査対象者および財産回復に係る取り組みが大いに促進された。腐敗防止協力は、中国と各国との「一帯一路」協力計画文書に盛り込まれている。2019年4月25日に、第2回「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラム・清廉なシルクロード分科会が北京国家会議センターで開催された。この会議で、中国と関連国、国際組織および商工・学术界の代表者は「清廉なシルクロード・北京構想」を共同提起した。

(2) 政策協調・メカニズムの構築も実質的な進展が得られた。2年にわたり、中国と関連国の腐敗防止機関が活発に相互訪問し、「一帯一路」法治協力国際フォーラムおよび「一帯一路」規則・標準国際シンポジウム等の多国間協力の枠組みの中で、腐敗防止政策および法治に関する対話と協調が強化された。北京で2018年7月3日に開催された「一帯一路」法治協力国際フォーラムでは、共同議長声明が発表され、「清廉の道」もその中に盛り込まれた。声明では、「一帯一路」の参加者による「一帯一路」の清廉な建設の共同強化が呼びかけられるとともに、「国連腐敗防止条約」等の国際条約および関連二国間条約を基礎とし、腐敗防止協力を実施することが奨励され、「一帯一路」を清廉な道に建設することと、「一帯一路」参加者による司法・法執行分野での協力深化への支援が提起された。中国とラオスの腐敗防止機関は、中国ラオス鉄道建設工事に対する監理業務に共同参加し、中国ラオス鉄道の清廉な建設に関する長期間有効なメカニズムを構築し、大規模多国籍インフラプロジェクトの清廉な建設に向けて、有益な経験を積み重ねた。

(3) 行政による監理と企業のコンプライアンスに則った建設

の効果が明らかになっている。2年にわたり、中国政府は法律および一連の規範性文書を制定し、企業の対外経済貿易協力を規範化し、「一帯一路」の重点プロジェクトを常時監督し、清廉でコンプライアンスに則ったビジネス環境作りに努めてきた。中国系企業はコンプライアンス管理体制の構築を強化し、清廉リスクを管理し、企業の腐敗防止文化を育成しており、コンプライアンス経営の意識と能力は徐々に高まっている。中央規律検査委員会副書記で国家監察委員会副主任の李書磊は、2019年4月に開催された清廉なシルクロード分科会において、中国は資金を投じ、「一帯一路」法律協力研修プロジェクトと、3期にわたる腐敗防止研修グループを立ち上げるとともに、世界銀行と共催で第2回「一帯一路」参加企業コンプライアンス経営研修班を実施すると宣言した。

四 グリーン発展理念に基づいた「グリーンシルクロード」の建設を推進

持続可能な発展理念を堅持し、「グリーンシルクロード」を建設することは、「一帯一路」の高品質な共同建設における重要な目標の1つである。習主席は2019年4月の第2回「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラムにて、「一帯一路」の高品質な共同建設に関する要求を提起した際、「グリーンを基礎とし、グリーンなインフラ建設、グリーンな投資、グリーンな金融を推進し、私たちが共に暮らすこの地球を守らなくてはならない」、「国連のSDGsへの支持も、『一帯一路』の共同建設の内容に盛り込まなくてはならない」、「経済成長と社会発展、環境保護を総合的に推進し、各国がそこから利益を得られるようにし、共同の発展を実現しなければならない」と強調した。

「一帯一路」構想は、初期の段階からグリーン・低炭素について考慮してきた。2015年3月に国家発展改革委員会、外交部および商務部が合同発表した「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」では、「インフラのグリーンで低炭素の建設と運営管理を強化し、建設過程において気候変動への影響を充分考慮すべきだ」、「投資貿易においてはエコ文明という理念を強調し、生態環境や生物多様性、気候変動対応での協力を強化しグリーンシルクロードを共同建設するべきだ」と明確に提起した。

注目すべきなのは、2017年5月に環境保護部、外交部、発展改革委員会、商務部等4部門が合同で発表した「グリーンな『一帯一路』建設の推進に関する指導意見」が、「グリーンシルクロード」のトップレベルの設計となったことである。指導意見には次の内容が提起された。

(1) 3~5年かけて、実務的で効果的な生態環境保護の協力システムを構築し、サービスプラットフォームと産業技術協力基地を支援し、一連の生態環境リスク防止政策を制定・実施する。

(2) 5~10年かけて、生態環境保護に対する比較的充実したサービス・支援・保障システムを構築し、重要な一連の生態環境保護プロジェクトを実施し、良好な効果を収める。

環境保護部は2017年5月に「『一帯一路』生態環境保護協力計画」を発表し、「一帯一路」における生態環境保護協力業務の推進に向けた「アクションプラン」を明らかにした。このプランは、上記の指導意見の実施を求めるとともに、2013年2月に商務部と環境保護部が合同で発表した「対外投資協力環境保護ガイドライン」および2016年12月に重点企業19社が合同で発表した「企業の環境保護責任の履行およびグリーンな『一帯一路』の共

同建設に関する構想」の実施を求めている。このプランは内容が充実しており、具体的にはグリーンで低炭素なインフラ建設と運営管理のほか、産業パークの環境管理や、環境製品・サービスの取引利便性向上の促進、環境マーク製品の政府調達への参入推進、グリーンサプライチェーン管理システムの構築、グリーンファイナンスの発展等の各分野の政策と対策が含まれる。

現在、多くの西側メディアは、中国が「一帯一路」の枠組みを利用し、海外で石炭発電所を建設していると批判している。確かに近年、中国企業は沿線の発展途上国に投資し、石炭発電所を数多く建設し、これらの国がエネルギー不足という危機を脱するために重要なサポートをしている。発展途上国の合理的なエネルギー需要を満たすことは、まさにSDGs 達成に向けた重要な取り組みの1つである。さらには、「パリ協定」によると、「一帯一路」の沿線にある多数の発展途上国には、強制的な排出抑制に関するコミットメントや責任はない。2015年にOECD内の一部先進国は、排出削減を促進し気候変動に対応するため、他国に対する石炭火力発電所の建設運営援助に関するエネルギー効率基準と排出基準を制定した。しかし、中国はOECDのメンバーではないため、関連規定の制約を受けない。2017年12月26日付の日本の「読売新聞」の報道も、中国企業が発展途上国にCO2排出量が高い石炭火力発電所を建設したことについて、大いに不満を表明していたが、同紙は「中国が提供する廉価な設備と資金援助は、アジア・アフリカの発展途上国にとってまさに必要なものだ」とも認めざるを得なかった。パキスタンで展開する「中国・パキスタン経済回廊計画」プロジェクトのうち、3分の1が石炭発電関連であるが、現地政府は、低コストの石炭発電による電力不足解消に高い関心がある。ここ数年にわたる中国・パキスタン経済回廊

の建設により、パキスタンの長年の電力不足は大いに緩和されており、現地の経済・社会の発展に大きな役割を果たしている。

過去6年にわたり、習近平主席は、生態環境の保護と企業の社会的責任が「一帯一路」建設に果たす重要な意義について、何度も強調してきた。例えば、「わが国の企業が海外進出する際は、投資収益を重視するだけでなく、よい名声や評判を得なくてはならず、進出国の法律を守り、より大きな社会的責任を負わなければならない」という発言や、「企業の投資経営行為を規範化し、コンプライアンス経営を行い、環境保護に注力し、社会的責任を果たし、『一帯一路』共同建設における良いイメージを体現しなくてはならない。」という発言がそうである。

2017年5月14日の「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラム開幕式で習近平主席は、中国は世界の協力パートナーと共に、「一帯一路」を平和の道、繁栄の道、開放の道、イノベーションの道、文明の道、清廉の道へと作り上げていくと指ししめした。なかでも「イノベーションの道」について述べた際、習近平主席は「一帯一路」の建設においては、グリーン発展という新理念を実践し、グリーン、低炭素、循環、持続可能といった生産・生活方式を提唱し、生態環境保護に関する協力を強化し、エコ文明を建設し、SDGsを共同で達成しなければならない、と強調した。

第2回「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラムの「グリーンの道」分科会では、「一帯一路」グリーン発展国際連盟が正式に発足した。これは、「一帯一路」グリーン発展協力に向けた政策対話と交流のプラットフォームであるほか、環境知識・情報のプラットフォームであり、グリーンテクノロジーに関する交流・技術移転プラットフォームである。2019年10月時点で、計

130 以上の政府機関、企業、シンクタンクおよび国際組織がメンバーとしてこれに参加している。国連環境計画（UNEP）のエリック・ソルヘイム事務局長によると、グリーン発展における中国の成功体験は、対話・交流の形で他の国にシェアすることができ、このことも「一带一路」グリーン発展国際連盟が持つ重要な意義である、と指摘する。同氏によると、「一带一路」グリーン発展国際連盟は、今後3つの方面で重要な役割を果たすという。1点目はグリーンファイナンスの発展促進であり、2点目は「一带一路」に適した基本原則と標準の模索と制定であり、3点目は第三者としての役割を十分に発揮し、沿線国におけるグリーン発展の実現をサポートすることである。

また、このフォーラムの分科会ではさらに、「一带一路」生態環境保護に関するビッグデータ・サービス・プラットフォームが正式発足したほか、グリーン高効率空調アクションやグリーン照明アクション、グリーン「海外経済進出」アクションに関するイニシアチブが発表された。また中国は沿線各国と生態環境保護協力を実施していることから、沿線国の生態環境保護部門および関連国際組織と50余りの協力文書を締結した。この会議では、「『一带一路』のためのグリーン投資原則」（GIP）が会議成果として正式採択された。この原則の趣旨は、低炭素および持続可能な発展に関する要求を「一带一路」プロジェクトに盛り込むため、「一带一路」投資のグリーン化を達成することにある。2019年11月時点で、すでに33の国内外大手金融機関がこれに署名している。

2018年11月、中国人民銀行グリーンファイナンス委員会と英国シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションのグリーンファイナンスイニシアチブ（Green Finance Initiative、GFI）は、「「一

「一帯一路」のための「グリーン投資原則」（GIP）を共同発表した。この原則は、GFIが元々有する「責任投資原則」を踏まえ、低炭素と持続可能な発展課題を「一帯一路」構想に盛り込み、投資環境や社会リスクの管理水準を引き上げ、「一帯一路」投資のグリーン化を推進するものである。「グリーン投資原則」には合わせて7つの原則があり、企業が金融的手段を通じて、グリーンな一帯一路建設を支援し、環境要素をプロジェクトの計画と建設に盛り込むとともに、環境リスク分析、情報公開の強化および製品の刷新を通じ、グリーン投資を拡大し、CO2 排出量が高く、汚染を引き起こす事業への投資を低減させるよう求めている。「グリーン投資原則」は、第2回「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラムで採択され、会議成果の1つとして正式発表された。現在、中国国内外の30以上の大手金融機関がこの原則に署名している。

第4節 第三国市場協力を通じ、「一帯一路」 の高品質な共同建設を推進

「一帯一路」構想は中国が提起したものだが、そのチャンスと成果は全世界のものである。この構想は二国間主義ではなく、いわゆる閉鎖的な勢力範囲の構築のために設立されたものでもなく、中国を中心とした経済システムを構築することも意味しない。「一帯一路」は、開放的な地域主義を提唱し、既存の経済協力モデルによる貿易転換効果（Trade diversion effect）が他の国にもたらす不利な影響を避ける上で有利である。「一帯一路」の高品質な共同建設は、様々な方式による積極的な協力の強化を強調している。

なかでも第三国市場協力は、中国と先進国が協力を行う上で

重要な方式である。現在、12カ国（日本、韓国、フランス、シンガポール、カナダ、スペイン、オランダ、ベルギー、イタリア、オーストラリア、オーストリア、スイス）が、中国と第三国市場協力に関する政府文書を締結している。うち、EU諸国はコネクティビティの面で、非常に高い独自の優位性を有しており、国内市場の規模、国際ネットワークおよびパートナーシップの構築において圧倒的な専門性と疑う余地のない投資動員能力を有している。

また、以前、アメリカの高級官僚も第三国市場協力への参加に意欲を示したことがある。よって、日本政府と企業は、中国が他の沿線国と経済貿易関係を拡大することに憂慮すべきではない。中日両国は第三国市場協力モデルの刷新を積極的に図るべきであるし、一帯一路建設がもたらす「貿易創出」効果を手中に収め、優位性を生かした相互補完を促進すべきである。

中日両国による第三国市場協力実施モデルは、「一帯一路」の高品質な共同建設の推進にも重要な意義があると考えられるべきである。

まず、中日両国は第三国市場における不必要な競争および資源の浪費を避けるために協力調整する必要がある。

例えば、中国と東南アジアの一部の国が提起している「瀾滄江－メコン川協力メカニズム」を例にとると、このメカニズムが幅広い分野にわたっていることに気づくだろう。日本がこの地域と実施している経済協力と比べると、そこには非常に大きな相互補完性（競争ではなく）が存在することに気づくだろう。例えば現在、瀾滄江－メコン川協力メカニズムには、ASEAN共同体建設の3本柱とマッチングする、政治・安全、経済と持続可能な発展、社会・人文という3大重点協力分野をふくめ、コネクティビ

ティ、生産能力協力、国際経済協力、水資源協力、農業と貧困緩和協力という5つの優先推進分野を設けた。李克強総理は2018年3月、第2回瀾滄江－メコン川協力メカニズム首脳会議において、瀾滄江－メコン川協力は「3+5 協力枠組み」をベースに、デジタル経済、環境保護、衛生、税関、青年等分野の協力を発展させ、徐々に「3+5+X 協力枠組み」を形成していかなくてはならない、と指しめした。このうち、中国のこの地域での優先協力分野は、農業、水資源および民生等の分野である。一方、日本企業がより得意とする優先協力分野は、工業設備、自動車、電子通信設備といった生産能力分野であると思われるため、両国で重複する箇所は大きくないだろう。

2点目に、中日両国はコネクティビティおよび生産能力協力の面でそれぞれ優位性があるため、優位性の相互補完が実現でき、地域経済のスピーディで良好な発展を推進できる。

中国は交通やエネルギーインフラ等のプロジェクトにおいて、地域公共財を提供しており、日本や他の国の企業がこの地域に進出しやすくなるよう、特に民間企業に対し投資協力を行い、道路の整備や、基礎の構築を行っている。さらに重要なのは、中国と瀾滄江－メコン川地域との協力は、長期間であり、メカニズム化されているということであり、中国と地域ひいては世界経済の形勢変化によって転換されるものではないと言える。もちろん、日本企業は技術面で多くの優位性があるため、地域産業のレベルアップと地域のバリューチェーン構築を支援する中で、より多くのチャンスが得られるだろう。したがって総合的に見て、この地域での協力は非常に大きな潜在力があり、両国企業の協力に対し十分な経済空間を提供できる。

もちろん、「一帯一路」構想そのものも、両国の協力に向け

た十分な制度的余地を提供している。例えば、中国は瀾滄江－メコン川協力について、発展優先、平等な協議、実務的で高効率、開放と包摂という理念を堅持している。そのうち、「開放と包摂」という理念について、李克強総理は、2018年1月の瀾滄江－メコン川協力第2回首脳会議でのスピーチにおいて、「門戸を開き、胸襟を開いて協力を実施することであり、閉鎖的、排他的な『小さな枠』を作ることはせず、地域発展に有利なイニシアチブとメカニズムに対して、開放的な態度で対応することだ。」と明確に説明している。^①

3点目に、中日両国の企業による第三国市場協力は、国際的な先進的標準の導入とマッチングおよび経営リスクの低減に有利である。日本の企業と社会組織の国際化レベルは高く、長年にわたり世界的な標準、ルール及び原則を導入、実践しており、その豊かな経験は他の国にとって参考となる。その多くのノウハウは中国企業にとっても学ぶべきものであり、協力を通じて市場機会を共に開拓し、市場リスクを防ぐことができる。例えば、アメリカのある学者はかつて「一帯一路」構想に対し「西側諸国がとるべき正しい立場というのは、グローバル発展のための中国の努力に加わることである……。多くの西側諸国が『組織がスリムで、清廉でグリーン』なAIIBに参加する経験が示すのは、西側諸国が形成されつつある新秩序の参加者で傍観者の立場をとらないならば、高いレベルを実施することができる。」と述べていた。^②

2017年2月にアメリカの経済誌「フォーブス」隔週刊のネットサ

① 李克強：「瀾滄江－メコン川協力第2回首脳会議でのスピーチ」、2018年1月11日、新華網、http://www.xinhuanet.com/2018-01/11/c_1122240871.htm。

② ネイサン・ガーデルス：「ポストアメリカの世界秩序に向け基礎固めをする中国」、アメリカ「ワシントンポスト」インターネットサイト、2018年7月27日。

イトに載った記事によると、「一帯一路」は多くの面で西側企業にメリットをもたらすことになるといっている。例えば会計、コンサルタント、銀行、保険といった分野の西側の専門サービス会社は、優位性を発揮し、適切な管理や透明度の確保といった問題を解決でき、また、西側のNGOも「一帯一路」のクリーンエネルギープロジェクトおよび持続可能な発展プロジェクトを通じて、利益を得られる。^①

4点目は、「一帯一路」は世界のガバナンスの新モデルを積極的に模索し、「共商・共建・共享」の原則を遵守しており、中国、沿線国および域外先進国からの支持を必要としている点だ。このことは、世界の各課題を解決し、世界のガバナンス目標を実現する上で必要なことであり、そうでなければ、世界で真のガバナンスは実現できない。今後、「一帯一路」の沿線地域において、例えば防災・減災、エネルギー利用、環境および気候変動といった課題について、中日両国政府、企業および社会組織はガバナンスに関する三国間共同協力の可能性について積極的に検討し、国連のSDGs 達成を共同で推進していくことだろう。

第5節 結論

「一帯一路」構想は中国が提起したものだが、そのチャンスと成果は全世界のものである。「一帯一路」の高品質な共同建設は、中国と国際社会の幅広いコンセンサスと知恵を結集したものであり、ユーラシア地域ないしは世界の共同利益に合致するもの

① 「西洋は『一帯一路』から利益が得られる」、アメリカ「フォーブス」隔週刊インターネットサイト、2017年2月25日「参考消息」2017年2月27日からの再引用。

である。「一帯一路」の高品質な共同建設という理念は、時代の潮流に適合し、中国の過去6年にわたる実践経験を融合し、EUや日本等の先進国の発展理念を吸収したものである。「高い基準、国民生活に恩恵をもたらす、持続可能な形」ため、今後「一帯一路」建設の一層の着実な進展とともに、より多くの先進的世界標準とのマッチングが必要となり、コネクティビティに関するパートナーシップの確かな構築が必要となる。「グリーンシルクロード」「デジタルイノベーションの道」「清廉の道」もこの過程の中で、各国との協力を推進し、模索・推進する中で成果を得ていくだろう。

日本は長年、東アジアの経済発展におけるリーダーであり、地域統合の先駆者であり、持続可能な発展と世界標準とのマッチングにおいて豊かな経験を有している。現在、日本は「自由で開かれたインド太平洋構想」といったイニシアチブを通じ、世界での影響力を取り戻そうとしている。しかし、中日両国は互いに競争する関係ではなく、経済のグローバル化と多国間主義を共に推進することができ、大きな協力の分野が存在する。「一帯一路」の高品質な共同建設というコンセプトの枠組みにおいて、中日両国は理念上の共通認識を数多く共有しており、両国企業は第三国市場協力という形で共に市場機会を開拓し、互いに包摂し合い、相互補完し、両国関係を新たなページに進めていくことができる。

第二章

「一帯一路」の高品質な発展および 中日による第三国市場協力

中国社会科学院アジア太平洋・グローバル
戦略研究院 助理研究員 李成日

“High quality development” of Belt and Road Initiative and the “Third party market cooperation” by China and Japan.

Li Chengri

ABSTRACT: On the development of Belt and Road Initiative (BRI), “High quality development” and “Third party market cooperation” became the important content of it. After Japanese prime minister Abe’s visit to China on Oct. 2018, the relationship between two countries returned to normal course and gradually changed from conflict to cooperation. Chinese president Xi intend to visit Japan in the near future, cooperation between two countries will grade up to new stage. Two countries are

the powers in East Asia and major economic powers in the world. The development of cooperation between them will make huge influence to the world. China and Japan should catch the historical chance to develop, recognize the merit and responsibility. Two countries should cooperate in the field of “Third party market cooperation” to reach the new stage of mutual relation.

はじめに

「一帯一路」が更に進展するに従い、高品質な発展と第三国市場協力が、今後の発展方向と重要な協力の内容になってきている。2018年10月に安倍晋三首相が訪中し、中日関係は正常な軌道に戻り、両国関係は協力へと徐々に変化している。習近平主席は、2020年日本を公式訪問する予定であり、両国の協力も必ずや新たな段階に進むであろう。中日両国は東アジア地域の大国であり、世界の主要な経済国でもある。双方の協力関係の深化することは、大きな影響を生み出すだろう。中日両国は新たな歴史的発展のチャンスをつかみ、共通の利益と責任を明確にし、「第三国市場協力」を中日関係発展の新たな一分野とし、中日関係を新たな高みへと導かなければならない。

第1節 「一帯一路」建設の更なる推進 および高品質な発展

習近平主席は、2013年9月7日カザフスタンのナザルバエフ大学での講演において「シルクロード経済ベルト」の共同建設を

提起した。続いて同年10月3日に習近平主席は、インドネシアでの国会講演で、21世紀「海のシルクロード」の共同建設について述べ、アジアインフラ投資銀行（AIIB）の設立を提起した。2014年5月のアジア信頼醸成会議サミット（CICA）や10月のAPEC等の重要な国際会議においても、中国の国家指導者は「一帯一路」構想について重ねて提起した。2015年3月に中国発展改革委員会、外交部および商務部は「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」を共同発表し、これにより「一帯一路」建設が正式に始動することとなった。

「一帯一路」構想の提起から6年余の成果は、世界の注目を集めている。体制整備やインフラにおいても、経済・貿易分野においても、中国が「一帯一路」構想に投資し配置したりソースも、規模が非常に大きいだという。2019年3月末時点で、中国の「一帯一路」沿線国との貿易額はすでに累計6兆ドルを超え、沿線国への海外直接投資額は1700億ドルに迫り、沿線国への融資残高は約2500億ドルに達した。中国商務部によれば、2015～2018年の沿線国に対する中国の外請負工事額は約3200億ドルである。2019年10月まで中国は、100以上の国や国際組織と「一帯一路」共同建設に関する協力協定を締結している。「一帯一路」共同建設構想は、国連、ASEAN、アフリカ連合、EU、ユーラシア経済連合等の国際・地域機関の発展協力計画、各国の発展戦略とも呼応している。これらの経済・貿易データは、「一帯一路」建設の成果の大きさを示すだけでなく、中国が国際経済に関わる中での力強さを十分に示している。

習近平総書記は、2017年10月の中国共産党「第十九回全国代表大会」で次のように報告した。「わが国の経済は、急速な成

長の段階から高品質な発展段階へと転換しており、発展方式の転換、経済構造の最適化、成長の原動力の転換を進める攻略期にある。現代的な経済システムの構築は、その難関を突破するために必須であり、わが国の発展における戦略的目標でもある」^①。経済において高品質な発展を実現させることは、中国の発展の新たな展開に不可欠の要求であり、現在および当面の経済活動を考える上で、基本的な方針となるであろう。

中国の経済規模は、40年以上にわたり大きく拡大してきた。かつて5%以下であった世界のGDPに占める比率は急速に高まり、今では15%以上となり、世界第2位となった。現在もその比率は高まり続けている。中国社会の主な課題は、豊かな生活に対する国民のニーズの高まりと、不均衡で不十分な発展とのアンバランスへと変化している。過去40年の高成長は、「物があるか」の問題を解決したが、現在は高品質な発展が重視されている。根本にある問題は「質が良いか」である。高品質な発展のためには、総量の増加だけでなく、構造の最適化も重視しなくてはならないほか、経済成長だけでなく、経済、政治、社会、文化、エコロジーという五位一体の全面的な発展と進歩を強化しなくてはならない^②。高品質な発展という新たな時代に進む中で、経済発展の本質の体現と、日増しに高まる豊かな生活への国民のニーズを需要者目線で充足することへの関心、すなわち供給側に関心を寄せることがとりわけ重要になり、より大きな注目が寄せられるように

① 習近平：「小康社会の全面的完成の決戦に勝利し、新時代の中国の特色ある社会主義の偉大な勝利を勝ち取ろう」、「人民日報」2017年10月28日。

② 安淑新：「経済の質の高い発展を促進する道の研究：ある文献の要約」、「当代经济管理」2018年第9期。

なるだろう^①。

2018年8月に、習近平総書記が「一帯一路」建設事業推進5周年の座談会で強調したのは、「一帯一路」共同建設の高品質な発展への転換の推進することである。これは「一帯一路」共同建設の次なる段階を推進する上で基本となる要求である^②。2019年4月に習近平主席は、第2回「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラム開幕式の基調講演において、今後の「一帯一路」建設は二国間協力、三国間協力、多国間協力等の様々な形式により、ハイクオリティで、持続可能で、リスクを回避でき、合理的な価格で、包摂的なインフラを建設していくと述べた^③。同年9月、王毅国務委員は「人民日報」で、「一帯一路」の高品質な共同建設を堅持し、高いスタンダードを実現し、国民生活にメリットがあり、持続可能な目標を実現し、国際的に広く認められた規制、スタンダードおよび最適なタイミングを満たし、「一帯一路」に高品質な発展をさせることは、中国の特色ある大国外交の重要な内容である、と指摘した。^④ 「一帯一路」の更なる発展により、現在は（1）持続可能な発展および高品質な発展のさらなる強調（2）プロジェクト対象分野のさらなる拡大（3）ソフトパワーへのさらなる重視、へと転換が進んでいる^⑤。

① 金碚：「『ハイクオリティ発展』に関する経済学研究」、「中国工業経済」2018年第4期。

② 「共同協議、共同建設、共同享受、交流互惠、お互いに『一帯一路』の協力建設を深め、人民に実益をもたらす目標へ推進する必要がある」、「人民日報」2018年8月28日。

③ 「皆が心をつにして『一帯一路』の輝かしい未来を協力建設する必要がある」、「人民日報」2019年4月27日。

④ 王毅：「中国の特色ある大国外交時代の華やかな文章を綴る」、「人民日報」2019年9月23日。

⑤ Asei Ito, China's Quest for a 「High-quality Belt and Road Initiative」, AJISS-Commentary, 18 July 2019, https://www2.jiia.or.jp/en_commentary/201907/18-1.html.

第2節 日本の「一带一路」建設に対する認識および議論

中国が「一带一路」構想を提起して以来、日本のメディアは数多くの報道を行ってきた。日本国際問題研究所、東京財団政策研究所、経済産業研究所、日本経済研究センターなど多くのシンクタンクも、関連の研究成果を発表している。日本国際問題研究所の高木誠一郎研究顧問は、「一带一路」構想の核心は、発展途上国のインフラ建設に資金を提供し、中国主導で推進することにより、中国を中心とした新たな地域秩序を構築することであるとしている^①。また同氏は、アジアインフラ開発銀行（AIIB）は、世界銀行やアジア開発銀行（ADB）といった既存の国際金融機関に対し、国際金融人材の獲得競争、既存の国際金融秩序の安定といった面で大きな難題をもたらすだろうと指摘している^②。そのほか、みずほ総合研究所の研究レポートは、中国の「一带一路」構想の動機は、政治面では、アメリカの「アジア太平洋リバランス」戦略への対抗、ならびに東南アジア地域への経済外交を通じた日本の影響拡大への対抗であり、経済面では、過剰な生産能力といった国内の経済問題の解決だと指摘している^③。

新潟県立大学の山本吉宣教授は、中国の「一带一路」構想について、地域内のインフラネットワーク整備だけでなく、政策協

① [日] 高木誠一郎、「『二十一世紀海上シルクロード』構想」、『東亜』2015年4月、3頁。

② [日] 高木誠一郎、「中国の『アジア（新）安全保障観』の経済的側面」、『東亜』2014年10月、3頁。

③ [日] 伊藤信悟・三浦祐介、「対アジア外交を積極化する習政権 — 中国のアジア太平洋戦略の特徴と展望」、みずほ総合研究所調査本部アジア調査部中国室、2015年1月26日、5-6頁、<http://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/insight/as150126.pdf>。

調、貿易の円滑化、通貨の安定といった手段を通じ、中国主導の国際秩序の構築を目指すものであるほか、中国の国際的地位向上と海外への影響力の強化により、中国が新たな国際ルールの制定者となろうとするものと考えている。また同時に、日本は「一帯一路」に関する動向を注視し、国益という観点から積極的な対中政策を推進し、中国が国際ルールを守るよう導き、中国が国際社会に国際公共財を提供するよう促さなくてはならないと強調している^①。

東京大学の松田康博教授は、大国外交、周辺外交、地域構想等の点から、今現在の中国の外交戦略を分析し、中国の外交における日本の地位的变化に注目する。同氏は、政治的緊張という点のみから中日関係を分析するのではなく、いかにして「大国中国」との正常な関係を再構築するかが日本の外交の重大課題であるため、今現在の中国の外交戦略について深く研究する必要があると指摘している^②。

専修大学の太橋英夫教授も、中国は「環太平洋パートナー協定（TPP）」に対し、初期は警戒し批判的な態度だったが、徐々に慎重に接近する態度へと変わり、さらにはTPPと中米二国間投資協定（BIT）とを結び付けるようになっており、長期的にみると中国も相応の準備を行うだろうと指摘している。また、中国から見たTPPというのは、アジア太平洋地域におけるアメリカの経済的影響力を意味し、ハイレベルな自由貿易体制および「対中包囲網」等でもある。よって「一帯一路」構想は、アメリカ主導の

① [日] 山本吉宣、「中国の台頭と国際秩序の観点からみた『一帯一路』」、PHP 研究所編、『PHP Policy Review』2015年8月、1—20頁。

② [日] 松田康博、「習近平政権の外交政策—大国外交・周辺外交・地域構想の成果と矛盾」、日本国際問題研究所編、『国際問題』2015年4月、43頁。

TPPへの対策であり、中国主導による東アジア地域の貿易・金融体制のルール形成にも有益なのだという^①。ここから見てとれるのは、日本の世論やシンクタンクは大いに注目しているものの、その意図と具体的な進展については深く懸念を示している、ということである。

安倍政権はアジアインフラ投資銀行（AIIB）への不参加を選択したが、日本の産業界はアジアのインフラ発展プロジェクトから排除されると危惧している。日本国際協力銀行の前田匡史専務は、「AIIB 参加反対」の代表者の1人である。同氏は、AIIBに対応する上でリスク回避手段を採る必要があるため、日本はアジア開発銀行の役割を十分に活用すべきだと考える。中国に新たな国際金融機関が発足しても、「スパゲッティボウル現象」のように、複雑になり混乱するだけだという^②。

これとは逆に、中国の専門家である津上俊哉氏は「賛成論」の代表者の1人である。同氏は、日本はAIIBに参加すべきで、参加について真剣に検討すべきだと主張する^③。現在、特にアジアの発展途上国では、インフラ整備ニーズが非常に高く、世界銀行とアジア開発銀行等だけではそのニーズを満たすことが難しい。ASEAN 諸国がAIIBへの参加を支持している点を見ると、この地域での差し迫ったニーズがよく分かる。さらにAIIBは成熟した国際金融機関に成長する可能性もある。ここから分かるのは、米日をはじめとした先進国だけでは、アジア諸国の強いインフラ整備

① [日] 大橋英夫、「TPPと中国の『一帯一路』構想」、日本国際問題研究所編、『国際問題』2016年6月、29—39頁。

② [日] 双日総合研究所編、「AIIBへの参加問題を考える」、『溜池通信』、vol. 564、2015年3月27日、4頁。

③ [日] 津上俊哉、「中国の経済、政治、外交—習近平政権の行方」、『東亜』2015年2月、17—18頁。

ニーズをもはや満たせないということであり、先進国には既存の国際金融機関の運営体制を改革する意向もないため、アジア地域に新たな国際金融機関が生まれ、インフラ整備を促進するのは、ある種必然の流れであり、これからもより多くの国がAIIBに参加するだろうという。

静岡県立大学の諏訪一幸教授は、日本のAIIB不参加は外交上の大失敗であると指摘する。日本がAIIBに参加すれば、日本の外交に多くの利益がもたらされるだろう。①中日関係の改善が促される、②ユーラシア大陸または世界において、中日協力の手本が生まれ、日本の経済的利益も拡大できる。③日韓関係の改善も促せる。なぜならば、韓国もAIIBに参加しているため、AIIBの枠組み内で中日韓の協力が推進できるからだという^①。

まとめると、「一帯一路」とAIIB参加に関する日本の議論で分かるのは、産業界およびシンクタンクと専門家の多くは、中国の「一帯一路」構想とAIIB参加について、日本は積極的なレスポンスをし、AIIBに参加すべきだと主張している。しかし一部の右翼政治家および少数の専門家は強硬な主張を行い、加えて日本のメディアが中国に関する報道でミスリードしていることから、日本が「一帯一路」建設に条件付きで協力する可能性はあっても、AIIBへの参加は短期的には難しいということである。

第3節 安倍政権の「一帯一路」への 対応およびその変化

安倍晋三首相は2012年12月に再び政権に返り咲いた後、一

① [日] 諏訪一幸、「AIIBと日本の選択」、東京財団編、『Views on China』2015年4月23日、<http://www.tkfd.or.jp/research/china/a00509>。

連の政策を実施し、日本で戦後 70 年以上続いた「吉田ドクトリン」を大きく変化させた。現在、日本はいわゆる「普通の国」へと大手を振って進んでおり、徐々に「安倍ドクトリン」へと移行している。安倍首相は経済政策面で「アベノミクス」を推進し、「強い日本」の復活を試みている。外交戦略では「積極的平和主義」と「安倍ドクトリン」(ODA)を唱道し^①、「地球儀を俯瞰する」外交を推進している。安全戦略面では集団的自衛権の行使を推進し、「日米防衛協力のための指針」を修正し、日米軍事同盟を強化している。防衛政策では、「専守防衛」原則から「積極防衛」原則へと徐々に変化し、「武器輸出三原則」を修正し、「非核三原則」の見直しを図っている。歴史認識問題については、「歴史修正主義」を主張し、「戦後体制」からの脱却を図り、これにより日本という国の「全面的な正常化」を目指している。安倍政権の政策と動きは今も進行中であるが、様々な状況からみると、これらの傾向は「安倍ドクトリン」の台頭がすでに始まっていることを意味すると考えられる。

2015 年 5 月 21 日、安倍首相は第 21 回国際交流会議「アジアの未来」の晚餐会において、今後 5 年間、医療・保健分野において、ASEAN の若者 8000 名の能力開発を支援する予定であるほか、

① 2013 年 1 月、安倍首相は東南アジア訪問した際、「日米同盟」の重要性と「普遍的価値観」についていくども強調したほか、日本とアセアンとのいわゆる「外交五原則」、すなわち「安倍ドクトリン」(Abe Doctrine)についても詳しく説明した。1 点目に、日本はアセアン諸国と共に自由、民主、基本人権等の「普遍的価値観」を創造し拡大したい。2 点目に、力ではなく法が支配する自由で開放的な海は、公共財であり、日本はアセアン諸国と海洋権益と航行の自由を全力で守り、アメリカのアジア重視政策を歓迎する。3 点目に、日本とアセアン諸国との経済貿易協力を積極的に推進し、投資を促進、日本経済の復活を推進し、アセアン各国と共に繁栄していく。4 点目に、アセアンと共に、アジアの文化と伝統の多様性を発展させ維持していく。5 点目に、日本とアセアン諸国の若者の交流をさらに促進する。日本首相官邸 HP、http://www.kantei.go.jp/jp/96_abe/statement/2013/20130118speech.html。

アジア各国のインフラ建設を支援するため、5年間で約470億ドルを援助すると表明した。安倍首相はさらに、日本の新たなイニシアチブを推進するため、アジア開発銀行と協力し、今後5年でアジア地域に総額1100億ドルのイノベーティブなインフラ資金を提供すると述べた^①。安倍政権の意図は非常に明らかで、中国の経済影響力の拡大を許さず、アジアのインフラ建設ニーズはアジア開発銀行の強化を通じて充足させるという考えを堅持することであり、この銀行は基本的に日米両国の後ろ盾である。日本の考えによると、AIIBは中国の強い影響下にあるだけでなく、融資の利用を合理的に処理する理事会も持てないため、一旦AIIBの運営が始まれば、中国一国の決定を誰でも阻止できない、というのである。そのため、日本の一定数の専門家とメディアが、日本のAIIB加入を主張しても、安倍政権は短期的な観察の後、参加しなかっただけでなく、逆にアジア諸国へのインフラ投資を強化し、南シナ海問題で領有権を主張する一部の国々を必死に懐柔し、中国の平和発展の阻害を図っている。

2017年4月に習近平国家主席が訪米した際、トランプ大統領と首脳会談を行い、中米関係の大局を安定化させた。またアメリカが第1回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムに代表団を派遣したため、安倍政権も急いで二階俊博自民党幹事長を「一帯一路」国際協力サミットフォーラムに出席させた。同年6月、安倍首相は第23回国際交流会議「アジアの未来」での講演で^②、「国際社会に共通する考え方を十分に取り入れることで、一帯一

① 「第21回国際交流会議『アジアの未来』夕食会 安倍内閣総理大臣スピーチ」、日本首相官邸HP、http://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/statement/2015/0521speech.html。

② 「第23回国際交流会議「アジアの未来」夕食会 安倍内閣総理大臣スピーチ」、2017年6月5日、首相官邸HP、http://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/statement/2017/0605speech.html。

路構想は、環太平洋の自由で公正な経済圏に良質な形で融合していく」として、一定の条件下で日本は協力していくことを表明した。同年7月、ドイツでG20 非公式首脳会議が開催された際、中日首脳会談が行われ、日本は中国に対して一定の条件下で「一带一路」に協力するとの意向を示した^①。実際のところ、これは日本政府が「一带一路」構想に積極的に関わることを意味するものではなく、日本政府は本企業による「一带一路」建設への参画を妨げないということである^②。現状からわかるのは、日本の産業界には「一带一路」構想に積極的な参画の意向があるということである。

2017年春以降、安倍首相の特使である二階俊博自民党幹事長が、第1回「一带一路」国際協力サミットフォーラムに出席したことをきっかけに、日本側の「一带一路」建設に対する姿勢にも積極的な変化が生じている。その後、安倍首相は、日中両国は協力できると度々表明しているほか、「『一带一路』の構想は洋の東西、そして、その間にある多様な地域を結び付けるポテンシャルを持った構想」と評価し、「一带一路」構想が世界の平和と繁栄に貢献するものであり、日本はこれを目的として中国と協力したいとの意向を表明している。「一带一路」建設が進むにつれ、日本政府の「一带一路」建設への態度は、「消極的な観察」「警戒と疑問」から「客観的な対処」「積極的な参加」へと変化してきた。

2017年7月のG20サミットの際、習近平主席と安倍首相は、

① 「首相、『一带一路に協力』、対北朝鮮は温度差 日中首脳会談」、『朝日新聞』2017年7月9日。

② 「首相、一带一路に協力姿勢 第23回『アジアの未来』公正さなど条件」、『日本経済新聞』2017年6月6日。

中日間で「一帯一路」協力の問題について検討することで一致した。この時期、一帯一路日本研究センターが東京に設立され、関連するテーマの研究が強化され、日本の産学官民の「一帯一路」への理解が進んだ。また、中国日本商会も2017年に「一帯一路連絡協議会」を設立し、関連情報を収集し、中国の関連部門の責任者を招いてシンポジウムを開催し、訪問団を組織し、「一帯一路」重点都市でビジネス視察を行った。同年11月、日本の関連省庁は「第三国における日中民間経済協力に関するガイドライン」を発表した。両国が協力できる分野として、省エネ・環境保護・グリーン電力開発、産業高度化・工業団地建設協力、中欧直通貨物列車等が列挙された。

第4節 新時代の中日協力モデル——中日による第三国市場協力

第三国市場協力とは、中国企業（金融業を含む）と関係国の企業が、第三国市場において経済協力を共同で実施することを指す。開放的で包摂的な国際協力モデルとして、第三国市場協力は、中国企業と各国企業の優位性の相互補完に有利であり、第三国の産業発展、インフラ水準の引き上げおよび国民生活の改善を共同推進し、 $1+1+1>3$ の効果を実現するものである^①。中国は2015年6月にフランスと「中国とフランスによる第三国市場協力に関する共同声明」に署名し、その後、韓国、英国、カナダ、シンガポール、ドイツ等と相次いで協力協定を締結した。協力分野は、インフラ、エネルギー、環境保護、金融等の優位性が相互

① 国家発展和改革委員会：「第三者市場協力ガイドラインおよび事例」、2019年、2頁。

補完できる分野に集中している。2019年6月時点で、中国はフランス、イタリア、韓国等の14カ国と、第三国市場協力メカニズムを構築し、フォーラム開催等の形で、企業の協力プラットフォームを共同で構築し、公共サービスを提供している^①。

実は、中日間の第三国市場協力も早々とスタートしている。2009年6月、第2回中日経済ハイレベル対話が東京で開催された際、中国輸出入銀行と日本国際協力銀行は「中日両国企業の第三国向け共同輸出案件を中国輸出入銀行と国際協力銀行が協調融資で支援することに関する覚書」を締結した。この覚書の締結した後、両者は第三国市場を共同で開拓し、多くのプロジェクトに個別対応型の融資サービスを行った。例として、四川東方電力設備聯合公司与丸紅株式会社が合同で請負ったベトナム・ハイフォン火力発電所第二期プロジェクトや、中国輸出入銀行と日本の国際協力銀行が共同参加したパプアニューギニア液化天然ガス上中下流一体化プロジェクトへの融資が挙げられる^②。

実際、日本企業は「一帯一路」建設への参加に常に高い関心を抱いており、勢いも強まっている。日本通運は日本最大の物流会社であるが、2015年から中国鉄道総公司与協力し、中国に進出した日系企業のため、中欧班列を利用した中央アジアとヨーロッパ向けの定期輸送事業を実施している^③。2017年9月、同社はカザフスタン国有鉄道会社と協力し、中日の港湾と、中央アジアとヨーロッパとを結ぶ陸海連結輸送サービスを提供している。日本通運の事例は、中日両国による中央アジア地域での第三者物流・

① 国家発展和改革委員会：「第三者市場協力ガイドラインおよび事例」、2019年、4頁。

② 国家発展和改革委員会：「第三者市場協力ガイドラインおよび事例」、2019年、66頁。

③ 程永華、「一帯一路、中日互惠協力の新たなプラットフォーム」、「人民日報」2018年6月5日。

輸送協力のさらなる深化であり、中日両国の「一帯一路」と「第三国市場協力」の代表的事例の1つとなっている。

2018年5月に李克強総理が訪日した際、中国の国家発展改革委員会、商務部と日本の外務省、経済産業省は合同で、「第三国における日中民間経済協力に関する覚書」を締結した。中日双方はこの覚書に基づき、「二国間サービス貿易協力メカニズム」の発足に同意し、サービス分野における相互の協力を積極的に促進することとなった。中日双方は、両国の第三国市場協力を強化し、中日経済ハイレベル対話のメカニズムの下で、部門横断型の「中日による第三国市場協力推進メカニズム」を設立し、両国の経済団体と共同で、企業と大臣クラスを含む政府関係者が参加する「中日第三国市場協力フォーラム」を開催することで合意に達した。

9月25日、中日第三国市場協力メカニズム第1回会議が北京で開かれ、商務部の銭克明副部長、発展改革委員会の蘇偉副秘書長および和泉洋人首相輔佐官が会議に出席した。この会議のテーマは、「中日第三国市場協力の現状と展望」であり、双方は中日による第三国市場協力の方向と政策および具体的な協力プロジェクトの推進等について意見交換し、2018年に中国で第1回中日第三国市場協力フォーラムを共同開催するため努力することを確認した。中日双方は、政策対話と協調を強化し、情報共有と融資支援を推進し、両国企業が相互に優位性を発揮することを奨励し、より多くの協力プロジェクトを育成し、第三国市場協力の共同推進において「共商・共建・共享」の原則を遵守し、協力実施国の意向を尊重し、より高い標準、より高い品質、持続可能な方向へ発展すること等について合意に達した。

10月末に安倍首相が訪中した際、第1回中日第三国市場協力

フォーラムが北京で開催され、中日の1500名以上の政府関係者と企業関係者がフォーラムに出席するなど成功を収めた。両国の地方政府、金融機関、企業間で52の協力協定が締結され、契約金額は180億ドル以上となり、中日実務協力の新たなスタート、新たなムードが示された。協力協定の締結後、日本メディアは「日中の新たな協力関係の幕開け」「競争から協調へ」等の見出しで、直ちに詳細に報じた。中日関係改善という情勢下、第三国市場協力は両国の経済・貿易協力における「新たな時代」をスタートさせた。これにより日本は2018年10月、「一带一路」を懐疑的に見る者から、条件付きの参画者へと立場を変えた。^①

2019年4月には、タイにおいて中日第三国市場協力シンポジウムが開催された。数百人がシンポジウムに出席し、両国が第三国市場でどのように協力していくかについて深い議論が行われた。中・日・タイ三カ国の企業の代表団は、タイでの協力実施や、交通・物流、エネルギー・環境、スマートシティ等の重点分野について専門的な討議を行い、また協力プロジェクトの紹介とマッチング商談会も行った。経済産業省通商政策局の篠田邦彦通商交渉官によると、習近平主席は第2回「一带一路」国際協力サミットフォーラムに出席した際、「高品質な発展」というキーワードに言及したほか、世界で普及している規則、スタンダード、慣習等を守るよう求め、中日両国はハイレベルな方向へと発展していく必要があると述べたという^②。

2019年4月の第2回「一带一路」国際協力サミットフォーラ

① Asei Ito, 「China's Belt and Road Initiative and Japan's Response: from Non-participation to Conditional Engagement,」 East Asia, Vol. 36, No. 2, 2019, pp. 115 - 128.

② 「中日第三者市場協力」、楊伯江監修：「『変化する世界の中での中日関係：実務協力と将来の展望』国際学術シンポジウム文集」、世界知識出版社、2020年版、46頁。

ムの際、中国工商銀行は初の「一帯一路」銀行間常態化協力メカニズム（BRBR）グリーンボンドを発行するとともに、欧州復興開発銀行、フランスのクレディ・アグリコル・CIB、日本のみずほ銀行等のBRBRメカニズムのメンバーと共に、「一帯一路」グリーン・ファイナンス・インデックスを発表し、「一帯一路」のグリーンファイナンス協力を大きく推進させた。同年5月、中国国家開発銀行と日本国際協力銀行は、北京で中日第三国市場金融協力フォーラムを共同開催し、各自が優位性を発揮し、大規模な代表的プロジェクトを突破口とし、中日による第三国市場協力の効果的なモデルを積極的に模索する等の点で合意に達した。これにより、中日両国が共に前進し、協力分野を拡大・充実することが出来れば、両国関係の発展に新たなエネルギーが注ぎ込まれるだけでなく、地域や世界の経済発展にも無限の可能性がもたらされるであろう。

第5節 おわりに

2020年に中国は「小康社会」を全面的に実現し、一方日本は2度目のオリンピックを開催する。両国の国内政治課題、二国間協力のポテンシャルおよび世界と地域の環境変化を総合的に考慮すると、中日関係の持続的に改善と発展は、力強さを保つことが見込まれ、中日関係は一段と平穏な発展の「安定期」を迎えることが期待できる。

現在、中国企業は市場における強い力を持つほか、世界戦略の実行力と実用型イノベーションの能力を持っている。一方、日本企業は基礎的分野のイノベーションに強いことから、双方には大きな協力の余地があり、相互補完と良好な相互作用を実現でき

る。もちろん、中日による第三国市場協力はまだ初期段階にあり、良好な協力を目指す投資プロジェクトの具体化の展望が十分に描けておらず、いくつかの有望な三国間協力プロジェクトは具体的な進展がみられない点は注視すべきである。中日両国がいかんにしてそれぞれの優位性を発揮し、過当競争を避けるかについては解決すべき多くの問題がある。

中日両国は世界経済の主要国であり、東アジア地域の大国である。現在、中日関係は、2018年の正常な軌道への回帰を基礎とし、2019年には関係をさらに深化してきた。そして近く実現が見込まれる習近平主席の日本公式訪問を歴史的な契機とし、両国は「互いに脅威とならず、平和的な発展の道を互いに支援し、地域の平和と発展に共に責任を負う」という全方位型の協力の時代を迎えるであろう。よって、両国は大きな歴史的使命を担い、新たなチャンスをつかみ、共同の利益と地域での責任を明確にし、「第三国市場協力」を新たな時代の中日関係発展における重要な協力内容とし、中日関係を新たな長い旅へと導くことである。

第三章

中日両国による第三国市場協力と地域 生産ネットワークの整備

中 社会科学院アジア太平洋・グローバル
戦略研究院 副研究員 王金波

China-Japan Third-party Market Cooperation and the Improvement of Regional Product Network

WANG Jinbo

ABSTRACT: Third-party market cooperation is not only conducive to the formation of a new production network between China and Japan, or between the two countries and the BRI countries, will also create new conditions for the deepening of the vertical division of labor and value chains between China and Japan and related countries. If China-Japan third-party market cooperation can further promote the integration of China and Japan and the Belt and Road Initiative (BRI) related countries in-

to regional and global supply chains on the basis of the existing East Asian/Asia-Pacific regional production network, the BRI will provide new impetus to the endogenous growth of East Asia/Asia-Pacific, the BRI and the global economy. Taking third-party market cooperation as an opportunity, the trade creation effect, investment promotion effect, industry cluster effect, and spillover effect of the BRI will be provide a stable driving mechanism to the economic and trade cooperation between China and Japan and the related countries.

はじめに

中国が2013年に「一帯一路」構想を提起して以来、「一帯一路」は理念とビジョンから実際の行動と現実へと変化した。「一帯一路」を枠組みとし、6大経済回廊をプラットフォームとした^①「一帯一路」の貿易創出効果、投資促進効果、産業集積効果および空間波及効果は、「一帯一路」関係国の発展の質の引き上げに大きなチャンスをもたらしており、中日両国による「一帯一路」枠組みでの第三国市場協力を新たな切っ掛けをもたらしている。両国の経済規模、資本および技術の優位性に基づき、第三国において「一帯一路」の枠組みの下で行う貿易、投資、財政、金融、省エネ・環境保全、技術イノベーション、ハイエンド製造等の分野での協力は、「一帯一路」関係国による一層良好でスピーディな発展の実現を促進するだろう。それだけでなく、中日両国

① 六大経済回廊とは、①中国・パキスタン経済回廊、②中国・モンゴル・ロシア経済回廊、③バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー（BCIM）経済回廊、④中国・インドシナ半島経済回廊、⑤中国・中央アジア・西アジア経済回廊、⑥新ユーラシア・ランドブリッジを指す。

が設備製造、人的資源、技術、ブランド、マーケティングネットワーク、プロジェクト管理等での自国の優位性を発揮でき、第三国市場協力を共同で推進できれば^①、単独行動より何倍も高い効果が生み出されるだけでなく、運営コストを低減し、生産効率と希少性資源の配分効率を引き上げることができ、東アジア・アジア太平洋地域、「一帯一路」関係国の全体の発展にも、積極的な促進作用がもたらされるだろう。

第1節 中日両国による第三国市場協力がもたらす貿易創出効果

東アジア・アジア太平洋の充実した地域生産ネットワークとグローバル・バリューチェーン（GVC）の絶え間ない延伸の恩恵を受け、長年にわたり、中日両国と「一帯一路」関係国との貿易は、拡大傾向を維持している。^② 中国商務部の統計によると、2013～2018年における中国と「一帯一路」関係国との財の貿易の輸出入総額は、6兆ドルを超えており、中国の財の貿易総額の約27.4%を占めている。中国は「一帯一路」沿線25カ国にとって、最大の貿易相手となっている。^③ また日本と「一帯一路」関係国（中国を含む）の貨物貿易総額も、2000年の4,880億2700

① 中国国家発展改革委員会の報告によると、2019年6月時点で、中国は日本、フランス、イタリア、英国等14カ国と第三者市場協力文書を締結し、第三者市場協力メカニズムを構築しているという。出典：<https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/zcfg/102166.htm>。

② 「一帯一路」構想が具体的にどの国と地域を含むのかについて、今のところまだ国内外で明確な範囲はないため、本章では中国商務部、国家統計局、国家外貨管理局の「2018年度中国対外直接投資統計公報」における「一帯一路」関連国と地域の定義を採用する。これによると、63の国と地域（モンゴル、ロシア、アセアン10カ国、CIS6カ国、南アジア8カ国、西アジア・北アフリカ16カ国、中東欧16カ国、中央アジア5カ国）に及んでいる。

③ 出典：中国政府網、http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/19/content_5384323.htm。

万ドルから2018年には7,291億5000万ドルへと増加し、日本の対外貿易総額に占める割合も、2000年の23.87%から2018年には48.94%へと上昇している。^①

二国間貿易の持続的増加に伴い、中日両国間および両国と「一帯一路」国家間で緊密な貿易関係が形成されつつある。図1が示すように、「一帯一路」の国のうち、中国とキルギスタン、タジキスタン、カザフスタン、ミャンマー、ブルネイ、カンボジア、イラン、バングラデシュ、パキスタン、ロシア等との貿易関係は、日本とこれらの国々との貿易関係より密接である。^② 一方、日本とタイ、オマーン、シンガポール、バーレーン、クウエート、カタール、インドネシア、フィリピン等との貿易関係は、中国とこれらの国々との貿易関係より密接である。同様に「一帯一路」の国のうち、モンゴル、トルクメニスタン、イエメン、オマーン、ラオス、ウズベキスタン、イラク、アルメニア、イラン、モンテネグロ、カザフスタン、タジキスタン、パキスタン等と中国との貿易関係は、これらの国々と日本との貿易関係より密接である。また、ブルネイ、カタール、カンボジア、UAE、バーレーン、サウジアラビア、インドネシア、フィリピン、タイ、バングラデシュ、クウエート、ベトナム等と日本との貿易関係は、これらの国々と中国との貿易関係より密接である。

二国間貿易の持続的増加と関係の深化は、「一帯一路」関係

① 出典：「世界貿易情報システム」(GTA) データベース、https://www.gtis.com/gta_3d/scripts/default.cfm?。

② 具体的な計算式は次の通り。 $TII_{ij} = (X_{ij}/X_i) / (M_j/M_w)$ 、うち、 TII_{ij} は*i*国の*j*国に対する貿易結合度を表し、 X_{ij} と X_i がそれぞれ示すのは、*i*国から*j*国および世界に対する輸出総額であり、 M_j と M_w がそれぞれ示すのは、*i*国と世界の輸入総額である。この指標は経済規模の影響を受けない。値が1以上の場合、2つの貿易パートナー間には密接なつながりがあることを意味する。

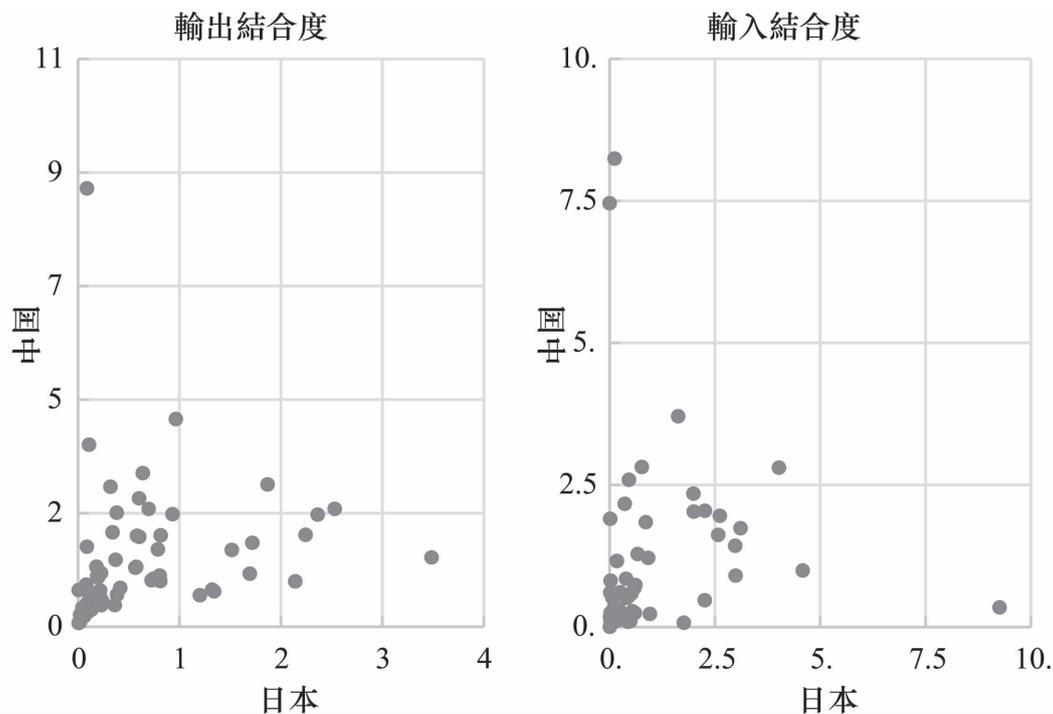


図3—1 中日両国と「一帯一路」関係国との輸出入結合度（2018年）

出所：「Global Trade Atlas（GTA）」のデータに基づき筆者作成。

国、とりわけ発展途上国の経済の内発的発展に新たな原動力をもたらすだけでなく、中国と関係国との間のバリューチェーンを延伸させ、地域経済のバランスのとれた発展に新たな好条件をもたらす。世界銀行の最新レポートによると、「一帯一路」は今後、関係国の実収入を1.2%～3.4%、非「一帯一路」国家の実収入を0.3%～2.6%、世界経済（GDP）を0.6%～2.9%、それぞれ増加させるという。また「一帯一路」の貿易と投資効果により、世界の絶対的貧困層の数（購買力平価で計算した時、1日の生活費が1.90ドル以下）を、2015年の9.5%から2030年には3.9%に低減できるほか、760万人（そのうち「一帯一路」関係国430万人、非「一帯一路」国330万人）を絶対的貧困から脱却させられるという。^①

① 出典：World Bank Group, Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, 2019, <http://documents.worldbank.org/curated/en/715511560787699851/Main-Report>.

中日両国の経済規模（両国合わせると世界の経済総量の約21.8%）、貿易規模（両国合わせると世界の貿易総額の約30.26%）ならびに両国が東アジア・アジア太平洋地域の生産ネットワークとGVCで重要なポジションを占めている点から考えると、両国には、各自の優位性を発揮し、「一带一路」、東アジア・アジア太平洋とWTOの枠組みでの貿易自由化を、積極的に推進するという責任がある。「一带一路」とWTOの枠組みの下での貿易自由化、投資の利便性向上の取り組みは、中日両国および両国と「一带一路」各国間の経済・貿易関係の持続可能な発展や、二国間貿易と相互間投資の持続可能な成長、バリューチェーンとサプライチェーンの延伸に対し、新たな好条件をもたらすだろう。世界第一位、第四位の貿易大国として、またWTOの多国間貿易体制の主要メンバーとして、中日両国が「一带一路」の枠組みの中で第三国市場協力を行うことは、両国および両国と「一带一路」国家間の貿易の持続可能な成長に新たな原動力をもたらすだろう。今後とも開放的かつ自信ある態度で、規則に基づきガバナンスを行い、制度に基づく世界の自由貿易体制に参加し、発展させることは、中日両国および両国と「一带一路」関係国の長期的な利益に合致するものである。

第2節 中日両国による第三国市場 協力の投資促進効果

貿易の持続的増加と同様に、長年にわたり、中日両国の対外直接投資（OFDI）も持続的な増加傾向を示している。国連貿易開発会議（UNCTAD）の統計によると、2018年時点で、中国の対外直接投資残高は1981年の3,900万ドルから2018年には累計1

兆 9400 億ドルへと増加し、世界の対外直接投資額（残高）に占める割合も、1981 年の 0.15% から 2018 年の 5.04% へと増加しており、中国はアメリカ、オランダに次ぐ世界第三位の対外直接投資（残高）大国となっている。^① 同様に日本の対外直接投資額も、1981 年の 245 億 600 万ドルから 2018 年には累計 1 兆 6700 億ドルへと増加し、世界の対外直接投資額（残高）に占める割合も、1981 年の 4.12% から 2018 年の 5.38% へと増加している。^② 対外直接投資は中日両国にとって、GVC への参画と資源配分の最適化を深化させる上で重要な手段となっている。

中国の対外直接投資規模が拡大を続けるに伴い、ここ数年、とりわけ中国が「一帯一路」構想を提起して以来、「一帯一路」関係国に対する中国の投資額も持続的に拡大している（表 1 を参照）。中国商務部の統計によると、2018 年末時点で、中国が「一帯一路」関係国に行った投資は、2012 年（「一帯一路」構想提起前）の 567 億 6000 万ドルから、2018 年には累計 1727 億 7000 万ドル（中国の対外直接投資残高の 8.7% を占める）へと増加しており、対外投資は中国と関係国による「一帯一路」共同建設の重要な手段となっている。^③ 関係国の中でも、中国からシンガポールへの投資が最も多く、累計 500 億 9400 万ドルに達し、シンガポールが誘致した外資総額の 3.38% を占め、中国の対外直接投資総額の 2.53% を占める。ロシア、インドネシア、マレーシア、UAE 等への累計投資額はそれぞれ 142 億 800 万ドル、128 億 1100 万ドル、83 億 8700 万ドル、64 億 3600 万ドルであり、各国が誘

① 出典：国連貿易開発会議（UNCTAD）、<https://unctad.org/en/Pages/statistics.aspx>。

② 出典：同上。

③ 出典：中国商務部、国家統計局、国家外貨管理局：「2018 年度中国対外直接投資統計公報」、中国商務出版社、2019 年版。

致した外資総額のそれぞれ3.49%、5.66%、5.5%および4.59%を占める。タイ、ベトナム、イラン等への累計投資額はそれぞれ59億4700万ドル、56億500万ドル、32億3400万ドルである。一方、ロシア、UAE、イラン等を除き、日本から上記の国々、特にタイ（689億7200万ドル）、シンガポール（785億1900万ドル）、インドネシア（303億9,100万ドル）、ベトナム（169億6800万ドル）等に対する投資残高は中国よりも明らかに多い。中国から「一帯一路」関係国への投資ならびに中日両国による投資分野での協力には、まだ非常に大きな余地が残されているということである。

表3—1 2018年における中日両国の対外直接投資（残高）概況

	投資額 (億ドル)	中国のODI 比率 (%)	パートナー 国の外資導 入に占める 比率 (%)	投資額 (億ドル)	日本のODI 比率 (%)	パートナー 国の外資導 入に占める 比率 (%)
シンガポール**	500.94	2.53	3.38	785.19	4.77	5.30
マレーシア*	83.87	0.42	5.50	166.26	1.01	10.90
タイ	59.47	0.30	2.67	689.72	4.19	30.97
フィリピン*	8.30	0.04	1.00	145.22	0.88	17.50
ベトナム*	56.05	0.28	3.87	169.68	1.03	11.70
インドネシア*	128.11	0.65	5.66	303.91	1.85	13.43
韓国**	67.10	0.34	2.90	391.47	2.38	16.92
インド	46.63	0.24	1.21	244.5	1.49	6.33
サウジアラビア*	25.95	0.13	1.12	52.23	0.32	2.26
UAE*	64.36	0.32	4.59	21.54	0.13	1.54
イラン*	32.34	0.16	5.68	0.12	0.001	0.02
ロシア*	142.08	0.72	3.49	15.30	0.09	0.38
オーストラリア**	383.79	1.94	5.62	668.33	4.06	9.79
ニュージーランド*	25.91	0.13	3.47	39.41	0.24	5.27

续表

	投資額 (億ドル)	中国のODI 比率 (%)	パートナー 国の外資導 入に占める 比率 (%)	投資額 (億ドル)	日本のODI 比率 (%)	パートナー 国の外資導入 に占める 比率 (%)
英国**	198.83	1.00	1.05	1634.98	9.93	8.65
フランス**	65.99	0.33	0.80	163.92	1.00	1.99
ドイツ	136.89	0.69	1.46	290.39	1.76	3.09
オランダ	194.29	0.98	1.16	1327.56	8.07	7.93
イタリア**	21.45	0.11	0.50	44.36	0.27	1.03
ベルギー**	3.26	0.02	0.06	221.79	1.35	4.25
ルクセンブルク	153.89	0.78	9.34	135.78	0.82	8.24
スイス**	50.00	0.25	0.47	142.84	0.87	1.34
スイス	68.79	0.35	2.14	70.94	0.43	2.20
スペイン**	10.60	0.05	0.16	74.88	0.45	1.14
アメリカ	755.07	3.81	1.01	5039.37	30.62	6.75
カナダ**	125.23	0.63	1.40	174.32	1.06	1.95
メキシコ	11.07	0.06	0.23	119.68	0.73	2.46
ブラジル	38.12	0.19	0.56	213.48	1.30	3.12
南アフリカ*	65.32	0.33	5.07	69.37	0.42	5.39
EU	907.39	4.58	0.90	4281.8	26.02	4.25
ASEAN	1028.58	5.19	4.32	2288.73	13.91	9.61
中国	—	—	—	1237.75	7.52	7.60
日本**	34.91	0.18	1.63	—	—	—
世界	19822.66	100.00	6.14	16458.68	100.00	5.10

注：*は、中国と「一帯一路」協力協定を締結している国。

**は、中国と第三国市場協力協定を締結している国。

出所：中国商務部、日本貿易振興機関（JETRO）、UNCTAD STATの関連データから作成。

中日両国の対外直接投資（「一帯一路」関係国への直接投資を含む）規模が拡大を続けるに従い、中日両国と「一帯一路」関係国とには、緊密な投資関係が築かれつつある。図2が示すよ

うに、「一帯一路」の主な経済国のうち、中国とイラン、ロシア、UAE等との対外直接投資結合度指数（FDI intensity index）は、日本のこれらの国に対する直接投資結合度より高い。一方、タイ、フィリピン、インドネシア、ベトナム、マレーシア、シンガポール、サウジアラビア等の直接投資結合度は、中国のこれらの国に対する直接投資結合度より高い。^① このことは、中国と「一帯一路」関係国との投資関係および中日両国による第三国市場での投資協力には、まだ大きな拡大の余地があることを示している。世界第3位と第5位の対外直接投資大国として（両者の合計は、世界の対外直接投資残高の11.64%を占める）、中日両国は第三国市場協力をきっかけに、投資分野での協力を積極的に推進すべきで

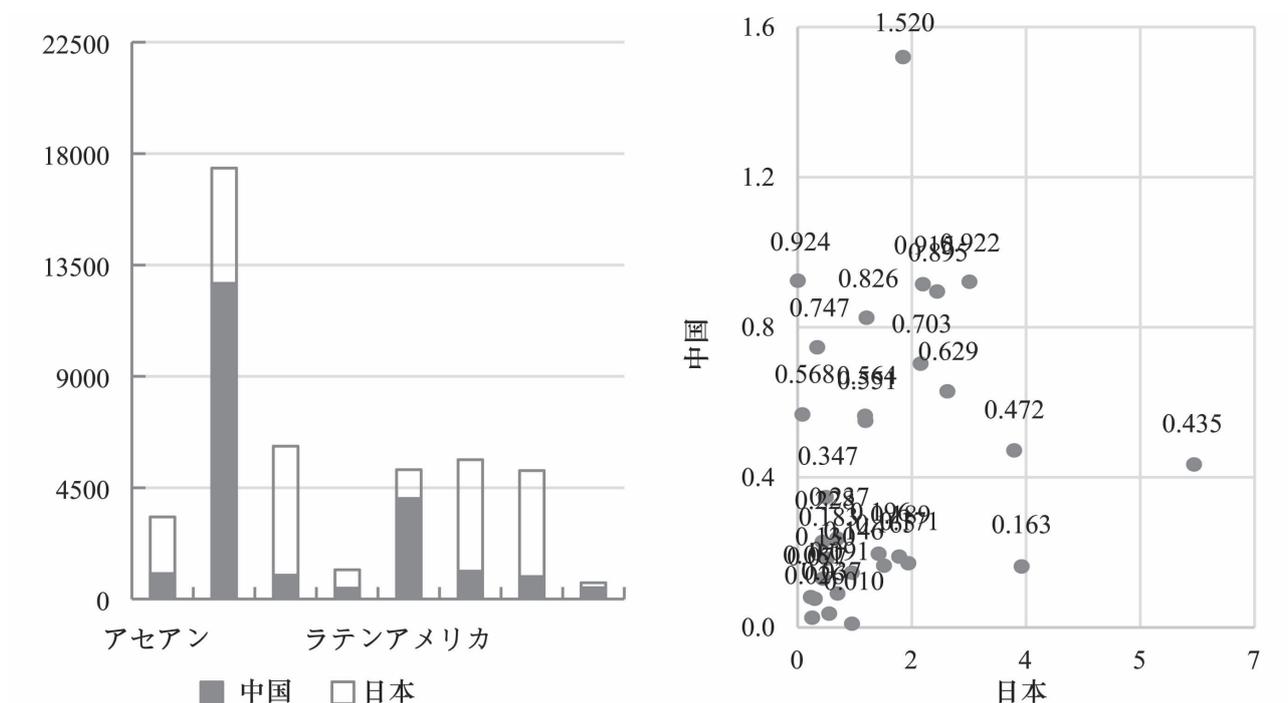


図3—2 2018年における中日両国の対外直接投資（残高）概況

出所：中国商務部、日本財務省、UNCTAD STATの関連データから作成。

① 具体的な計算式は次の通り： $FDI_{ij} = FDI_{ij} / EV(FDI_{ij})$, $EV(FDI_{ij}) = (FDI_{iw} / FDI_w) (FDI_{wj} / FDI_w) FDI_w$ 。うち、 FDI_{ij} と FDI_{iw} はj国と世界からi国に流入したFDI総額を表す。 FDI_{wj} と FDI_w はそれぞれ、j国と世界の対外投資総額である。この指数が大きいほど、メンバー間に密接な投資関係があることを表す。

ある。対外直接投資が産業構造にもたらす効果、技術のスピルオーバー効果、貿易創出効果、制度の変革効果は、両国と「一帯一路」関係国とのバリューチェーン延伸と地域生産ネットワークの構築にプラスであるだけでなく、中日両国と「一帯一路」関係国による世界の投資ガバナンス体制の共同参加と整備に、新たなチャンスと道筋をもたらすものである。

第3節 中日両国による第三国市場協力 およびグローバル・バリューチェーン(GVC)の延伸

経済のグローバル化、生産の国際化およびGVCの絶え間ない延伸により、中日両国は過去数十年間、国際分業体制への参加と構築を通じ、GVCと国際的な垂直専門分業体制（表2を参照）に、自らをうまく融合させることができた。そのうち、中国のGVC参加度、前方連関、後方連関は、それぞれ1995年の25.7%、13.9%、11.9%から2015年には34.9%、17.5%、17.3%へと上昇した。^① 最終財輸出が生み出した付加価値率は、基本的に34%～40%の間で維持されているが、中間財輸出が生み出した付加価値率は、1995年の31.56%から2015年には45.2%に上昇した。

2015年における日本のGVC参加度、前方連関、後方連関は、それぞれ37.6%、24.4%、13.2%であった。中間財、最終財の輸出が生み出した付加価値率は、それぞれ49.9%、36.9%であった。中間財貿易の持続的増加と垂直分業の発展は、中日両国間お

① 出典：OECD, Trade in Value Added (TiVA)、https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVA_2018_C1。

よび中日両国と各貿易パートナーとのバリューチェーンの延伸や、地域生産ネットワークの形成に有利な条件をもたらした。一方、「一帯一路」沿線国であるシンガポール、ハンガリー、マレーシア、ベトナム、スロベニア、ブルガリア、エストニアのGVC参加度は50%を超えており、他の「一帯一路」国家より明らかに高いほか、ASEANの45.9%とEUの26.9%よりも高い。

このことが示すのは、上記の国はすでにGVCおよび国際的な垂直分業体制に深く組み込まれているということである。そのうち、ベトナム（44.5%）、ハンガリー（43.1%）、シンガポール（40.9%）、マレーシア（36.9%）、ブルガリア（36.2%）の後方連関は、その前方連関より明らかに高く、これらの経済国の生産と輸出において、外国の付加価値の割合が比較的高い（垂直統合化レベルが比較的高い）ことを示している。サウジアラビア（36.9%）、カザフスタン（35.1%）、ロシア（30.5%）の前方連関は、後方連関より明らかに高く、これらの経済国の生産と輸出において、国内の付加価値の割合が比較的高い（垂直統合化レベルが比較的低い）ことを示している。

表3—2 「一帯一路」の主な経済国によるバリューチェーン

貿易の概況（2015年）ら

単位：%

国名	前方連関	後方連関	GVC 参加度	中間財輸出 のGVC 割合	最終財輸出 のGVC 割合	外国付加価値 の割合
中国	17.5	17.3	34.9	45.2	37.5	16.7
日本	24.4	13.2	37.6	49.9	36.9	11.4
シンガポール	20.9	40.9	61.9	40.3	18.8	39.5
マレーシア	18.7	36.9	55.6	41.0	22.1	36.1
タイ	13.8	33.6	47.3	34.2	32.3	32.5
インドネシア	24.1	12.9	37.1	55.8	31.3	11.3

续表

国名	前方連関	後方連関	GVC 参加度	中間財輸出 のGVC 割合	最終財輸出 のGVC 割合	外国付加価 値の割合
フィリピン	22.4	22.0	44.4	46.9	31.1	23.4
ベトナム	11.1	44.5	55.6	30.2	25.2	43.6
カンボジア	18.0	26.9	45.0	39.2	33.9	28.6
インド	14.9	19.1	34.0	40.0	40.9	16.1
ロシア	30.5	10.8	41.3	69.2	20.0	10.2
カザフスタン	35.1	6.5	41.6	79.0	14.5	7.7
サウジアラビア	36.9	4.6	41.4	84.7	10.7	4.9
イスラエル	17.9	18.6	36.5	44.2	37.2	17.2
トルコ	16.6	16.8	33.4	37.8	45.4	16.5
ギリシャ	15.8	24.5	40.3	34.4	41.1	21.5
ハンガリー	16.2	43.1	59.2	30.6	26.3	44.4
ポーランド	21.5	26.6	48.1	40.6	32.8	26.9
ブルガリア	16.0	36.2	52.2	34.9	28.8	32.2
韓国	32.6	19.1	51.7	41.2	26.2	30.4
オーストラリア	26.8	11.6	38.5	64.4	24.0	10.1
ニュージーランド	11.7	13.8	25.5	40.2	46.0	12.8
EU	14.7	12.2	26.9	45.8	42.0	11.6
ASEAN	17.0	28.9	45.9	42.8	28.3	28.2

出所：OECDのTrade in Value Added (TiVA) データベース。

しかし、東アジア各国と中日両国との緊密なバリューチェーン貿易や中間財貿易の結びつきと比べると、客観的に見て、他の「一帯一路」国家と中国とのバリューチェーン貿易や中間財貿易のレベルには、まだ比較的大きな差がある。図3が示すように、東アジアの主な経済のうち、韓国とASEANが対中輸出で生み出した付加価値が当該国（地域）の輸出全体で生み出した付加価値に占める割合は、それぞれ32.9%、20.6%である。中間財の対中輸出で生み出した付加価値が当該国（地域）の輸出付加価値に占め

る割合は、それぞれ40.4%、24.6%である。中国との前方連関は、それぞれ7.1%、4.0%であり、後方連関はそれぞれ6.9%、6.2%である。韓国とASEANの対日輸出で生み出した付加価値が当該国（地域）の輸出付加価値に占める割合は、それぞれ5.1%、10.3%だった。中間財の対日輸出が当該国（地域）の輸出付加価値に占める割合は、それぞれ5.2%、12.1%だった。日本との前方連関はそれぞれ0.7%、1.2%であり、後方連関はそれぞれ2.9%、3.3%だった。

この結果から分かるのは、東アジアの主要経済国の生産と輸出において、中国由来の付加価値部分が比較的高いことと、東アジアの主要経済国と中日両国とのバリューチェーン貿易および垂直統合化レベルも比較的高いことである。

一方、「一帯一路」の沿線にあるロシア、カザフスタン、サウジアラビア、イスラエルと中国との前方連関は後方連関より高く、ブルネイ、インドネシア、ロシア、カザフスタン、サウジアラビアと日本との前方連関は後方連関より高い。このことが示すのは、これらの経済国の生産と輸出において、中国由来と日本由来の外国付加価値部分は比較的低く、垂直統合化レベルにはまだ大きな向上の余地があるということである。トルコ、ハンガリー、ポーランド、ブルガリア、エストニア等と中日両国との後方連関は前方連関より高いものの、東アジアの経済体と比べ、上記諸国と中日両国とはバリューチェーン貿易、中間財貿易、二国間貿易総額のいずれにおいても、大きなポテンシャルが存在する。

これに比べ、「一帯一路」の主要経済国のうち、インド、ロシア、サウジアラビア、トルコ、ハンガリー、ブルガリア、ASEAN 諸国（シンガポールとブルネイを除く）等と中国との前方連関、後方連関は、これらの国と日本との前方連関、後方連関

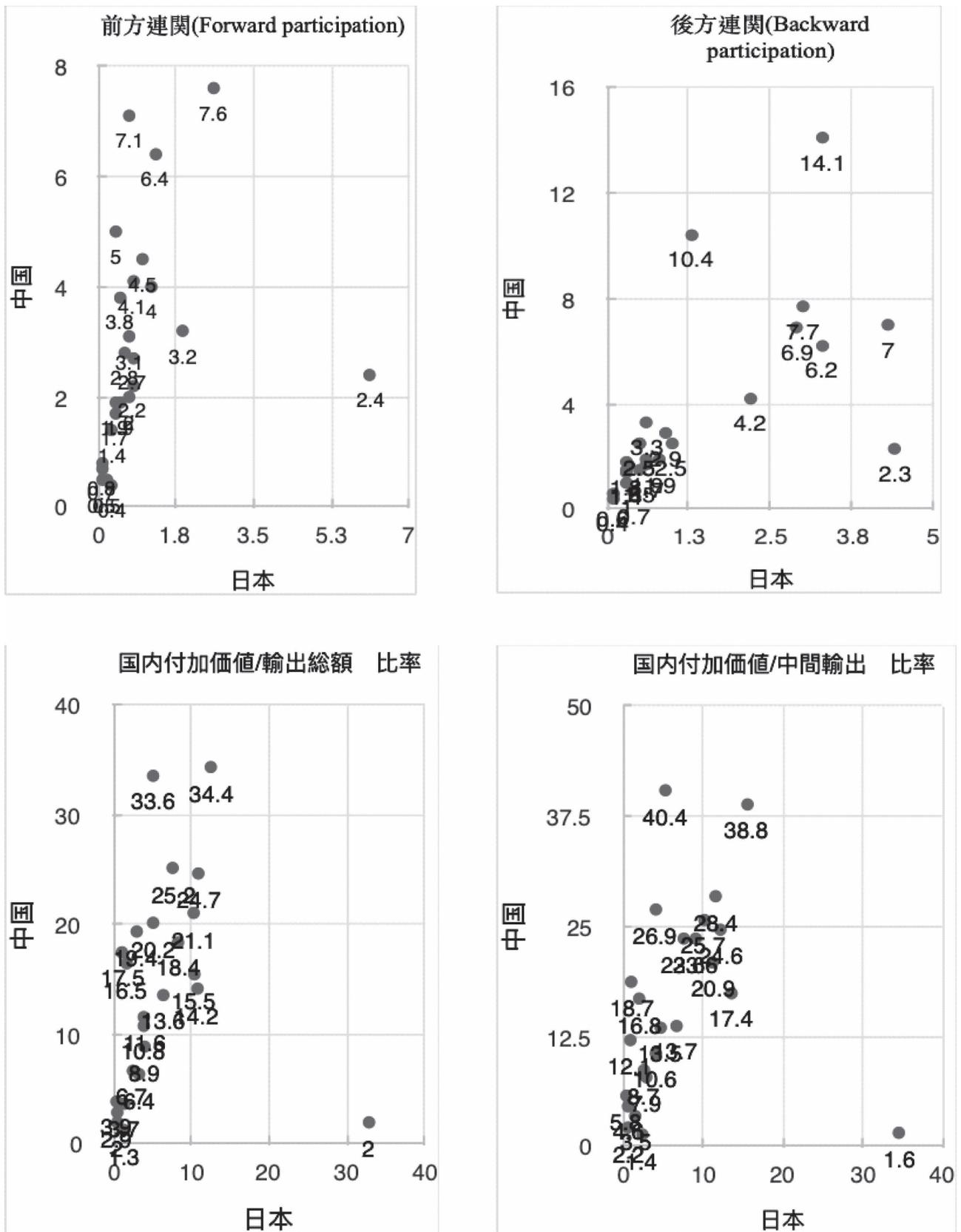


図3—3 「一帯一路」の主要経済国と中日両国とのバリューチェーン貿易概況（2015年）

出所：OECDのTrade in Value Added (TiVA) データベースから筆者作成。

よりも高い。上記の国のうち、ブルネイを除いた他の国による中

間財の対中輸出と、輸出で生み出した付加価値が、その国の輸出全体で生み出した付加価値に占める割合は日本より高い。このことが示すのは、少なくとも中国と比べ、日本と「一帯一路」関係国には、中間財貿易においても、バリューチェーン貿易においても、まだ大きな発展の余地があるということである。

少なくとも現時点では、中日両国と東アジア各国とは、貿易結合度、FDI 結合度、産業内貿易指数のいずれにおいても、他の「一帯一路」国家より明らかに高い。両国と「一帯一路」関係国（ASEANの一部の国を除く）間は、今も産業間貿易が主で、産業内貿易またはバリューチェーン貿易が主ではない。^① 東アジア・アジア太平洋の整った地域生産ネットワークを基礎とし、中日両国は（世界第一位と第三位の製造業大国として）、「一帯一路」関係国との「一帯一路」共同建設を契機に、各々の比較優位性を十分に発揮させた上で、さらに投資の拡大と、優位性のある生産能力での協力を拡大する必要がある。^②

① 研究によると、「一帯一路」の六大経済回廊国のうち、一部地域の一部の商品品目（例：アセアン諸国のSITC0（食品）とSITC7（機械・輸送設備）、モンゴル、ロシアおよび中央アジア諸国のSITC1（飲料・タバコ類））の産業内貿易指数（G-L）が、0.5（産業内貿易が優位）を超えている以外は、その他の大部分の地域の大部分の商品品目の産業内貿易指数はいずれも0.5以下（産業間貿易が優位）であり、中国と「一帯一路」関連国間の産業内貿易およびバリューチェーン貿易には、まだ大きなポテンシャルがあることが分かる。王金波「『一帯一路』経済回廊貿易のポテンシャル研究——貿易の相互補完性、競争性および産業の国際競争力に基づいた実証と分析」、『アジア太平洋経済』2017年第4期を参照。

② 産業協力は「一帯一路」の重要な内容であり、世界第一位、第三位の製造業大国として、中日両国は、一般製造におけるスケールメリットやGVCでの地理的優位性とそのシナジー効果により、両国の第三者市場協力で独自の優位性を形成している。国連工業開発機関（UNIDO）の統計によると、2018年における中日両国の製造業の付加価値は、それぞれ3兆3700億ドル（中国のGDPの約31.1%）と1兆3200億ドル（日本のGDPの約21.2%）に達しており、世界の製造業の付加価値に占める割合は、それぞれ24.9%と9.74%に達している。製造業、とりわけ先進的製造業と戦略的新興産業の持続的発展は、中日両国の工業化と国民福祉レベルの向上を大きく促すだけでなく、両国のGVCへのさらなる参加およびGVCと産業チェーンにおける地位の向上に、非常に重要な役割を果たしている。

相互投資と優位性のある生産能力の協力は、中国と「一帯一路」国家との間で、新たな生産ネットワークを構築し、東アジア地域の生産ネットワークと二重のサイクルを形成するのにプラスとなるだけでなく、中国と関係国の産業内または製品内の垂直分業の深化とバリューチェーンの延伸に、新たな好条件をもたらす。産業内または製品内の垂直分業の深化は、中日両国と「一帯一路」関係国との間のバリューチェーン、地域生産ネットワークを基礎とした中間財貿易の持続可能性を意味する。

「一帯一路」はその多くが発展途上国であり、資源保有量もそれぞれ異なっているため、「一帯一路」のもたらす貿易創出効果、投資促進効果、産業集積効果、空間波及効果は、沿線経済国の中でも後進国の発展段階における具体的ニーズに、より適合するのかもしれない。「一帯一路」の関係国には、世界第2の経済体である中国と、一人当たりのGDPが世界第3位のカタールがあるだけでなく、一人当たりのGDPがわずか1000ドルほどのラオス、ミャンマー、カンボジア、バングラデシュといった、国連の定義でいうところの後発開発途上国（LDC）もある。イノベーション主導型国（例：シンガポール）もあれば、効率主導型国（例：中国、タイ）もあり、効率主導型からイノベーション主導型への移行国（例：ロシア、トルコ）や、要素主導型国（例：インド、パキスタン）、要素主導型から効率主導型への移行国もある。まさにこの「一帯一路」関係国の多様性と発展段階の差異があるがために、比較優位に基づいた国際貿易や投資、及びスケールメリットや波及効果に基づいた産業または産業エリアにある国家間のダイナミックシフトが、「一帯一路」に於ける経済・貿易・投資・産業協力の、経済回廊型から地域経済一体化・地域インフラ一体化への移行の推進に、大きな役割を果たしている。

産業協力と投資協力を重点とし、6大経済回廊を舞台とし、海外産業パークをプラットフォームとした、^①「一帯一路」の枠組みでの産業協力と投資協力ならびに中日第三国市場協力は、中日両国と関係国との地域生産ネットワークの整備と再構築、バリューチェーンの延伸、貿易と生産要素の最適配置に対し、プラスの促進作用を果たすだろう。

第4節 中日両国による第三国市場協力和地域インフラのコネクティビティ

インフラのコネクティビティは、「一帯一路」建設における重要分野である。良好なインフラ、とりわけ鉄道、道路、橋、港湾、エネルギー、電力、電気通信、インターネット等の生産インフラは、国の経済成長と全要素生産性の引き上げ、ならびに一人当たりの所得水準の引き上げに、非常に大きな役割を果たす。中国の改革開放の実践と日本の高度成長期の経験が証明するものは、良好なインフラが両国経済の急速な成長し、全要素生産性レベルの引き上げ、国民福祉レベルの引き上げに重要かつ基本的な役割を果たしたことであり、両国のインフラ建設分野におけるスケールメリット、コスト優位性および高速鉄道を代表とした技術集積の優位性も、両国が「一帯一路」インフラコネクティビティ分野で協力を深めるための新たな商機を提供するものである。

「一帯一路」沿線国の多くは発展途上国であり（一部の国

^① 統計によると、2019年4月時点で中国は、「一帯一路」沿線国と共に82の海外協力パークを建設し、現地で30万人以上の雇用を創出している。中国はカザフスタン、エジプト、エチオピア、ブラジル等40ヵ国以上と、生産能力協力文書を締結している。出典：中国一帯一路網、<https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86697.htm>。

は、国連の定義でいう後発開発途上国である)、整った金融市場がなく(インフラ投資期間のミスマッチに対して効果的な調整ができないほか、市場の失敗に対し効果的な修正ができない)、地域インフラの公共財属性(一定の非排除性がある)と融資の制限があるため、融資協力の推進するのは、「一帯一路」のインフラコネクティビティにおいて避けては通れない道である。EUと北米地域のインフラ一体化の経験が示すように、公共部門依存だけでは国境横断型インフラの資金不足の解決には不十分である。しかし民間部門から融資が得られるかどうかは、金融市場の発達度と安定度およびその地域内で活用できる貯蓄の有効性にかかっている。また、「一帯一路」国家間のインフラコネクティビティには、幅広い地域の協調と、地域の安定した金融機関、インフラ投融資の良好な環境、効果的な融資対策、公共・民間部門の密接な協力が欠かせない。

表3—3 アジアインフラ投資銀行(AIIB)のプロジェクトの概況(2018年時点)

国または地域	融資規模 (百万ドル)	プロジェクト 件数(件)	国または 地域	融資規模 (百万ドル)	プロジェクト 件数(件)
インド	3154	15	フィリピン	208	1
インドネシア	940	5	グルジア	114	1
トルコ	1500	6	ネパール	293	3
ロシア	500	1	カザフスタン	47	1
アゼルバイジャン	600	1	タジキスタン	88	2
バングラデシュ	725	7	ウズベキスタン	82	1
オマーン	504	2	カンボジア	150	2
パキスタン	512	4	ラオス	80	2
エジプト	469	3	ミャンマー	20	1
スリランカ	560	4	その他	1533	9
中国	250	1	合計	12328	72

出所: アジアインフラ投資銀行(AIIB)の公式データから作成。

中国が2013年に「一帯一路」構想を提起して以来、「一帯一路」のインフラコネクティビティは大きく進展している。中国・ラオス鉄道、中国・タイ鉄道、ハンガリー・セルビア鉄道、ジャカルタ・バンドン高速鉄道、中欧班列、^① 中遠集団によるギリシャ・ピレウス港プロジェクト、パキスタン・グワダル港プロジェクトといった「一帯一路」のインフラコネクティビティプロジェクトが、「一帯一路」における重要な交通インフラ協力となり、中国と「一帯一路」関係国との協力の模範となっている。また、アジアインフラ投資銀行（AIIB）のレポートによると、2015年12月の正式な設立から2019年末までに、同行は「一帯一路」関係国に累計123億3000万ドルを投資しており、分野はエネルギー、交通、金融、電気通信等の9分野、計72のインフラプロジェクト（表3—3を参照）に及んでいる。うち5つのプロジェクトは、AIIBとアジア開発銀行（ADB）が共同出資しており、「一帯一路」の発展途上国と地域におけるインフラ資金不足を効果的に補うと同時に、関係国のインフラの質を引き上げると経済発展の促進することにむけ、新たな基礎を築いている。

「一帯一路」構想の優先分野として、「一帯一路」におけるインフラのコネクティビティは、関係国間の地域の生産ネットワークの整備と再構築、地域の統一市場の構築、貿易と生産要素の最適化配置に対し、積極的な促進作用を果たすだけでなく、関係国の経済発展の質の向上にも新たなチャンスをもたらす。世界銀行の「一帯一路」経済回廊71カ国に対する「計算可能一般均衡モデル」（CGE）と構造的な一般均衡モデル（SGE）のシミュレ

① 中国鉄道総会社の統計によると、2019年3月末時点で、中欧班列の貨物便数は1.4万便を超え、15カ国50都市に通じている。出典：http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/19/content_5384323.htm。

ーション結果によると、インフラのコネクティビティにより、「一帯一路」関係国間の平均輸送時間は3.2%短縮（最高で12%短縮）され、世界の全国家間の輸送時間は平均で2.5%短縮されるという。また、「一帯一路」関係国と非「一帯一路」関係国との貿易総コストは平均で2.8%減となるほか、「一帯一路」関係国間の貿易コストは3.5%減となり、全世界の貿易コストは平均で2.2%減となるとみられる。^① 交通インフラの改善と貿易コストの減少により、世界の輸出総額は1.7%～6.3%増となるほか、「一帯一路」関係国の輸出は2.8%～10%増となり、非「一帯一路」国家の輸出は0.7%～3.3%増となるとみられる。また、「一帯一路」国家間の貿易は4.1%～7.2%増となるだろう。それだけでなく、インフラの改善と交通ネットワークの増加は、「一帯一路」関係国への投資流入額を4.97%増加させるとみられる。そのうち、東アジアと太平洋地域では6.3%増、中央アジアでは7.3%増、中東と北アフリカでは3.4%増、南アジアで5.2%増となる見込み。

第5節 おわりに

「一帯一路」は、中国が2013年に「一帯一路」構想を提起して以来、主に政策連携、インフラ連結性、貿易円滑化、資金融通、民間交流に於いて、大きな成果を生み出してきた。今後一定期間、「一帯一路」建設の絶え間ない推進に伴い、「一帯一路」の波及効果、連動効果および「一帯一路」の枠組みでの貿易自由

① 出典：World Bank Group, Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, 2019, <http://documents.worldbank.org/curated/en/715511560787699851/Main-Report>.

化と投資の利便性向上の進展は、関係国間のバリューチェーンの延伸と地域の生産ネットワークの整備に積極的な促進作用をもたらすだけでなく、関係国の比較優位性の利用から比較優位性の創造への移行、また経済回廊から地域経済の一体化への移行および地域インフラの一体化への移行に、新たな原動力をもたらさるう。

それだけでなく、「一帯一路」の関係国の中で絶えず要素が集積・拡散し、地域の産業間の資源配分能力が向上し、産業チェーンの分業配置が絶えず最適化していくのに伴い、「一帯一路」関係国間の産業および産業エリアの動的なシフト、バリューチェーン貿易および産業内貿易が持続的に増加することは、関係国の産業クラスターの形成と発展に積極的な促進作用を果たすだけでなく、関係国間のバリューチェーンの延伸と産業内貿易の持続的増加に新たな原動力をもたらし、関係国による地域と世界の産業チェーンへの参加と構築、世界の分業体制への融合、GVCにおける自らの地位の向上に、新たなチャンスをもたらすものである。

同様に、「一帯一路」の第三国市場協力（中日両国による第三国市場協力を含む）の推進に伴い、「一帯一路」の貿易創出効果、投資促進効果、産業集積効果および空間波及効果は、関係国間の経済・貿易、投資協力に向けて、バリューチェーン貿易と産業内貿易から地域経済一体化への移行に安定した原動力メカニズムを提供するだろう。「一帯一路」を枠組みとした、中日第三国市場協力の発展は、中日両国間および両国と「一帯一路」関係国間の新たな生産ネットワークの形成にプラスであるだけでなく、中日両国ならびに中日両国と関係国間の産業内、製品内の垂直分業の深化発展や、バリューチェーンの延伸に新たな好条件を生み出すものであり、地域経済一体化レベルの引き上げの助けと

なる。

中日による第三国市場協力が、既存の協力をベースに、既存の東アジア・アジア太平洋地域の生産ネットワークを拡張、深化発展させ、中日両国および両国と「一帯一路」関係国による地域と世界のサプライチェーンへの一層の融合を促進すれば、東アジア・アジア太平洋、「一帯一路」および世界経済の内生的成長に、新たな原動力をもたらすことができ、地域と世界経済のバランスのとれた発展と、世界の自由貿易体制の強化にプラスとなるだろう。

第四章

中日によるASEAN地域での第三国 市場生産能力協力の分析

中国社会科学院アジア太平洋・グロー
バル戦略研究院 副研究員 張中元

Analysis of the Third Party Market Capacity Cooperation between China and Japan in ASEAN Region

ZHANG Zhongyuan

ABSTRACT: Since China and Japan held the first China-Japan third party market cooperation forum in Beijing, both sides have strengthened their efforts to carry out third party market cooperation. In terms of cooperation region, China and Japan all take ASEAN as the key business object. China's rich production capacity advantage and Japan's core technology advantage in the field of high technology and high added value industries provide the possibility and practical basis for the third-party mar-

ket cooperation between the two countries in ASEAN. It is found that China and Japan play an important role in each other's dominant value chains. Therefore, the third-party market capacity cooperation between China and Japan and ASEAN countries is conducive to building the “whole industry chain” type capacity cooperation. However, China and Japan still face some challenges in the third-party market capacity cooperation in ASEAN.

There is a certain degree of competition between China and Japan in the implementation of the third-party market capacity cooperation projects, and the synergy of the goals of China and Japan needs to be improved. In addition, Chinese enterprises and Japanese enterprises also face some conflicts and contradictions in technical cooperation, operation and management. Therefore, in the future, it is necessary to strengthen the policy communication between the three party governments, optimize the environment for the production capacity cooperation, strengthen the communication and coordination between Chinese and Japanese enterprises in specific project cooperation at the micro level, change the vicious competition between China and Japan in the ASEAN market, and build Sino-Japanese cooperation in ASEAN as a model of the third party market capacity cooperation of the Belt and Road Initiative market.

はじめに

中日両国が北京で第1回中日第三国市場協力フォーラムを開催した後、両国は第三国市場での協力の実施を強化した。両国はASEANを協力の重点実施地とし、中国の高い生産能力という優位性と、日本のハイテク技術と高付加価値分野でのコア技術の優位

性は、両国によるASEANにおける第三国市場協力の可能性と現実的な基礎をもたらしている。分析の中で分かったのは、両国はそれぞれが主導するバリューチェーンにおいて、互いに重要な役割を担っていることである。したがって両国とASEAN諸国が、第三国市場の生産能力協力を実施することは、「全産業チェーン」式の生産能力構築の協力に有益である。しかし中日両国には、ASEANでの第三国市場での生産能力協力において、まだいくつかの課題があるほか、両国が第三国市場での生産能力協力プロジェクトを実施する中で、いくらかの競争も存在するため、両国の目標のシナジーをさらに高める努力が必要である。その他、中日両国企業には、技術協力、経営管理の点で、まだいくらかの衝突やトラブルがある。よってこれからも三カ国の政府による政策対話を強化し、生産能力協力の環境を改善していく必要がある。ミクロの面では、具体的なプロジェクト協力における中日両国企業のコミュニケーションと協調を強化し、ASEAN市場における両国の過当競争を緩和し、ASEANにおける両国の協力を、「一带一路」の第三国市場における生産能力協力の手本になるようにする必要がある。

第1節 中日による第三国市場協力の進展

中国の国家発展改革委員会、商務部ならびに日本の外務省、経済産業省は2018年5月9日、「中華人民共和国国家発展改革委員会および商務部と日本国外務省および経済産業省との間の第三国における日中民間経済協力に関する覚書」を締結した。2018年10月26日、両国は北京で第1回中日第三国市場協力フォーラムを開催し、両国はインフラ、金融、物流、情報技術等の幅広い

分野にわたる計52の協力協定を締結した。^① 今後の両国による第三国市場協力の重点は、主にインフラ建設、貿易投資サービス、金融サービス、人文交流等の分野に集中することになる。経済産業省の資料によると、両国による第三国市場協力には、主に次のような方式があるという。

- ・中日企業による第三国市場でのプロジェクト共同受注、共同出資による会社設立、施設の整備、発電事業を運営する。

- ・日本企業が第三国市場での発電所建設プロジェクトを受注し、中国企業が施工を請け負い、機械設備を提供する。

- ・中日合弁企業の製品を第三国市場へ販売する。

- ・日本企業が部品等を中国企業に供給し、両国企業が第三国市場向けの製品輸出に協力する。

- ・日本企業が中国とヨーロッパ間の鉄道輸送を連結し、物流サービスを拡大する。

- ・中日企業が協力し、中国で構築した商業モデルを第三国市場に輸出する。

- ・第三国市場協力に向けて、中日企業の情報共有を強化する。^②

インフラ分野は、中日両国による第三国市場協力の中でも最重要分野である。インフラ建設は資金需要が比較的高く、適切な競争があれば、入札者の構造調整が促され、経営効率の改善にも効果がある。インフラ建設プロジェクトにおいて、中日双方にはそれぞれ比較優位性がある。日本企業は事前に綿密な調査研究を

① 宮笠俐：「中日による第三国市場協力：チャンス、試練および対応策」、『現代日本経済』2019年第5期。

② 徐梅：「『一帯一路』から見た中日第三国市場協力のチャンスと未来」、『北東アジアフォーラム』2019年第3期。

行い、技術水準や工事管理水準が高く、都市建設におけるシステム化が進んでおり、環境に与える負荷も比較的小さい。中国企業は人的資源、コスト管理、意思決定、施工効率、技術の更新スピード等の面で競争力がある。両国企業が協力を強化することは、それぞれの優位性の発揮に有利であり、特に発送電、道路、鉄道、港湾、飲用水・廃水の処理等の面で、両国には協力の必要性と巨大なポテンシャルがある。金融分野でも日中協力、とりわけ日中第三国市場協力において重要となる可能性がある。中国は官民連携（PPP）モデルを積極的に検討しており、「一帯一路」プロジェクトにおいても、国内外の民間資本の参加を奨励し、日本企業の大型インフラプロジェクトへの参加、ビジネス環境および生活環境の共同改善において有利な条件がもたらされている。

協力実施地域に関しては、中日両国ともASEANを重点地域としている。例えば、タイは中日両国との密接な経済協力の基礎があり、成熟した関連施設や良好な政治関係があることから、両国による第三国市場協力の足掛かりとなる。中日両国企業がASEAN諸国で三国間協力を行うことは、過当競争を回避し、優位性の相互補完が実現できるというだけでなく、共に責任とリスクを負い、利益を分かち合うことで、ひいては東アジアの地域協力を促進できる。タイを例にとると、「タイランド4.0」と「東部経済回廊」発展戦略は、中国の「一帯一路」イニシアチブと第三国市場協力の考え方と高い共通性がある。中日双方には資金、技術、人材等多くの面で優位性があり、両国がタイで実施する第三国市場協力には確かな展望が開けている。加えて、タイの持つインフラ、産業集積力は相対的に成熟しており、長年の投資によって、中日両国はタイでも比較的充実した産業チェーンとマーケティングネットワークを有している。タイ東部経済回廊プロジェクト

トの発展ポテンシャルは非常に高く、タイは両国による第三国市場協力への参加に対し、非常に素晴らしい環境と優位性を備えている。

事例4—1 中日両国によるタイでの 第三国市場協力の進展

タイは、三カ国の企業による高速鉄道、空港、港湾等のインフラ建設分野に対する実務協力を非常に重視している。中日両国は、それぞれタイと協力に関する了解覚書を締結し、タイの経済発展を大きく推進している。2018年10月、タイ東部経済回廊（EEC）事務局と日本貿易振興機構（JETRO）が覚書を締結した。双方はこの覚書の内容に基づき、情報交換を強化することとなった。タイ政府は、なかでも東部経済回廊（EEC）への投資に関する優遇政策と権益について日本企業へ紹介し、航空関連の製造業や医療機器分野等を含めた日本企業からの投資を誘致しようとした。日本貿易振興機構によると、現在5400社の日本企業がタイに投資しており、うち1016社が東部経済回廊に進出しているという。東部経済回廊における日本企業の登録資本金は、外資系企業全体の53%を占め、中国系投資家の登録資本金の9倍以上にのぼるという。日本は投資分野をさらに拡大しており、タイでまだ投資が十分でない様々な新分野にも着目している。例えば、航空関連の製造業、医療機器設備、自動化ロボット等の分野がそうである。^① 2019年4月に、中国国際貿易促進委員会

① 中国駐タイ王国大使館経済商務処：「タイと日本による覚書締結 日本企業によるEEC投資を強化」、2018-10-12、<http://th.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201810/20181002795094.shtml>。

(CCPIT) と日本貿易振興機構は、タイのバンコクで中日第三国市場協力シンポジウムを開催した。この会議で中日タイ3国の企業代表は、タイで実施されている第三国市場協力について、また今後の重点協力分野等について、さらには交通・物流、エネルギー・環境、スマートシティ等の特定テーマについて議論を行った。会議終了後、各企業は重点協力プロジェクトに関する説明会とマッチング商談会を行った。^①

第2節 中日両国がASEANにて、第三国市場生産能力協力を推進するための基礎と優位性

ASEAN 諸国における外国との生産能力協力の余地とポテンシャルは大きい。中国の高い生産能力という優位性と、日本のハイテク技術と高付加価値分野でのコア技術の優位性は、両国によるASEANでの第三国市場協力の、可能性と現実的な基礎をもたらしている。現在、中日両国の分業構造は垂直分業から水平分業へと急速に移行しており、両国間の貿易投資構造に大きな変化をもたらしている。また両国は、海外直接投資大国およびエンジニアリング・コントラクター大国であり、両国の企業はいずれも新興市場の開拓という共通の課題を抱えている。^②

ASEAN 諸国については、コア技術による支援と大量の資本注入を早急に必要としており、これによりインフラを最適化し、

① 中国駐タイ王国大使館経済商務処：「中日第三国市場協力シンポジウムがバンコクで開催 中日タイ政府は、三カ国の企業によるウィンウィン協力関係の積極的な構築を期待」、2019年4月7日、<http://th.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201904/20190402850418.shtml>。

② 尹剛：「中日によるアセアン第三国市場協力の展望の分析」、「国際経済協力」2018年第12期。

優位性のある産業を発展させようとしている。現在、ASEAN 諸国のうち、シンガポールにはその産業構造に先進国型経済の特徴がみられるが、それ以外の国々はまだそれぞれ異なる発展段階にある。しかし一定の共通性もある。例えばラオス、ミャンマーおよびカンボジアは、東南アジアの典型的な農業国である。農業が国民経済の基礎であり、生産性は低く、工業基盤は脆弱である。ベトナムは、加工と組立てをメインとした加工製造業が主導的な地位を占め、関連工業の発展は不十分である。

全体的に見るとASEAN 諸国は、経済の発展レベルに比較的大きな差があるものの、いずれの国も工業化発展の歴史が短く、産業の多様性に乏しい。また工業化発展の多くが、外国からの投資に依存しており、主に中間技術を発達させ、製品の集中生産を行っている。ASEAN 諸国には生産能力導入に対する強い要望があり、早急に海外の資本、先進技術および豊富な管理ノウハウを導入し、近代的な工業化体制を構築する必要を有している。なかでも、効果が高く、投資額が少なく、早急に成果の得られる生産能力面での協力に、大きな潜在ニーズがある。^① 中国企業はコスト管理、プロジェクトの設計、設備の製造、建設効率等の面で優位性があり、日本企業は資金運用、技術のR&D、ハイエンド設備、運営管理等の面で優位性がある。

事例4—2 中日両国は、ASEAN 諸国にとって 重要な投資誘致対象国

タイ投資委員会（BOI）が発表した2019年上半期の投資デー

① 郭顯竜・陳慧：「『一帯一路』における中国とメコン川流域5カ国による国際的な生産能力協力に関する研究」、「マクロ経済管理」2019年第11期。

タによると、タイが誘致した外国企業の直接投資額は1471億6900万タイ・バーツで、前年同期比109%増となった。日本の投資額は424億5400万タイ・バーツで、FDI総額の29%を占める。第二位は中国で、242億7800万タイ・バーツである。^① タイ政府は2019年6月に、投資誘致を目的とした専門ワーキンググループを設置し、中国と日本のニーズに合わせた投資誘致業務を実施している。中米貿易摩擦は、タイ等の東南アジア諸国に製造レベル向上のチャンスをもたらした、とタイは考えている。中国の製造業が外部移転する中で、東南アジアは中国の製造業にとって最良の移転先である。^② タイ東部経済回廊（EEC）も、様々なルートで外資企業の投資を誘致している。例えば2018年初頭に、200～300社の中国企業訪問団がタイの投資環境を視察した際には、中国企業に対しEECプロジェクトのPRを行った。また、EEC事務局もヨーロッパ、中国大陸、韓国、日本、中国香港等で投資誘致説明会を行っている。^③

ベトナム計画投資省が発表した外資利用状況のデータによると、2018年にベトナムが新たに許可した外資プロジェクトは3046件ある。その協定金額は180億ドル弱で、実行ベースでの外資金額は年間で191億ドル、前年同期比9.1%増となる見込み。そのうち、加工製造業が誘致した外資金額は

① 中国駐タイ王国大使館経済商務処：「タイ投資委員会（BOI）が上半期の投資データを発表」、2019年8月23日、<http://th.mofcom.gov.cn/article/ddgk/zwjingji/201908/20190802893270.shtml>。

② 中国駐タイ王国大使館経済商務処：「タイのソムキット副首相、投資委員会（BOI）へ呼びかけ：中国製造業の海外移転のチャンスを取り込め」、2019年6月10日、<http://th.mofcom.gov.cn/article/ddgk/zwjingji/201906/20190602871311.shtml>。

③ 中国駐タイ王国大使館経済商務処：「タイ、東部経済回廊（EEC）建設を急ピッチで推進中」、2018-01-09、<http://th.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201801/20180102696219.shtml>。

165億8000万ドルで、46.7%を占める。同様に不動産業は66億ドル、18.6%、卸売小売業は36億7000万ドル、10.3%を占める。年間を通じて112の国と地域が、ベトナムに投資を行ったが、そのうち日本の投資総額は85億9000万ドル、24.2%を占める。中国のベトナム投資総額は24億6000万ドルで、同年の対ベトナム投資国の中で5位となった。^① 2019年1~8月におけるベトナムの実行ベースでの外資額は119億6000万ドルで、前年同期比6.3%増となった。そのうち、中国（香港特別行政区からの投資は含まない）（27億8000万ドル）と日本（23億4000万ドル）は、それぞれ4位と5位であった。^②

中日両国とASEAN諸国との生産能力協力には、すでに一定の基礎があり、今後の両国による第三国市場での生産能力協力には、明らかに互恵的な環境がある。中日両国によるASEAN諸国の各産業での第三国市場生産能力協力のポテンシャルを分析するため、ここでは付加価値貿易（TiVA）データベースにおける1つの経済国の輸出付加価値の創出源の分解を通じて、両国の各産業における相互補完優位性を考察する。TiVAデータベースにおいてある経済国C（例：輸出国は中国）が別の経済国へ輸出（例：輸入国はASEAN国家）する貨物・サービス総額から、創出源の国・地域S（例：創出源は日本）の付加価値を区分し、産業J（例：製造業、農業等）別に表した。このデータが示すのは、1

① 中国駐ベトナム大使館経済商務処：「2018年のベトナム外資利用は安定増」、2018年12月27日、<http://vn.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201812/20181202820552.shtml>。

② 中国駐ベトナム大使館経済商務処：「今年1—8月におけるベトナムの実行ベースの外資利用額は120億ドル弱」、2019年9月9日、<http://vn.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201909/20190902897321.shtml>。

国の中間財と最終財の輸出総額のうち、他国の産業が生み出した価値の累積である。

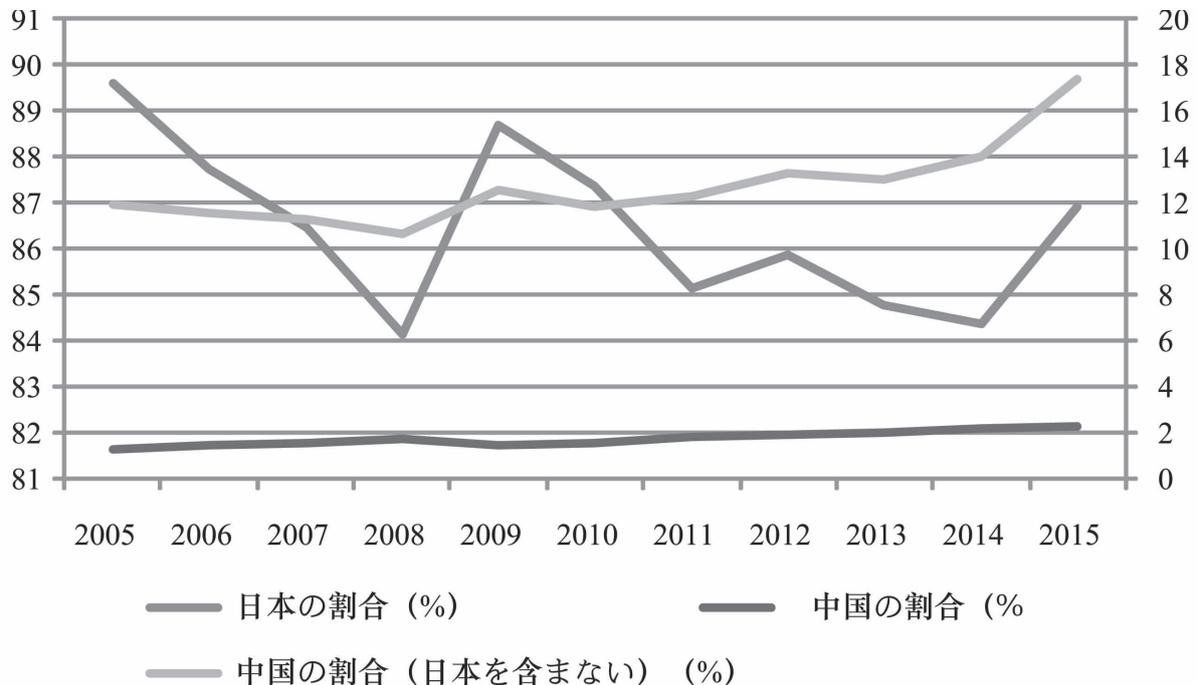


図4—1 ASEANが日本から輸入した輸入総額のうち、日本および中国の付加価値が占める割合 (%) (2005—2015年)

出所：OECDデータベースTiVA。このうち中国の割合（日本は含まない）とは、ASEANが日本から輸入した輸入額の中の中国の付加価値が、ASEANが日本から輸入した輸入総額のうち日本の付加価値を差し引いた後に占める割合を指す。

図4—1は、2005—2015年にASEANが日本から輸入した輸入総額のうち、日本由来および中国由来の付加価値の割合を示したものです。日本は2005年～2015年にかけてASEANに輸出した製品のうち、日本国内由来の付加価値割合が比較的高く、2005年は89.6%、2015年には86.9%となっている。その付加価値割合は2005年～2008年にかけては減少傾向を示していたが、2009年に上昇したものの、その後2014年まではほぼ減少傾向にあり、2015年になって再度上昇している。ASEANが日本から輸入する輸入品総額のうち、中国由来の付加価値の割合は上昇傾向にあり、

2005年の1.2%から2015年には2.3%に上昇した。日本国内の付加価値部分を除いた場合は、ASEANが日本から輸入する輸入総額のうち、中国由来の付加価値の割合は比較的高く、2005年は12%だったが、2015年には17.4%に上昇している。したがって、中国は日本主導のバリューチェーンにおいて重要な役割を果たしている。

表4—1 ASEANが日本から輸入した輸入総額（日本由来の付加価値は含まない）のうち、中国の付加価値が占める割合（%）（2005—2015年）

	2005	2010	2014	2015
TOTAL	11.97	11.83	14.03	17.40
Agriculture, forestry and fishing	10.45	11.16	13.52	16.04
Mining and quarrying	7.40	9.01	10.57	14.52
Manufacturing	13.03	12.50	14.83	18.39
Food products, beverages and tobacco	11.63	11.75	14.43	16.20
Textiles, wearing apparel, leather and related products	37.00	43.19	46.63	50.09
Wood and paper products; printing	10.28	12.99	17.24	20.79
Chemicals and non-metallic mineral products	7.55	6.79	7.92	11.07
Coke and refined petroleum products	1.32	1.47	1.62	2.52
Chemicals and pharmaceutical products	7.95	9.85	11.13	14.50
Rubber and plastic products	11.47	14.82	18.66	22.30
Other non-metallic mineral products	9.83	11.19	12.96	17.60
Basic metals and fabricated metal products	7.92	6.19	8.33	10.40
Computers, electronic and electrical equipment	18.46	21.54	26.30	29.21
Computer, electronic and optical products	19.61	23.76	28.46	31.23
Electrical equipment	15.99	17.52	23.67	26.88
Machinery and equipment, nec	13.19	15.62	19.31	22.40
Transport equipment	12.87	15.37	19.21	22.30
Motor vehicles, trailers and semi-trailers	13.28	15.59	19.79	23.13
Other manufacturing	16.14	18.30	24.35	28.03

续表

	2005	2010	2014	2015
Total business sector services	7.16	8.22	10.92	13.68
Distributive trade, transport, accommodation and food services	6.82	7.61	9.41	12.19
Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles	10.19	11.10	14.63	17.40
Transportation and storage	4.71	5.16	6.70	8.97
Accommodation and food services	13.25	13.53	16.05	18.40
Information and communication	11.21	13.26	16.05	17.57
Financial and insurance activities	8.21	9.57	11.82	13.16
Real estate activities	8.51	9.23	11.69	13.51
Other business sector services	10.42	12.16	15.13	17.69
Industry (mining, manufactures and utilities)	13.01	12.50	14.82	18.38
Total services	7.18	8.25	10.98	13.75

出所：OECDデータベースTiVA。

表4—1は、2005—2015年にASEANが日本から輸入した輸入総額（日本由来の付加価値は含まない）のうち、中国の付加価値が各産業に占める割合を示している。製造業において、中国の付加価値の割合は比較的高く、2015年には18.4%に達している。うち、繊維品、アパレル、皮革および関連製品の中国の付加価値の割合は非常に高く、2005年の37%から2015年には50%に上昇している。コンピュータ、電子および電気設備類の中国の付加価値の割合は、2005年の18.5%から2015年には29.2%に上昇している。農林水産における中国の付加価値の割合は、2005年の10.5%から2015年には16%に上昇している。鉱業における中国の付加価値の割合は、2005年の7.4%から2015年には14.5%に上昇している。

図4—2は、2005～2015年にASEANが中国から輸入した輸入

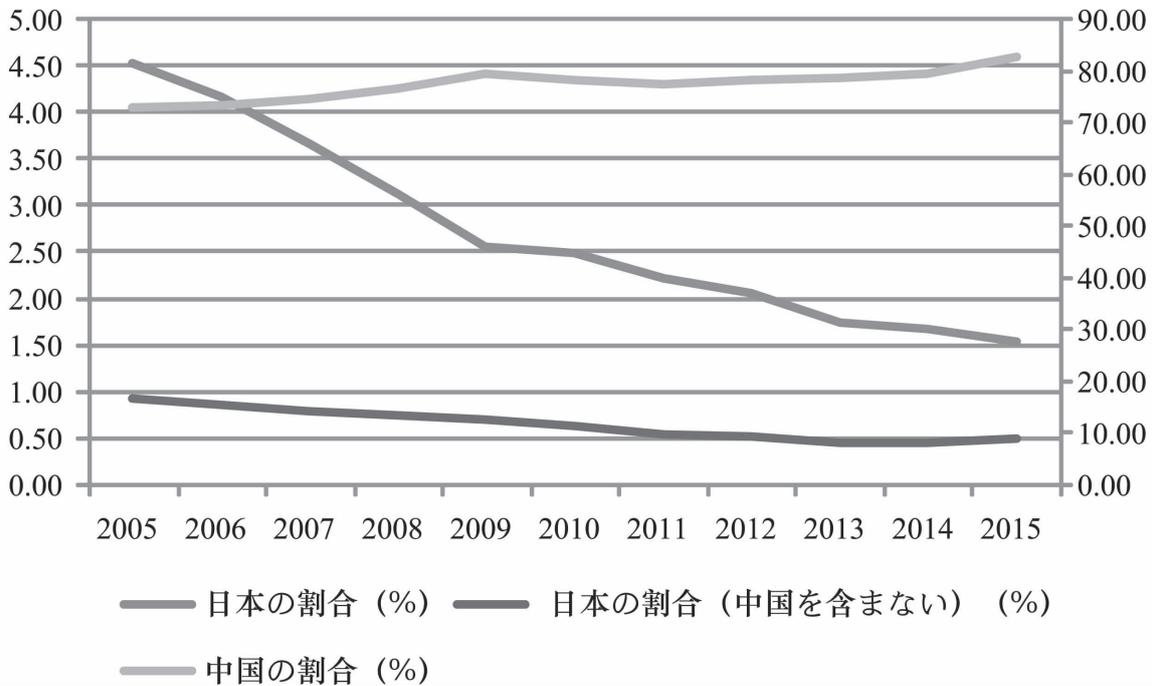


図4—2 ASEANが中国から輸入した輸入総額のうち、日本および中国の付加価値が占める割合 (%) (2005—2015年)

出所：OECDデータベースTiVA。このうち日本の割合（中国は含まない）とは、ASEANが中国から輸入した輸入額の中の日本の付加価値が、ASEANが中国から輸入した輸入総額のうち中国の付加価値を差し引いた後に占める割合を指す。

総額のうち、日本由来および中国由来の付加価値の割合を示したものである。中国が2005～2015年にかけて、ASEANに輸出した製品のうち、中国国内由来の付加価値割合も比較的高いが、日本の水準よりは低い。2005年は72.9%、2015年では82.6%である。しかし中国の付加価値割合は、2005～2015年にかけて常に上昇傾向にある。ASEANが中国から輸入した輸入総額のうち、日本由来の付加価値の割合は減少傾向にあり、2005年の4.5%から2015年には1.5%に減少している。中国国内の付加価値部分を差し引くと、ASEANが中国から輸入した輸入総額のうち、日本由来の付加価値の割合も比較的高く、2005年は16.7%で、2015年には8.76%となっている。よって日本は中国のバリューチェーンにおいても、重要な役割を果たしている。

表4—2 ASEANが中国から輸入した輸入総額（中国由来の付加価値は含まない）のうち、日本の付加価値が占める割合（%）（2005—2015年）

	2005	2010	2014	2015
TOTAL	16.70	11.29	8.09	8.76
Agriculture, forestry and fishing	10.93	6.63	4.52	4.93
Mining and quarrying	12.99	7.11	5.48	6.52
Manufacturing	16.92	11.44	8.21	8.89
Food products, beverages and tobacco	9.84	5.55	3.71	4.05
Textiles, wearing apparel, leather and related products	17.26	12.00	7.59	7.84
Wood and paper products; printing	9.76	7.54	5.71	6.45
Chemicals and non-metallic mineral products	10.45	6.52	4.72	6.25
Coke and refined petroleum products	4.23	1.84	1.45	1.86
Chemicals and pharmaceutical products	13.83	9.92	7.10	7.83
Rubber and plastic products	16.29	12.80	9.15	9.81
Other non-metallic mineral products	13.51	8.70	6.67	7.55
Basic metals and fabricated metal products	11.88	6.69	5.43	5.99
Computers, electronic and electrical equipment	19.88	14.85	10.83	10.86
Computer, electronic and optical products	19.94	15.34	10.98	10.95
Electrical equipment	19.42	13.00	10.29	10.56
Machinery and equipment, nec	18.76	12.86	9.77	10.24
Transport equipment	17.32	12.92	8.85	9.27
Motor vehicles, trailers and semi-trailers	20.82	15.37	11.32	11.79
Other manufacturing; repair and installation of machinery and equipment	14.38	9.95	7.80	7.83
Total business sector services	14.06	8.12	5.68	6.40
Distributive trade, transport, accommodation and food services	14.01	7.99	5.56	6.30
Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles	15.79	10.09	6.88	7.40
Transportation and storage	13.01	7.16	4.96	5.60
Accommodation and food services	10.48	5.81	4.04	4.35

续表

	2005	2010	2014	2015
Information and communication	17.03	11.20	8.22	8.41
Financial and insurance activities	13.54	8.06	5.95	6.52
Real estate activities	12.40	7.94	5.88	6.12
Other business sector services	14.23	9.01	6.64	7.14
Industry (mining, manufactures and utilities)	16.84	11.41	8.19	8.87
Total services	14.06	8.12	5.68	6.40

出所：OECDデータベースTiVA。

表4—2は、2005～2015年においてASEANが中国から輸入した輸入総額（中国由来の付加価値は含まない）のうち、日本の付加価値が各産業に占める割合を示している。製造業において、日本の付加価値の割合は比較的高く、2005年は16.9%であるが、2015年には8.9%に減少している。そのうち、コンピュータ、電子および電気設備類の日本の付加価値の割合は、2005年の19.9%から2015年には10.9%に減少している。機械設備類の日本の付加価値の割合は、2005年の18.8%から2015年には10.2%に減少している。輸送設備類の日本の付加価値の割合は、2005年の17.3%から2015年には9.3%に減少している。特に自動車、トレーラー類の日本の付加価値の割合は、2005年の20.8%から2015年には11.8%に減少している。繊維品、アパレル、皮革ならびに関連製品類における日本の付加価値の割合は、2005年の17.3%から2015年には7.8%に減少している。農林水産類の日本の付加価値の割合は、2005年の10.9%から2015年には4.9%に減少している。鉱業類の日本の付加価値の割合は、2005年の13%から2015年には6.5%に減少している。

以上の分析からわかったのは、中日両国は、相手側が主導す

るバリューチェーンにおいて、それぞれ重要な役割を担っているということである。よって両国とASEAN諸国との第三国市場生産能力協力は、「全産業チェーン」式の生産能力の構築に有益である。「全産業チェーン」式の国際的な生産能力協力とは、産業チェーンクラスターが共に「海外に進出し」、外国対外投資を行う企業間で互いに産業を補完し合うことである。これは、海外進出に際する取引コストを低減でき、さらには海外進出企業が進出国での市場影響力を拡大することができ、集積による優位性が形成しやすくなることである。

現在、中日両国とASEAN諸国には、双方の生産能力協力の強い意向がある。このような環境下で「全産業チェーン」式の国際生産能力協力を行うことにより、ASEAN後進国の産業構造の高度化・モデルチェンジを支援でき、国際的な産業移転によって、輸入国の産業構造の飛躍的発展を実現できる可能性があるほか、現代型ハイエンド産業へと直接発展し、後発の利益を獲得し、産業移転の成功を保障できる可能性がある。^① 例えば現在、中国の建材およびソーラー発電等産業の生産能力は、中国国内では過剰であるものの、国際的に見ると先進的な生産能力を有している。カンボジアやミャンマー、ラオス等で「全産業チェーン」式の国際的な生産能力協力ができれば、これらの国の産業高度化・モデルチェンジに大きな促進作用がもたらされるだろう。中日両国とASEAN諸国の企業は、合弁協力を通じて、協力実施国が競争力のある製品の高度加工能力を強化できるような協力について検討できるほか、第三国市場での生産能力協力モデルを通じ

① 「全産業チェーン」式の国際生産能力協力とは、一般的に1つの産業の一体化に向けた両国間の協力を指し、産業チェーンの上下流の各企業がR&D、設計、原料供給、生産、販売等の各段階において全産業的な全面的協力を行う。

て三社の需要を満たし、産業発展レベルと製品の付加価値を引き上げ、資源配分の最適化と利益の最大化を図ることができる。

インフラ建設プロジェクトにおいて、中日双方にはそれぞれ比較優位性がある。第三国市場協力は、中日企業の協力で新たな発展空間を切り開くもので、不適切な競争を回避し、共同でリスクを負い、利益を分かち合う最良のモデルとなる可能性がある。アジア地域では電力、交通等のインフラ建設需要が大きい。インドネシア、タイ、ベトナム、ミャンマー等は、インフラ建設需要が非常に高いが、これらASEAN 諸国は様々な重圧にさらされている。既存の供給能力では現在の需要を満たせない。一方、大型インフラプロジェクトは巨額の資金が必要で、建設期間も長く、金融・社会・安全等でのリスク要素が多い。これらの問題を効果的に解決するには、ASEAN 諸国の自国の力では不十分なため、実力のある国からの外部支援が必要である。

例えばベトナムは、インフラ建設および都市建設の際の鋼材需要が非常に大きく、2020年までの鉄鋼計画によると、ビレットの不足量が約1500万トンに達しており、2025年までに2000万トンが不足するという。ベトナム税関総局が発表した統計データによると、2016年におけるベトナムの鉄鋼輸入量は1840万トンで、各種の鉄鋼・鉄鋼製品の輸入額は110億ドル近くになる。中国はベトナムにとって、最大の鋼材輸入市場であり、2016年にベトナムが中国から輸入した鋼材は1085万トン、金額にして44億5000万ドルに達し、ベトナムの鋼材輸入総量の59%を占める。その次が日本で、輸入量は264万トン、金額にして11億9000万ドルで

あり、それぞれ2.2%増、6.4%増である。^①

中日両国は、インフラ建設協力でも高い相互補完性があり、発電、送電、道路、鉄道、港湾および飲用水・廃水処理等の分野において、両国には非常に大きな協力のポテンシャルがある。このことから、中日両国による第三国市場協力は、優位性の相互補完が実現でき、プロジェクトにかかるコストを効果的に低減でき、投資リスクを分散でき、協力実施国により高いコストパフォーマンスを提供できる。

中日両国による第三国協力には、すでに多くの事例が生まれている。例えば、中国太陽光発電産業協会と日本の丸紅は、第三国市場におけるソーラー発電分野の協力協定を締結した。中国華電集団清潔能源有限公司、日本の株式会社 JERA および東京電力フュエル&パワー株式会社は、クリーンエネルギー分野の協力覚書を締結した。ASEAN 諸国のインフラ水準の向上や、今後の都市化発展と人口増加に伴い、製造業以外の分野でもビジネスチャンスが生まれ、三国間の協力空間がさらに拡大することだろう。

事例4—3 インフラ建設プロジェクトにおける中日両国の協力

中日両国は、タイ東部経済回廊（Eastern Economic Corridor、EEC）における現在の発展ニーズを考慮し、交通・物流、エネルギー・環境、スマートシティ等の重点分野における協力水準を優先的に高め、EEC チョンブリ「スマートシティ」、パッタヤー・バンコク空港間高速鉄道等の重点プロジェクト

① 中国駐ベトナム大使館経済商務処：「2016年、ベトナムの鉄鋼輸入量が過去最大に」、2017年2月4日、<http://vn.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201702/20170202509936.shtml>。

を着実に推進している。中国の中信集団、華潤集団、中国鉄建と日本の伊藤忠商事、日立およびタイのCPグループ等の企業は、タイのEECプロジェクトへの参加を積極的に検討しており、3カ国の企業は、中日第三国市場協力フォーラムにて初のプロジェクト協定を締結し、アマタシティーチョンブリ工業団地を舞台に、「アマタ・南京スマートシティ」プロジェクトを実施している。

ベトナム政府は2018年8月に、「2018～2025年期のベトナムの持続可能なスマートシティ開発計画および2030年までの方針」を承認した。この計画によると、政府は2020年までに、スマートシティ発展に関する法律・政策枠組みを構築するという。^① 現在、ベトナムのBRGグループと日本の住友グループは、ハノイにおけるニャッタシ-ノイバイ（Nhat Tan-Noi Bai）スマートシティプロジェクト（投資額42億ドル）の建設許可を得ている。このプロジェクトは、5期に分けて完成するもので、2028年に竣工予定である。外国投資家も今後のスマートシティ発展計画に積極的に参加している。中国、日本、韓国、アメリカおよびヨーロッパの企業も、投資の意思決定のために、ならびに直接投資（独資）形式またはベトナム現地企業との提携のいずれかを決定するために、

① ICT技術利用の法的枠組みおよび地理情報システム（GIS）の発展を基礎とした、都市空間データインフラと都市データベース（第一段階）の構築等を含むほか、一部都市の発展とパイロット投資の準備を行う。2025年までに、ベトナムはスマートシティのパイロット試験の第一段階として、法的枠組みの立法作業を終え、パイロット試験プロジェクト、都市マネジメント、照明、交通、上水、下水、電力、電力網、自然災害警報システム、通信設備インフラ等の国家級優先標準の構築を行う。2030年までに、パイロット試験の第一段階を完了させるとともに、その経験を他の業界と分野へ効果的に広げ、ベトナム北部、中部、南部およびメコン川デルタエリアにスマートシティの付帯ネットワークを構築する。ハノイ、ホーチミン市、ダナンおよびカントーは、ネットワークの中心的スマートシティとなる見込み。

ベトナムにおける交通計画およびスマートシティの法的枠組みについて研究している。^①

第3節 ASEANでの第三国市場生産能力協力の実施にあたり、中日両国が抱える課題

第一に、両国の目標のシナジーを高める必要がある。第三国市場での生産能力協力は経済行為であるものの、政治および文化的要因による影響は避けがたい。日本は、自国企業が第三国市場での協力に参加する際、多くの制限を設けている。日本政府は中国に対し、「協力しつつも警戒する」姿勢を崩しておらず、「一帯一路」イニシアチブへの参加、中国と第三国市場協力を行う自国企業に対し多くの制限をかけている。日本政府は重点協力分野として、省エネ・環境保護、産業の高度化、物流網の利便性向上等を指定しているが、一部の「特殊分野」については慎重さを保っている。とりわけ港湾、鉄道、空港等の「軍事用途に利用可能」なインフラプロジェクトについては、一連の具体的な政策とモデルプロジェクトを発表しており、中国との第三国市場協力の前提条件を設けている。

第二に、中日両国には、第三国市場生産能力協力プロジェクトにおいて、一定程度の競争が存在する。高速鉄道、発電所等の建設は、長年にわたり、中日企業にとって競争の激しい分野である。高速鉄道、原子力発電といった技術・資金集約型の産業は、中国にとって対外的な生産能力協力の重点分野であるとともに、

① 中国駐ベトナム大使館経済商務処：「ベトナム政府がスマートシティ発展計画 2018—2025 を発表」、2018年8月14日、<http://vn.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201808/20180802775436.shtml>。

日本が長年優位性を持つ産業でもある。高速鉄道市場を例にとると、現在、世界では中、日、欧がターゲットを狙う構造になっているようにみえる。日本は新幹線技術を海外市場に展開するため、国際高速鉄道協会を立ち上げ、日本企業が個々に対応する際に生じる弊害の回避を図っている。日本は、インドネシアのジャカルタ・バンドン高速鉄道およびクアラルンプール・シンガポール高速鉄道について、東南アジアで強力なセールス攻勢を行っている。第三国市場協力において、両国企業がいかに各々の利益を両立させつつ、具体的な協力分野で違いを克服し、プロジェクトをスムーズに推進させるかは、両国にとって非常に大きな課題である。

第三に、中日両国は技術標準で相違があるため、両国企業の協力を技術的な問題が生じている。技術面から見ると、第三国市場協力の際、コア技術、建設基準、使用資材等は無視できない問題であり、三国間協力の実施には規則や標準等の問題を解決しなくてはならない。^① さらに、ASEAN 諸国は生産能力協力において、法律や環境保護に関する理念が統一されておらず、工事プロジェクトの調達に関しても、一部の国は、重要部品は現地調達の原則を遵守すべきだと規定しており、技術要求についても欧米の標準を採用している場合が多い。環境保護については、プロジェクト実施にあたって、環境社会影響評価を実施するだけでなく、現地コミュニティから意見を募集し、国際組織からの厳格な監督を受けなくてはならない。両国が規則・標準等の問題でコンセンサスに達せられるか、そして協力実施国の意向を尊重した協力が

① 呉崇伯・胡依林：「『一帯一路』イニシアチブ下における中日の第三国市場協力推進に関する考察」、『広西財経学院学報』2019年第4期。

実施できるかが、ハイクオリティでハイレベル、持続可能なプロジェクトを共同実施するための前提条件となる。

第四に、中日両国による第三国市場の共同開拓は、マネジメント上の問題が生じるおそれがある。一般的に日本の産業界は、第三国市場での協力的な態度だが、疑問と懸念の声も存在する。第1回第三国市場協力フォーラムで締結された52件の覚書を見ると、日本側は民間企業がメインだが、中国側は国有企業が多数を占める。このことから日本企業は経営管理と制度の差や、情報の透明性等の問題について懸念している。また、ASEAN10カ国はそれぞれ国の状況や制度が異なる。例えば、会社の登記制度、労働者の雇用制度、税収制度等への対応は、大変頭の痛い問題であり、ASEAN諸国への投資も非常に難しい。例えば、インドネシアでの会社登記は手続が煩雑で、許可が下りるのに大変時間がかかり、税負担が重すぎるほか、労働者の保護規定も厳しすぎる。漁業、アルコール類の製造業、自動車の車検、通信施設等の分野は保護政策が採られており、外資の参入条件が厳しい。カンボジアの法律では、外資による土地の買い上げに規制がかけられている。現地企業との提携であれば土地が所有できるが、外国企業側の持ち株比率は、現地企業より低く（49%以下）なければならない。

第4節 中日両国のASEANでの第三国市場 生産能力協力における産業分析

中日両国とASEAN諸国との各産業における第三国市場生産能力協力のポテンシャルを、さらに分析するため、ここからは農林水産、鉱業、製造業等の各部門に細分化し議論していく。

農林水産部門では、ASEAN 諸国は特色ある生物資源が非常に豊かである。パーム油、麻、コーヒー、キャッサバ、漢方薬、椰子、サトウキビ、トウモロコシ、ゴム等の生産が盛んであり、作物の栽培や加工産業が長年優位性を保っている。両国とASEAN 諸国のバイオテクノロジー企業は、作物の育種・栽培と作物の研究開発等一連の協力が展開でき、ASEAN 諸国の恵まれた生物資源と中日企業の先進的な育種・栽培技術、生物加工技術を十分に利用し、特色ある生物資源に対する二次加工とバイオテクノロジーの研究開発を行い、栽培からバイオテクノロジーの研究開発等までの一連の整った産業チェーン協力体制を構築し、ASEAN 諸国の特色ある生物資源分野で大規模生産を推進することができる。

図4—3は、2005～2015年においてASEAN 諸国が日本から輸入した農林水産業総額のうち、中国の付加価値が占める割合（日

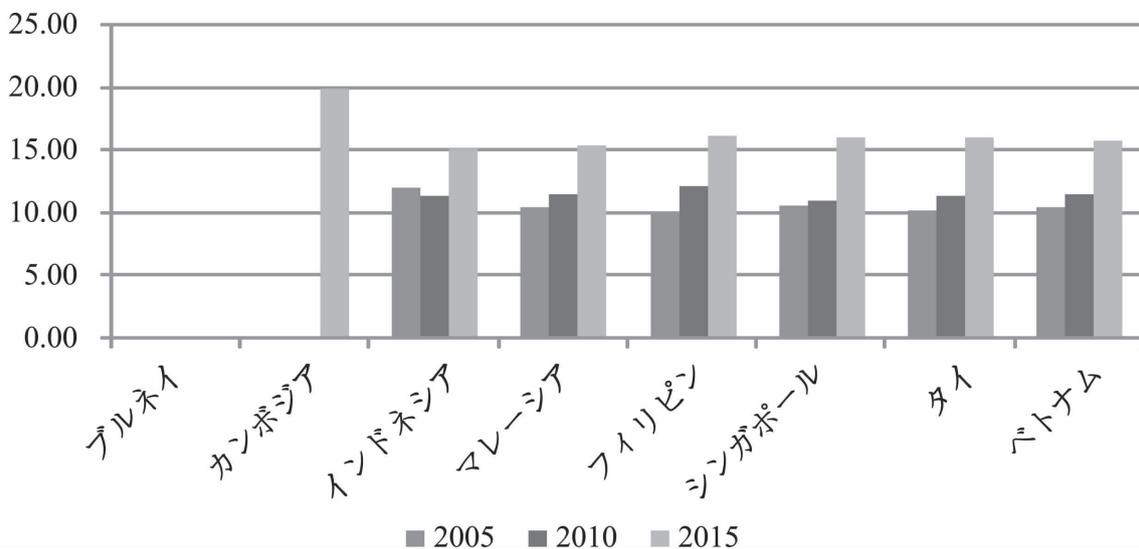


図4—3 ASEAN 諸国が日本から輸入した農林水産業総額のうち、中国の付加価値が占める割合（日本を含まない）（%）（2005～2015年）

出所：OECDデータベースTiVA。このうち中国の割合（日本は含まない）とは、ASEANが日本から輸入した輸入額の中の中国の付加価値が、ASEANが日本から輸入した輸入総額のうち日本の付加価値を差し引いた後に占める割合を指す。

本を含まない) である。ASEAN 諸国が日本から輸入した農林水産業総額のうち、中国の付加価値の割合は2015年に約15%に上昇した(ブルネイ、カンボジアを除く)。図4—4は、2005~2015年にASEAN 諸国が中国から輸入した農林水産業総額のうち、日本の付加価値の割合である。ASEAN 諸国が中国から輸入した農林水産業総額のうち、日本の付加価値の割合は、2015年に約5%に減少した。

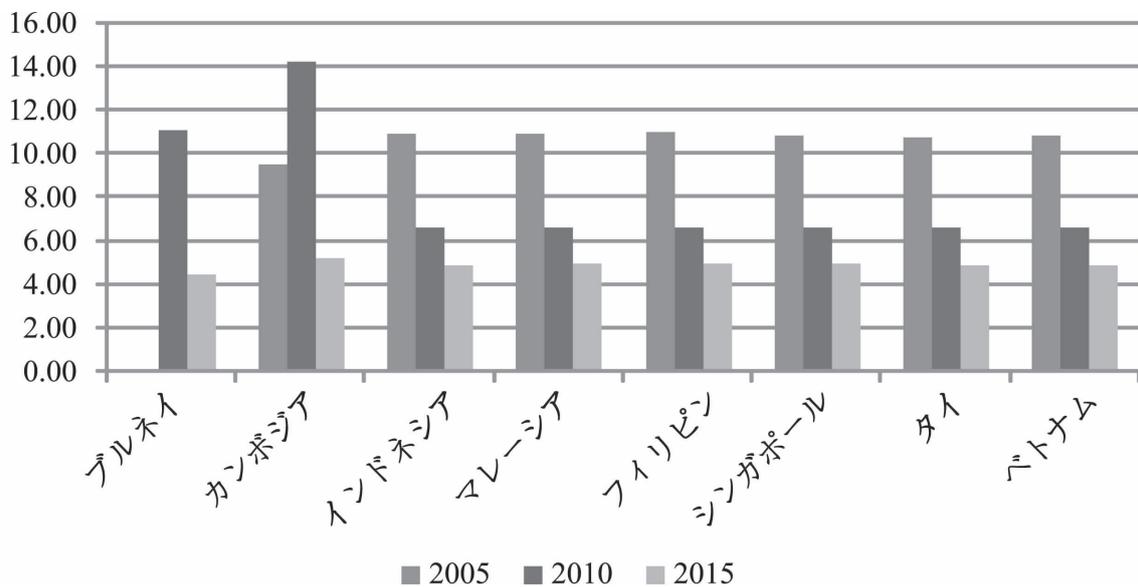


図4—4 ASEAN 諸国が中国から輸入した農林水産業総額のうち、日本の付加価値が占める割合(中国を含まない)(%) (2005~2015年)

出所: OECDデータベースTiVA。このうち日本の割合(中国は含まない)とは、ASEANが中国から輸入した輸入額の中の日本の付加価値が、ASEANが中国から輸入した輸入総額のうち中国の付加価値を差し引いた後に占める割合を指す。

中日両国は、ASEAN 諸国との鉱物資源協力において、中日両国の先進的な探査・開発技術および豊富な採掘経験といった優位性を十分に利用し、ASEAN 諸国の鉱物資源の開発協力を積極的に関与することができる。ブルネイ、インドネシア、マレーシア、ベトナムはいずれもASEAN 諸国において主要な産油国であり、石油輸出国でもある。これらの国は石油・天然ガスの探査、

採掘および加工分野において、生産設備のニーズが比較的大きい。

中日両国の企業は、ASEAN 産油国における石油・天然ガス資源の開発プロジェクトに積極的に参加することで、石油・天然ガス生産設備の輸出とエンジニアリングサービスの輸出を生み出し、ひいては両国とASEAN 諸国との石油・天然ガス生産分野における生産能力協力を拡大するべきである。ラオスとは、カリ岩塩鉱山、ボーキサイト鉱山、金・銅鉱山においてさらに多くの協力ができ、ミャンマーとは、銅鉱山、ニッケル鉱山等で協力ができる。ベトナムとは鉄鉱山、炭鉱、鉛・亜鉛鉱山等で協力が可能である。

中日両国とASEAN 諸国は、鉱産物の開発の中で、生産物分与、技術サービスおよび共同経営についても協力を模索できる。二国間のエネルギー協力は、探査、開発、加工等の各段階にわた

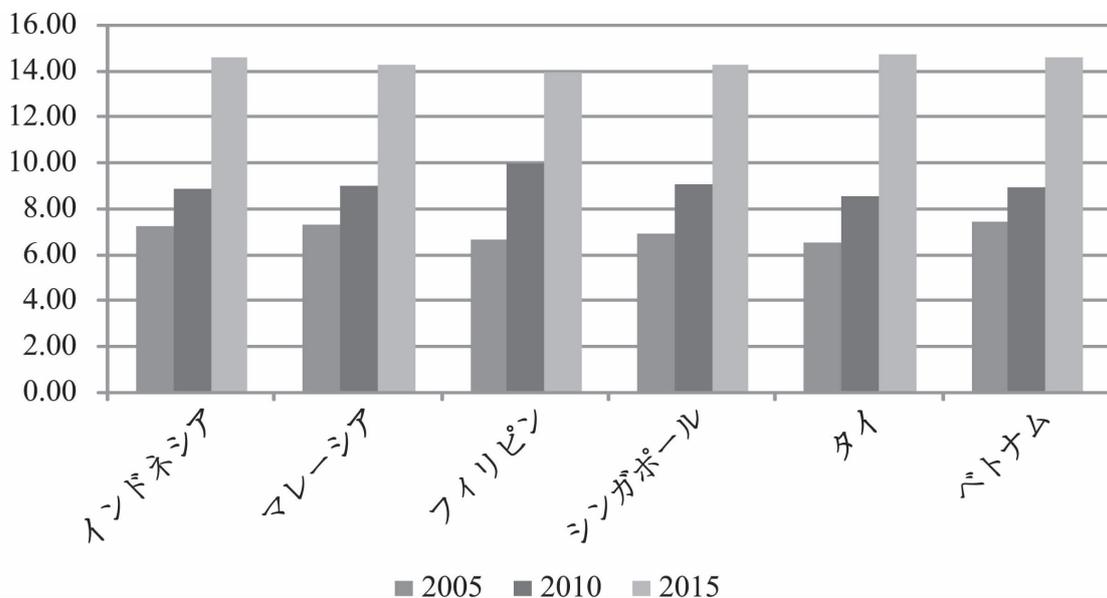


図4—5 ASEAN 諸国が日本から輸入した鉱業総額のうち、中国の付加価値が占める割合（日本を含まない）（%）（2005—2015年）

出所：OECDデータベースTiVA。このうち中国の割合（日本は含まない）とは、ASEANが日本から輸入した輸入額の中の中国の付加価値が、ASEANが日本から輸入した輸入総額のうち日本の付加価値を差し引いた後に占める割合を指す。

ることができ、その上両国とASEAN諸国との鉱物資源と石油・天然ガス資源分野の開発協力のさらなる発展に取り組むことができるほか、エネルギーをめぐる上下流産業チェーン構築を更に強化することができる。鉱物資源の開発協力を行う際には、中国国内企業に対し、設備のパッケージ化の開発と輸出、製品の自主生産基準の制定、製品の充実した付帯サービスの提供を積極的に奨励することで、鉱物資源の開発協力の質と効率を引き上げると同時に、国内の関連設備メーカーの製造と発展を牽引することができる。

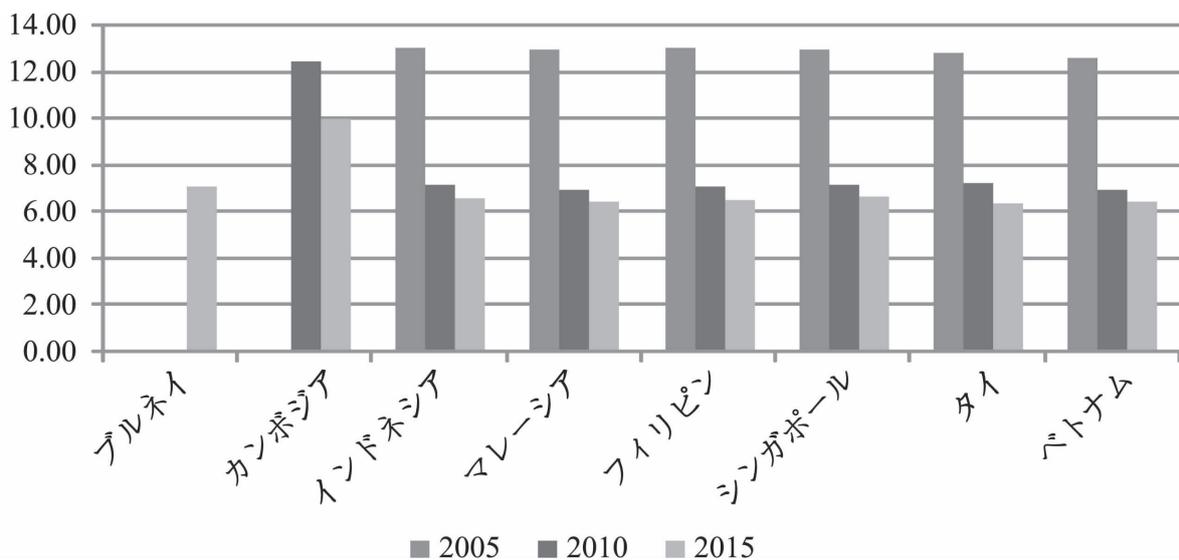


図4—6 ASEAN諸国が中国から輸入した鉱業総額のうち、日本の付加価値が占める割合（中国を含まない）（%）（2005—2015年）

出所：OECDデータベースTiVA。このうち日本の割合（中国は含まない）とは、ASEANが中国から輸入した輸入額の中の日本の付加価値が、ASEANが中国から輸入した輸入総額のうち中国の付加価値を差し引いた後に占める割合を指す。

ASEAN諸国が日本から輸入した鉱業総額のうち、中国の付加価値の割合は、2015年に約14%に上昇した。一方、ASEAN諸国が中国から輸入した鉱業総額のうち、日本の付加価値の割合は、2015年に約6.5%に減少（ブルネイ、カンボジアを除く）

した。

現在、ASEAN 諸国の製造業の発展には、まだ大きな発展の余地が存在する。中日企業はカンボジアとの間で、軽工業、家電、繊維アパレル、食品加工、建材における生産能力協力の規模をさらに拡大できる。ミャンマーとの間では、製紙、タイヤ、化成肥料および非鉄金属等の産業で協力を強化できる。ベトナムとの間では、繊維、軽工業、金属・機械、化学工業等の産業において、生産能力協力の規模を拡大できる。

設備製造産業に関しては、中日両国とASEAN 諸国は、交通輸送設備、建設機械設備、石油・天然ガス生産設備等の装備製造業で協力が実施できる。交通輸送設備に関しては、ASEAN 諸国の交通インフラの共同建設という形で、交通輸送設備の輸出を牽引することで、両国の交通輸送設備メーカーによるASEAN 市場への共同参入を奨励、支援する。実力ある交通輸送設備メーカーが、ASEAN 諸国にて生産・サービス拠点を合弁で建設し、ASEANにおける交通輸送設備の上下流産業の発展を牽引することを支援する。建設機械設備については、ASEAN 諸国はインフラ建設の過程で、ホイールローダー、パワーショベル、コンクリート生産設備、大型モータースクレーパー等の建設機械を大量に必要としている。両国の建設機械メーカーは、ASEAN 諸国への輸出拡大およびASEAN 諸国での生産拠点設立により、両国とASEAN 諸国との機械エンジニアリング分野の生産能力協力を拡大できる。^①

電子情報産業においては、両国は電子情報製品、ICT 技術、

① 陳慧：「『一帯一路』背景下の中国—アセアンでの生産能力協力の重点及び推進戦略」、「経済縦横」2017年第4期。

情報エンジニアリング、ネットワーク情報のセキュリティサービス等の分野でASEAN 諸国と協力し、ASEAN 諸国のICTエンジニアリングに参加するほか、低価格で優れた情報エンジニアリング技術と、高品質・高効率のICT 技術と高い安全性のあるネットワーク情報安全サービスによって、ASEANのICTエンジニアリング市場を開拓し、電子情報産業分野の生産能力協力を拡大していく。

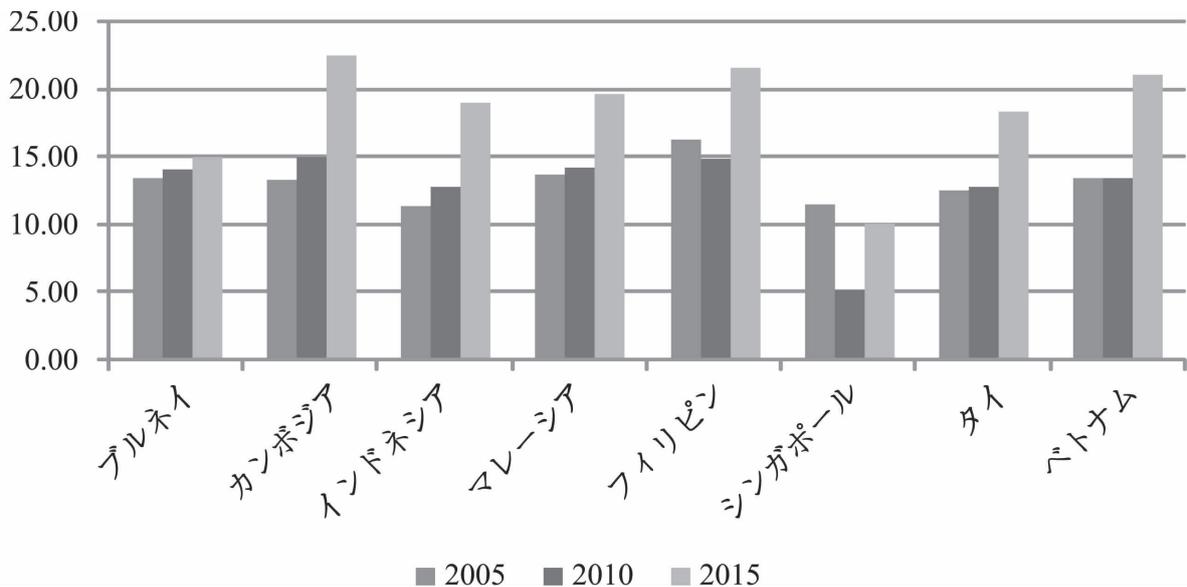


図4-7 ASEAN 諸国が日本から輸入した製造業総額のうち、中国の付加価値が占める割合（日本を含まない）（%）（2005—2015年）

出所：OECDデータベースTIVA。このうち中国の割合（日本は含まない）とは、ASEANが日本から輸入した輸入額の中の中国の付加価値が、ASEANが日本から輸入した輸入総額のうち日本の付加価値を差し引いた後に占める割合を指す。

ASEAN 諸国のうち、カンボジア、フィリピン、ベトナムが日本から輸入した製造業総額の中で、中国の付加価値の割合は2015年に20%以上に上昇した。インドネシア、マレーシア、タイが日本から輸入した製造業総額の中で、中国の付加価値の割合は、2015年に約19%に上昇した。ASEAN 諸国（シンガポールを除く）が中国から輸入した製造業総額の中で、日本の付加価値の割合は2015年に約9%に減少した。

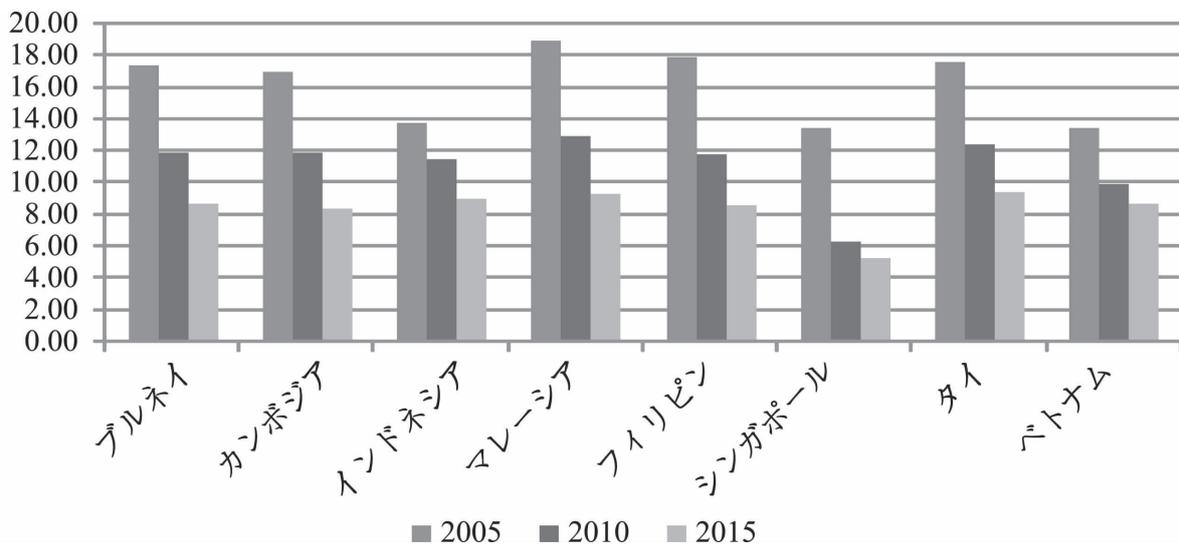


図4—8 ASEAN 諸国が中国から輸入した製造業総額のうち、日本の付加価値が占める割合（中国を含まない）（%）（2005—2015年）

出所：OECDデータベースTiVA。このうち日本の割合（中国は含まない）とは、ASEANが中国から輸入した輸入額の中の日本の付加価値が、ASEANが中国から輸入した輸入総額のうち中国の付加価値を差し引いた後に占める割合を指す。

第5節 中日両国による第三国市場での生産能力協力の推進に関するいくつかの考え方

第一に、三カ国の政府による政策の意思疎通を強化し、生産能力協力の環境を改善する。中日両国とASEAN 諸国政府による推進を主導的な力とし、政府間協議を通じて、生産能力協力の重点方向と優遇政策をさらに明確にする。下記に示すようなASEAN 諸国の経済発展計画や産業戦略を十分に理解し、効果的な生産能力協力の戦略的マッチングを行う。

- ・ASEAN 首脳会議で採択された「ASEAN 共同体ビジョン2025」、「ASEANコネクティビティ・マスタープラン」（MPAC）
- ・タイ：「スーパー産業クラスター」戦略
- ・インドネシア：「世界海洋軸」戦略（Global Maritime Ful-

crum: GMF)

- ・カンボジア: 「2015—2025 工業発展計画」
- ・ブルネイ: 「ワワサン・ブルネイ2035」(ブルネイの国家ビジョン)
- ・ベトナム: 「産業高度化重点計画」

ASEAN 諸国の計画と戦略に基づき、また各国の産業構造と産業発展状況を鑑み、中日両国とASEANターゲット国の生産能力協力モデルおよび生産能力協力分野について、グランドデザインを策定し、ASEAN 諸国の製造業の重点部門と資源賦存量の特色を拠り所に、ASEAN 諸国の産業ニーズを明確にし、重点協力分野を選択し、両国とASEAN 諸国との生産能力協力の戦略計画をカスタマイズする。

第二に、ミクロ面においては、中日両国企業による具体的なプロジェクト協力での意思疎通と協調を強化し、東南アジア市場における両国の過当競争を改め、両国による東南アジアでの協力を、「一带一路」の第三国市場生産能力協力における手本とする。中日両国とASEAN 諸国との製造業生産能力協力の分業構造を最適化し、製造業における貿易製品の意匠、内部品質、規格、品目、商標、規格名称、価格等の差別化または多様化に力を入れ、ASEAN 諸国の消費者の好みを満足させ、製造業産業における貿易・投資協力の幅を広げる。

中日第三国市場協力フォーラムのチャンネルを十分に活用してプロジェクト協力を実施し、「一带一路」国際協力ハイレベルフォーラム等の枠組みを通じた対話を行い、生産能力協力でのコンセンサスを深め、第三国市場生産能力協力に対する支援提供を検討し、生産能力協力に関する多くの共通の目標を追求し、生産能力戦略の実行力を高める。中国国際貿易促進委員会、中国機電産

品進出口商会、中国対外承包工程商会ならびに日本貿易振興機構、日中経済協会、日本国際貿易促進協会等の機関による協力メカニズムの構築を推進し、三カ国の企業に情報共有と研修支援サービスを提供し、重点産業、企業およびプロジェクトの動向をフォローアップし、三カ国の企業の協力に向けたプラットフォームを構築する。両国とASEAN諸国のビジネス投資管理メカニズムによる効率的な管理を強化し、両国とASEAN諸国との生産能力協力情報プラットフォームの構築を加速化し、生産能力協力プロジェクトのデータベースを構築し、ビッグデータによる分析、統計、モニタリング機能を十分に活用し、生産能力協力に関する最新情報を中日企業へ迅速かつ効果的に伝達する。

第三に、三カ国の技術標準や経営理念等に関する相互適応とマッチングを模索する。ASEAN諸国は、投資に関する法律体系や産業規則制度、生産能力に関する技術標準等で、中日両国とは比較的大きな差があるほか、交通インフラおよび製造業分野の技術標準でも、比較的大きな差があり、このことは、生産能力協力のスムーズな実施にとって障害となる。よって三カ国の企業は、生産能力協力の実情を踏まえて、生産能力協力に関する技術標準を明確にし、生産能力協力の効率を確実に高め、企業協力で生じるリスクを低減させなければならない。

中国の資金力と日本の技術力を活用した第三国市場での協力は、両国間の生産能力協力における重要なモデルである。中日企業で協力を強化し、技術イノベーションを促進し、製品の技術水準を高め、ASEAN諸国の消費者の最終消費ニーズを満たすよう努力し、資本・技術集約型の製造業製品貿易と投資協力関係を構築し、沿線国の製造業の製品ニーズの変化に応じて、ターゲット市場の位置づけを適切に調整し、第三国市場における生産能力協

力において検討を重ねていく。これにより、明確な目的の下、計画的に、段階的に、速やかに市場ニーズの変化に適応し、製造業と製品構造を最適化し、「新技術」「新プロジェクト」「新モデル」といった多分野で協力を実現していく。

第四に、金融の持つサポート力と牽引力を発揮させ、生産能力協力に対する金融サービスを強化し、第三国市場協力の潜む投資リスクを低減させ、ウィンウィンを実現する。中日両国の政策性・開発性・商業性銀行と保険機関は、ASEAN 諸国の金融機関とのマッチングが可能であり、資源をさらに最適化および統合し、資金効率を高め、中日両国企業が参加するASEAN 生産能力協力プロジェクトへの支援を強化するとともに、第三国市場での生産能力協力プロジェクトに融資面での支援を提供し、企業がASEANでの生産能力協力において、資金面でより高い競争優位性を持てるようサポートする。

アジア開発銀行、AIIB、シルクロード基金、日 ASEAN 連帯基金等の資金プラットフォームを積極的に活用し、株式投資、債務融資等の形で、インフラ産業とエネルギー資源産業での生産能力協力プロジェクトを支援する。金融サポートモデルを刷新し、協力実施国の財政負担を緩和する効果的な方法を模索する。第三国投資基金の設立を推進し、第三国市場協力の投融資モデルを刷新し、資金源ルートを開拓し、公共資金と民間資金を組み合わせた革新的な融資方法を積極的に発展させ、パラレルローン、株式投資、リスク・パーティシペーション、技術援助等の協力方法で、第三国市場での生産能力協力に参加する企業主体に対し、長期的で持続可能な資金サポートと投融資保証を行う。

商業性金融機関が実施するPPP 事業への融資業務を活用し、中日両国およびASEANの設備製造業とクリーンエネルギー産業に

における生産能力協力プロジェクトに融資支援を行う。金融サービスおよび保証メカニズムを強化し、中日・ASEAN 準地域生産能力協力専門基金の設立または中日第三国市場生産能力協力基金の設立を検討し、ASEANでの生産能力協力に対する専門の金融支援と保証をさらに強化する。

第五に、中日共同で、第三国に産業パークを設立し、協力実施国の資源を利用し、全産業チェーンと付帯施設を整備する。協力プロジェクトに手本となるような効果が現れれば、引き続き他の国と地域を開拓していく。10年余りの発展を経た今、中国によるASEAN 諸国での海外産業パーク建設は急速な発展を続けている。海外の産業パークは、「一帯一路」建設における重要な足がかりであり、生産能力協力の重要な担い手でもある。

しかし、否定できないのは、中国の産業が自ら持つ限界と、ASEAN 諸国の工業基盤の脆弱性により、海外産業パークでの産業発展には様々な問題が存在することである。例えば、パーク機能のさらなる充実が必要である点や、リーディングカンパニーによる産業クラスター効果がはつきり現れない点や、パークにおける融資や人材確保が難しいといった点である。物的資源とエネルギーの消費を主とした粗放型の成長モデルでは、グリーン発展は実現できない。

よって、産業パークを頼りにASEAN 諸国との生産能力協力を促進しようとするならば、発展の中で直面する困難に対し合理的な検討をおこない、突破口を見つけなくてはならない。この点、日本は海外での産業パークの建設・運営経験が豊富であるため、中日両国によるパーク建設の推進には実現可能性がある。産業パークは、中日両国による第三国の製造業への投資を強化することができ、中日両国に対し貿易赤字国である第三国は、その輸出競争力を高めることができる。

第五章

「一帯一路」枠組みで中日両国がベトナムで実施する第三国市場協力：貿易関係に基づいた比較研究

中国社会科学院アジア太平洋・グローバル
戦略研究院 研究員 李天国

The third-party Market Cooperation between China and Japan in Vietnam under “the Belt and Road” Framework: A Comparative Study based on Trade Relations

Li Tianguo

ABSTRACT: Since China put forward the Belt and Road Initiative (BRI) in 2013, it has won support from many countries. Gradually, the third-party market cooperation has become a new mode of economic and trade cooperation between China and developed countries. As one of the

largest economic and trade partners of China and Japan in Southeast Asia, Vietnam is an important market for China and Japan where they explore third-party market cooperation. Based on the trade structure data of China, Japan and Vietnam in 2008 – 2018, this paper calculates the trade combination index, trade competitiveness index and trade complementarity index of China-Vietnam and Japan-Vietnam trade, analyzes the different structural characteristics of China-Vietnam and Japan-Vietnam trade, and puts forward relevant policy suggestions.

はじめに

中国が2013年に提起した「一帯一路」構想は、多くの国が支持を表明しており、第三国市場協力は、中国と先進国との経済貿易協力における新たなモデルとなってきた。ベトナムは、中国と日本にとって、東南アジアにおける最も重要な貿易パートナーの1つであり、中日両国が第三国市場協力を模索する上で、重要な市場である。ここでは、中国、日本、ベトナムの2008～2018年における貿易構造データを用い、中日両国とベトナムとの貿易結合度、貿易競合度および貿易の相互補完性等の指標について計算するとともに、中日両国とベトナムとの貿易関係およびその変化と傾向に関する動的な分析を行い、両国の対ベトナム貿易における構造的特徴の違いを調べるとともに、これに関連する政策的示唆を行う。

第1節 「一帯一路」枠組みで中日両国がベトナムで実施する第三国市場協力の背景

中国が2013年に提起した「一帯一路」構想は、多くの国が支持を表明しており、2019年7月の末まで、すでに累計136カ国、30の国際組織との間で、195の協力文書が締結されている。2018年における中国と「一帯一路」沿線国との輸出入総額は1兆3000億ドルに達し、前年同期比16.3%増となったほか、非金融類の直接投資156億4000万ドル、前年同期比8.9%増となった^①。対外請負工事プロジェクトでは、中国と「一帯一路」沿線国との契約金額は893億3000万ドル、前年同期比4.4%増となり、外国企業に対するM&A額は164億5000万ドルに達した。「一帯一路」構想は「共商・共建・共享（共に話し合い、共に建設し、共に分かち合う）」の理念を堅持しており、国連、中国・アフリカ協力フォーラム（FOCAC）、上海協力機構（SCO）、アジア欧州会合（ASEM）等の重要な国際組織の成果文書に盛り込まれている。「一帯一路」枠組みでの協力を強化する国・地域が増える中で、第三国市場協力は、中国と先進国との経済貿易協力における新たなモデルとなっている。

第三国市場協力の起源と発展は、多国間経済協力と密接な関連があり、その本質は、異なる国家間の賦存優位性に基づいた相互補完である。よって、第三国市場の実際のニーズを踏まえながら、相手国が比較優位を持つ分野を掘り起こすことが、第三国市

^① 「わが国と一帯一路沿線国の自由貿易区ネットワークが急速に普及」、「人民日報」2019年1月25日。

場協力の成功の鍵である。第三国市場協力は、少なくとも3者による資源の協調であり、通常は先進国、新興経済国、発展途上国等の異なる経済発展レベルの国と地域の協力で構成される。その具体的なスタイルは、伝統的な「南—南協力」と「南—北協力」モデルとは異なり、「北—南—南」スタイル^①を呈している。「北—南—南」スタイルは、経済協力に関わる各者が各々の優位を十分に発揮できるほか、先進国はコア技術と商業サービスにおける優位を発揮でき、新興経済国は一部の資源とミドルレンジ・ローエンド技術における優位を発揮できる。そして第三国は安価な熟練労働力と生産・建設ニーズを提供でき、三国間協力の拠点も提供できる。

中国政府とフランス政府は2015年6月に、「第三国市場協力に関する共同声明」を共同発表し、この声明で第三国市場協力モデルについて初めて言及した^②。第三国市場協力は、対等な協議、ウィンウィン、相互補完、開放、包摂という原則を堅持し、企業が主導し、政府が促進し、中国の最終製品製造能力と先進国のハイエンド技術、先進的理念を融合し、ハイレベルで、高いコストパフォーマンスで、より高い競争力のある製品とサービスを第三国に提供し、「三者共に利益が得られる」新しい「北—南—南」協力モデルを実現するものである^③。提起された第三国市場協力モデルは、提起された後に多くの国から歓迎を受け、「一帯一路」建設推進の重要な手段へと変化してきた。中国は、フランス以外

① 楊旭：「一帯一路枠組みにおける中日の第三国市場協力に関する研究」、修士学位論文、外交学院、2019年。

② 一帯一路で「1+1+1>3」の効果を証明、<http://m.people.cn/n4/2019/0409/c23-12555694.html>、人民網。

③ 「中華人民共和国政府とフランス共和国政府による第三国市場協力に関する共同声明」、「人民日報」2015年7月2日。

にも、韓国、ポルトガル、カナダ、オーストラリア、シンガポール等と、第三国市場協力に関する覚書を締結している。

表5—1 中国が先進国との間で締結した第三国市場協力文書

時期	国	文書名	協力プラットフォーム
2015年 6月	中国－フランス	「第三国市場協力に関する共同声明」	中仏第三国市場協力指導委員会
		「中国とフランスによる第三国市場協力モデルプロジェクトリスト」	中仏第三国市場協力フォーラム
			中仏第三国市場協力基金
2015年 10月	中国－韓国	「第三国市場協力の実施に関する了解覚書」	中韓第三国共同開拓ワーキンググループ
2016年 8月	中国－ポルトガル	「第三国市場協力の強化に関する了解覚書」	中葡第三国市場協力ワーキンググループ
2016年 9月	中国－カナダ	「第三国市場協力の実施に関する共同声明」	—
2017年 4月	中国－オーストラリア	「第三国市場協力の実施に関する了解覚書」	中豪戦略経済対話
2018年 4月	中国－シンガポール	「第三国市場協力の実施に関する了解覚書」	中国シンガポール第三国市場協力ワーキンググループ
2018年 5月	中国－日本	「中日企業による第三国市場協力の実施に関する覚書」	中日第三国市場協力フォーラム 中日第三国市場協力活動推進メカニズム
2018年 9月	中国－イタリア	「第三国市場協力の実施に関する了解覚書」	中伊第三国市場協力フォーラム
			中伊第三国市場協力ワーキンググループ
2018年 10月	中国－オランダ	「第三国市場協力の強化に関する了解覚書」	—

续表

時期	国	文書名	協力プラットフォーム
2018年 10月	中国－ベルギー	「第三国市場でのパートナーシップの発展と協力に関する了解覚書」	—
2018年 11月	中国－スペイン	「第三国市場協力に関する了解覚書」	中国スペイン第三国市場協力ワーキンググループ
2019年 4月29日	中国－スイス	「第三国市場協力の実施に関する了解覚書」	中国スイス第三国市場協力ワーキンググループ 「一带一路」能力建設センター
2019年 6月17日	中国－英国	「第三国市場協力の実施に関する了解覚書」	中英第三国市場協力ワーキンググループ

出所：中華人民共和國商務部、中華人民共和國外交部。

中国と日本は2018年5月9日、「中華人民共和國国家發展改革委員会と商務部ならびに日本国外務省と経済産業省による第三国における中日民間経済協力に関する覚書」を共同締結し、双方は、中日両国による第三国市場協力活動推進メカニズムの設立と推進に同意したほか、中日第三国市場協力フォーラムを設立、開催し、第三国プロジェクトの協力と両国企業間の交流を推進した^①。また、2018年10月26日に第一回中日第三国市場協力フォーラムが、北京で成功裏に開催された。中国の商務部、国家發展改革委員会ならびに日本の経済産業省、外務省が共同開催したこのフォーラムの目的は、両国政府および民間の交流と協力の促進と、両国による第三国市場協力のためのプラットフォーム構築であった。中日両国政府、経済団体、企業の代表者約1000名がフォ

① 「中日双方が経済貿易協力協定を締結 第三国市場協力の強化へ」、<http://m.people.cn/n4/2018/0510/c3549-10957713.html>、人民網。

ーラムに出席した。両国は、交通・物流、エネルギー・環境保護、産業の高度化と金融支援、地域開発の4分科会に分かれてシンポジウムを行い、企業間の実務協力とプロジェクトマッチングを推進した。フォーラムの期間中、両国はインフラ、金融、物流、ICT等の幅広い分野におよぶ計52の協力協定を締結した^①。

第2節 「一带一路」枠組みで中日両国がベトナムで実施する第三国市場協力の貿易面の基礎

一 中日両国の経済貿易分野協力の基礎

中日両国が1978年に「中日平和友好条約」を締結して以来、両国の経済貿易関係は発展を続け、両国の経済成長に大きな貢献をしている。日本の税関統計によると、2019年1～11月にかけて、両国間の貨物貿易は2768億3000万ドルに達したが、そのうち日本の対中国輸出は1217億4000万ドルで、日本の輸出総額の18.9%を占め、0.6ポイント減であった。日本の対中国輸入額は1550億9000万ドルで、前年同期比2.7%減、日本の輸入総額の23.5%を占め、0.2ポイント増であった^②。

日本の対中国輸出の主要製品は、電気機械製品、化学工業製品および輸送設備である。2018年の輸出額はそれぞれ620億1000万ドル、165億2000万ドル、139億2000万ドルであり、それぞれ10.3%増、18.5%増、11.7%増となり、日本の対中国輸出総額

① 呉崇伯、胡依林：「一带一路」構想のもと推進される中日第三国市場協力に関する考察、「広西財経学院学報」2019年第4期、11—19頁。

② 「2019年11月日本貿易短報」、https://countryreport.mofcom.gov.cn/new/view110209.asp?news_id=67148、商務部HP。

の43.1%、11.5%、9.7%を占める。

日本の主な対中国輸入品は、電気機械製品、繊維製品と原料、家具・玩具であり、2018年の輸入額はそれぞれ789億ドル、218億8000万ドル、107億5000万ドルであり、それぞれ4.7%増、2.0%増、1.3%増となり、日本の対中国輸入総額の45.5%、12.6%、6.2%を占める。日本市場では、中国の繊維製品と原料、靴・ブーツ、傘、バッグ・カバンといった労働集約型の軽工業製品が、比較的大きな優位性を持っている。これらは日本の輸入市場で、いずれも約60%のシェアを有している。これらの製品に関する中国の主な競合先は、アジアの国と地域（例：ベトナム、タイ、中国台湾地域）およびイタリア、アメリカ等である^①。現在、中国は日本にとって第二位の輸出貿易パートナーであり、最大の輸入貿易パートナーである。

現在、世界の経済秩序には深刻な変化が生じている。アメリカは「アメリカ・ファースト」を唱え、貿易パートナー国に対し保護貿易主義政策を採り、外部経済環境に不確実性が高まっており、世界の経済情勢は非常に厳しいものになっている。中日両国はいずれも東アジアの生産ネットワークの一員であり、協力分野を深掘りし、経済貿易活動の相互作用を強化することで、経済の持続的成長を実現したいという内在的ニーズがある。両国が第三国市場協力を実施することは、双方の産業チェーンとバリューチェーンの連結に資するだけでなく、優位性の相互補完に有益であり、中日経済貿易関係の高度化に役立つものである。

① 「2018年における日本の貨物貿易および中日二国間貿易の概況」、商務部オフィシャルサイト、<https://countryreport.mofcom.gov.cn/record/qikan110209.asp?id=10876>。

二 中日両国がベトナムで実施する第三国市場協力の貿易面の基礎

中国と日本は、ベトナムにとっていずれも重要な貿易パートナー国の1つであり、三カ国の経済成長に伴い、中国・ベトナムと日本・ベトナムの経済貿易関係はますます緊密になっている。貿易規模からみると、2008年における中国とベトナムの輸出入総額は194億5800万ドルだったが、その後急成長し、2013年には654億7800万ドルに、2017年には初めて1000億ドルの大台に乗り、1219億9200万ドルとなった。2018年には過去最高の1481億ドルを記録した。輸入額と輸出額は輸出入総額と同様の傾向にあり、2018年にはそれぞれ840億1600万ドルと640億8700万ドルとなった。ベトナムは、中国が「一带一路」構想を提起して以降、輸出入規模が最大となった国であり、「一带一路」貿易パートナー国上位10カ国のうちのトップである。2014～2018年における中国・ベトナム輸出入額の年平均成長率は12%で、他の貿易パートナー国をはるかにしのぐ増加スピードである。

表5—2 過去5年間における中国との貿易往来が盛んな「一带一路」国 TOP10

No.	国	輸出入総額（億ドル） （2014—2018）	年平均成長率 （2014—2018）
1	ベトナム	5470	12%
2	マレーシア	4908	1%
3	ロシア	4241	2%
4	インド	3923	6%
5	シンガポール	3919	1%
6	タイ	3918	4%
7	インドネシア	3120	4%

续表

No.	国	輸出入総額（億ドル） （2014—2018）	年平均成長率 （2014—2018）
8	サウジアラビア	2763	-2%
9	フィリピン	2443	5%
10	UAE	2303	-3%

出所：中国税関総署のデータを整理したもの。

日本とベトナムの協力は、援助形式でスタートした。日本は長年にわたり、ベトナムへの対外援助額最多国のポジションを保っている。日本の政府開発援助（ODA）は長年、ベトナムの経済社会の発展およびインフラ建設を促進してきた。ベトナムの工業化が加速するに伴い、ベトナムに対する日本の投資・貿易活動は拡大を続けている。日本とベトナムは2003年に「日越投資協定」を締結し、経済協力の段階目標を定めた。また、2009年に日本とベトナムの二国間経済協力協定が締結され発効したが、これは日本とベトナムとの経済貿易協力を法的・制度的な保障をもたらす協定である^①。ベトナムは長年、日本にとってアジアで最大の投資対象地となっている。

日本とベトナムの輸出入額も、ほぼ上昇傾向を保っている。90年代から2004年までの10年弱の間、日本はベトナムにとって最大の貿易パートナーであった。2009年の二国間貿易額は134億7200万ドルだったが、その後安定した上昇を続け、2013年には247億8300万ドルとなり、2018年には375億5500万ドルとなった（図5—1を参照）。日本の対ベトナム輸入・輸出は、いずれも

^① 白如純：「日本とベトナムの経済貿易関係」経済外交の視点」、「北東アジア学刊」2019年第6期、66—77頁。

安定した上昇傾向にあり、2018年にはそれぞれ164億3500万ドルと211億2000万ドルに達している。

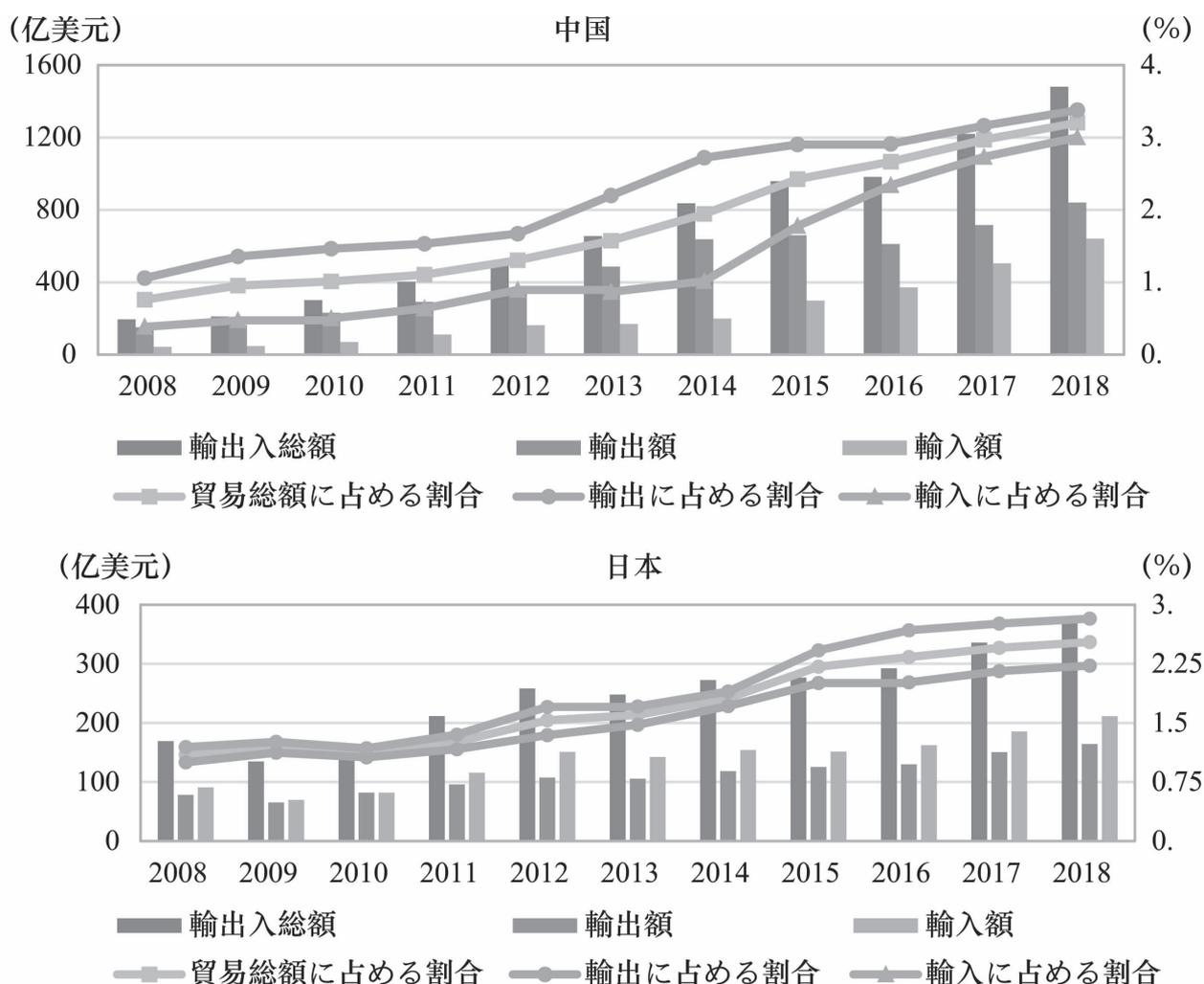


図5—1 中日とベトナム間の二国間貿易額および輸出入割合

注: 「割合」とは、中国および日本とベトナム間の二国間貿易額、輸出額、輸入額が、中国および日本の対外貿易に占める割合を指す。

出所: 筆者がUN Comtradeのデータを整理したもの。

中国・日本とベトナム間の貿易額が、中国および日本の輸出入貿易に占める割合から分かるのは、日本・ベトナム間の輸出入貿易額が日本の対外貿易総額に占める割合は、中国・ベトナム間の輸出入貿易額が中国の対外貿易総額に占める割合より高いということである。すなわち、日本の貿易パートナーとしてのベトナムの地位は、中国における場合より高い。しかし2014年以降、中

国・ベトナム二国間貿易額が中国の対外貿易に占める割合は、日本を超えるようになり、1.94%に達した後、さらに上昇を続け、2018年には3.2%に達した。一方、日本のそれは2.53%である。

ベトナムの立場から見ると、中日両国との貿易総額の割合にも大きな変化が現れている。中国・ベトナム二国間貿易額がベトナムの輸出入総額に占める割合は上昇を続けている。例えば、2008年には13.57%であったのが、2012年には22.09%に上昇し、2017年には28.48%に達している。一方、日本・ベトナム二国間貿易額が、ベトナムの対外輸出入総額に占める割合は徐々に減少している（表5—3を参照）。2008年には11.79%だったのが、2012年には11.31%に低下、その後も減り続け、2018年には7.98%へと低下している。これらの傾向から分かるのは、中国・ベトナム二国間貿易の地位は、すでに日本・ベトナム二国間貿易の地位より高くなっていること、そして中国の地位は上昇を続けているが、日本の地位は低下傾向にあるということである。2018年には、中国・ベトナム二国間貿易がベトナムの対外貿易総額に占める割合は、日本・ベトナム二国間貿易の約4倍となっている。

表5—3 中越貿易および日越貿易がベトナムの対外貿易に占める割合（%）

年間	中越貿易がベトナムの対外貿易に占める割合			日越貿易がベトナムの対外貿易に占める割合		
	貿易総額に占める割合	輸出に占める割合	輸入に占める割合	貿易総額に占める割合	輸出に占める割合	輸入に占める割合
2008	13.57	6.92	18.74	11.79	14.51	9.68
2009	16.57	8.31	23.30	10.60	12.18	9.32
2010	19.15	9.67	27.23	10.41	11.32	9.63

续表

年間	中越貿易がベトナムの対外 貿易に占める割合			日越貿易がベトナムの対外 貿易に占める割合		
	貿易総額に 占める割合	輸出に占 める割合	輸入に占 める割合	貿易総額 に占める割合	輸出に占 める割合	輸入に占 める割合
2011	19.74	11.47	27.25	10.38	11.92	8.99
2012	22.09	14.17	30.07	11.31	13.17	9.44
2013	24.80	12.79	36.80	9.39	10.78	7.99
2014	28.06	13.25	43.11	9.14	10.26	8.00
2015	29.24	18.41	39.82	8.44	9.35	7.56
2016	27.95	21.05	34.92	8.31	9.20	7.42
2017	28.48	23.42	33.59	7.84	8.61	7.06
2018	31.46	34.94	27.83	7.98	8.78	7.14

注：「割合」は、ベトナムと中国および日本の二国間貿易額、輸出額、輸入額が、ベトナムの対外貿易総額、輸出総額、輸入総額に占める割合を指す。

出所：筆者がUN Comtradeのデータをもとに計算した。

第3節 中国および日本とベトナム間の 貿易における特徴の比較

一 中国および日本とベトナム間の貿易における輸出入傾向 の比較

輸出入の傾向から見ると、中国の対ベトナム輸出額は常に対ベトナム輸入額より高いが、日本の対ベトナム輸入額は常に対ベトナム輸出額より高い。これが意味するのは、ベトナムとの貿易において、中国は常に貿易黒字の立場にあり、日本は逆に貿易赤字の立場にあるということだ。2008年の中国の対ベトナム貿易黒字は107億8600万ドルに達し、2014年には過去最高の438億2400万ドルを記録した後、2018年には199億2800万ドルへと低下し

た。中国と異なり、日本は対ベトナム貿易が総じて赤字であることで、且つその赤字規模は年々拡大し、2008年には12億8000万ドル、2013年には36億8300万ドル、そして2018年には46億8500万ドルに達している。

さらに異なる特徴は、ベトナムの対中国輸入割合は常にその輸出割合より高いが、ベトナムの対日本輸入割合は常にその輸出割合より低い点である。この差から分かるのは、ベトナムは中国の輸入商品に対して依存傾向があり、日本については輸出商品に対して依存傾向がある点である。ベトナムにとって、中日両国の市場は対外貿易で明らかに異なるポジションにあることが分かる。また、中国はベトナムの輸入相手国としての地位が上昇しており、対中国輸入割合は2008年の18.74%から2014年には43.11%へと上昇した後、2018年には27.83%へ再び低下している。日本のベトナムの輸出相手国としての地位は、上昇後、再び低下しており、2008年におけるベトナムの対日本輸出割合は14.51%に達した後、2012年には13.17%に低下し、2018年にはさらに8.78%に低下している。

二 中国および日本とベトナム間の貿易における商品構造の比較

輸出商品の構造からみると、機械・輸送設備、完成品といった資本集約型製品が、中日両国からベトナムへ輸出される主要商品である。2009年における中国の対ベトナム輸出品のうち、割合が最も大きかったのは順に、機械・輸送設備、完成品、雑製品、化学製品、鉱物性燃料であり、割合ではそれぞれ35.38%、26.91%、10.99%、10.30%、10.03%となっている。これらの産業が総輸出に占める割合は合わせて93.61%に達する。とりわけ、

雑製品、化学製品、鉱物性燃料等の産業が、総輸出に占める割合はいずれも10%程度と、似た値である。「一帯一路」建設の進展に伴い、中国の対ベトナム輸出構造にも大きな変化が生じている。機械・輸送設備、完成品の割合が上昇を続け、2017年にはそれぞれ39.10%と30.62%に達しており、この2つの産業による輸出が、中国の対ベトナム輸出の約70%を占めている。一方、鉱物性燃料産業の割合は減少しており、2017年には1.68%に減少している。日本については、2009年に対ベトナム輸出割合が最も大きかった産業は、機械・輸送設備、完成品である。この2つの産業が、日本の対ベトナム輸出の約73.78%を占める。これと比較すると、他の産業による輸出は、いずれも両産業より明らかに低い。日本の対ベトナム輸出産業の構造は、2009～2017年にかけて大きな変化はなく、2017年においても、機械・輸送設備、完成品といった産業が、対ベトナム輸出の主要産業であり、その割合は70.19%に達している。

表5—4 中国および日本による対ベトナム輸出品の商品構造 (%)

産業	2009		2011		2013		2015		2017	
	中国	日本	中国	日本	中国	日本	中国	日本	中国	日本
食品・家畜（生体）	4.76	1.39	6.18	1.78	3.98	2.12	4.55	1.94	5.57	1.82
飲料・タバコ	0.13	0.05	0.12	0.08	0.06	0.03	0.07	0.07	0.06	0.10
食用に適しない原材料	1.34	2.63	1.61	2.50	1.12	3.60	0.80	4.32	1.22	4.37
鉱物性燃料等	10.03	0.36	6.36	1.23	4.36	0.59	2.51	0.19	1.68	0.70
動物油脂・植物油脂等	0.01	0.01	0.03	0.02	0.01	0.03	0.01	0.01	0.01	0.02
化学製品等	10.30	8.87	8.82	10.27	6.84	9.07	6.42	8.70	7.87	10.33
完成品等	26.91	26.95	31.46	31.30	30.81	29.87	36.69	22.28	30.62	22.02
機械・輸送設備	35.38	46.83	32.34	41.94	34.17	43.58	33.37	51.83	39.10	48.17
雑製品	10.99	6.67	13.07	7.23	18.64	6.96	15.46	6.36	12.86	8.16
未分類の商品	0.15	6.24	0.01	3.65	0.00	4.16	0.11	4.30	1.00	4.32

出所：筆者がUN Comtradeのデータをもとに計算したもの。

第4節 中国および日本とベトナム間の貿易における貿易結合度と競合度の分析

一 中国および日本とベトナム間の貿易における貿易結合度

貿易結合度の計算式は、 $TCD_t^{ij} = \frac{X_t^{ij}/X_t^i}{M_t^j/M_t^w}$ である。うち、 TCD_t^{ij}

は、i国とj国との貿易結合度、 X_t^{ij} は、i国からj国への輸出額、 X_t^i は、i国の輸出総額、 M_t^j は、j国の輸入総額、 M_t^w は世界の輸入総額を表す。 TCD_t^{ij} の値が1の場合、i国とj国の貿易結合度は、世界平均レベルであることを表す。この値が1以下の場合、両国の貿易結合度が世界平均レベルより低いことを表し、値が小さいほど、貿易関係が疎遠であることを表す。この値が1以上の場合、値が大きいほど、両国の貿易結合度も高く、貿易関係も緊密であることを表す。

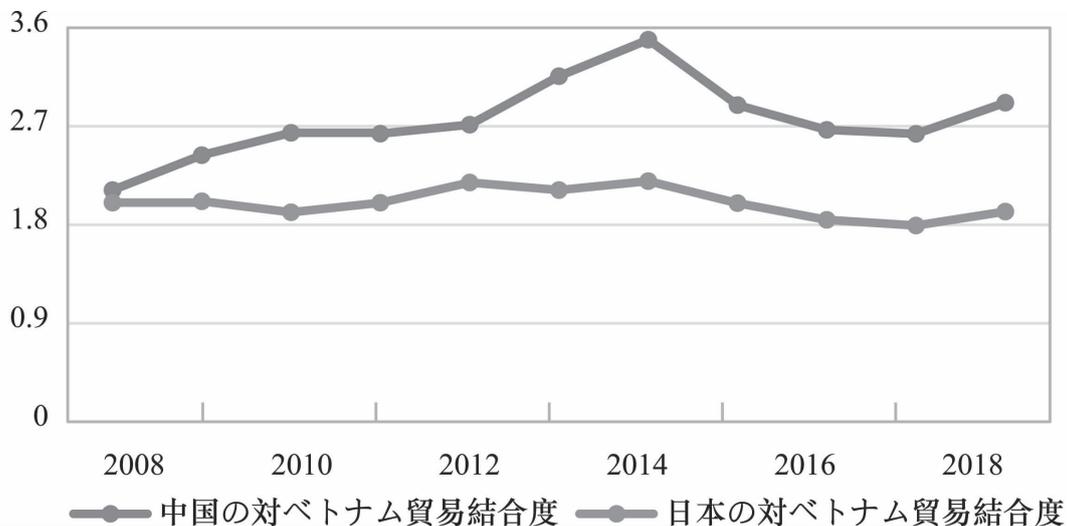


図5—2 中国および日本とベトナムの貿易結合度

出所：筆者がUN Comtradeのデータをもとに計算した。

図5—2から分かるのは、中国および日本の対ベトナム貿易結合度は、世界平均レベルより高いことである。中国の対ベトナム貿易結合度は2014年にピークに達した後、やや減少しているが、全体的には上昇傾向にある。2008年に中国の対ベトナム貿易結合度は2.12に達し、2018年には2.92に上昇している。日本についても、対ベトナム貿易結合度は世界平均レベルより高く、2008～2018年において値の小幅な揺れ動きはあるものの、基本的には2あたりを維持している。2008年における日本の対ベトナム貿易結合度は2.00で、2012年には2.19へとやや上昇した後、2018年には1.92へと低下している。ここから分かるのは、中国の対ベトナム貿易関係は緊密さを増しており、今後の中越貿易関係においても大きな上昇の余地があるが、日本の対ベトナム貿易関係は比較的安定した状態を保っているということである。中日両国の対ベトナム貿易結合度は、2008年はほぼ似た状況だったものの、時間が経過するにつれ差が開いている。

二 対ベトナム貿易における中国および日本の貿易競合度

中日両国のベトナム市場における競合度を比較するため、次に、輸出構造の類似指数（Export Similarity Index、ESI）を使用する。これは2つの国または地域の第三国市場における輸出品構造の類似度について比較するもので、FingerとKreinin（1979）が最初に提起した^①。Finger-Kreinin 指数は次の式で定義される。

$$S(ij, h) = \left\{ \sum_k \text{Minimum} \left(\frac{X_{ih}^k}{X_{ih}}, \frac{X_{jh}^k}{X_{jh}} \right) \right\} \times 100$$

そのうち、Xは輸出、上付き文字 Kは商品、1つ目と2つ目の

① Finger Kreinin, "A Measure of 'Export Similarity' and Its Possible Uses", *The Economic Journal*, 1979, Vol. 89, No. 356, pp. 905 - 912.

下付き文字は順に輸出国と輸出目的地を表す。 X_{ih}^k/X_{ik} は、i国がh国に輸出した製品のうち、k品目目の商品が占めるシェアを表し、 X_{jh}^k/X_{jh} は、j国がh国に輸出した製品のうち、k品目目の商品が占めるシェアを表す。中日両国の対ベトナム貿易規模の差がもたらす影響を避けるため、ここではGlickとRose（1998）が提起した修正後のESI指数を採用する^①。その計算式は次の通り。

$$ESI_{ij} = \left\{ \sum_k \left[\left(\frac{X_{iw}^k/X_{iw} + X_{jw}^k/X_{jw}}{2} \right) \times \left(1 - \left| \frac{X_{iw}^k/X_{iw} - X_{jw}^k/X_{jw}}{X_{iw}^k/X_{iw} + X_{jw}^k/X_{jw}} \right| \right) \right] \right\} \times 100$$

式のうち、 ESI_{ij} は、i、j国の輸出製品の類似度を表す。Xは輸出額、kは製品の品目、wはターゲット市場を表す。この指数の値は0～100の間であり、100に近いほど、両国の輸出品構成の類似度が高く、競合度も高い。逆に0に近いほど、両国の輸出競合度は低い。垂直方向の変化から見ると、ESI値が上昇傾向の場合、両国間の競合は徐々に強まっている。逆にこれが時間と逆方向に変動している場合、i、j両国の専門化と分業度が高まっており、競合は緩和傾向にあることを表す。

ベトナム市場における中国と日本の貿易競合度は、上下に揺れ動く状態が続いている。ベトナム市場における両国の輸出構造の類似指数は2009年に81.12に達し、2011年に84.41へとやや上昇した後、2015年には71.55に減少し、2017年には81.97に再上昇した。全体的に見ると、現在、ベトナム市場における両国の貿易競合度は高い。とりわけ「一帯一路」構想の提起後、両国が東南アジア市場で経済貿易と投資活動に積極的に関わるようになる

① Glick and Rose, "Contagion and trade: why are currency crises regional?", *Journal of International Money and Finance*, 1999, Vol 18, NO. 4, 1999, pp. 603 - 617

につれ、ベトナム市場での両国の競合度も高まる傾向が現れている。ベトナム市場における中日両国の輸出構造の類似指数が示すのは、中国の改革開放が加速化し、経済が急成長するに伴い、中日両国の輸出品構造がさらに接近する傾向にあるということだ。

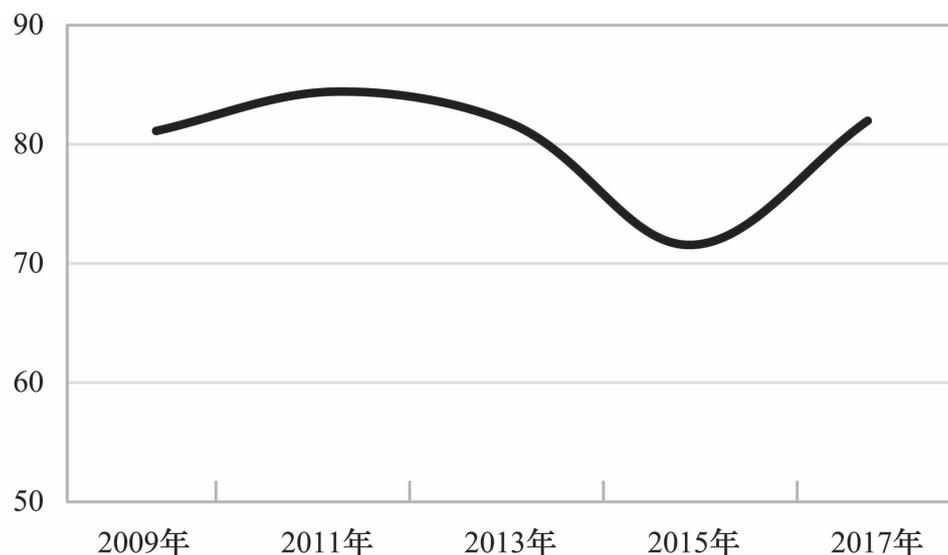


図5—3 中日の対ベトナム貿易における輸出構造の類似性

出所：筆者がUN Comtradeのデータをもとに計算した。

第5節 中国および日本による対ベトナム貿易での貿易相互補完性の分析

中国および日本のベトナム市場における貿易相互補完性を比較するため、Peter Drysdale（1967）が提起した比較優位指数という手法を採用する。利便性と操作性を考慮し、ここでは于津平（2003）の貿易相互補完指数（Trade Complementarity Index、TCI）を採用する^①。両国の産業における貿易相互補完指数は、両国の

① 于津平：「中国と東アジア主要国・地域との間における比較優位性および貿易相互補完性」、『世界経済』、2003年第5期、33—40頁。

比較優位指数から成っている。

$$TCI_{ijk} = RCA_{ik}^x \times RCA_{jk}^m$$

そのうち、 $RCA_{ik}^x = (X_{ik}/X_i) / (X_{wk}/X_w)$; $RCA_{jk}^m = (M_{jk}/M_j) / (M_{wk}/M_w)$ である。

式のうち、 RCA_{ik}^x 、 RCA_{jk}^m は、それぞれkという品目の製品におけるi国の輸出比較優位とj国の輸入比較優位である。 X_{ik} 、 X_i はi国の製品品目kの輸出額と総輸出額であり、 X_{wk} 、 X_w は世界の製品品目kの輸出額と総輸出額である。 M_{jk} 、 M_j はj国の製品品目kの輸入額と総輸入額であり、 M_{wk} 、 M_w は世界の製品品目kの輸入額と総輸入額である。各産業の貿易相互補完指数を世界の貿易における各種製品の割合 (M_{wk}/M_w) を用いてウェイト付けして得られる加重平均値を、ウェイト付け処理すると、総合貿易相互補完指数が得られる。

$$TCI_{ij} = \sum_k [(RCA_{ik}^x \times RCA_{jk}^m) \times (M_{wk}/M_w)]$$

TCI_{ijk} 、 TCI_{ij} はi、j両国の製品品目kの貿易相互補完性指数と総合貿易相互補完指数であり、後者は前者の基礎の上での値である。 $0 \leq TCI_{ij} < 1$ は、i、j国間の輸出入類似度が比較的低く、相互補完性が比較的弱いことを表す。 $TCI_{ij} \geq 1$ は、両国の貿易の相互補完性が比較的強く、貿易の基礎的条件が比較的良いことを表す^①。

中国とベトナムは、多くの産業において、貿易相互補完指数が比較的低いのが、完成品、機械・輸送設備等の少数の産業においては、輸出入類似度が高い。さらに、中国が「一帯一路」構想を提起した後、機械・輸送設備等産業の貿易相互補完性はさらに高まっており、2009年の1.31から2017年には1.48に高まっている。

① 崔健、劉偉岩：「一帯一路」枠組みにおける中日と第三国市場との貿易関係の比較分析、「現代日本研究」、2018年第5期、23—38頁。

ベトナムについては、鉱物性燃料、食用に適しない原材料、雑製品等の産業において、比較的高い輸出入類似度がみられる。「一带一路」構想の実施以来、鉱物性燃料等産業の輸出入類似度は大幅に低下したが、機械・輸送設備、雑製品等の産業は、中国との貿易相互補完性が高まっている。

表5—5 中国・ベトナム間の貿易相互補完指数

	産業	2009	2011	2013	2015	2017
TCI_{CV}	食品・家畜（生体）	0.48	0.57	0.50	0.47	0.48
	飲料・タバコ	0.08	0.06	0.06	0.05	0.05
	食用に適しない原材料	0.24	0.22	0.20	0.21	0.19
	鉱物性燃料等	0.11	0.07	0.04	0.05	0.08
	動物油脂・植物油脂等	0.09	0.07	0.05	0.05	0.04
	化学製品等	0.54	0.72	0.63	0.53	0.57
	完成品等	2.56	2.52	2.61	2.50	2.23
	機械・輸送設備	1.31	1.32	1.64	1.46	1.48
	雑製品	0.86	1.00	1.12	0.90	1.21
	未分類の商品	0.01	0.02	0.00	0.00	0.00
TCI_{VC}	食品・家畜（生体）	0.80	0.92	0.86	0.94	0.84
	飲料・タバコ	0.10	0.14	0.16	0.17	0.14
	食用に適しない原材料	3.60	3.77	3.03	2.28	2.14
	鉱物性燃料等	1.13	0.65	0.42	0.33	0.29
	動物油脂・植物油脂等	0.54	0.44	0.41	0.33	0.12
	化学製品等	0.18	0.25	0.24	0.20	0.17
	完成品等	0.64	0.60	0.56	0.54	0.51
	機械・輸送設備	0.45	0.67	1.11	1.12	1.20
	雑製品	2.14	2.10	1.74	1.61	1.50
	未分類の商品	0.03	0.12	0.08	0.08	0.02

注：Cは中国、Vはベトナムを表し、 TCI_{CV} は中国の輸出とベトナムの輸入との間の相互補完性を表し、 TCI_{VC} はベトナムの輸出と中国の輸入との間の相互補完性を表す。この表における商品分類は、SITCの分類基準に基づき分類している。

出所：筆者がUN Comtradeデータ、WTOデータ、TCI公式データをもとに計算した。

日本については、化学製品、完成品、機械・輸送設備が、対ベトナム貿易において相互補完性が高い分野である。中国の「一帯一路」建設の推進に伴い、日本とベトナムの貿易相互補完性にもいくらかの変化が現れている。化学製品、完成品、機械・輸送設備等分野の貿易相互補完指数は、程度は異なるもののいずれも減少している。とりわけ、化学製品は2009年の1.11から2017年の0.94へ減少している。ベトナムについては、食品・家畜（生体）、食用に適しない原材料、鉱物性燃料、雑製品等の商品が、対日本貿易において相互補完性が高い分野である。しかし近年、ベトナムの対日本貿易の相互補完性に変化が生じており、食用に適しない原材料、鉱物性燃料等分野の貿易相互補完性が大幅に減少している。ただ、食品・家畜（生体）、雑製品は、対日本貿易において貿易相互補完性が今も高い分野といえる。

中国および日本の対ベトナム貿易における相互補完性を比較して気づくのは、過去において、日本とベトナムの貿易による相互補完分野は中国のそれより多く、相互補完性の程度も中国より明らかに高かった。だが「一帯一路」建設の開始以来、中国および日本の対ベトナム貿易における相互補完性にも変化が生じている。中国の対ベトナム貿易において、相互補完性が高い産業分野が増えている一方で、日本の対ベトナム貿易において相互補完性が高い産業分野は相対的に減っている。ベトナムの立場から見ても、同様の変化が起きている。その原因は、中国と日本の産業競争力の変化に起因するものだけではなく、第三国市場であるベトナムの産業構造や輸出品構造の調整も、中国および日本の対ベトナム貿易における相互補完性に変化をもたらしている。

表5—6 日本・ベトナム間の貿易相互補完指数

	産業	2009年	2011年	2013年	2015年	2017年
TCI_{JV}	食品・家畜（生体）	0.10	0.10	0.11	0.12	0.12
	飲料・タバコ	0.06	0.05	0.04	0.04	0.04
	食用に適しない原材料	0.55	0.42	0.53	0.50	0.42
	鉱物性燃料等	0.12	0.08	0.06	0.08	0.08
	動物油脂・植物油脂等	0.06	0.05	0.04	0.03	0.03
	化学製品等	1.11	1.22	1.23	0.93	0.94
	完成品等	2.14	1.99	2.10	1.79	1.53
	機械・輸送設備	1.55	1.62	2.02	1.84	1.82
	雑製品	0.26	0.33	0.33	0.28	0.40
	未分類の商品	0.30	0.91	0.11	0.14	0.06
TCI_{VJ}	食品・家畜（生体）	4.64	4.20	2.83	2.56	2.32
	飲料・タバコ	0.60	0.70	0.62	0.51	0.41
	食用に適しない原材料	1.74	1.81	1.39	1.19	0.95
	鉱物性燃料等	2.53	1.31	0.88	0.57	0.45
	動物油脂・植物油脂等	0.15	0.14	0.14	0.17	0.06
	化学製品等	0.14	0.22	0.19	0.20	0.16
	完成品等	0.48	0.60	0.54	0.60	0.61
	機械・輸送設備	0.25	0.39	0.69	0.78	0.86
	雑製品	3.50	3.27	2.93	2.92	2.91
	未分類の商品	0.21	0.07	0.02	0.03	0.01

注：Jは日本、Vはベトナムを表し、 TCI_{JV} は日本の輸出とベトナムの輸入との間の相互補完性を表し、 TCI_{VJ} はベトナムの輸出と日本の輸入との間の相互補完性を表す。この表における商品分類は、SITCの分類基準に基づき分類している。

出所：筆者がUN Comtradeデータ、WTOデータ、TCI公式データをもとに計算した。

第5節 結論および示唆

本章では、2008～2018年の貿易データを用いて、中国および日本の対ベトナム貿易結合度、貿易競合度、貿易相互補完性等の指標を計算し、両国の対ベトナム貿易関係およびその変化傾向を

動的に分析し、次のような結論を得た。

第一に、貿易の輸出入傾向から分かるのは、中国の対ベトナム輸出額は常に輸入額より大きい、日本の対ベトナム輸入額は、対ベトナム輸出額より総じて大きい。このことが意味するのは、ベトナムとの貿易において、中国は常に黒字、日本は赤字の状況にあることだ。ベトナムにとって、中国は重要な輸入市場であり、日本は重要な輸出市場である。

第二に、中国および日本とベトナムとの貿易における商品構造を分析して分かるのは、中国の対ベトナム輸出品の商品構造は、機械・輸送設備、完成品、雑製品、化学製品および鉱物性燃料がメインだということである。この5つの産業が総輸出の93.61%を占める。注目すべきなのは、「一帯一路」建設の推進に伴い、中国がベトナムに輸出する機械・輸送設備と完成品の割合が絶えず上昇していることであり、中国の対ベトナム輸出の70%にまで上昇している。一方、雑製品、化学製品、鉱物性燃料等の割合は大幅に減少している。日本については、対ベトナム貿易の商品構造に大きな変化はなく、長年にわたり、機械・輸送設備、完成品が日本の対ベトナム輸出品の主軸であり、日本の対ベトナム輸出のうち70.19%を占める。

第三に、貿易結合度の分析から分かるのは、中国および日本の対ベトナム貿易結合度は、いずれも世界の平均レベルより高いことである。中国については、対ベトナム貿易結合度は、2014年にピークに達した後やや減少したが、全体的には上昇傾向が続いている。日本については、結合度は2008～2018年にかけて小幅な変動があるのみで、基本的にはおよそ2を保っている。ここから分かるのは、中国の対ベトナム貿易関係は緊密化傾向を続けており、将来の中越貿易関係にはさらなる大きな上昇の余地がある

が、日本とベトナムの貿易関係は、比較的安定した状態が続いているということである。

第四に、貿易競合度の点では、現在、ベトナム市場における中日両国の貿易競合度は比較的高い。とりわけ「一带一路」構想の提起後、両国が東南アジア市場において、経済貿易活動および投資活動に積極的に参加するようになり、ベトナム市場における両国の競合度も高まっている。ベトナム市場における両国の輸出類似指数から分かるのは、中国経済の急成長に伴い、両国の輸出品構造の類似性が高まる傾向が出ていることである。

第五に、貿易の相互補完性に関しては、中国とベトナムは、多くの産業において貿易の相互補完指数が低いが、完成品、機械・輸送設備等の少数の産業においては、輸出入品の類似度が高い。さらに、「一带一路」建設の始動後、機械・輸送設備等産業の貿易相互補完性がさらに高まっている。日本については、化学製品、完成品、機械・輸送設備が、対ベトナム貿易において高い相互補完性を持つ分野である。中国および日本の対ベトナム貿易における相互補完性を比較し気づくのは、過去において日本・ベトナム間の貿易は、中国・ベトナム間の貿易よりも、貿易の相互補完分野が多く、相互補完性も高かったことである。しかし、「一带一路」建設の開始後、対ベトナム貿易の相互補完性において両国で大きな変化が生じている。中国は対ベトナム貿易における相互補完性が高い産業分野が増加しているが、日本は相対的に減少している。

中日両国とベトナムに上記のような貿易関係が存在することを踏まえ、ここで次のような提案をしたい。

第一に、中国および日本による対ベトナム貿易構造の特徴は、両国が「一带一路」枠組みでベトナムとの経済貿易分野の協

力を進展させる上で、現実的な根拠を提供するものだ。中国、日本、ベトナムの三カ国は、東アジアの生産ネットワークにおいていずれも重要なポジションを占めており、東アジアの産業の分業とバリューチェーンを構成する重要なプレーヤーであり、アジアひいては世界の製造業と経済に大きな影響を有する。しかし三カ国の経済の急成長に伴い、産業の雁行型発展効果も弱まりつつある。対ベトナム貿易における両国の競合度分析の結果がまさに示すように、対ベトナム貿易において両国の輸出類似度は高く、競合度も高い。経済貿易協力を前向きに検討しなければ、市場から互いを排斥し合う結果になってしまう。よって、「一帯一路」の枠組みにおいて良好な相互作用メカニズムを積極的に模索し、差別化による分業と協力を行うことは、三カ国のいずれもがメリットを享受できるかどうかの鍵となるだろう。

第二に、中国および日本は、対ベトナム貿易における比較優位に基づき、適切に分業協力を行い、相互補完を実現すべきである。両国が対ベトナム貿易において共に比較優位を持つ分野に対し、一層の差別化戦略を検討し、協力とウィンウィンを図る必要がある。実際のところ、同じ産業分野であっても、中国の優位性がより多く体现されているのは、コストパフォーマンスの高い特徴に富む生産能力とミドルレンジ・ローエンドの工業完成品であり、日本の方は精密機器、半導体原材料・部品、ハイエンド設備といったハイテク技術と高付加価値分野である。両国は、優位性のある産業の重複を注意深く比較し、品質、グレード、規格およびデザインによってすみ分けを図り、製品の高度加工と国際間の製品生産プロセスの移転を活用し、産業バリューチェーンの分業に基づいた国際生産ネットワークを形成することができる。

第三に、ベトナムによる対中・対日貿易の比較優位は、中日

間の協力に重要な根拠を提供する。上記の分析の通り、ベトナムは対中貿易において、食用に適しない原材料等の分野で比較優位がある。一方、対日貿易では食品・家畜（生体）分野で比較優位がある。中日両国は、ベトナムとの経済貿易協力に際し、ベトナムの実際のニーズに合わせた協力を行い、三カ国の優位性を発揮してこそ、利益の最大化および資源配分の最適化が達成できる。例えば、中国輸出入銀行と日本の国際協力銀行は、ベトナム・ハイフォン火力発電所第二期プロジェクトやベトナム・タイビン第2石炭火力発電所プロジェクト等に協調融資を行ったが、これは中、日、ベトナム三カ国の比較優位を十分に発揮させるものであり、三国間協力に素晴らしい手本をもたらした。将来的にも、ベトナムの「両廊一圈」（昆明～ハノイ経済回廊、南寧～ハノイ経済回廊、中越北部湾经济圈）発展戦略も踏まえた上で、「一带一路」構想とのマッチングを積極的に推進すると同時に、ベトナムの市場ニーズの開拓を続け、三国間の経済成長にさらに多くの場を提供していく必要がある。

第六章

第三国市場協力と瀾滄江・メコン協力 (LMC) メカニズムの原動力の統合

中国社会科学院アジア太平洋・グローバル
戦略研究院 研究員 王玉主

Unification of the motive power of “Third-party market cooperation” and Lancang-Mekong Mechanism

Wang Yuezhu

ABSTRACT: After the presentation of Lancang-Mekong Cooperation (LMC) Mechanism, the cooperation of Lancang-Mekong subregional cooperation had developed under “5 + X” scheme. LMC had developed from young regime to growth era and attracted international interests. On the other hand, the overlap of cooperation mechanism had made waste, and the lack of mutual trust based on the hedge strategy of members had made “motive-power trap” to retard development of LMC.

Third-party market cooperation has a specific features and various schemes. It will be able to build “Common prosperity interests” to unite subregional countries of LMC. It will be able to arrange international resources for developing motive power. And at last, it will be able to promote big development of LMC.

第1節 はじめに

インドシナ半島（Indochina Peninsula）は、東南アジアの北端にあり、地理的、地質学的特性により豊かな天然資源が育まれてきた。インドシナ半島5カ国の人口は2億3000万人に達し、この豊かな労働力は経済発展を大きく支えてきた。これまで、インドシナ半島5カ国のGDPは7800億ドルを超え、成長スピードは年8%弱と^①、力強い経済成長により、国際社会から幅広い注目を集めている。^② また、インドシナ半島はわが国と東南アジア南部、インド亜大陸をつなぐ重要な陸路ルートであり、太平洋とインド洋の中間地帯に位置し、インド太平洋地域における戦略地政学的な要所である。^③ インドシナ半島が持つ地経学的、地政学的特性は、インドシナ半島に潜む発展のポテンシャルと戦略的意義を、地域内外の各国に深く認識させており、次々登場するサブリージ

① 2009年—2017年インドシナ半島5カ国によるGDPデータ、出所：アセアン事務局（ASEAN Secretariat）データベース。

② インドシナ半島は、アジア東南部に位置し、東は南シナ海、西はインド洋に面する半島である。地理的にはミャンマー、タイ、ラオス、カンボジア、ベトナム、マレーシア地域をカバーする。本章におけるインドシナ半島、ランチャン・メコン川流域五ヶ国、メコン川流域五ヶ国といった表記は、いずれもミャンマー、タイ、ラオス、カンボジア、ベトナムを指す。

③ 汪海、トンキン湾からインドシナ半島およびインド洋へ——中国とアセアンをつなぎ、「マラッカ・ジレンマ」を回避する戦略的通路の構築、「世界経済と政治」、2007（09）：47—54+4.

ョン協力メカニズムは、インドシナ半島に地域協力ブームを起こさせる推進力となっているほか、ある種の制度間競争の様相が生まれている。^① このような背景の下、わが国は、他国が主導するインドシナ半島でのサブリージョン協力メカニズムの構築に積極的に参加しつつ、インドシナ半島5ヵ国と互惠協力を実施するための戦略的なクロス・ポイントを主体的に模索し、サブリージョン協力の新しいあり方を構想している。

中国共産党「第十八次全国代表大会」以来、わが国の周辺外交戦略の再定義と新たな配置がなされるに伴い、^② インドシナ半島はわが国の近隣地域として、周辺外交理念の実行における重点対象地域となっている。^③

李克強総理は2014年、第17回中国—ASEAN（10+1）首脳会議において、中国は10+1枠組みのもとで、瀾滄江・メコン対話協力メカニズムの設立を検討したいと表明し、タイ側が提起した瀾滄江・メコン河サブリージョンにおける持続可能な発展イニシアチブに対する明確なレスポンスを行った。^④ その後、瀾滄江・メコン河流域6ヵ国は、瀾滄江・メコン協力の準備作業をめぐり、2回のハイレベル会合を開催し、メカニズムの名称、協力目標および協力分野等の議題について合意した。

2015年11月、瀾滄江・メコン協力第1回外相会議が雲南省景洪で開催された。会議では瀾滄江・メコン協力コンセプト

① 羅儀馥、大メコン川メカニズムからランチャン川へ—メコン川協力：インドシナ半島における国際制度競争、「外交評論（外交学院学報）」、2018、35（06）：119—156。

② 「習近平が周辺外交活動座談会にて重要なスピーチを発表」、人民網、2013年10月25日、<http://politics.people.com.cn/n/2013/1025/c1024-23332318.html>。

③ 盧光盛、熊鑫、周辺外交の視座における瀾滄江—メコン川協力：戦略関連およびイノベーション実践、「雲南師範大学学報（哲学社会科学版）」、2018、50（02）：27—34。

④ 「李克強が第17回中国・アセアン（10+1）首脳会議にてスピーチ」、新華網、2014年11月14日、http://www.xinhuanet.com/world/2014-11/14/c_1113240171.htm。

ト文書を採択し、合同プレスコミュニケが発表され、瀾滄江・メコン協力第1回首脳会議のスムーズな開催に向けた基礎固めが行われた。2016年3月、瀾滄江・メコン協力第1回首脳会議が、海南省三亜で成功裏に開催された。会議では、瀾滄江・メコン協力の基本的枠組み、協力モデル、協力分野および発展ビジョンが決定され、瀾滄江・メコン協力メカニズムが正式にスタートした。

設立から今日まで、瀾滄江・メコン協力メカニズムは枠組みの構築、分野の開拓、機関の設置およびプロジェクトの推進等の面で大きな収穫が得られており、わが国も瀾滄江・メコン協力をアジア運命共同体建設の「金看板」および「一帯一路」建設の重要なプラットフォームにするべく尽力している。

しかしながら、瀾滄江・メコン協力メカニズムの発展の原動力不足という懸念は、今も存在する。盧光盛、畢世鴻らの研究によると、域外大国によるインドシナ半島での利得競争および域内国家による地域発展の主導権追求により、メコン河地域のサブリージョン協力にも「制度の渋滞」という状況が生じているという。複数のサブリージョン協力メカニズムが、協力参加国や協力分野等で重複して存在する一方、各メカニズム間の交流や調整が不足し、メカニズムの内部消耗という問題が浮き彫りになっており、サブリージョン協力メカニズムの運営効率の低下や発展の遅れがもたらされている。

インドシナ半島の地域発展レベルに関する研究によると、メコン河流域の一部の国は、インフラが今も脆弱で、資金不足が深刻で、貧困人口が多く、持続可能な発展の推進力に欠けるといった問題があり、脆弱な発展基盤や、不明確な発展方針・発展理念により、瀾滄江・メコン協力メカニズムに確固たる保障が担保で

きていないという。加えて、インドシナ半島5ヵ国における経済、政治、外交、社会、文化上のリスクの存在が瀾滄江・メコン協力の難易度をさらに引き上げている。^①

これらの研究は、瀾滄江・メコン協力メカニズムの「成長期」から「成熟期」への移行が、実際は容易ではないことを物語っている。瀾滄江・メコン河流域6ヵ国は、メカニズムの構築とプロジェクトの推進過程で現実的な課題に直面しているため、国内の関連部門と学术界は、瀾滄江・メコン協力メカニズムの刷新について、とりわけ瀾滄江・メコン協力の発展の原動力の統合、サブリージョン内外の国々の団結、サブリージョンのコンセンサスの幅広い結集、世界の優れた資源の統合と発展パワーの共同しての創出、および瀾滄江・メコン協力の良好で迅速な発展について、再検討を始めている。また、国際協力の新たなモデルである「第三国市場協力」は、政府が指導し、企業が主体となり、金融機関が支援し、第三国市場をプラットフォームとするという新しいモデルを通じ、瀾滄江・メコン協力の発展の原動力を統合する重要な突破口となる可能性がある。

① 関連研究は多く、以下を参照のこと。畢世鴻、メカニズムの渋滞かそれとも大国による協調か——地域外大国とメコン川地区の開発協力、「国際安全研究」、2013、31（02）：58－73＋156－157；盧光盛、金珍、「ランチャン・メコン協力メカニズム」建設：原因、困難およびアプローチ?、「戦略決策研究」、2016、7（03）：22－38＋105－106；畢世鴻、ランチャン・メコン協力をいかに深化させるか、「世界知識」、2016（12）：24－25；李晨陽、ランチャン・メコン協力：チャンス、試練および対策、「學術探索」、2016（01）：22－27；戴永紅、曾凱、ランチャン・メコン協力メカニズムの現状評価：成果、問題および対策、「国際フォーラム」、2017、19（04）：1－6＋79；李巍、羅儀馥、中国の周辺外交におけるランチャン・メコン協力メカニズムの分析、「現代国際関係」、2019（05）：17－25。

第2節 瀾滄江・メコン協力の主な分野 および進展に対する評価

瀾滄江・メコン協力メカニズムはその初期において、瀾滄江・メコン河流域6カ国のサブリージョン発展ニーズに基づき、コネクティビティ、生産能力協力、国際経済協力、水資源協力、農業と貧困脱却協力の5大優先分野において、政治・安全、経済と持続可能な発展、社会・人文の3大柱を着実に構築してきた。そして瀾滄江・メコン協力の枠組みの構築を完了し、「3+5協力枠組み」を作り上げた。2018年、瀾滄江・メコン協力第2回首脳会議がカンボジアのプノンペンで開催された。この会議は、瀾滄江・メコン協力が正式に「揺籃期」から「成長期」に入ったことを示すものである。^① また、瀾滄江・メコン河流域6カ国の指導者は、「3+5協力枠組み」をベースに、協力分野をさらに拡大し、「3+5+X協力枠組み」へとグレードアップし、瀾滄江・メコンサブリージョン協力の水準を高めるために、基礎固めをすることで意見が一致した。

一 瀾滄江・メコン協力の主な分野

現在、瀾滄江・メコン協力の分野は、5大優先協力分野と、検討中の新規協力分野に分けられる。5大優先分野（コネクティビティ、生産能力、クロスボーダー経済、水資源、農業と貧困脱却）のほか、「5+X」分野（デジタル経済、環境保護、衛生、税

^① 盧光盛、羅会琳、揺籃期から成長期に入ったランチャン・メコン協力：新しき、難点および方向、「国境と海洋研究」、2018、3（02）：18-28。

関、青年等の新規分野) を主な協力内容とする協力枠組みが形成されつつある。5大優先分野は、瀾滄江・メコン協力推進の重点として、瀾滄江・メコン河流域6カ国の関心が高いニーズと共通の利益を全面的にカバーし、瀾滄江・メコンサブリージョンの発展を確保する上で、欠かせない基礎となっている。

第一に、コネクティビティの推進。コネクティビティは、瀾滄江・メコン協力の優先分野であり、瀾滄江・メコン河流域6カ国は、計画・設計、インフラ建設の高度化、規則・標準のマッチング、イノベーション駆動型発展という4分野について協力を行っている。まず、コネクティビティに関する6カ国のトップダウン設計を強化し、「瀾滄江・メコン河流域諸国コネクティビティ計画」の制定を明確に提起し、「ASEAN 連結性マスタープラン2025」と他のサブリージョン計画とのマッチングを行い、地域内外の全面的なコネクティビティを推進する。同時に、電力網やブロードバンドネットワークに関する発展計画を制定し、地域統一型の電力市場と多国間陸上光ケーブルプロジェクトの新たなモデルを作る。次に、鉄道、道路、水運、港湾、電力網、情報ネットワーク、航空等施設について、重点的な建設と高度化を図り、サブリージョンのコネクティビティにおける「ハード面での基礎」を固める。さらには、規則と標準のマッチングを推進し、ビザ、通関、輸送の利便性向上を加速し、「シングルウィンドウ」による国境ゲートの通関モデルの実施について協議し、標準と資格の相互認証、発展ノウハウの共有、およびキャパシティー・ビルディングに向けた協力を強化する。最後に、イノベーション駆動型発展は、サブリージョンでのコネクティビティの発展を牽引する最も重要な原動力であり、中国の意向は、メコン河流域5カ国と共に、デジタルテレビやスマートフォン、スマートデバイス、お

よびその他の関連製品についてイノベーション駆動型発展協力を
行い、もたらされた新しい成果を分かち合い、サブリージョンの
飛躍的な発展を実現していくことである。

第二に、生産能力協力を強化し、瀾滄江・メコン協力を、
「スピーディで良好」な状態から「さらにハイクオリティ」な状
態へとレベルアップさせることは、瀾滄江・メコン河流域6カ国
の生産能力協力に関する共通認識である。^① そのため、瀾滄江・
メコン協力第1回首脳会議において、各国の指導者は「瀾滄江・
メコン河流域諸国による生産能力協力に関する共同声明」を共同
発表した。これは具体的分野に関する初の共同声明であり、6カ
国が生産能力協力を重視していることを表すものである。声明の
中では、生産能力協力の形式、原則、方向等に関して詳述すると
ともに、6カ国の着実な生産能力協力に向け、基礎固めを行った。
その後の「三亜宣言」は、生産能力協力のさらなる高度化と深
化、エンジニアリング、建材、付帯産業、機械設備、電力、再生
可能エネルギー等の分野での生産能力協力の発展、サブリージョ
ンにおける産業チェーンの構築をうたっている。^② 瀾滄江・メコ
ン協力第2回首脳会議で、李克強総理は、水利施設の建設等にお
ける生産能力協力の強化や、「瀾滄江・メコン河流域諸国による
生産能力協力に関する共同声明」の実施、経済貿易協力区および
越境経済協力区の確実な建設、^③ 瀾滄江・メコン河流域経済発展

① 「王毅がランチャン・メコン協力の未来の発展の6大方向について語る」、2018年12月17日、新華網、http://www.xinhuanet.com/world/2018-12/17/c_1210017351.htm。

② 「ランチャン・メコン協力第1回首脳会議三亜宣言」、2016年03月23日、ランチャン・メコン協力中国秘書処、<http://www.lmcchina.org/zywj/t1511256.htm>。

③ 「李克強：ランチャン・メコン河流域経済発展ベルトを形成し、ランチャン・メコン河諸国運命共同体を構築」、2018年01月11日、新華網、http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/11/c_1122240849.htm。

ベルトおよび瀾滄江・メコン河流域諸国の運命共同体建設に対する一層充実した支援について言及した。また、瀾滄江・メコン協力の発展に関する重要なガイドラインである「瀾滄江・メコン協力五カ年アクションプラン（2018～2022）」は、生産能力協力の分野について、強化アクションプラン、生産能力の向上、協力プラットフォームの構築および金融支援の強化という4項目の要求を提示し、次の段階における生産能力協力に向けて、初歩的な発展枠組みを確立した。

第三に、クロスボーダー経済の推進。瀾滄江・メコンサブリージョンには、国境という共通の資源がある。クロスボーダー経済協力は、この国境資源を活用し、国境経済の発展を促進し、サブリージョン経済に影響を与え、牽引する重要な手段である。よって、瀾滄江・メコン河流域6カ国はクロスボーダー経済協力を高く重視しており、「瀾滄江・メコン協力五カ年アクションプラン（2018～2022）」にて、クロスボーダー経済の強化に関する4つの重点項目を提示している。1点目は、クロスボーダー経済協力区試験エリアの検討と建設である。クロスボーダー経済協力を推進し、協力枠組み、活動メカニズムおよび制度面の整備を行う。2点目は、瀾滄江・メコン河流域諸国の貿易と投資の利便性の向上と、非関税貿易障壁のさらなる軽減である。3点目は、瀾滄江・メコン商務理事会の設立である。また、瀾滄江・メコン河流域諸国中小企業サービス連盟を検討し、設立する。4点目は国際貿易見本市、博覧会、投資誘致説明会等を開催し、瀾滄江・メコン河流域諸国間の貿易活動を促進する。

第四に、水資源の保護と利用。瀾滄江・メコン協力は水とともに誕生した。瀾滄江（瀾滄江川）およびメコン河は、瀾滄江・メコンサブリージョン協力をはぐくむ「母なる河」である。この

大切な資源を守り、活用することは、サブリージョンの今後の発展の基本である。瀾滄江・メコン河流域6カ国は、トップダウン設計、機関の設置、技術協力と交流、能力の構築、データ・情報の共有、災害防止等の事業内容をめぐり、瀾滄江・メコン河水資源の保護と利用に関する全面的な対策を実施し、水資源協力を瀾滄江・メコン協力の筆頭分野としていく。

第五に、農業と貧困脱却協力の強化。メコン河流域5カ国は、農業資源が豊かで、農業が産業に占める割合が比較的大きい。農業は各国の経済発展に深い関わりがあるだけでなく、農業従事者の生活の基盤でもある。よって瀾滄江・メコン河流域6カ国が、農業と貧困脱却を効果的に融合し、共同で農業の拡大と貧困脱却に協力することは、経済発展と貧困脱却にとって大きな意義がある。よって、瀾滄江・メコン河流域6カ国は、農業分野での政策協調の強化と、農業の持続可能な発展の推進を提起している。また、農業技術分野での交流と協力を強化し、病害防止と生態系保護等に関する協力メカニズムを設立する。また、農産品の品質と安全に関する協力と農業協力交流プラットフォームの構築を行う。

上記の5大優先協力分野の他、瀾滄江・メコン協力の進展に伴い次々に現れる新たなチャンスは、協力分野の開拓を通じてメカニズムを整備する上で、非常に重要である。開拓された「X」分野は、既存の戦略的協力パートナーシップの深化や、政治的相互信頼の醸成、地域内の発展格差の縮小、持続可能で包摂性のある発展の促進といった従来型分野を含むだけでなく、さらには、地域のコネクティビティをインフラ、機関および人の面から、水、エネルギーおよび食品の安全といった新しい安全分野へと拡大し、全面的で立体的な協力分野を徐々に構築し、瀾滄江・メコ

ン河流域6カ国によるサブリージョン内経済の振興と持続可能な発展の範囲とレベルを引き上げるという構想を、浮き彫りにするものである。

二 瀾滄江・メコン協力の進展の評価

瀾滄江・メコン協力が正式にスタートし、瀾滄江・メコン河流域6カ国の共同推進のもとで、瀾滄江・メコン協力メカニズムは、地域の経済社会の発展に焦点をあわせ、協力メカニズム、プロジェクトの推進、金融支援、発展計画等において大きな進展を得ている。「日毎に進展があり、月毎に成果があり、年毎に新しい段階に進む」という言葉で表されるように、瀾滄江・メコン協力の迅速性と効率性は、人々に深く認識されている。^①

協力メカニズムの構築に関して：2016年の瀾滄江・メコン協力第1回首脳会議において、瀾滄江・メコン河流域6カ国の指導者は、地域の発展戦略および利益の一致点を踏まえ、「3+5協力枠組み」の構築に合意した。そのうち「3」とは、政治・安全、経済と持続可能な発展、社会・人文の3大柱を意味し、「5」とは、コネクティビティ、生産能力、クロスボーダー経済、水資源、農業と貧困脱却の5大優先協力分野を指す。「3+5協力枠組み」の確立は、瀾滄江・メコン協力の長期的な発展の基礎固めとなるものである。

2018年にカンボジアのプノンペンで開催された瀾滄江・メコン協力第2回首脳会議では、協力分野がさらに拡大され、「3+5協力枠組み」から「3+5+X協力枠組み」へとグレードアップさ

^① 「『ランチャン・メコン協力のスピード』はどのようにして鍛えられたのか?」、2018年1月14日、中国網、http://www.gov.cn/xinwen/2018-01/14/content_5256587.htm。

れた。また、メカニズムの構築に関して、瀾滄江・メコン協力メカニズムに首脳会議、外相会議、ハイレベル会合、外交および各優先分野の合同ワーキンググループ会議という4つの対話レイヤーが設置された。各国も瀾滄江・メコン協力事務局および調整機関の設置を進め、「指導者が牽引し、全方位をカバーし、各部門が参加する」という枠組みを大枠で構築し、各国が各事業を共同で決定し実施する「瀾滄江・メコン効率」を確立させた。また、瀾滄江・メコン協力メカニズムの下位組織として、瀾滄江・メコン水資源協力センター、瀾滄江・メコン環境協力センターおよび世界メコン河研究センターという3つの補助機関を設立した。この3センターは、各々の専門分野に関する政策対話、プロジェクト協力、スタッフ研修、合同研究等の面で瀾滄江・メコン協力をサポートしている。

プロジェクトの推進に関して：瀾滄江・メコン協力では、すでに様々なプロジェクト協力リストが承認されている。瀾滄江・メコン協力第1回首脳会議で決定された「アーリーハーベスト・プロジェクト合同リスト」や瀾滄江・メコン協力第2回首脳会議で採択された「瀾滄江・メコン協力第二期プロジェクトリスト」のほか、その後他次々と新たな協力リストが発表されており、^①合計210以上の協力プロジェクトがある。これらのプロジェクトは5大優先分野をカバーしている。現在、「アーリーハーベスト・プロジェクト合同リスト」のうち、45のプロジェクトが多数完了しているか、または実質的な進展が得られている。これらのプロジェクト成果の恩恵は、瀾滄江・メコンサブリージョンの各国民にもたらされている。例えば、コネクティビティの分野で

① 2017年度および2018年度のランチャン・メコン協力専門基金サポート事業リスト等。

は、中国・ラオス鉄道プロジェクトが着工、中国・タイ鉄道プロジェクトがスタートし、アジア横断鉄道中部幹線がその姿を現してきた。また、2018年における中国発メコン河流域5カ国行きの航空便は週1701便、メコン河諸国発中国行きは週913便と、空のルートもますます充実している。クロスボーダー経済分野では、中国・ラオスのモーハン（磨憨）・ボーテン（磨丁）経済協力区、中国・ミャンマーのルイリー（瑞麗）・ムセ（木姐）クロスボーダー経済協力区が、相次いで展開されている。生産能力に関する協力分野では、ベトナム永新石炭発電所プロジェクト、ラオスのナムオウ川流域カスケード式水力発電所およびシエムリアップ新空港といった一連の大規模プロジェクトが計画的に推進されている。

金融支援に関して述べると、中国は瀾滄江・メコン協力の初期に、瀾滄江・メコン協力専門基金の設立を提起し、5年間で3億ドルを投じ、6カ国が提起した中小規模の協力プロジェクトを支援した。また、100億元の優遇融資と100億ドルの貸付限度額を設けることを提起した。これには輸出優遇バイヤーズクレジット50億ドルと生産能力協力専門融資50億ドルが含まれ、瀾滄江・メコン地域のインフラ建設と生産能力協力プロジェクトの支援に用いられる。現在、中国はラオス、カンボジア、ミャンマー、タイとの間で、瀾滄江・メコン協力専門基金に関する二国間協定を締結しており、中国とベトナム間の同二国間協議は着実に進められている。瀾滄江・メコン協力専門基金によるプロジェクト申請受付がスタートした後、6カ国がプロジェクト申請を行った。そして中国は132の協力プロジェクトについて支援提供を決め、そのうち30弱のインフラプロジェクトと工業化プロジェクト

が着工している。^① また、中国が設立した人民元建ての優遇融資は、その3分の2近くが実施済みで、生産能力協力専門融資は計画額を超過達成しているほか、優遇輸出バイヤーズクレジットも効果的に実施されている。^② 瀾滄江・メコン協力における巨額の資金ニーズを考慮し、瀾滄江・メコン河流域6カ国はアジアインフラ投資銀行、シルクロード基金、アジア開発銀行等の金融機関からの資金サポートを積極的に獲得し、資金流通ルートを拡大し、立体的で全方位型の金融支援体制の構築を図っている。

発展計画に関して述べると、発展計画は、サブリージョン協力発展を牽引する重要な綱領であり、瀾滄江・メコン協力を揺籃期から成長期へと推し進める「ガイドライン」でもある。瀾滄江・メコン河流域6カ国は、瀾滄江・メコンサブリージョンの発展ニーズを積極的に結合させ、瀾滄江・メコン協力の大きな青写真を描いている。6カ国は瀾滄江・メコン協力の初期に、サブリージョンと各国の発展ニーズを踏まえ、瀾滄江・メコン協力メカニズムの基本的な協力枠組みを確立させた。その後、瀾滄江・メコン協力第2回首脳会議において、6カ国の指導者は重要な協力文書である「瀾滄江・メコン協力五カ年アクションプラン(2018~2022)」を採択し、これを瀾滄江・メコン協力メカニズムの発展に関する段階的な綱領とした。このアクションプランでは、瀾滄江・メコン協力メカニズムの発展を2つの段階に区分している。うち2018~2019年は、瀾滄江・メコン協力メカニズムの基礎段階であり、2020~2022年は地固めと深化、拡大の段階であ

① 「中国とタイがランチャン・メコン協力専門基金のタイ・プロジェクト協定を締結」、2019年3月19日、新華網、http://m.xinhuanet.com/2019-03/19/c_1124255694.htm。

② 「ランチャン・メコン協力は運命共同体構築を促進」、2018年1月9日、新華網、http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/09/c_129786489.htm。

るとした。これは瀾滄江・メコン協力メカニズム開始以来、初の総合的な発展計画であり、瀾滄江・メコン協力メカニズムのさらなる成熟と、新たな段階への推進を示すものでもある。

第三節 瀾滄江・メコン協力が 直面する「原動力の罨」

瀾滄江・メコン協力メカニズムは、瀾滄江・メコン河流域6カ国が、瀾滄江・メコン河流域をめぐり開発と建設を行う新たなサブリージョン協力プラットフォームである。様々な試練はあるものの、関係各国は協力の幅を大きく広げており、メカニズムの発展は「揺籃期」から「成長期」へとスムーズに移行している。

新たな発展段階に進んだ今、瀾滄江・メコン協力の今後の発展レベルを左右するのは、関係各国の協力の原動力である。協力メカニズムの重複は内部消耗を引き起こすほか、「ヘッジ」戦略の背後で起きる共通の意向の揺らぎや、内外の矛盾による相互信頼不足は、瀾滄江・メコン協力の発展の原動力を分散化し、阻害する大きな要因となる。これらの影響要因に対し、早急に対策を採らなければ、瀾滄江・メコン協力が「原動力の罨」におちいるリスクはさらに高まるだろう。

一 協力メカニズムの重複、内部消耗が浮き彫りに

メコン河はインドシナ半島の5カ国を經由するが、その上流は中国の瀾滄江（瀾滄江河）である。流域内の主要エリアは交通が不便で、経済発展が長年遅れていることと、加えて戦略地政学的な重要性から、90年代以降、この地域の経済開発が国際社会

から広く注目されるようになった。^① メコン河流域には、大メコン圏（GMS）経済協力プログラム、メコン河委員会（MRC）、瀾滄江・メコン協力（LMC）等の多様なサブリージョン協力メカニズムが相次いで登場しているが、これまでこの地域の発展に大きな役割を果たした協力メカニズムはわずかにすぎない。

多様なサブリージョン協力メカニズムは、地域の経済・社会の発展を力強く促進したが、後になって各メカニズムの参加者、メカニズムの機能および協力モデルにおける「同質化」の問題が目立つようになり、メカニズム間の重複が生じるようになった。大メコン圏（GMS）経済協力プログラムおよび瀾滄江・メコン協力（LMC）を例にとる。大メコン圏（GMS）経済協力プログラムは、1992年にアジア開発銀行が提起し、瀾滄江・メコン河流域6カ国が共同構築したもので、交通、エネルギー、情報通信、環境、農業、人的資源の開発、観光、経済回廊等の協力分野をカバーするサブリージョン協力プラットフォームである。今では、サブリージョンサミット、大臣級会議、ハイレベル会合、ワーキンググループといった多様なレイヤーから成る協力枠組みとなっている。アジア開発銀行がこのメカニズムの発起者であり、調整者であり、主な資金調達者である。現在、この2つのメカニズムの関係について、様々な見方があるものの、^② 両協力メカニズムを比較する中で気づくのは、両協力メカニズムは協力参加者、協力

① 李巍、羅儀馥、中国の周辺外交におけるランチャン・メコン協力メカニズムの分析、「現代国際関係」、2019（05）：17-25。

② 大メコン圏（GMS）経済協力プログラムおよびランチャン・メコン協力（LMC）の関係について、羅儀馥が「グレードアップ論」、「代替論」及び「競争論」の3つの関係について総括している。詳しくは以下を参照。羅儀馥、大メコン川メカニズムからランチャン・メコン協力へ：インドシナ半島における国際的な制度競争、「外交評論（外交学院学報）」、2018、35（06）：119-156。

内容、協力枠組みおよび運営方式において、一定の重複の存在である。両メカニズムにおける協力議題はいずれも各国が政府部門の職員を派遣し、マッチングをする必要がある。しかし、メコン河流域5カ国の政府機関とその職員配置はいずれも充実しているとは言えず、各国は各協力メカニズムに参加する中で、往々にして過度に多忙となり、その結果、瀾滄江・メコン協力の発展に必要な原動力の分散という問題が必然的に生じている。

二 「ヘッジ」戦略の背後で起きる共通意向の揺らぎ

中国の急速な台頭は、アジア太平洋地域の権力構造の再構築をもたらしている。ASEAN諸国は国力に大きな差があるがゆえの懸念を感じているため、地域協力において常に「ヘッジ」戦略を採っている。^① インドシナ半島5カ国は、ASEANにおける地政学上の「要地」であるが、経済的には「弱点」である。メコン河流域5カ国は経済基盤がせい弱であるため、サブリージョン協力において自国の利益が損なわれないかという懸念があり、中国主導の瀾滄江・メコン協力メカニズムに対し、常に警戒感を持っている。このため、メコン河流域5カ国は、米・日等の域外大国が主導するサブリージョンメカニズムと同等の参加度合いを保ち続けている。

一方、米・日等の大国が主導するサブリージョン協力メカニズムは、すでに長期にわたり発展していることから、これまで大国主導のサブリージョン協力メカニズムにおいて資金や技術支援を受けてきたメコン河流域5カ国は、「ヘッジ」戦略を使うにして

^① 王玉主、張蘊嶺、中国の発展戦略と中国—アセアン関係の再認識、「東南アジア研究」、2017（06）。

も、現在これ以上新たな原動力の補充を受けることが難しくなっている。逆に中国は瀾滄江・メコン協力メカニズムに対し強い意向があり、巨額の投資をしている。このことから瀾滄江・メコン協力メカニズムはメコン河流域5カ国にとって放棄したくない「好都合な車」となっている。「ヘッジ」戦略の下で、メコン河流域5カ国は、瀾滄江・メコン協力に潜む発展チャンスを諦めることはせず、しかもサブリージョンの発展において瀾滄江・メコン協力が主導的地位を占めることも望まない。結果としてメコン河流域5カ国は、瀾滄江・メコン協力に積極的に対応しつつ、サブリージョンの全体的な発展の中で、瀾滄江・メコン協力と他のサブリージョン協力メカニズムとの間でバランスをとっている。結果的に、意向が統一されていないメコン河流域5カ国は進退きわまり、瀾滄江・メコン協力の構築に全力投入できなくなっている。

三 内外の矛盾が交錯し、相互信頼が不足

メコン河流域は数千年にわたり、イデオロギーや、国境・領土、民族・宗教等での対立と衝突を繰り返し、米日仏英等から植民と侵略を受ける等、^① 内外からの様々な矛盾がメコン河流域の歴史に展開されてきた。

まず内部の矛盾について述べる。メコン河流域5カ国はいずれも政治、経済、社会等で比較的大きな差異と不均衡性がある。国境・領土紛争を例にとると、ベトナム・カンボジア間、ベトナム

① 古代中国とメコン川流域5ヶ国は、朝貢システムによって緊密に交流していたが、近代になり西洋の植民地主義の拡張が、中国とメコン川流域5ヶ国との交流関係を壊し、ベトナム、ラオス、カンボジアはフランスの植民地となり、ミャンマーは英国の植民統治下におかれた。タイは完全には植民地化されなかったが、独立した主権を失った。詳しくは以下を参照。Kong Z., “A Study on the Social and Cultural Research of Lancang-Mekong Cooperation”, 2017.

ム・ラオス間、タイ・カンボジア間、タイ・ラオス間、ミャンマー・ラオス間、ミャンマー・タイ間で国境・領土をめぐる紛争問題が起きている。^① カンボジアとタイは、プリアビヒア寺院の帰属権問題でかつて衝突が起きたことがあり、両国が寺院に兵を派遣、対峙した問題は世界の注目を集めた。また、カンボジアとベトナムは、フーコック島および近隣海域の主権帰属問題が未解決で、両国の世論はこの問題に激しく反応している。^② 国境・領土紛争を含めた複雑な内部矛盾は、準地域協力を阻害し、分離させる「導火線」にいつでも成りうることがうかがえる。

次に、外部の矛盾について述べる。メコン河流域は、中国、南アジアおよび東南アジア南部諸国を結ぶ大動脈であり、戦略地政学的に重要な位置にある。米・日等は長年、大メコン圏（GMS）経済協力プログラム、メコン河委員会（MRC）、メコン河下流域開発（LMI）等の協力メカニズムを通して、メコン河流域の開発に関わっており、このサブリージョンには域外大国の利益が交錯している。とりわけ世界経済の環境が悪化する現在、域外大国は瀾滄江・メコン河流域開発を一層重視するようになっている。^③ 利益が衝突することにより、瀾滄江・メコン協力メカニズムと他のメカニズム間の競争や衝突も徐々に顕在化している。アメリカの政治家は、中国が瀾滄江・メコン河流域で進める水力

① 王士録、大メコン川サブリージョン経済協力の国際関係学的意義の解説、「当代アジア太平洋」、2006（12）：3-11。

② 詳しくは以下を参照。邵建平、カンボジア・タイのプリアビヒア寺院およびその付近の領土紛争の分析、「学術探索」、2009（04）：49-54；曾安安、国際裁判所の判決：プリアビヒア寺院問題の終結？、「東南アジア研究」、2015（01）：4-12；満忠和、カンボジア・ベトナムの領土紛争の発端、「国際展望」、1994（07）：12-14；鄭一省、アセアン諸国間における領土・国境紛争の原因と影響、「東南アジア研究」、2005（02）：29-35。

③ 畢世鴻、メカニズムの渋滞かそれとも大国による協調か——地域外大国とメコン川地区開発協力、「国際安全研究」、2013、31（02）：58-73+156-157。

発電所とダム建設をいく度も批判しているほか、^① 中日両国はタイの鉄道プロジェクトへの参加に関し、激しい競争状態にある。^② これらの直接的、間接的な対立の背後には、中国が瀾滄江・メコンサブリージョン協力に参加することに対する、域外大国の反発が隠れている。内外入り混じった矛盾は、相互不信を深刻化させており、瀾滄江・メコン協力を推進するプロセスに横たわる「溝」となっている。

第四節 第三国市場協力と瀾滄江・メコン協力の原動力の統合

第三国市場協力は、近年における国際協力の新モデルである。協力者は、第三国市場の共同開発を通じ、それぞれの優位性を相互補完し、ウィンウィンという協力理念を徹底する。第三国市場における経済協力の実施は、世界の経済成長と国の発展ポテンシャルを掘り起こす上で大きな意義がある。中国は、開放的で包摂的な第三国市場協力モデルが、今後の対外経済協力において大きな展望を有していることを早くから認識していた。近年、中国は「一帯一路」の共同建設を牽引力とし、国際生産能力協力を発展させ、関係国との第三国市場協力を積極的に実施しており、良好な進展が得られている。

① “U. S. secretary of state criticizes China’s dams on Mekong River”, Reuters, 2019 – 08 – 10, <https://www.reuters.com/article/us-asean-thailand-mekong/u-s-secretary-of-state-criticizes-chinas-dams-on-mekong-river-idUSKCN1UR47U>.

② “A Sino-Japanese tug of war taking place in Thailand”, *The Japan Times*, 2018 – 01 – 15, <https://www.japantimes.co.jp/opinion/2018/01/15/commentary/japan-commentary/sino-japanese-tug-war-taking-place-thailand/#.Xd-Nj-gzaUk>.

一 第三国市場協力の定義と概況

第三国市場協力（Third-party Market Cooperation）は、中国が初めて提唱したコンセプトである。協力の基礎は、ある産業において異なる国家間で比較優位性が存在することである。2つの国のある産業の間で比較優位性と相互補完性がある場合、両国の企業が第三国市場で経済協力を実施し、第三国の産業発展、インフラレベルの向上および国民生活の改善を共に促進する。国家発展改革委員会が発表した関連ガイドラインでは、多様な協力内容と形式等に基づいて、第三国市場協力を5大カテゴリ（製品・サービス、エンジニアリング協力、投資協力、産業と金融業の協力、戦略的な結合）に分類している。^①

「一帯一路」の急速な推進に力を得て、第三国市場協力は世界各地で成果を上げている。2019年6月時点で、中国はフランス、日本、イタリア、英国等の14ヵ国と、第三国市場協力文書を締結し、第三国市場協力メカニズムの大枠を作り上げ、国内外企業が優位性を発揮し、海外市場を共に開拓し、第三市場に公共サ

① 中華人民共和国国家発展改革委員会が発表した「第三国市場協力ガイドラインおよび事例」は、次の通り明示している。製品・サービス類とは、ある国の企業が外国企業と、設備調達、認証・許可、法律ビジネスコンサルティング等の分野で協力をを行い、共同で第三国市場の顧客に全体的なソリューションプランを提供することを指す。エンジニアリング協力類とは、ある国の企業が外国の企業と、一括請負や共同入札等の方式で、共同して第三国市場でプロジェクトを実施することを指す。投資協力類とは、ある国の企業がM&A、合弁、資本参加等の方式で、外国企業と共同で第三国市場にて投資を行い、リスクの共同負担と利益のシェアという協力体制を形成することを指す。産業と金融業の協力とは、両国の金融機関が、シンジケートローン、協調融資、転貸、資本参加等の多様な方式を通して、第三国市場にて協力を実施し、企業の融資ルートを開拓し、金融機関の融資リスクを分散し、企業と金融機関の共存共栄を実現することを指す。戦略協力類とは、ある国の企業が外国企業と、戦略協力協定の締結、戦略協力連盟の設立等の形で、第三国市場にて研究開発、製造、エンジニアリング、物流、資本、人材等の全方位型で、多分野で、複層的な協力をを行い、資源のシェアと優位性の相互補完を実現し、また第三国市場に一層多くの発展チャンスをもたらすことを指す。

ービスを提供できるよう、新たな協力プラットフォームを提供している。^①

協力プロジェクトとして、中国がフランスと2016年に英国で共同建設した原子力発電プロジェクトが、第三国市場協力を提起した後の初めての成功事例となっている。^② 国家発展改革委員会が公表した協力事例だけでも21件あり、中国企業はイタリア、韓国、マレーシア、エストニア、日本、ドイツ、スペイン、サウジアラビア、アメリカ等の企業と、第三国市場協力を行っている。協力実施地は世界各地におよび、協力分野はインフラ建設、金融協力、戦略協力等におわり、異なる発展段階にある第三国市場の国内ニーズを大いに満たしている。

二 瀾滄江・メコン協力メカニズムにおける第三国市場協力の展望

瀾滄江・メコン協力メカニズムにおいて、コネクティビティ、生産能力、クロスボーダー経済、水資源、農業と貧困脱却は、瀾滄江・メコン河流域6カ国の優先実施分野である。各分野の協力には大きな展望とポテンシャルがあり、欧米や日韓等はこの地域で長年にわたり活動を開拓・育成している。これらの有利な条件は、中国が他国とこの地域で第三国市場協力をを行う上で大きなチャンスとなっている。

第一に、コネクティビティの構築は地域協力メカニズムにおける優先分野であり、重要な基盤でもある。瀾滄江・メコン河諸

① 「わが国は14カ国と第三国市場協力文書を締結済」、2019年9月4日、新華網、http://www.xinhuanet.com/world/2019-09/04/c_1124960824.htm。

② 「英国政府は、中英仏三カ国の協力によるシンクリー・ポイント原子力発電所プロジェクトの認可を発表」、2016年9月15日、中国新聞網、<http://www.chinanews.com/gj/2016/09-15/8004941.shtml>。

国の全面的なコネクティビティを促進し、鉄道、道路等のインフラ建設と高度化の推進を盛り込んだ「瀾滄江・メコン協力五カ年アクションプラン（2018～2022）」を、瀾滄江・メコンにおけるコネクティビティの綱領と指針として、今後3年以内に、瀾滄江・メコン河流域6カ国は、中国とインドシナ半島をカバーするインフラネットワークを共同建設する。また、この地域の経済の急速な発展に伴い、電力、交通等のインフラ建設ニーズも大きくなっており、第三国市場協力の展開には十分な必要性和ポテンシャルを具えている。

第二に、生産能力協力は、瀾滄江・メコン協力の重要な柱であり、同協力において最初に重点開拓する分野でもある。現時点の主な構想は、中国が先進国と連携し、瀾滄江・メコン地域において生産能力分野における第三国市場協力を実施することが、目下の主な構想であり、中国が優位性を持つ生産能力と、先進国の持つ先進的技術と、発展途上国の持つ大きな発展ニーズを効果的にマッチングさせて、「三者のウィンウィン」を実現していく。現在、中国はアメリカ、日本、韓国、イタリア等と、生産能力協力に関する第三国市場協力を順調に実施している。この成功事例は、中国と他国が瀾滄江・メコン協力メカニズムのもとで、第三国市場協力を実施するための貴重な経験となっている。^①

第三に、クロスボーダー経済分野。2017年に瀾滄江・メコン協力・クロスボーダー経済協力合同ワーキンググループの第1回会議が、雲南省昆明で開催された。中国、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムの6カ国のワーキンググループが出

① 「国家發展改革委員会が『第三国市場協力ガイドラインおよび事例』を發表」、2019年9月4日、中華人民共和國国家發展和改革委員会、http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201909/t20190904_946881.html。

席し、瀾滄江・メコン協力枠組みにおいて、「一帯一路」イニシアチブに関連する提唱の実施と経済貿易協力の取り組みを推進することでコンセンサスに達したほか、クロスボーダー経済協力計画の制定、貿易の促進、電子商取引、経済技術協力、パーク協力、地域貿易の利便性向上といった問題について、十分な意見交換を行い、幅広いコンセンサスに達した。近年、瀾滄江・メコンサブリージョンにおける貿易規模は拡大を続けている。2018年における中国とメコン河流域5カ国との貿易額は2,615億ドルに達しており、3年前と比べ33%以上増加しているほか、中国からメコン河流域諸国への直接投資残高は322億ドルで、3年前と比べ60%弱増加している。今後、中国はメコン河流域諸国との貿易と投資における本位貨幣決済をさらに拡大し、人民元の越境決済手段を整備し、メコン河流域諸国に対する地域通貨取引または直接取引を促進し、瀾滄江・メコンサブリージョンの貿易規模と水準を高め、第三国市場協力の推進のため市場を一層開拓していく。

第四に、水資源分野。瀾滄江（瀾滄江河）とメコン河は同じ河川だが、2つの名称がついている。この河川は、中国とカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムの5カ国を結ぶ重要な紐帯であるため、水資源分野は瀾滄江・メコン協力において特別なポジションにある。瀾滄江・メコン協力メカニズムの始動後、6カ国は水資源分野の実務協力を積極的に推進している。現在、合同ワーキンググループおよび瀾滄江・メコン水資源協力センターが設立されているほか、スタッフ研修の実施、技術交流とプロジェクト協力の推進等の面で積極的な進展がみられる。今後、瀾滄江・メコン河流域の6カ国は、メコン河流域の洪水災害、一部地域での水資源不足、水資源の管理レベルの引き上げ等の課

題に対し共に対応することになる。^① またその中で、現代的な管理ノウハウを持つハイテク企業を誘致し、第三国市場協力を通じ、水資源協力の水準をさらに高めていく。

第五に、農業は、瀾滄江・メコン河流域諸国において、重要なポジションを占める。中国とメコン河流域5ヵ国との農業協力の歴史は長く、二国間の農業交流、相互訪問は活発で、協力プロジェクトも多彩で、協力の成果も著しい。農業協力を通じ、瀾滄江・メコンサブリージョンにおける農業の現代化を実現し、農村の貧困脱却をサポートすることを目指している。またこの取り組みは、瀾滄江・メコンサブリージョン市場への農業企業の参入のきっかけをもたらすものである。高い水準の農業技術や、農業管理ノウハウ、資金サポートを活用し、瀾滄江・メコン地域の優れた農業資源を大いに開発していく。

三 第三国市場協力が、瀾滄江・メコン協力メカニズムの原動力統合にもたらす意義

瀾滄江・メコン協力が発展する中、「日毎に進展があり、月毎に成果があり、年毎に新しい段階に進む」という言葉に代表される瀾滄江・メコン協力の迅速性は、わずか数年で大きな成果に導いている。しかし、瀾滄江・メコン協力メカニズムの高度化はボトルネックともなりかねない障害に直面しているほか、協力メカニズムの重複はメカニズム間の競争を引き起こし、サブリージョン内の矛盾の交錯は相互不信をもたらしており、これらの要因は、瀾滄江・メコン協力の推進を大きく阻害している。

^① 「水利部：水資源協力をランチャン・メコン協力の最重要分野にしていく」、2017年12月19日、人民網、<http://politics.people.com.cn/n1/2017/1219/c1001-29717130.html>。

国際協力の新たなモデルとして、第三国市場協力を正確に理解し、瀾滄江・メコン協力メカニズムにおける第三国市場協力モデルの特殊な役割を發揮させるとともに、瀾滄江・メコンサブリージョンの発展ビジョンを実現させたいと強く願う国や企業を地域発展に参加させることは、瀾滄江・メコン協力メカニズムの充実と高度化に向けて非常に重要である。

第一に、第三国市場協力を瀾滄江・メコン協力に組み込むことは、瀾滄江・メコン協力メカニズムにおける1つのイノベーションである。中国企業と外国企業による瀾滄江・メコン地域の共同開発は、もはや瀾滄江・メコン協力メカニズムのもつ意義における拡充ではなく、世界の企業に向けた協力の要請である。瀾滄江・メコン協力および地域発展への参加意向のある組織・企業はいずれも歓迎される。このことは、瀾滄江・メコン協力の包摂性を体現しているだけでなく、瀾滄江・メコン河流域諸国の運命共同体としての含意を強く反映するものである。

第二に、メコン河流域協力メカニズムは数が多く複雑であり、メカニズム間の重複は、サブリージョン経済に急激な成長をもたらさないどころか、新旧メカニズムの交錯と競争を産んでしまうことは明らかである。瀾滄江・メコン協力に第三国市場協力を組み込むことは、他の協力メカニズムの主導者（アメリカ、日本等）を瀾滄江・メコン協力の利益枠組み内に引き入れ、瀾滄江・メコンサブリージョンの発展と、他の協力メカニズムの主導者（アメリカ、日本等）とを緊密に結び付けられる可能性がある。第三国市場協力モデルは、複数の協力メカニズム間の対立を効果的に緩和し、より多くの協力を開拓

できると確信する。^①

第三に、現在、瀾滄江・メコン協力に存在する相互不信の理由の1つは、協力の参加者が主に政府機関であるため、協力の基礎が不十分で、相互信頼が不足する状態が生じていることである。しかし、第三国市場協力モデルの主な参加者は企業であるため、地域内各国による戦略や懐疑を効果的に解消でき、相互信頼を高めることができる。もう一つの理由として、日韓等の企業はメコン河流域で長年事業に携わっているため、中国企業が日韓等の大手多国籍企業と瀾滄江・メコン準地域の共同開発を行うことは、優れた外国企業がメコン河流域開発において蓄積した豊かなノウハウを吸収するのに有益であるほか、メコン河流域5カ国における中国企業のイメージをアップさせ、瀾滄江・メコン協力関係各国の相互信頼度を高める効果がある。

第5節 おわりに

瀾滄江・メコン協力は、中国が提起した瀾滄江・メコン河流域6カ国をめぐる初のサブリージョン協力メカニズムであり、「一帯一路」建設と人類運命共同体という理念を推進する重要なプロジェクトである。短期的に見ると、瀾滄江・メコン協力は、メカニズムの建設および協力の進展等で急速なレベルアップがみられる。しかし、瀾滄江・メコン協力の原動力の点で見ると、協力メカニズムの重複は内部消耗を引き起こすほか、「ヘッジ」戦略の背後で起きる共通の意向の揺らぎや、内外の矛盾による相互信頼

① 尹剛、中日両国によるアセアン第三国市場協力の展望分析、「国際経済協力」、2018(12): 33-36。

の不足は、瀾滄江・メコン協力の発展の原動力を分散化し、阻害する大きな要因となっている。従って次の段階において、わが国が第三国市場協力という新しい協力モデルを利用し、瀾滄江・メコンサブリージョン協力への参加意向のある域外国家を団結させ、関係各国の優位性資源を結集し、協力のメリットをシェアすることは、瀾滄江・メコン協力メカニズムの発展を助ける原動力の統合を促進する上で、重要な意義があるだろう。

転機の「一帯一路」
と日本、中国

第7章 転機の一帯一路構想（総論）

日本貿易振興機構アジア経済研究所・上席主任調査研究員

大西 康雄

ABSTRACT

Belt and Road Initiative standing on the turning point: Introduction

ONISHI Yasuo

On these years, Belt and Road Initiative (BRI) had become a leading idea of Chinese foreign economic policy. But at the same time, it was confronted with various difficulties. Such as bilateral diplomatic problems, frictions with existing multinational organizations, lack of general diplomatic idea. China herself had already started to encounter these difficulties.

On this paper I intend to recognize the changing situation of Chinese economy and to analyze the efficiency and problems of BRI. At the same time, I will introduce papers following this chapter. So I would like to write this chapter as an introduction of our research project.

はじめに

一帯一路構想は、習近平政権の対外政策、特にその経済分野の柱を成す理念、方針である。提起から6年が経過し、多くの成果を挙げた一方で様々な課題が明らかとなってきている。構想は転機に立たされていると見て良いだろう。

本章では、まず、構想展開の現状を確認する。次いで構想が直面している諸課題の内容と、それらに対する中国の対応を整理する。さらに、構想が世界経済に与えている影響を整理し、最後に、同構想下での日本と中国の協力の可能性を探ることを通じて同構想の今後を展望したい。

分析を進めるにあたっては、本書における日本側諸章の内容を参照しつつ論を展開し、その総論となることを目指したいと考える。諸章と関連する論点はその都度表記するが、筆者の問題意識により、諸章の表記順序が本書構成と一致しないことを記しておきたい。

第1節 日本側諸章と本章の構成

冒頭に記した諸課題の内容であるが、第1に、二国間レベルにおいて、資金供与がもたらした深刻な債務超過問題（「債務の罠」という価値判断を伴う評価もある）が発生している。第11章では、スリランカにおけるこうした問題の経緯と現状を分析している。ただし、同章が分析しているように、一帯一路構想の今後を展望する上では、中国

の意図を論じるだけでなく、スリランカの政治的情勢と域外大国（インドやアメリカ）の動向がスリランカ＝中国関係を左右していることを確認する、といった複眼的な分析が必要である。

第2には、既存の多国間枠組みとの摩擦が指摘される。ユーラシア地域には、一帯一路構想に先んじてロシアを中心とする多国間枠組みが複数存在している。ユーラシア経済連合（Eurasian Economic Union; EAEU）はその一例であり、関税同盟でもある同連合と一帯一路構想の利益調整は簡単ではない。

第3には、同構想全体を統べる理念が必ずしも明確でないことから、国際的に疑念が深まっていることがある。「債務の罟」論はその一例である。本章では、構想の背景にある外交理念として「人類運命共同体」を論じるが、その前提として、同構想の登場には中国なりの客観的背景＝必然性が存在していることを見ておく必要がある。第8章では、同構想登場前後からの中国のマクロ経済動向を整理することでこうした必然性を示し、さらにその後の中国が「高品質」の発展を求める段階に達していること、その一環として同構想がバージョンアップしつつあることを論じている。

本章の行論においては、上記した諸課題を意識しつつ同構想の現状を分析し、その今後は展望する。第2節においては、「構想」展開の現状を確認し、第3節で、「構想」が直面している諸課題と国際社会からの批判の内容、それらへの中国の対応について分析する。

次に、同構想の今後を検討するにあたり、第4節で中国経済の世界経済への影響力が拡大しており、そのあり様の変化によって途上国の工業化を阻害するなどのマイナスの影響も与えていること、を確認する。そして、第5節では、以上の分析を踏まえて、日本がどのように同構想や中国経済に対していくべきかについて展望を試みる。

本書第10章は、東アジアにおける生産ネットワークの構造転換の実態を分析している。国際経済における中国の立ち位置の変化を、産業レベルの動向から実証的に裏付ける分析が示されている。また、こうした分析を踏まえて、日中両国間の経済関係について、「第三国市場協力」を例にその今後を展望している。

第9章は、日本の企業レベルにおける「第三国市場協力」について、従来の日本企業の中国事業変遷の中に位置づけ、今後の示唆を得ようとしている。日本企業へのヒヤリング結果も引用されており、第10章の分析を企業レベルの観察から補強するものとなっている。

なお、一帯一路構想の原語「一帯一路倡義」は語義からすると「一帯一路イニシアチブ」と訳すべきであるが、本章では、各種報道・論考で用いられて定着した一帯一路構想（以下、他の構想と区分する必要がある限り「構想」と表記）を用いる。

第2節 「構想」建設の現状

本節では、2017年以降を中心に「構想」の現状を確認する¹。

1. 「構想」の方向性、ポイント

第1回「一带一路国際協力サミットフォーラム」(2017年5月に北京で開催)は、「構想」の目指す経済協力の内容を具体的に示すものとなった。フォーラム期間中に締結された各種協定の調印リストをみると、全般的な協力覚書(12カ国)や経済貿易協力取り決め(30カ国)が主体を占める。その他は個別のプロジェクトに関する取り決めもある。また、サミット後「構想」は建設段階に入ったというのが中国の公式見解となっている。

筆者の見るところ、この建設段階の第1のポイントは、今後の経済協力の基礎として新たな自由貿易協定(Free Trade Agreement: FTA)締結とFTA網の拡大が重視されていることである。こうした動きは、中国が主唱する東アジア地域包括的経済連携(Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP)などの多国間FTAの実現につながるものである。

第2のポイントは、中国がその独自の経済協力枠組みを保持しつつ「構想」を推進しようとしていることである。中国の経済協力は、経済協力開発機構(Organization for Economic Co-operation and Development: OECD)諸国の政府開発援助(Official Development Assistance: ODA)基準とは異なる。中国政府が提供する資金において国家財政から支出され、相手国政府に供与される「援助資金」カテゴリー一部分は小さく、「対外経済合作」(プロジェクトの建設請負、労務提供、設計コンサルティングを主要内容とする)カテゴリーが大部分を占める。これは、OECDの定義する経済援助に比すると返済条件は厳しいが、一般のビジネス案件とは異なり、中国政府が提供する優遇借款などを利用しながら実施される。OECDのいう「政府援助枠組」と「市場取引の領域」双方にまたがる内容を有している。中国自身はこれを「南南合作」(発展途上国間協力)の方式と位置付けており、受け手国側においても経済協力の一形態と見なされている。

第3のポイントは、アジアインフラ投資銀行(Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB)など、中国が主導する融資ルートの新設である。当初、同銀行に対しては、世界銀行(World Bank: WB)、アジア開発銀行(Asian Development Bank: ADB)等従来の国際金融機関と対抗して、中国の外交を側面から支える動きをとるのではないかという懸念も多かったが、実際の融資案件を見ると、既存金融機関との協調融

¹本節における分析は、拙著「転機の一帯一路と『新時代』の中国経済」(以下、「転機の一帯一路」と略、『習近平政権第二期(前半)』亜細亜大学アジア研究所、2020年所収)第2節、拙著『『新時代』の中国経済と一帯一路』(以下、「新時代の中国経済」と略、『習近平政権第1期総括』亜細亜大学アジア研究所、2019年所収)第3節と重複する部分がある。個々の論点の詳細については、同論稿も参照されたい。

資が多く、そうした懸念は当たらなかったようだ。2018 年末までに AIIB が実施した 35 案件 (75 億ドル) のうち独自融資は 14 件にとどまっている (表 1 ハイライト部分)。

表 1 アジアインフラ投資銀行融資実績(2018 年末)

	協調融資相手	プロジェクト名	国名	備考
1	AIIB 単独	北京大気質量改善・石炭天然ガス転換	中国	
2	AIIB 単独	ブロードバンドインフラ	オマーン	
3	AIIB 単独	Duqm 港商業埠頭・作業区整備	オマーン	
4	AIIB 単独	鉄道システム準備	オマーン	
5	AIIB 単独	グジャラート州道路	インド	
6	AIIB 単独	インド・インフラファンド	インド	投資金融仲介
7	AIIB 単独	送電線レベルアップ	バングラデシュ	
8	AIIB 単独	発電所建設	バングラデシュ	
9	AIIB 単独	インフラファンドへの出資	インド	
10	AIIB 単独	道路整備	インド	
11	AIIB 単独	持続可能なエネルギー・インフラ融資ファンド	トルコ	
12	AIIB 単独	都市・観光インフラ整備	インドネシア	
13	AIIB 単独	都市水道・汚水処理管理改善	インド	
14	AIIB 単独	AIIB-Asia ESG 信用ポートフォリオ	アジア全域	
15	世界銀行	アンドラプラデシュ州電力供給	インド	
16	世界銀行	タベラ第 5 水力発電所拡張	パキスタン	
17	世界銀行	全国貧民窟改造	インドネシア	
18	世界銀行	メロマニラ洪水管理	フィリピン	
19	世界銀行ほか	Nurek 水力発電所改造	タジキスタン	
20	世界銀行	区域インフラ開発ファンド	インドネシア	投資金融仲介

21	世界銀行ほか	アナトリア天然ガスパイプライン	アゼルバイジャン	
22	世界銀行	ダム操業改善・安全	インドネシア	
23	世界銀行	道路建設	インド	
24	世界銀行、イスラム開発銀行等	ガス貯蔵施設拡張	トルコ	
25	世界銀行	灌漑施設改善	インドネシア	
26	世界銀行	持続可能な公衆衛生サービス	エジプト	
27	IFC	IFC 振興アジアファンド	アジア全域	投資金融仲介
28	IFC	太陽光発電固定価格買取	エジプト	
29	IFC、アジア開発銀行	Myingyan 発電所	ミャンマー	
30	アジア開発銀行	送電システム強化	インド	
31	アジア開発銀行	バトウミ環状道路	ジョージア	
32	アジア開発銀行	天然ガスインフラ・生産効率改善	バングラデシュ	
33	アジア開発銀行	M-4 国家ハイウェイ	パキスタン	
34	欧州復興開発銀行	ドウシャンベ・ウズベキスタン 辺境道路改善	タジキスタン	
35	欧州復興開発銀行	バンガロール地下鉄 6 号線	インド	

(出所) 同銀行公式サイトより筆者作成

第4のポイントは、中国政府が関わる領域以外では通常の商行為が拡大していることである。筆者の現地調査や日本貿易振興機構海外事務所による同構想関連プロジェクトの実態調査（2017年秋）で得られた中国の民間企業の見解には、「海外進出に対して政府が支援を提供してくれることはない」というものが多かった。多くの領域で、純粋にビジネス基準で企業活動が進められていることが示されている。

以上のポイントから、中国が「構想」に込めている政策的意図を整理しておこう。まず、対外的には、中国主導の経済圏構築を目指している。そのための手段は、(1) 域内インフラの連結性向上、(2) 中国を軸とするFTAネットワークの展開、(3) 国際金融機関を通じた資金調達・供給であり、(4) こうした手段を通じて中国経済圏、将来的には人民元圏を形成していくことだ。

他方、国内的には、切実な課題となっている地域間格差問題の解決、経済構造の転換、を上から主導する形で実現することである。そのための手段は、(1) 内陸地域と「構想」関係国を連結する交通インフラの整備、(2) 「構想」に依拠した海外市場開拓、(3) 中国企業の海外展開支援である。

2. 「構想」の狙いと効果の評価

「構想」のマクロ経済政策としての狙いを端的に述べれば、(1) 対外経済ポジションの変化に対応すること、(2) 内陸部経済を振興すること、である。(1) については、対外貿易の多角化や中国自身の対外投資の急増という変化に対応して二国間にとどまらない多国間で、かつ中国自身の投資を守るための投資保護協定を包含する F T A が目指されている。

(2) の目標は (1) の施策では対応できないため、別途、内陸部と経済関係の深い諸国との貿易・投資関係の振興を掲げ、(1) (2) の同時達成を目指すものとして一帯一路構想が登場したと考えられる。すなわち、同構想は、(1) への対応としての「対外開放政策 2. 0」であると同時に (2) への対応としての「西部大開発 2. 0」である、と筆者は考えている。

実際に、「構想」関連の施策の実施によってどのような効果が期待できるであろうか。

第 1 は、輸送インフラの整備に伴う中国と関係国間の輸送効率向上だ。代表的プロジェクトである「中国・欧州直通貨物列車」(中国語:「中欧班列」) を例にとると、発着回数の急増や輸送時間の短縮により輸送コストが低減している。2018 年には、中国全土=欧州間で 6300 列車が運行され、54 万 T E U (標準コンテナ) が運送された。輸送所要時間は当初の 16~20 日から 13 日程度へと短縮、輸送コストは T E U (標準コンテナ) 当たり 9000 米ドルから 6000~7000 米ドルに低下した。これは海運の二倍程度だが、空運の三分の一である。海運がほぼ 40 日、空運が 2 日程度を要するので、時間と費用を比較較量すると競合可能な水準になっていると考えられる。

海上輸送の実態はさらに先行している。それは、「構想」に先行して進められてきたものである。全世界の 10 大コンテナ港のうち 6 港が中国大陸部と香港に位置するが、これらと欧州・中東・アフリカを結ぶ航路上において中国の港湾投資が実施されてきた。イギリスの研究機関と *Financial Times* 紙の共同研究によると、2010 年以来、中国企業・香港企業が関与し、あるいは関与を公表している港湾プロジェクトは少なくとも 40 あり、総投資額は 456 億ドルに達している。この結果、全世界の海上コンテナ輸送の 67% が、中国が所有ないし出資している港湾を経由していると見られる²。

第 2 には、新たな国際金融機関の創設でインフラ建設の資金手当てが拡充されることである。A I I B (資金規模 1000 億ドル見込み) だけでなく、これに先行して新開発銀行 (同 500 億ドル、2022 年には 1000 億ドル) が設立されており、これらとは別に

² “How China rules the waves”, *Financial Times* 2017 年 1 月 25 日付け報道

中国独自の基金であるシルクロード基金（同 553 億ドル）がある。これらを合計すると、WB（同 2830 億ドル）、ADB（1635 億ドル）に比肩する。

第3には、「構想」関係地域内に新たな産業集積が創出されることである。この効果は、中国版工業団地である「域外経済貿易合作区」の設立に伴って観察されている。なお、工業以外の産業（農業、商業・貿易）の振興や研究開発を掲げた団地も存在するが、商務部所管の同合作区は、2018年9月時点で46カ国に113カ所設立されており、約366億ドルの投資を吸収している。うち、同構想関係国は24カ国、82カ所、約304億ドルを占めている。投資業種別の統計はないが、報道によれば、①中国が比較優位を有する軽工業、家電、繊維、アパレルを中心に②中国で生産能力過剰となっている鉄鋼、電解アルミ、セメント、厚板ガラス等の業種が進出している。

第4には、自由貿易試験区との統合運用による国内経済への効果である。16年9月から同構想の中国＝欧州直通列車のチャイナランドブリッジ起点都市のうち5つ（鄭州、西安、武漢、重慶、成都）と大連、舟山に自由貿易試験区が設立された。現在同試験区は17カ所（自由貿易港を掲げる海南省を入れると18カ所）に拡大されている。内外企業は試験区の規制緩和措置を享受しつつ「構想」のもたらすメリットを享受できる。

第5には、国内産業の構造改革が促進されることがある。「構想」は対外開放のレベルアップであり、先進的技術・産業の導入が進む一方、上記したように競争力を失った産業の海外移転が進むことが期待できるからだ。

最後に第6には、こうして「構想」が対象とする域内において経済関係が深化拡大し、人民元の流通が盛んになることを通じて事実上の人民元通貨圏が成立していくことである。これは中国の悲願である人民元の国際化に資することになる。

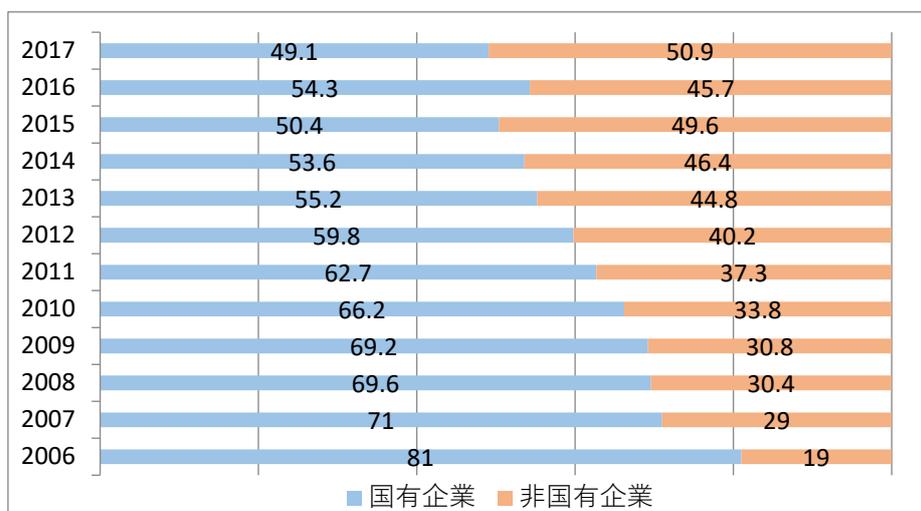
3. 海外投資企業の現状と「構想」

ここで、中国の海外直接投資の現状を確認しておこう。中国の海外直接投資額は17年のフロー額（1582.9億ドル）で世界三位、17年末の累積投資額（1兆8090.4億ドル）で世界第二位となっている。投資先別構成は、アジア向けが63%と多いが、うち54.2%は香港向けで同地から第三国に再投資されていると見られる点に注意が必要だ。

「構想」対象国向け投資の動向を見ると、同構想対象国（アジア、アフリカ、EUの一部諸国）への投資は、17年に201.7億ドルと全投資額の12.7%であった。すでに一定の割合を占めており、かつ09年以降の伸び率は他地域向けに比べて早く、今後そのシェアは拡大していくと予想される。

企業レベルでの投資の実態はどうだろうか。図1は、2006～17年における企業の海外投資を企業属性（所有制）別で整理したものである。当初は八割を占めた国有企業投資が漸減し、非国有企業投資が増加している。

図1 対外直接投資における国有企業と非国有企業シェア(累積ベース、%)



(出所)『2017年度中国対外直接投資統計公報』より筆者作成

筆者は、さらに、近年活発に海外投資を行っている国有企業を20数社³選定して、各社のホームページや各種報道から得られる情報を集約し、投資先国と投資プロジェクト開始年(落札年含む)のマトリクスを作成してみた。そこからアジア諸国のみを抽出し、それぞれのコラムに代表的プロジェクトを記したのが表2である。同表からは、しばしば報道されているように、有力な国有企業が国策に沿うプロジェクトを担っている実態を確認することが出来る。だが、そうした体制が、投資プロジェクト決定プロセスにおいて投資受け入れ国の意向が反映され難くなることにつながり、受入国側の不満の種となるとともに債務超過を招く一因となっていることに注意が必要である。

³ 注4で引用した統計公報の海外投資企業リストから選択した。中国港湾工程有限公司、中国建築工程総公司、中国鉄路工程総公司、中国交通建設集団、中国電力建設集団有限公司、中国水利電力対外公司、中国石油天然気集団有限公司などである。

表2 代表的国有企業によるアジア向け投資案件

年\国	シンガポール	マレーシア	インドネシア	フィリピン	タイ	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	パキスタン	インド	スリランカ	ネパール
2012							水力発電所			水路修理		ハンバントタ港	
2013		ベナン大橋					変電所	石油パイプライン		港湾設備		ラジャバクサ空港	
2014	コンテナ埠頭	ベナン大橋	石炭埠頭建設 発電プロジェクト請負				水力発電所			深水バース		コロンボ港 コンテナバース	
										高速道路		コロンボ・ ポートシティ	
										水力発電所			
2015				コンテナ・ バース建設	中国=タイ鉄 道		変電所	石油パイプ ライン	石炭埠頭	港湾LNG施設			
							水力発電所						
2016		大型ガント リークレーン クアララン プールの軽軌鉄 道					中国=ラオス 鉄道		風力発電所	深水バース			
										軽軌鉄道			
										水力発電所			
										風力発電所			
2017		東海岸鉄道	火力発電所							火力発電所		農業センター	
		変電所	ジャカルタ= バンドン鉄道							火力発電所			
		ダム拡張工 事	ジャカルタ= バンドン鉄道										
2018		クアララン プールのタ ワー					ダム建設		港湾の石炭・ 石油輸送シ ステム	高速道路			大統領府光 ケーブル設備
									鉄鋼プロジェ クト				

(注) 網掛けコラムは国有企業のプロジェクトが契約・開始した年を示す
(出所) 筆者作成

第3節 「構想」の課題と中国の対応

本節では、「構想」が直面している諸課題とそれらへの中国の対応を概観する⁴。

1. 「構想」が直面する諸課題

諸課題の第1は、外交摩擦である。「構想」を二国間レベルで見ると、中国が資金等の出し手であり関係国はそれを受け入れる立場にある。両者の思惑に行き違いが生じることはありうるわけだが、特に問題視されているのは債務超過問題と、投資決定プロセスの問題である。本章第1節で触れたスリランカの港湾投資はその一例である。2012年に合意されたハンバントタ港への投資は、FSが甘かったことから、利用実績が上がらず、債務返済見通しが立たなくなったため、中国・スリランカ合弁の港湾管理企業にその使用权を99年間譲渡するという形で解決が図られた。このケースでは、債務超過問題が主権侵害と見なされ、国際的に論議を呼んだ(第11章参照)。

第2は、既存の多国間枠組みとの関係調整である。たとえば、中央アジアにはロシア

⁴個々の論点については、前出「転機の一帯一路」第3節、「新時代の中国経済」第2節を踏まえて補充したものとなっている。

が構築してきた経済上、安全保障上の多国間機構が存在する。前者の代表はユーラシア経済連合 (Eurasian Economic Union; EAEU: ロシア、ベラルーシ、カザフスタン、アルメニア、キルギス。候補国タジキスタン)、後者の代表は集団安全保障条約機構 (Collective Security Treaty Organisation; CSTO: ロシア、アルメニア、ベラルーシ、カザフスタン、キルギス、タジキスタン) である。中国はロシアを含む上海協力機構 (Shanghai Cooperation Organisation; SCO: ロシア、中国、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、ウズベキスタン、インド、パキスタン) に参加してきたが、同機構は域内の安全保障問題を優先した枠組みであり、経済関係緊密化を主要内容とする「構想」とは発想を異にする。「構想」推進のためには、別途各機構の加盟国、特にロシアとの関係調整が必要であるが、ロシアとしても市場である EAEU 諸国を失いたくないことから、調整は容易ではない。

第3は、「構想」の理念が明確でないことから、国際的な疑念を払拭できていないことである。本章冒頭で述べたように「構想」の内容を初歩的に示した政策文書は存在するが、タイトル通り「ビジョン」であり、国家発展改革委、外交部、商務部が取りまとめた政策文書にとどまる。また、中国が提供する資金のパイプとしては、国家開発銀行、国家輸出入銀行などの銀行系統が大きなシェアを占めており、その融資は、OECD 諸国が規定する ODA とは融資条件が異なっており、必ずしも経済援助とは見なせないものとなっている。

2. 中国の対応

中国自身、既に上記した課題を自覚し、外交努力を行っている。たとえば、第1の問題に関しては、中国が最重要の経済援助対象とするアフリカ諸国向けの援助政策の調整が実施されている。2018年9月に北京で開催された中国アフリカ協力フォーラム (Forum on China-Africa Cooperation: FOCAC) では、中国の援助政策は理念が不明確で内容も不透明だとの国際的批判を意識して、援助理念と資金計画の公開が行われた。前者については、①産業促進、②インフラの相互接続、③貿易円滑化、④グリーン発展、⑤能力開発、⑥健康・衛生、⑦人的・文化的交流、⑧平和・安全保障、を内容とする「八大行動」が示された。

後者については、2019～21年に提供される総額600億ドル支援について、①無償援助・無利息借款・優遇借款150億ドル、②貸付限度額設定200億ドル、③中国アフリカ開発性金融特別基金支援100億ドル、④アフリカ輸入貿易融資特別基金支援50億ドル、⑤民間企業の直接投資100億ドル、という内容であると説明された。

そして、2019年4月に開催された第二回「一带一路国際協力サミットフォーラム」での習国家主席の総括演説では、①「構想」が排他的枠組みではないこと、②国際ルールを遵守したプロジェクト建設を行い、ビジネスと財政の持続可能性を確保すること、③シルクロード基金等による資金供給を継続すること、国際金融機関・各国金融機関と

の第三国における協力を推進すること、が改めて強調されたのである。

第2の問題については、2015年5月に、習国家主席とプーチン・ロシア大統領による共同声明「ユーラシア経済連合およびシルクロード経済ベルトの建設の結合に関する協力について」で、ユーラシア経済連合と「構想」の関係について、貿易・投資関係拡大をはじめとする八つの分野で協力を強化していくことが表明され、2017年7月の習国家主席のロシア訪問時の共同声明でも「一带一路とユーラシア経済連合との連携」が謳われている。しかし、連携は進んでいるとは言えない。

既述のように、ロシアにとってEAEUの最大のメリットは、非燃料輸出市場としての中央アジア諸国を囲い込めることであるが、中国との間でFTAなどの経済連携を進めれば、この市場を中国に奪われかねないというディレンマを抱えていることが連携を阻んでいるといえるであろう⁵。

3. 「人類運命共同体」の強調

第3の問題に関連して、中国の外交理念である「人類運命共同体」と「構想」の関係を見ておこう。「人類運命共同体」と「構想」は、早くから強く関連づけられていた。習国家主席が「海上シルクロード」を提唱した2013年10月のインドネシア国会演説において、早くも「中国・ASEAN運命共同体」の建設が表明されている。その後、15年12月の中国・アフリカ協力フォーラムサミットで発表された「アフリカ政策文書」、16年11月に習国家主席の南米歴訪終了に合わせて発表された「ラテンアメリカ・カリブ政策文書」でも、それぞれの地域との運命共同体構築が提唱されている。

そして、諸地域に対する政策の総仕上げといえる17年5月の一带一路国際ハイレベルフォーラムの総括演説において習国家主席は、同フォーラム開催が「各国が『一带一路』建設を協力して推進し、手を携えて人類運命共同体を構築するという積極的なシグナルを発した」と主張した。さらに、18年7月の中国・アラブ協力フォーラム（北京）においても、「構想」をテコにして「中国・アラブ運命共同体」構築を進める考えを示している。また、同月のBRICS（Brazil, Russia, India, China）首脳会議（ヨハネスブルク）での講演では、BRICS諸国が「新型の国際関係」と「人類運命共同体」構築で建設的な役割を果たすべきだと強調している⁶。

このように「人類運命共同体」は、「構想」のバックグラウンドを成す理念である。ただし、その具体的内容は必ずしも明確とは言えない。習国家主席をはじめとする中国の指導者の発言を総合すると、①自国の利益とともに他国の利益にも配慮すること、②各国の相互依存関係を重視すること、③持続可能な発展を重視すること、などの概念を

⁵ 金野雄五「ユーラシア経済連合―統合の現段階と一带一路との関係―」、『比較経済研究』第56巻第2号、2019年6月、30～31頁。

⁶ 飯田将史「既存秩序と摩擦を起こす中国の対外戦略」、防衛研究所編『中国安全保障レポート2019―アジアの秩序をめぐる戦略とその波紋』、2019、14頁、18頁。

含み、「協力とウィンウィン」がキーワードである。政治、安全、経済、文化、生態環境、の五分野を含むとされおり、字義通り理解すれば、誰も反対できない理念である。しかし、曖昧さは払拭できていないように思われる。

4. 国際基準への接近

このように中国は、「構想」の抱える問題点の解決や国際的批判に対して独自の対応を模索しているが、その中で注目されるのは、「構想」や中国の経済外交が次第に国際基準に接近していることだ。

第二回「一带一路国際協力サミットフォーラム」後の大阪G20（2019年6月）において、インフラ建設における「質の高いインフラ建設原則」が採択され、中国も署名している。同原則には、①持続可能な発展のためにインフラの正のインパクトを最大化すること、②ライフサイクルコストを考慮し経済性を向上すること、③環境への配慮、④自然災害その他のリスクに対する強靱性の構築、⑤社会への配慮、⑥ガバナンスの強化（公平性、透明性の確保）、が含まれている⁷。

また、中国・中東欧間の多国間枠組みである「16+1」においても、中国は、第1に、運輸、貿易・投資、関税、インフラに関する交渉をEU＝中国協議メカニズムを基礎に行うことを認め、第2に、従来は中国輸出入銀行が個別プロジェクトに対して直接融資していたのを中東欧の政策銀行に供与する形に改めている⁸。

両者ともアメリカが関与しない多国間枠組みでの動きであり、中国が譲歩しやすかったという事情はあるが、中国が国際的影響力を向上しようとするれば、国際基準を考慮せざるを得なくなっていることを示しているともいえる。

第4節 「構想」の世界経済への影響

本節では、「構想」の今後を展望するために、それが世界経済に与えている影響について検討する⁹。

ここ10年ほどの間に、中国の対外経済関係には大きな変化があった。その中で中国経済が世界経済にマイナスの影響を与えるケースが発生しており、これらをどう解決していくかが問われている。

第1は、「三角貿易体制」の構造変化である。同体制の下で中国は、ASEAN、日本、韓国など東アジアの国々から部品や中間財を輸入して完成品に組み立て、EUや北

⁷ 外務省のG20ホームページ

https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/g20/osaka19/pdf/documents/jp/annex_01.pdf

⁸ 六鹿茂夫「二つの新冷戦の中で揺れる中国の『16+1』戦略」、『東亜』2019年9月号、霞山会、97頁。

⁹ 本節の分析の個々の論点については、前出「転機の一帯一路」第4節、「新時代の中国経済」第4節においても論じているので参照されたい。

アメリカに輸出していた。2010年当時、東アジアやASEANと中国の貿易は輸入の7割ぐらいが中間財や部品であり、これら諸国に対して中国は貿易赤字を計上し、EUや北アメリカに対する輸出で貿易黒字を得て、赤字を相殺していた。見方を変えると、三者間で資金循環する構造であった。

しかし、2015年のASEANとの貿易では、部品や中間財の比率が相互間で対等に、すなわち水平貿易関係になってきている。こうした変化は東アジア諸国との間にも及んでおり、韓国は部品や中間財の対中輸出がまだ多いが、日本はその比率が下がり、むしろ中国から部品や中間財を輸入する構造になってきている。

こうして中国に貿易黒字が偏在する構造が生まれた。1980年代の日本は貿易黒字を貯め込むばかりで世界に還元しないと批判されたが、今は中国が同様の批判を受ける立場になっている。この貿易黒字を世界に還流していくこと、たとえば直接投資などの形で各国に資金を流していくことが求められているといえる。この点については第8章が、中国経済の現段階をマクロの視点から俯瞰して分析し、「構想」登場の背景として説明している。

第2は、中国の国際収支構造が先進国型になっていることである。これは第1の変化の結果であり、貿易収支と経常収支が大幅な黒字状態となって、その黒字を使って直接投資を含む資金の対外移転がなされている。これもかつての日本と同様の事態である。

第3は、中国経済が世界経済のかく乱要因になっていることである。まず、中国は途上国に対して資源輸入大国となった。例えば全世界の鉄鉱石取引量の3分の2は中国が輸入している。これは生産国から見れば、中国の動向によって経済が大きな影響を受けることを意味する。他方で中国は、途上国に限らず先進国に対しても製品の輸出を急激に増やしている。最近問題になったケースでは、2016年に鋼材を1億1000万トンも輸出した。1億1000万トンというのは日本の年間粗鋼生産量に匹敵する。これが世界市場に出てきた結果、市況が一気に下落して、他の国はこの市況価格では立ちいかななくなるという事態が起きた。

もう一つの深刻な問題として、中国経済のこうしたあり様が途上国の工業化を阻害するケースが出てきていることがある。特に資源輸出国については、中国が資源輸入を増やすことで途上国側の為替レートは上がり、その製造業の競争力が弱体化する。加えて、中国製品が途上国製造業の第三国市場、国内市場を奪っている。これは実際に南アフリカ、インドネシア、ブラジル等で見られたケースである。これらの諸国では、中国が資源輸入を増やす中で、全輸出中に占める製造品、完成品の比率が低下した。すなわち工業化が停滞するという現象が実際に発生した。

第4は、インフラ分野における中国のプレゼンス向上である。第2節でみたように、中国は全世界で港湾経営に対する影響力を強めている。この向上したプレゼンスを中国がどう使うのかという懸念が当然出てくる。

特に安全保障の観点から、中国が整備した港湾に軍艦を寄港させていることへの懸念

があるが、これは当たっている面と当たっていない面がある。第1節で引用した *Financial Times* 紙の報道では、実際に中国が軍事的な支援施設を有し、軍艦が寄港すれば整備や給油ができる港は確かに複数存在する。例えば、南シナ海の人工島のほか、セイシェルやジブチ港、パキスタンのグワダル港である。しかし、これ以外の港湾には今のところ軍事的意味はない。確かに中国の軍艦が寄港したことはあるが、軍事的な支援設備のない港湾がほとんどである¹⁰。

たとえば、筆者は、2017年9月にスリランカのハンバントタ港を実際に見てきたが、同港は給油施設や修理用ドックなどを有しておらず、まだ現実的に軍事的脅威をもたらしているわけではない。中国が港に対する影響力を強めているからといって、それがすぐに軍事的影響力の強化につながっていないことは確認しておく必要がある。

ハンバントタ港の一番の問題は、周辺に産業集積がないことだ。同地が選択された理由は、前政権の大統領の出身地＝政治的基盤だったことによる。コンテナ船の寄港がなく、現在よく寄港しているのは自動車運搬船である。ここに先進国から輸送してきた中古車をストックして自動車運搬船で再び南アジア各国に中古車を輸送するハブ港として使われている。当初の目論見とは異なるが、興味深い展開である。なお、第11章では、前大統領下野後の2017年に同プロジェクトの債務問題に関して中国・スリランカ両国間で行われた交渉の経緯を分析している。

また、注目されるケースとして同じスリランカのコロombo港がある。二つの投資が行われており、一つは従来型のコンテナヤードを大拡張する投資である。コロombo港の南側岸壁は中国が新たに建設したものであり、その効果により、コロombo港で積み替えされるコンテナ量は劇的に増えている。もう一つはコロombo港の南側を埋め立てて造成されている「ポートシティ」である。ポートシティは工業だけではなく、商業施設やレジャー施設、将来的には金融企業をも誘致するプランである。地下鉄網なども整備して、国内、海外から企業を誘致して、シンガポール型の産業集積を目指している。

このようにスリランカのケースは、今後の「構想」の行方を考える上での参考となる。確かに債務問題などを抱えているが、スリランカ政府自身は、当該プロジェクトを自国の発展に寄与させる道を模索しているからだ¹¹。

第5は、中国のインフラ建設や直接投資を通じて、中国規格、中国標準が世界に浸透している事実である。例えば中国はケニアで高速鉄道を建設したが、中国規格のレール

¹⁰ European Council on Foreign Relations, *“Blue China : Navigating the Maritime Silk Road”* 2018 が、2003～18年における中国海軍の世界各国港湾への寄港を集計している。ここからは、中国海軍の海外寄港がかなり限定的なものである事実が読み取れる。

¹¹ この点については、荒井悦代「スリランカと『一帯一路』－ハンバントタ総合開発事業の進展状況」（日本貿易振興機構アジア経済研究所編 『中国「一帯一路」構想の展開と日本、2018）参照。

https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Seisaku/2017_1_10_001.html

幅が採用されており、今後、ケニアの鉄道全体が中国の鉄道と同規格になる可能性がある。また、アフリカのいくつかの国で都市の交通システム、安全管理システムとして中国のシステムを丸ごと導入している。さらにアフリカに限らず東南アジア、南アジアにおいて中国企業の携帯電話が非常に大きなシェアを占めている。結果としてこれら地域の通信規格は結局中国規格になっていく可能性がある。

サービス規格も浸透している。SNSアプリのWeChat（微信）には、WeChat Pay という個人決済用機能が付いている。WeChat を入れた携帯を持ち、同じく WeChat Pay を使っている個人・店舗との間で電子決済や送金が可能となる。同アプリがすでに韓国や日本、ヨーロッパにおいて広汎に普及している現実は軽視すべきでないだろう。

第5節 「構想」の日本への影響と対応

最後に、「構想」が日本に与えている影響と日本の対応について検討する¹²。

日本政府の「構想」に対するスタンスは当初、消極的であった。しかし、2017年12月に日中経済協会が主催した会議の中で、政府として「第三国において日中民間経済協力が進むことを支援していく」と表明して政策転換がなされた。一帯一路への直接的言及はないが、これは、同構想で中国がさまざまなプロジェクトを進めるときに民間経済協力であれば日本も協力できるとの方針である。その後、2018年10月の安倍首相訪中時には、日本企業・中国企業間を中心に52件の覚書、協議書が交わされた¹³。

将来にわたる問題として、日中協力の可能性はどこにあるだろうか。経済面から見ると「構想」は主として4つのフェーズで動いているが、フェーズごとに検討してみよう。

第1は、インフラ建設である。世界各地で大規模な建設が行われているが、主役はほとんど中国企業であり、日本企業の参入は難しい。ただ、中国企業が有していない技術やノウハウの提供といったニッチな参入機会はありうる。主契約者たる中国企業へのサプライヤーとして設備等を提供する役回りも可能である。例を挙げると、筆者は、19年8月にベトナムを現地調査したが、その際に、中国企業が落札した火力発電所プロジェクトに日本企業が発電設備を納入しているケースを複数確認している。なお、この分野での協力の可能性と課題については、第9章が具体的に分析している。

第2は、FTA網の建設である。前述したように中国自身が多国間FTAを必要としており、日中韓FTAやRCEPを含む多国間枠組みの推進を表明している。ここでは日本も協力できる。その際に日本は、環太平洋パートナーシップ協定（Trans-Pacific

¹²本節の分析の個々の論点については、「転機の一帯一路」第4節、「新時代の中国経済」第4節も参照されたい。

¹³ 52件のリストは、経済産業省ホームページ。また、第9章参照のこと。
<http://www.meti.go.jp/press/2018/10/20/20181026010/20181026010-1.pdf> で得られる。

Partnership Agreement; T P P。現在は T P P 11、もしくは **Comprehensive and Progressive Agreement for Tran-Pacific Partnership**: C P T P P と呼ばれる) に代表される高度な F T A、すなわち、サービス規制や政府規制緩和を含む F T A をゴールとして、日中韓 F T A や R C E P をより高度な F T A に誘導するという形での協力が考えられる。この問題に関して、筆者は中国の研究者と意見交換したが、その何人かは、上記二つの F T A 推進の意義を強調する一方、中国は多国間 F T A の経験を欠いているので日本の C P T P P の内容を学習し、可能性があればこれに参加すべきだと考える、と述べていた。彼らが政府系シンクタンクのメンバーであることからすると、中国は F T A 政策の調整を検討しているように思われる。

第 3 は、企業レベルの協力で、最もチャンスが多いと考えられる。香港貿易発展局が、香港に進出している中国企業に実施した 2016 年のアンケート調査¹⁴によると、東南アジアに進出し、基本的に新市場、新しいマーケットの開拓をしたいと考えている中国企業が多い。こうした分野では、既に東南アジアに進出している日本企業との間での協力が想定できる。また、東南アジアには、中国の工業団地だけでなく日本の工業団地も多数存在する。こうした工業団地間での協力や相互乗り入れが考えられる。

協力の事例としては、インドネシアで、日本の商社双日が請け負っているプロジェクトでのケースがある。グリーンランドという名の産業集積と居住区、商業施設を誘致して都市を建設するプランである。ここに中国が、インドネシア初の対外経済貿易合作協力区を造成している。グリーンランド南端にあり、既に中国企業が進出している。第 10 章では、当該分野での協力について、生産ネットワークの構造変化という幅広い視点から分析している。

第 4 は、前節の WeChat の例で見たような中国規格ないし中国技術標準への対応である。SNS レベルでは既に浸透（日本側から見れば利用・共用）が始まっている。ただ個人決済機能となると話は別である。例えば、ベトナム等は WeChat の使用を禁じているが、これは決済情報を中国に把握されることを恐れた措置である。日本では WeChat 排除の動きは見られていない。

最大の問題は、米中摩擦によって状況が複雑化していることである。例えばアメリカの標的となっているファーウェイと日本企業は深い関係を築いてきていた。日本企業が同社から通信設備を買い入れる一方、同社も多数の日本企業から部品類を調達してきた。現在、アメリカの要望を容れて日本の通信キャリア大手は 5 G 通信でのファーウェイ製品使用を避けているが、将来的にこのままでよいのかについては、別問題であろう。ファーウェイが日本に研究開発拠点を設立したことが示すように、各種ソフト開発において両国企業が協力している例は多い。中国技術標準にどう対応するのかは国策レベルの問題でもあり、今後改めて議論されるべきであろう。

¹⁴香港貿易発展局 2016 「中国企業発掘『一帯一路』商機：華南地区問卷調査結果」
(www.economists-pick-research.hktdc.com)

おわりに

最後に、本章の分析を踏まえて、「構想」と日中経済関係の今後について考察すべき点を示しておきたい。

習政権は、第2期（～2022年）を超える長期政権の基盤を固めたとの評価が定まりつつある。しかし、筆者の見るところ、長期政権となったとしても取り組むべき経済課題には変わらない。国内においては新興産業を育成し、産業構造転換を成し遂げることであり、対外経済分野においては「構想」を推進することである。

国内における経済課題は、既存の経済構造そのものに関わるだけに容易ではない。特に国有部門について習政権はその強化を図っており、改革が後退した印象もある。しかし、2010年代入り後に明確になったような、民間企業を中心としたイノベーションの盛り上がりと就業構造の変化には注目すべきである¹⁵。また、「構想」推進に伴う国有企業の海外投資拡大がその経営の国際化をもたらすことが出来れば、非効率な国有部門の比率は低下するとともに、より効率的な企業が生き残るという形で産業構造が転換し、経済全体の効率が向上することが期待される。

「構想」についてさらにいえば、米中摩擦にも関わらずその推進が放棄されることはないであろう。今後、中国と関係国間の貿易・投資関係はさらに拡大・緊密化し、中国を中心とする経済圏が形成されていくことは確実である。

日本としては、中国経済の主役の交代と新しい経済圏形成を前提として、対中国政策を練り直し、それを「構想」関係国向け政策ともリンクさせながら構築していく必要があると思われる。

〔参考文献〕

（日本語文献）

亜細亜大学アジア研究所 2019 『習近平政権第1期総括』 同研究所

亜細亜大学アジア研究所 2020 『習近平政権第二期（前半）』 同研究所

日本貿易振興機構アジア経済研究所編 2018 『中国「一帯一路」構想の展開と日本』

https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Seisaku/2017_1_10_001.html

大西康雄 2015 『習近平時代の中国経済』 アジア経済研究所

大西康雄編 2017 『習近平政権二期目の課題と展望』 アジア経済研究所

大西康雄編 2019 『習近平「新時代」の中国』 アジア経済研究所

金野雄五「ユーラシア経済連合—統合の現段階と一帯一路との関係—」、『比較経済学研究』第56巻第2号、2019年6月

¹⁵ 大西康雄 2019 「『新時代』と市場化改革の行方」（大西編『習近平「新時代」の中国』アジア経済研究所、87～90頁）。

(英語文献)

European Council on Foreign Relations, 2018 *“Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe”*

(中国語文献)

中共中央文献研究室編 2014『十八大以来重要文献选编（上）』北京、中央文献出版社

中共中央文献研究室編 2016『十八大以来重要文献选编（中）』北京、中央文献出版社

中華人民共和国国家發改委、外交部、商務部 2015 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景与行動」

http://news.xinhuanet.com/gangao/2015-06/08/c_127890670.htm

中華人民共和国商務部・国家統計局・国家外匯管理局 2018『2017 年度中国对外直接投資統計公報』（中国商務部 HP）

第八章

マクロ経済政策から見た「一带一路」

日本貿易振興機構アジア経済研究所・

上席主任調査研究員 田中修

Overview of Belt and Road Initiative: from the view point of Macro economy

TANAKA Osamu

ABSTRACT: After the presentation of Belt and Road Initiative (BRI) in 2013, Chinese economy and its outer conditions had experienced violent change. Such as reduction of foreign currency reserve, reexamination of overseas investment policy, reduction of potential growth rate, change of developing structure, decrease of labor population, wider gap between North-South regions.

Under this new situation, the idea of economic development had changed from middle-high speed to high quality. BRI also need high quality construction. It requires high quality infrastructure investment. It also

requires consideration to financial sustainability, environmental problems, broader stake-holders, multinational co-operation, role of private enterprises, observation of international rules, etc.

Japan had been carrying out these rules. So in this field Japan and China would have many chance to cooperate with.

はじめに

2013年に「一带一路」構想が打ち出されて以降、中国経済をめぐる内外情勢は大きく変化し、これに伴い、マクロ経済政策全体における「一带一路」の位置づけも変化している。

本稿では、この内外情勢の変化が「一带一路」に与えた影響を考察する。

第一節 外部環境の変化

一 2013年の状況

「一带一路」構想が提唱された2013年は、輸出の好調により外貨準備が順調に拡大し、競争力のある国有企業の海外進出（走出去）が奨励されていた時期である。また、リーマンショックを契機に2008年11月から2010年にかけて発動された大型景気対策と金融緩和により、2009年から住宅価格が上昇し、人民元の対ドルレートも上昇基調にあったため、ドルを密かに中国に持ち込み、住宅に投資して値上がり益と為替差益を稼ぐ、ホットマネーの流入も盛んであった。そのような貿易黒字が拡大し、外貨準備が豊富な時期に、「一带一路」沿線国に資金を還元する構想が打ち出されたわけである。

日本においても、20世紀80年代に日本の貿易黒字が拡大し、日米貿易摩擦が深刻化した際、当時の中曽根内閣は、1992年までのODA実績総額を400億ドル以上とすることを目指し、同年のODA実績を1985年の倍とするよう努めることを発表した。貿易黒字で得た資金を発展途上国に還元する政策は、国際的な資金融通を円滑化するうえで、重要な政策である。1929年に世界経済恐慌が発生した原因の1つは、当時繁栄を極めていた新興米国が貿易黒字で得た資金を国内投資のみに回し、第1次世界大戦で疲弊していた欧州諸国に復興資金を回さなかったことであった。この意味で、対外貿易と外貨準備の伸びが好調なときに「一带一路」構想が打ち出されたことは、資金還流の面からは好ましいことであった。

二 状況の変化

しかしながら、2015年に大きな状況の変化が訪れる。6月から7月にかけて株価が急落し、株式市場は激しく動揺した。つづいて人民銀行は、8月に人民元レートを若干下方改定した。これは、人民元がSDRに入るための条件整備として、IMFの助言に基づき、人民元レートの相場をより市場の実勢に合わせようとしたものであった。しかし、国際金融市場は、「中国経済の実態は、公表されている以上に悪く、このため人民元レートを切り下げて輸出を振興せざるを得ない事態に追い込まれた」と解釈し、人民元売りに走ったのである。これは、人民銀行がまだ「市場との対話」に習熟していなかったことが原因である。

人民銀行は、人民元レートの基本的安定を維持すべく、元売りに対して「ドル売り・人民元買い」で対抗した。このドル資金は、外貨準備が用いられた。また、2014年にはそれまでの住宅購入制限策の効果が現れ、住宅価格の下落が始まり、これに人民元

レート下落が重なって、中国に流れ込んでいたホットマネーの逆流出が始まった。また、国内資金も海外への逃避が起こり、資金流出問題が深刻化したのである。

このような状況を背景に、一時4兆ドルに迫っていた外貨準備は減少に転じ、2017年1月には一時3兆ドルを割り込むまでになった（表8—1）。これを見た国際市場は、中国の外貨準備の枯渇を懸念し、「中国経済崩壊論」が流布されたのである。

表8—1 外貨準備の推移 (億ドル)

年	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
金額	33115.9	38213.2	38430.2	33303.6	30105.2	31399.5	30727.1	31079.2

出典：『中国統計年鑑』（2020）。

このため、2017年は資金の流出が厳しく規制され、対外投資案件についても、審査が厳格化した。表8—2からも見て取れるように、中国の対外投資は2014年には外資導入を上回るまでに至ったが、2017年以降金額はむしろ減少している。

表8—2 中国の外資導入と対外投資（フロー） (億ドル)

	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	2019
外資導入	1088.2	1132.9	1197.1	1262.7	1260.0	1310.4	1349.7	1381.3
対外投資	688.1	878.0	1231.2	1456.7	1961.5	1582.9	1430.4	1369.1

出典：蒼蒼社『中国情報ハンドブック』（2020）『中国統計年鑑』（2020）。

2019年に至り、資金流出は止まり、外貨準備も再び増加しているが、米中経済摩擦が続くなか、これまでのように一方的に増加するとは限らない。外貨の運用も、これまで以上に効率化・収

益性の向上を意識した質の高い運用が要請されるようになってい
るのである。

第二節 マクロ経済の変化

「一带一路」構想が打ち出された2013年のGDP実質成長率は7.8%であった。中国は前述の2008年11月から2010年にかけて発動された大型景気対策により世界に先駆けて経済を回復させ、2010年には2桁成長を実現するとともに、経済規模で日本を追い抜き、世界第2位の経済大国となった。

しかし、大型景気対策が終了し、対策の副作用として発生した住宅価格の上昇・インフレに対処するためマクロ政策が引き締め気味に転じると、成長率は再び2011年9.6%、2012年7.9%と、急速に鈍化した。2013年は微減であり、成長の鈍化に歯止めがかかったかのように見られたが、その後はさらに成長率は低下を続け、2019年には6.1%にまで鈍化した。これは、潜在成長率の趨勢的低下が原因とみられるが、2013年前後を境に、中国の経済構造に大きな変化が生じていたのである。

一 消費と投資

表8—3は、中国の消費・投資とGDPの関係を示したものである。

表8—3 GDPと消費・投資の関係 (％)

	消費		投資（資本形成）	
	GDPの構成比	成長率への寄与率	GDPの構成比	成長率への寄与率
2008	50.0	44.0	42.4	53.3
2009	50.2	57.6	45.5	85.3

续表

	消費		投資（資本形成）	
	GDPの構成比	成長率への寄与率	GDPの構成比	成長率への寄与率
2010	49.3	47.4	47.0	63.4
2011	50.6	65.7	47.0	41.1
2012	51.1	55.4	46.2	42.1
2013	51.4	50.2	46.1	53.1
2014	52.3	56.3	45.6	45.0
2015	53.7	69.0	43.0	22.6
2016	55.1	66.5	42.7	45.0
2017	55.1	57.5	43.2	37.7
2018	56.3	65.9	44.0	41.5
2019	55.4	57.8	43.1	31.2

出典：『中国統計摘要』（2020）。

2008年11月から2010年に発動された大型景気対策は、4兆元の追加投資を含むものであったため、経済成長率に対する投資の寄与率は一時85.3%にまで高まった。しかし、対策の効果が逡減するにつれて寄与率も低下し、2014年以降は、消費の寄与率が常に投資を上回るようになった。また、ウエイトの面でも2011年以降、消費は50%を超えている。

二 第2次産業・第3次産業

表8—4 GDPと第2次・第3次産業の関係 (%)

年	2次産業		3次産業	
	GDPの構成比	成長率への寄与率	GDPの構成比	成長率への寄与率
2010	46.5	57.4	44.2	39.0
2011	46.5	52.0	44.3	43.9
2012	45.4	50.0	45.5	45.0
2013	44.2	48.5	46.9	47.2

续表

	2次産業		3次産業	
	GDPの構成比	成長率への寄与率	GDPの構成比	成長率への寄与率
2014	43.1	45.6	48.3	49.9
2015	40.8	39.7	50.8	55.9
2016	39.6	36.0	52.4	60.0
2017	39.9	34.2	52.7	61.1
2018	39.7	34.4	53.3	61.5
2019	39.0	36.8	53.9	59.4

出典：『中国統計摘要』（2020）。

2012年に3次産業のウエイトは2次産業を上回り、2015年には50%を超えた。また、成長率への寄与率でも、2014年に3次産業が2次産業を上回った。

中国経済が3次産業主導の成長となったことは、成長の雇用吸収力を増すことになり、成長率が下がっても雇用は安定している。しかし他方で、3次産業は2次産業に比べて労働生産性が低いいため、潜在成長率の低下をももたらしているのである。

三 労働力人口

2012年末の15—59歳人口（労働年齢人口）は、9億3727万人と、前年より345万人減少した。これ以降、労働力人口は減少を続け、2019年末には8億9640万人となっている。

これまで、中国は労働力人口の増加という人口ボーナスによって高成長を維持してきた。しかし、2012年以降人口ボーナス効果が消滅し、労働力人口の減少が潜在成長率を押し下げている。

四 南北格差

高成長から中成長への移行に伴い、地域間の経済格差が、こ

れまでの東部・中部・西部・東北地方の格差から、南北格差へと変化した。この問題を指摘したのは、中国人民大学経済学院の周曉波と陳璋、中国国家発展・改革委員会マクロ経済研究院国土開発・地域経済研究所の王繼源である。

彼らによれば、2013年以降、中国の地域経済に南北のGDP成長率の分化という新たな変化が出現し、それは経済成長が『南が速く、北は遅い』、経済のウエイトが『南が上昇し、北は低下』として際立って現われている」（周・陳・王（2019））とされる。具体的には、2007—12年の南北GDP成長率は、基本的に一致を維持し、北部の成長率が南部よりやや速かった。しかし、2013—17年に南北の成長率格差は、13年の0.41%から17年の1.4%に拡大した。2013—17年の北部の年平均経済成長率は7.4%、南部は8.5%である。

この南北格差の原因として彼らは、「北部は主として資源型経済であり、伝統産業がかなり多く、産業構造が全体として重工業に偏し、市場の発育度が十分ではなく、構造転換の難度は南部と比べ大きい。これに対し南部は、総体として産業構造が比較的軽く、多くの東部沿海都市は早くから『ポスト工業化時代』に達し、サービス業が既に経済発展の主要動力となっており、製造業さえも徐々にハイテク・精密・先端産業に転換し、総体として転換にかなり成功しており、全体としてかなり良好な発展態勢を示している」（周・陳・王（2019））と指摘する。

五 「新常態」から「新時代」へ

このように、「一帯一路」構想が打ち出された2013年前後を境に、中国経済は大きな構造転換が始まった。

このため、2014年12月の中央経済工作会议は、その変化を

「新常态」と名付け、以下の4つの転換が進んでいるという認識を示した。

第一、成長速度は、高速から中高速へ転換。

第二、発展方式は規模・速度型から、質・効率型に転換。

第三、経済構造調整はフロー・能力拡大から、主としてストック調整・フロー最適化の併存へと転換。

第四、発展動力は主として資源・低コスト労働力等の要素投入への依存から、イノベーション駆動に転換。

また、2015年10月の党18期5中全会では、新たな発展の動力を「イノベーション・協調・グリーン・開放・共に享受」とする新発展理念が提起された。

2017年10月の第19回党大会では、習近平「新時代の中国の特色ある社会主義」思想が新たな指導思想として決定され、続く12月の中央経済工作会议では、「中国の特色ある社会主義は新時代に入り、中国経済の発展も新時代に入り、中国経済は既に高速成長段階から質の高い発展の段階に転換している」という時代認識が示された。「中高速成長」が「質の高い発展」に置き換えられたことにより、「新常态」は「新時代」に置き換えられたのである。

また、「人民日報」社説2017年12月21日は、「質の高い発展とは、人民の日増しに増大する素晴らしい生活への需要を好く満足できる発展であり、新発展理念を体現した発展であり、イノベーションを第1の動力とし、協調を内生的な特徴とし、グリーンを普遍的な形態とし、開放を通るべき必然の道とし、共に享受することを根本目的とする発展である」と解説している。

このように、マクロ状況の変化により、発展に対する考え方も大きく変化した。

第三節 環境の変化に伴うマクロ 経済政策から見た「一帯一路」 の位置づけの変化

表8—5は、重要マクロ文件において、「一帯一路」がどの部分に位置付けられ、どのように記述されているかを示したものである。

これによれば、「一帯一路」は、当初対外開放とともに、北京・天津・河北協同発展、長江経済ベルトと並ぶ地域協調発展の3大戦略として位置付けられていた。しかしながら、その後「一帯一路」は「戦略」から「イニシアティブ」にその性格を変化させ、「共同建設」「共に協議・共に建設・成果を共有」という考え方が強調されるようになった。

これに伴い、地域協調発展は、「一帯一路」に代わり「広東・香港・マカオ大ベイエリア」が新たに3大戦略として位置付けられるようになっている。

また、これまで国内の発展について用いられてきた「質の高い発展」が、2019年4月の第2回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムにおいて、『「一帯一路」共同建設の質の高い発展への転換を推進する』とされ、「一帯一路」にも適用されることになったことにより、従来の「一帯一路」の投資政策・サービス体系が再検討されるに至っている。

表8—5 重要マクロ文件における「一带一路」の位置づけと表現の変遷

文 件	位置づけ	表 現
2013 年中央経済工作会议	対外開放	「一帯」建設推進、戦略計画の早急な制定、インフラの相互連結強化、「一路」建設、海上の相互連絡強化、相互利益の紐帯強化
2014 年政府活動報告 2014 年中央経済工作会议	対外開放 経済発展の空間構造を最適化 対外開放	「一帯一路」を早急に計画的に建設 「一帯一路」、北京・天津・河北協同発展、長江経済ベルトの3大戦略を重点実施 「一帯一路」協力建設の推進
2015 年政府活動報告	地域発展の新空間開拓	「一帯一路」建設と地域の開発・開放を結びつけ、ユーラシア・ランドブリッジ、内陸部・沿海部の通関拠点を強化
2015 年中央経済工作会议	対外開放 対外開放	「一帯一路」の建設協力推進 「一帯一路」建設の実施、アジアインフラ投資銀行・シルクロード基金等の機関の融資支援の役割を発揮、重大なモデル的プロジェクトの達成
2016 年政府活動報告	地域の発展構造を最適化 対外開放	「一帯一路」建設を深く推進 「一帯一路」建設の着実な推進、「一帯一路」の共に協議・共に建設・成果の共有を平和友好の紐帯・共同繁栄の道とすることを堅持
2016 年中央経済工作会议	新型都市化	北京・天津・河北協同発展、長江経済ベルト、「一帯一路」の3大戦略を継続実施 「一帯一路」建設を推進
2017 年政府活動報告	対外開放 地域発展構造の最適化 対外開放	3大戦略と4大ブロックの発展の統一的企画・推進 「一帯一路」建設の着実な推進、共に協議・共に建設・成果の共有を堅持し、陸の経済回廊と海の協力支点建設を加速、沿線の大通関協力メカニズムを構築 「一帯一路」建設を軸に、対外投資方式を刷新
2017 年中央経済工作会议	地域の協調発展	「一帯一路」国際協力の推進、共に協議・共に建設・成果を共有、を堅持
2018 年政府活動報告	全面開放	企業の主体的役割を発揮、各種リスクを有効に管理・コントロール
2018 年中央経済工作会议	対外開放	「一帯一路」の共同建設推進、「共に協議・共に建設・成果共有」を堅持、市場ルールと国際一般ルールを遵守、企業の主体的役割を発揮、インフラの相互連結を推進、国際生産能力協力を強化、第三国市場での協力を開拓
2019 年政府活動報告	対外開放	
2019 年党19期4中全会	外交政策	「一帯一路」共同建設は、質の高い発展を推進
2019 年中央経済工作会议	経済体制改革	「一帯一路」投資政策・サービス体系を健全化

おわりに～質の高い「一帯一路」共同建設に向けて

このように、2013年に「一帯一路」構想が打ち出されて以降、中国経済をとりまく内外情勢は、外貨準備の減少、対外投資政策の見直し、潜在成長率の低下、経済成長構造の投資・第2次産業主導から消費・第3次産業主導への変化、労働人口の減少、南北の経済格差拡大、と劇的に変化しており、これに伴い、発展理念は「中高速成長」維持から「質の高い発展」推進へと大きく変化し、「一帯一路」共同建設にも質の高い発展への転換が要請されることになった。

この「質の高い発展」とは、以下の要素が考えられよう。

- ①質・効率の高いインフラ建設
- ②相手の国の債務リスクを配慮
- ③地球環境問題に配慮
- ④相手国の政府・政権与党のみならず、野党・一般国民・プロジェクト沿線住民・市民団体・地元経済界といった幅広いステークホルダーを配慮
- ⑤中国主導にこだわらず、多国間で協力
- ⑥政府・国有企業のみならず、民営企業の役割も重視
- ⑦国際ルール・基準の順守
- ⑧所得格差拡大を助長しない
- ⑨政府の腐敗を助長しない
- ⑩中国国内の地域協調発展戦略との結合

これらの多くは、日本がODAで実践してきた事柄であり、この点「一帯一路」共同建設の質の高い発展への転換は、日本が協力できる可能性をより広げることになるものと思われる。

第九章

日本企業からみた第三国市場協力

日本貿易振興機構アジア経済研究所

主任調査研究員 箱崎大

Third-country market cooperation from the perspective of Japanese companies

HAKOZAKI Dai

ABSTRACT: As Chinese companies are expanding overseas and improving Japan-China relations, Japanese companies are considering collaborating with Chinese companies. Division of EPC (engineering, procurement, construction) in joint development of infrastructure is one of the forms, but given the risk of problem occurrence, whether a partner is a company that complies with the contract is an important point for Japanese companies. The cooperation between the two companies can take various forms, such as joint investment in various interests, provision of Japanese project finance, and export of construction machinery and mate-

rials from Japan to infrastructure construction sites in third countries.

はじめに

中国企業の海外展開の活発化、日中関係の改善もあり、日本企業に第三国市場での中国企業との協働を検討する動きがある。インフラの共同開発等におけるEPC（設計、調達、建設）の分担はその一つの形であるが、問題発生リスクを考えると、パートナーが契約書を遵守する企業であるか否かは、日本企業にとって重要な点となる。また、協働にはインフラ開発以外にも、各種の権益に対する共同投資、日本のプロジェクトファイナンスの提供、第三国のインフラ建設現場に向けた建設機械や資材の日本からの輸出など、様々な形が考えられる。

第一節 日本企業の中国事業の変遷

日本の対中投資の推移を見ると（図9—1）、投資実行金額では3度のブームがあったことが分かる。90年代の第一次ブームでは、実行金額に比して契約件数が多く、小規模の案件が多かったことが推察される。当時、中国の労働コストが低く、日本企業は大企業から中小企業まで規模を問わず中国進出を行い、輸出拡大を目指したと考えられる。中国のWTO加盟を契機とする2000年代の第二次ブームでは、輸出拠点から中国国内販売に事業の重心がシフトしていく。人件費の上昇が経営課題になっていくと同時に、所得の増加により市場拡大への期待も高まっていった。その後2010年代初頭にかけて第三次ブームが起こるが、その背景として、円高の進行が指摘できる。この頃は実行金額の高まりに比

して契約件数の水準が低く、以前に比べ大型の投資案件が主流になったことが示唆される。人件費の上昇に加え、外資企業や中国企業との競争も激化する中、中国に進出する日本企業が、中国事業の経験豊富な企業、ないしは体力のある大手企業に絞られていったものと推察される。

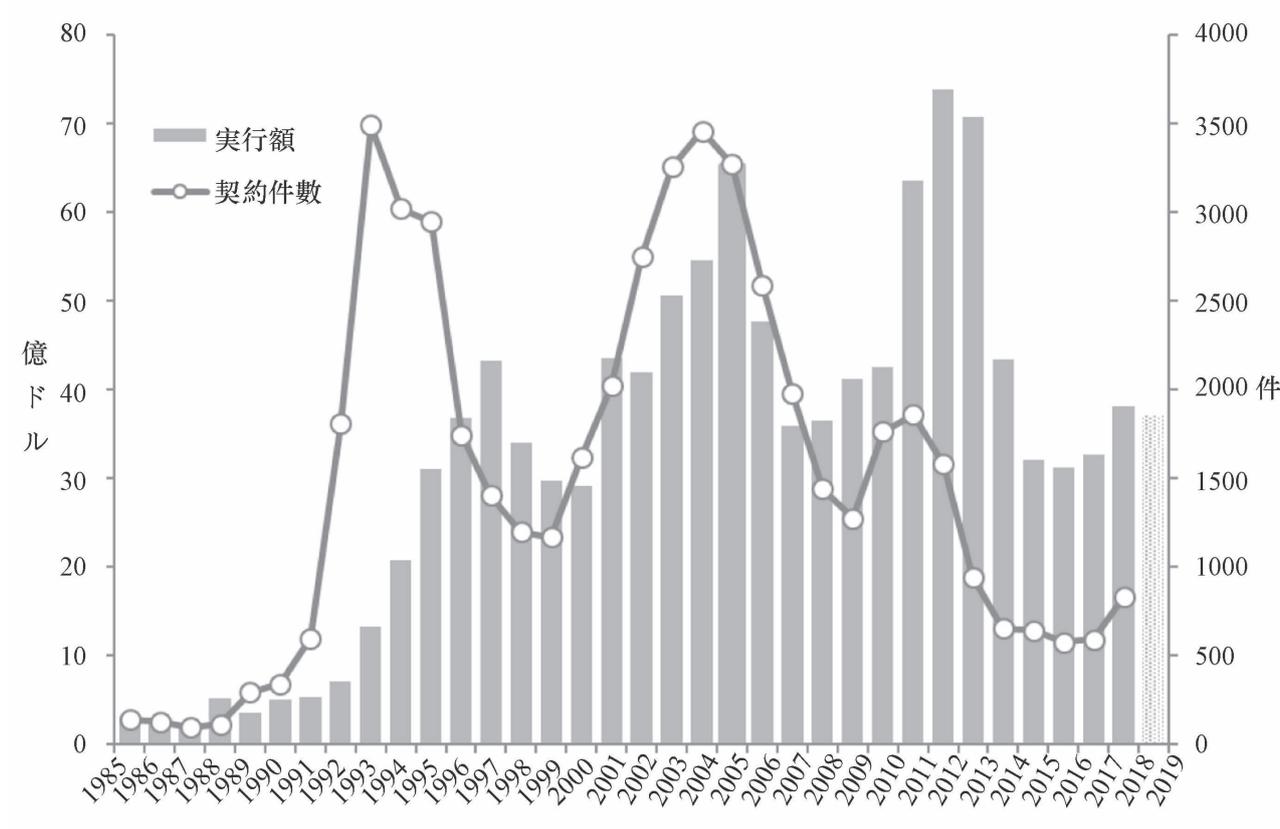


図9—1 日本の対中投資実行額と契約件数

注：実行額は、2008年まではタックスヘイブン経由の投資を含まず、2009年以降はタックスヘイブン経由を含んでいる。2019年の契約件数は不明。2019年の実行金額は10月を最後に公表されていないため、1—10月の前年同期比2.9%減を前年実績に乗じた数値を見込値として示してある。

出所：中国商務部、CEICのデータを基に著者作成。

日本企業の中国事業には、輸出と中国国内販売の2つの柱がある。中国の改革開放以降しばらくの間、日本企業は委託加工による輸出を事業の柱とし、それは中国が世界の工場へと飛躍するにあたりその一翼を担うことにもなったが、中国のWTO加盟が

米中交渉妥結（1999年）によって現実味を帯びたあたりから市場としての中国への期待は高まりを見せ始め、日本企業の間でも中国の市場の将来性に注目し中国国内販売の拡大を志向する動きが徐々に強まっていった。

日本企業の中国事業の変遷を、丸川（2014）は4つの時代に区分し捉えている。それぞれの時代についての概略は以下のとおりである。

一 模索期（1979～1992年）

改革開放当初の中国政府は外国企業に対し、先進技術と設備投資を求めた。企業が自社のブランドや技術などの優位性を活かして中国市場を攻略することを望んでいるのであれば、投資の呼び込みに効果を発揮するのは市場開放である。しかし当時の中国は人民元に交換性がなく、国内市場は事実上の封鎖状態であった。国内販売で得た人民元を外貨に交換することが許されたのは乗用車やカラーテレビ用ブラウン管など、国内で生産されなければ多額の外貨を費やし輸入しなければならない製品を国産化するような事業の場合だけであった。同時期、中国政府の産業政策や外貨割当などに煩わされずに済む事業形態ともいうべき「委託加工（三来一補）」が急速な広まりをみせた。日本企業の直接投資は、日本で比較優位を弱めつつある労働集約的産業を発展途上国に移転し輸出を行うと言う点に特徴があり、日本企業はこの三来一補という枠組みを利用したものともみることができる。

二 第1次投資ブームと幻滅（1993～2000年）

1993年になると、人民元と外貨の交換が主要都市に設置された外貨調整センターで大規模に行われるようになった。これにより国内市場の「事実上の封鎖」が解かれると、電機メーカーを中

心に中国進出が活発化し、第1次投資ブームが起こった。しかし、中国の同業者が急成長する中、日本の電機メーカーは中国市場で思うようにシェアを伸ばすことができず、投資ブームは1997年で終わった。その後は広東国際投資信託公司（GITIC）の破綻（1998年）やアジア通貨危機、日本の銀行破綻に伴う海外事業縮小などもあり、しばらく日本の対中投資は低迷した。

三 第2次投資ブームからリーマンショックへ（2001～2009年）

2001—2009年は、WTO加盟（2001年）に伴う市場開放により、自動車産業や小売業などの投資が急拡大した時期で、2001—2007年は第2次投資ブームと呼ばれる。中国国内向け販売は合弁企業にしか認めないといった制限が自動車など少数の業種に減り、単独出資企業が増えた時期でもある。

四 第3次投資ブームから日中関係の悪化へ（2010～2014年）

2010年以降しばらく日本の対中直接投資は、主導的な産業がないにもかかわらず高水準で推移した。輸送機械、卸小売業、一般機械、金融保険業など、幅広い業種で対中投資が行われた。しかし2012年、日中関係が著しく悪化し、2013、2014年の対中投資は大幅な減少となった（中国商務部の実行金額ベースで前年比4.3%減、同38.7%減）。

第二節 新たな日中協力～第三国市場協力

一 対中投資から第三国市場協力へ（2015年～）

改革開放以来、40年余の外資導入により、中国企業の技術

水準は着実に向上している。その様子は日系企業の調達面にも表れている。中国に進出している日系企業の部品や材料の調達状況について、日本貿易振興機構海外調査部の「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」をみると、2019年には現地調達率が7割に迫っている（69.5%）。内訳をみると、中国企業からの調達（63.2%）が、進出している日系のサプライヤー企業からの調達（30.5%）の倍近くに達している。かつては現地調達といっても、日本企業の品質基準を満たすことができる部品や材料を地場企業が作ることができず、日本から進出したサプライヤーからの「現地調達」であったが、近年は日本企業が求める品質を満たすことができる地場系サプライヤーが増えたと考えられる。

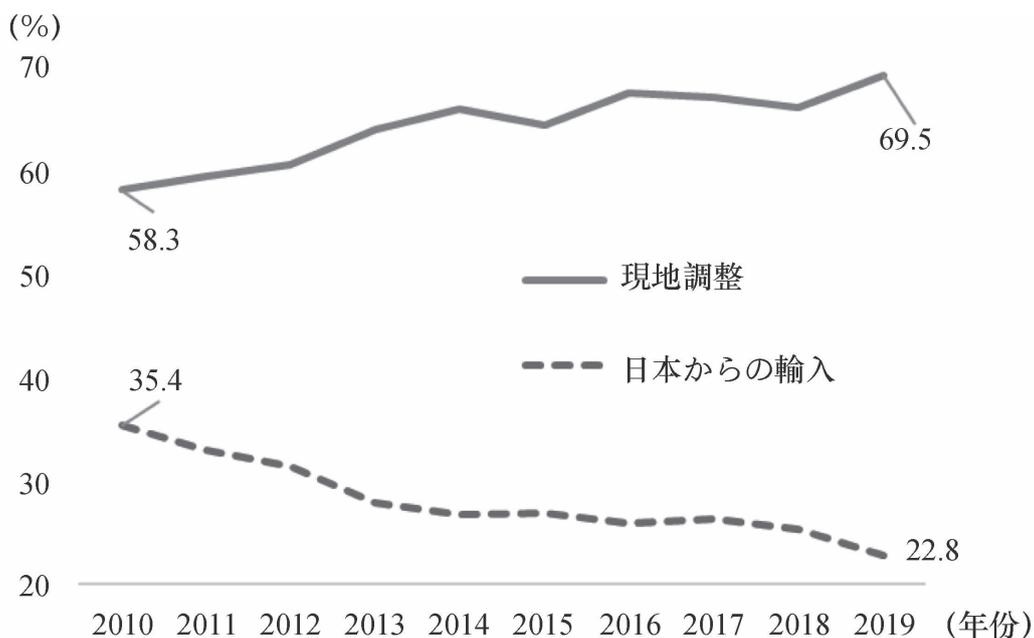


図9—2 中国本土進出日系企業の現地調達率と日本からの調達率

出所：日本貿易振興機構（JETRO）海外調査部アジア大洋州課・中国北アジア課「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」各年版を基に著者作成。

日系企業の経営の現地化の進展は、調達面にとどまらない。数十年に及ぶ中国事業の結果、現地企業の内部留保の蓄積も進んでいる。経済産業省「海外事業活動基本調査」によれば、中国本土の日系企業の1社あたりの内部留保残高は2001年の1億3,393

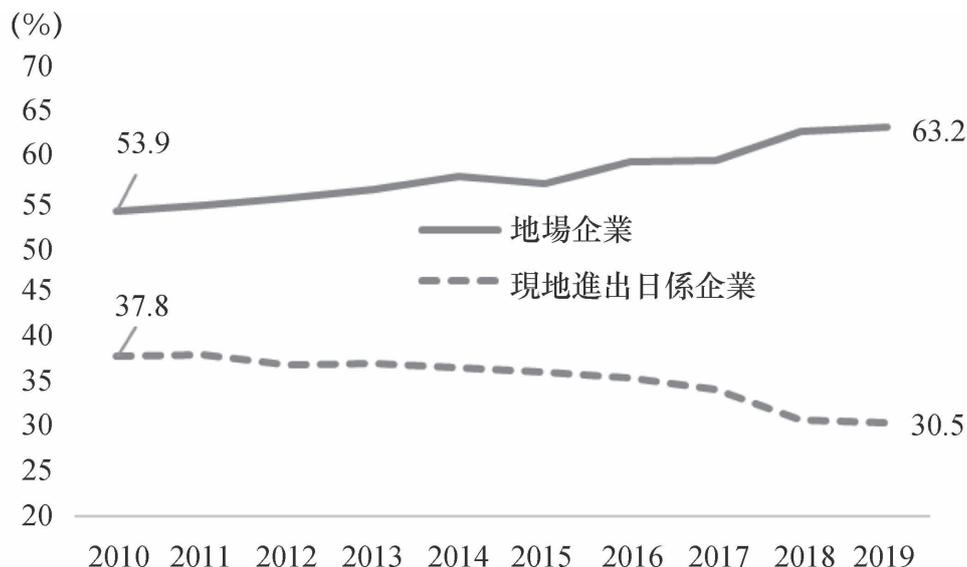


図9—3 中国本土進出日系企業の現地調達の内訳

注：「地場企業」「現地進出日系企業」以外の調達先として非日系外資企業がある。

出所：日本貿易振興機構（JETRO）海外調査部アジア大洋州課・中国北アジア課「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」各年版を基に著者作成。

万円に対し、2017年には12億8262万円と10倍近い。

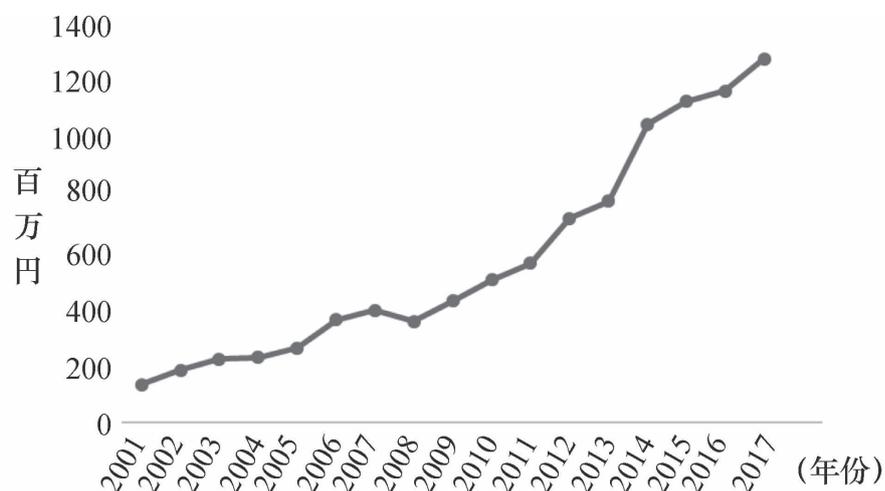


図9—4 中国本土の日系企業（1社あたり）の内部留保残高の推移

注：統計にある「中国」のデータから「香港」分を控除したもの。

出所：経済産業省「海外事業活動基本調査」各年版を基に著者作成。

ここで、対中直接投資をみると、2013年から2016年まで、4年連続で減少を記録している。その後、2017年に同5.1%増、

2018年も16.5%増とやや持ち直したが、2019年（1—10月）は前年同期比2.9%減となっている。2019年通年の直接投資額は、ピーク時（2012年）半分程度と考えられる。

表9—1 日本の中対投資実行額の推移

	日本の対中投資実行額	
	百万ドル	前年比（%）
2010	4242	3.0
2011	6348	49.6
2012	7380	16.3
2013	7064	-4.3
2014	4330	-38.7
2015	3210	-25.9
2016	3110	-3.1
2017	3270	5.1
2018	3810	16.5
2019	3330	-2.9

注：2019年は1—10月実績で、伸び率は前年同期比。

出所：CEICのデータを基に著者作成。

「ピーク時の半分程度」という投資水準の評価について考えてみると、2011年とピークの2012年は1ドル=70円台まで円高が進行し、日本の直接投資が中国のみならず地域横断的に拡大した時期である。また東日本大震災を契機とするサプライチェーン再構築の動きもあった。つまり2012年の日中関係悪化後の投資の落ち込みの大きさは、特殊要因によって対中直接投資が押し上げられていたことの反動もあると考えられる。また、急減後の対中投資の回復が鈍い理由としては、部品・材料の調達や資金面などで経営の現地化が進展していること、中国経済が緩やかな減速傾向にあることなどが指摘できる。

他方、日中関係の改善、中国企業の海外進出の活発化もあり、近年は日中経済協力の可能性を第三国で模索する動きが見られる。2018年5月9日には「第三国における日中民間経済協力に関する覚書」が結ばれ、「第三国における民間経済協力案件を念頭に、日中の民間企業間の交流を一層推進するため、幅広い企業の経営者や関係閣僚等の出席する『日中第三国市場協力フォーラム』を設立・運営することで一致した」（外務省2018）。

二 MOU 案件にみられる多様な協力の形

第三国市場における中国企業と日本企業の協力の形として想起されるのは、「一带一路」構想からの連想もあり、インフラ建設におけるEPC（設計：Engineering、調達：Procurement、建設：Construction）の分業であろう。コア・イクイップメントとその周辺機器の提供を日本企業が担い、建設工事その他を中国企業が担うという形である。

2018年10月の第1回日中第三国市場協力フォーラムで発表された52のMOU案件（章末の表9—2を参照）をみると、製造業のEPCに関する協力案件で、その概要が各社のウェブサイトで示されているものとして以下の例がある。冒頭の番号は章末の表と同じである。

●29 第三国向け石油、石油化学、AI等分野に於ける日中エンジニアリング企業の提携（千代田化工建設株式会社・中国寰球工程有限公司）

千代田化工建設の海外実績とプロジェクトマネジメント能力と、寰球工程の人的動員力、コスト競争力を組み合わせ、第三国でのEPC業務展開を目指す。さらに、千代田化工建設は高度なプラントエンジニアリングに基づく先進的なデジタル技術サービス

の提供を通じたプラントの最適運転・保全および生産効率改善の提案も行っていることから、デジタル・AI分野でも寰球工程と協業し、資産価値の高いプラントを中国内外で提供することを目指す。

出所：千代田化工建設株式会社（2018）。

●31 国際ビジネス機会増大に向けた戦略的協力に関する協定書（株式会社東芝・中国電力建設集団有限公司）

東芝の高効率な発電システム等と中国電建のネットワーク、コンサルティング力、建設実績を組み合わせる。なお、中国電建がEPC 契約を締結したネパールのタナフ水力発電所、ギニアのクタンバ水力発電所において、水車及び水車発電機等に関する調達契約を締結し、両社が協調し案件を推進していくことで合意している。

出所：株式会社東芝（2018）。

●32 第三国電力市場における協力に関する協議書（株式会社日立製作所・中国東方電気集団有限公司）

日立と東方電気は、第三国における電力システム分野の案件創出や設備調達、EPC 事業、プロジェクト投融资などについて全面的に協力する。両者がこれまで構築してきた市場チャネルを活用し、双方の製品・サービスの拡販を図る。また両社は、第三国におけるプロジェクトの展開にあたり必要な情報をタイムリーに共有し、事業開拓を推進する。

出所：株式会社日立製作所（2018）。

日本側の役割としてはコアイクップメントの提供（東芝）のほか、ノウハウの提供（千代田化工建設）もある。また、役割を分担するケースもあれば、日本企業と中国企業が相互にチャネルを利用し合い顧客を開拓するといったケース（日立・東方電気）

もみられる。そのほか、インフラ建設以外に、医療（富士フィルム）、介護（富士通）の案件もみられるなど、日中両国の第三国市場協力は様々な分野に及んでいる。

●41 戦略提携協議書－ヘルスケア分野における第三国を含む市場協力に関する覚書－（富士通株式会社・上海市信息投資股份有限公司）

富士通の最先端技術および日本におけるヘルスケア分野でのインテグレーション実績と、上海市信息投資の上海におけるICTインフラ整備、スマートシティ構築のノウハウを組み合わせ、中国における高齢者向けの介護サービスビジネスを立ち上げる。同様の課題を抱える第三国への展開も検討する。

出所：富士通株式会社（2018）。

●42 ウイルス感染症対策に関する共同研究覚書（富士フィルム株式会社・浙江海正薬業股份有限公司・国家応急防控薬物工程技术研究中心・中日友好医院）

日本で抗インフルエンザウイルス薬として製造販売承認を取得した「アビガン錠」（以下、アビガン）の有効成分を用いて、重症インフルエンザ患者に対する治療法の確立を目指す。富士フィルムは、「アビガン」の臨床データなどを、海正薬業や中日友好医院、国家緊急防控薬物工程技术研究中心（NERCED）へ提供する。中日友好医院とNERCEDは、「アビガン」の有効成分を用いて、重症インフルエンザ患者を対象とした臨床開発を行う。海正薬業は、中国において、「アビガン」と同一の有効成分を有する抗インフルエンザウイルス薬の製造販売承認の取得を目指す。富士フィルムはこの臨床開発で確立した治療法を、海正薬業や中日友好医院、NERCEDと協働して中国以外の国へ展開する。

出所：富士フィルム株式会社（2018）。

第三節 第三国市場における中国企業 との協力に関する意見

日系企業の高い技術やノウハウと中国企業の建設能力の組み合わせは、双方の企業の強みを生かすものではあるが、協力が実現するには、プロジェクトに関する第三国側の予算の制約や、仕様と納期に関する要求を満たすことがさらに必要である。高度な仕様のプロジェクトが第三国市場の要望に合致するとは限らない。

そのほか、第三国市場での中国企業と協力するにあたっての不安要素について、中国で事業を行っている日本企業にヒアリングしたところ、以下のような声があった。

一 工期の遅れが発生した際の対応

日中共同での第三国のインフラプロジェクト受注について、日本企業と中国企業がそれぞれの優位性を活かしEPCを分担するにしても、受注は連帯責任・保証が基本である。責任区分を契約上明確にし、その契約を実行すれば問題は発生しないはずだが、中国企業がC（建設）の部分を担い、工期の遅れが発生した際、契約にはないプロジェクトの進捗管理に日本企業が対応する例がこれまでであったという。

二 契約書の重要性

共同でのインフラ建設には、大小様々なトラブルが起こるものである。契約書は本来そうしたトラブル対応のための基盤といえるが、中国企業は契約書のそうした役割についての認識が弱い

との声があった。このため、事故やトラブルの発生の際、事態の収拾に苦勞したという。見方を変えれば、中国企業が非常時における契約書の重要性を認識し、遵守するようになれば、日本企業の信頼につながり、日中協力案件の増加を後押しすることにもなるのではないか。

三 インフラ建設における中国の対応力の向上と周辺国のニーズの特徴

第三国でのプロジェクトに関し、かつてはコア・イクイップメントの製造国について、G7やEUに限定するケースがあったが、近年そうしたケースは少なくなっている。中国企業も中国国内のインフラ建設で多くの経験を積み、また中国周辺国では高度な仕様を求めない場合もあり、一部の化学プラントや発電所のコア・イクイップメントを除けば日本企業でなくても対応可能という案件が少なくないという。

第四節 共同インフラ開発以外の 日本の協力・貢献

前段で共同インフラ開発についての意見についてみたが、協力の形はインフラ開発に限らない。共同インフラ開発以外の協力の形について、日系企業からの指摘を紹介するとともに、政府が参考として示している類型を最後に示す。

一 各種権益に対する投資、ファイナンス

日本企業と中国企業の協力の形として、共同でのインフラ開発以外のものとして、権益に対する投資という声があった。権益

の評価技術は日本の方が進んでおり、シンジケーション、ネットワークに加え、案件選定の目利きとして日本企業的能力を活用することも第三国市場協力の一つの形ではないかという。

52 件のMOUの中にも、伊藤忠商事とCITICの案件として「15 日中（伊藤忠 - CITIC）で欧州における再生可能エネルギー及び次世代電力ビジネスへの共同投資」がある。両者は過去、下記のような共同投資を行っている。

- ドイツ・ブーテンディーク洋上風力発電所の権益の共同取得（伊藤忠商事株式会社、CITIC Pacific Ltd.）

2 社が共同で、デンマーク年金ファンドが保有するドイツ・ブーテンディーク洋上風力発電所の権益の22.5%を取得。総発電容量は288MWで、ドイツ北海沖で稼働中の洋上風力発電所として最大級。ドイツ標準家庭の約の370000 世帯分の電力を供給。営業運転開始は2015 年 8 月。ドイツは環境政策の一環として、2050 年迄に総電力消費量に占める再生可能エネルギーの割合を80%以上へ引き上げること为目标としており、洋上風力発電を始めとする再生可能エネルギーの需要が高まることが見込まれている。

出所：伊藤忠商事株式会社（2016）。

もっとも共同投資については、日本企業の投資スタンスが期間損益を重視するのに対し、中国企業はこだわりがなく、意見が合わないとの声もあった。

また、インフラ建設を行う第三国から、日本のプロジェクトファイナンスへの期待が寄せられているとの声もあった。これは主に人民元に比べ円の金利が大幅に低いことによる。プロジェクトファイナンスの提供については、52 件のMOUでも「1 業務協力協定（第三国市場における協力を含む）」（株式会社みずほフィナンシャルグループ・中国国家開発銀行）、「5 業務提携に関する

協議書～第三国における連携強化～」(株式会社三井住友銀行、三井住友銀行(中国)有限公司・中国国家開発銀行)で取り上げられている。

二 第三国市場でのプロジェクトへの輸出入

中国は、後進国でビジネスを積極的に行うようになってきている。そうした国々の中国事業に向け、それがインフラ建設であれば日本の建設機械を輸出する、人件費の上昇した中国から後進国への工場移転案件であれば日本がその工場に製品を発注するということも、日中第三国市場協力の一つの形といえる。例えば52件のMOUの中には次のような案件がある。

●6 第三国主要市場での協力に関するフレームワーク協議書(株式会社三井住友銀行・中国輸出信用保険公司)

第三国における日中企業の共同プロジェクト等について、輸出信用保険を基にした各種金融スキームにおける協働を強化する。顧客の第三国市場向け輸出案件等に対し、質の高いサービスを提供する。

出所：株式会社三井住友銀行(2018)。

三 その他

最後に、日中両国政府が示す第三国市場協力の例について紹介する。

経済産業省(2018a)は日中第三国市場協力の参考例として、共同インフラ開発を含めいくつかの例を類型として挙げている。具体的には、①日中企業が共同でインフラ案件を受注・運営、②日本企業の受注案件への中国企業によるEPC・機器供給、③日中合弁企業による製品の第三国市場展開、④中国企業に、日本企業

が部品等を供給、製品を第三国へ展開、⑤日中企業が協力して中国で構築したビジネスモデルを第三国へ展開、⑥日中企業が第三国市場協力に向けた情報共有を強化、の6点となっている。

中国国家発展改革委員会も「第三国市場協力に関するガイドラインと事例」（国家発展改革委員会 2019、日本貿易振興機構 2019）で、協力の類型として、①製品・サービスにおける協力、②エンジニアリングにおける協力、③投資における協力、④産業と金融の結合、⑤戦略的な協力、の5点を挙げている。

おわりに

日系企業の中国事業の重点は輸出から内販へシフトし、その過程で調達面や資金面の現地化が進んだ。中国の産業集積や現地企業のレベルアップは、進出するセットメーカーにとってみれば部品や材料の調達先の増加につながるが、サプライヤーからみれば競争の激化を意味し、進出を躊躇することにもなる。

そうした中、日本の対中投資は直近のピーク時の半分ほどに低下し、回復が緩やかなものにとどまる一方、中国の海外展開の活発化や日中関係の改善もあり、日本企業に第三国市場において中国企業との協働を検討する動きがある。

中国が「一带一路」構想を提唱し周辺諸国とのコネクティビティー強化に動きインフラ建設を進める中、日本の高い技術やノウハウと、建設に関する中国企業の能力の組み合わせによる共同のインフラ開発は、理想的な協力の一つの形ではある。しかしインフラ建設の常として途中なんらかの問題が発生する。その時、対応の基盤となるのは契約書であり、共同でのインフラ開発にあたり日本企業には、契約書の遵守をパートナーに求める声が

ある。

なお、第三国市場協力の形は共同インフラ開発にとどまらない。各種の権益に対する共同投資、日本のプロジェクトファイナンスの提供、第三国のインフラ建設現場や中国から移転した製造拠点と日本との貿易など、協力には他にも様々な形が考えられる。

表9—2 第1回日中第三国市場協力フォーラム開催にあわせて
締結された協力覚書とその概要（計52件）

	日本側	中国側	文書名
1	株式会社みずほフィナンシャルグループ	中国国家開発銀行	業務協力協定（第三国市場における協力を含む）
2	株式会社みずほフィナンシャルグループ	中国工商銀行	日中企業の第三国市場開発に関する金融協力協定
3	株式会社みずほフィナンシャルグループ	中国中信集团有限公司、中国輸出信用保険公司	第三国市場における三社間協力協定
4	株式会社みずほフィナンシャルグループ	中国石油化工集团有限公司	株式会社みずほフィナンシャルグループと中国石油化工集团有限公司の協力関係強化に関する覚書
5	株式会社三井住友銀行、三井住友銀行（中国）有限公司	中国国家開発銀行	業務提携に関する協議書～第三国における連携強化～
6	株式会社三井住友銀行	中国輸出信用保険公司	第三国主要市場での協力に関するフレームワーク協議書
7	株式会社三井住友銀行	中国輸出入銀行	日中及び第三国市場での協力に関する協議書
8	株式会社三菱UFJ銀行	中国銀行股份有限公司	三菱UFJ銀行・中国銀行業務協力協定

续表

	日本側	中国側	文書名
9	野村ホールディングス株式会社、株式会社大和証券グループ本社、株式会社三菱UFJフィナンシャルグループ、株式会社三井住友フィナンシャルグループ、株式会社みずほフィナンシャルグループ	中国投資有限責任公司	戦略的提携に関する覚書
10	SOMPOホールディングス株式会社	中国再保険（集団）股份有限公司	戦略提携協議書（日中第三国市場協力）
11	三井住友海上火災保険株式会社	中国太平洋保険（集団）股份有限公司	海外事業に対するリスクソリューション提供に関する包括提携
12	株式会社国際協力銀行	中国国家開発銀行	株式会社国際協力銀行及び国家開発銀行における第三国市場協力に関する覚書
13	株式会社日本貿易保険	中国輸出信用保険公司	日中間の貿易投資促進及び第三国に於ける日中共同プロジェクト推進のための協力協定
14	独立行政法人日本貿易振興機構（JETRO）	中国国際貿易促進委員会（CCPIT）	日本貿易振興機構と中国国際貿易促進委員会との第三国市場における業務協力に関する覚書
15	伊藤忠商事株式会社	中国中信集团有限公司	日中（伊藤忠 - CITIC）で欧州における再生可能エネルギー及び次世代電力ビジネスへの共同投資

续表

	日本側	中国側	文書名
16	住友商事株式会社	西王集团有限公司	第三国における食料関係の 合作検討意向書
17	住友商事株式会社	中国国際海運集装箱（集 団）股份有限公司	中国及び第三国における、 製造・物流業の自動化・ス マート化に関する战略合作 意向書
18	住友商事株式会社	北京首都創業集团有限 公司	社会インフラ分野における グローバルパートナーシッ プ深耕に関する战略合作意 向書
19	丸紅株式会社	上海復星医薬（集团） 股份有限公司	第三国市場における医薬・ 医療を中心としたヘルスケ ア等での包括戦略提携
20	丸紅株式会社	中国光伏行業協会	第三国市場での太陽光発電 分野における提携
21	丸紅株式会社	中石化煉化工程（集团） 股份有限公司	第三国市場における戦略的 包括協力契約
22	三井物産株式会社（・ PHCホールディングス株 式会社）	華潤（集团）有限公司 （・華潤健康集团有限公 司）	戦略提携覚書
23	三井物産株式会社	協鑫（集团）控股有限 公司	中国、日本及び第三国にお ける共同投資開発に関する 協議書
24	三菱商事株式会社	中国建材集团有限公司	三菱商事株式会社 中国建材 集团有限公司 第三国向けの インフラ建設及びクリーン エネルギー総合利用プロジ ェクト開発における戦略的 合作協議書

续表

	日本側	中国側	文書名
25	蝶理株式会社	新疆衆和股份有限公司	アルミ電解コンデンサ用電極箔の戦略的提携に関する覚書
26	一般社団法人 YOKOHAMA URBAN SOLUTION ALLIANCE	江蘇嘉睿城建設管理有限公司、タイ王国・AMATA CORPORATION PCL	タイ王国アマタ・スマートシティ・チョンブリ工業団地におけるスマートシティ化に関する日中泰3者覚書
27	JFEエンジニアリング株式会社	杭州鍋炉集团股份有限公司	合作意向書
28	JFEエンジニアリング株式会社	上海環信環境工程有限公司	合作意向書
29	千代田化工建設株式会社	中国寰球工程有限公司	第三国向け石油、石油化学、AI等分野に於ける日中エンジニアリング企業の提携
30	日揮株式会社	中国輸出信用保険公司	第三国市場における協力協定
31	株式会社 東芝	中国電力建設集团有限公司	国際ビジネス機会増大に向けた戦略的協力に関する協定書
32	株式会社日立製作所	中国東方電気集团有限公司	第三国電力市場における協力に関する協議書
33	株式会社日立製作所、日立租賃（中国）有限公司	新中水（南京）再生資源投資有限公司	第三国の省エネ、環境、ゴミ発電等プロジェクトにおける協業
34	株式会社 JERA、東京電力フュエル&パワー株式会社	中国華電集団清潔能源有限公司	第三国におけるエネルギーインフラ事業に関する協力についての合意覚書
35	電源開発株式会社	華潤電力控股有限公司	戦略的パートナーシップの構築に関する枠組協定書

续表

	日本側	中国側	文書名
36	JXTGエネルギー株式会社	中国石油化工集团有限公司	JXTGエネルギー株式会社と中国石油化工集团有限公司による覚書
37	鳥取県	吉林省	第三国市場協力フォーラムによる「鳥取・吉林 ADAS・EVプロジェクト」の推進に関する覚書
38	日本通運株式会社	中国外運股份有限公司	第三国市場における協力に関する覚書
39	一般社団法人 CHAdeMO 協議会	中国電力企業連合会	CHAdeMO 協議会と中国電力企業連合会の合作覚書
40	パナソニック株式会社	Beijing Baidu Netcom Science Technology Co., Ltd.	次世代車室空間に関する戦略的提携の基本合意
41	富士通株式会社	上海市信息投資股份有限公司	戦略提携協議書 - ヘルスケア分野における第三国を含む市場協力に関する覚書 -
42	富士フイルム株式会社	浙江海正薬業股份有限公司、国家応急防控薬物工程技術研究中心、中日友好医院	ウイルス感染症対策に関する共同研究覚書
43	ViewSend ICT 株式会社	中国中医科学院広安門医院、博視遠程医療科技(北京)有限公司	東洋医学と日本式先進医療のコラボによる重大疾病治療及びリハビリに関する戦略的協業覚書
44	一般社団法人日中医療・介護技術交流協会、一般社団法人 Medical Excellence JAPAN	中国非公立医療機構協会	日中医療技術連携及び第三国に対する医療支援に関する戦略的提携覚書

续表

	日本側	中国側	文書名
45	一般社団法人 Medical Excellence JAPAN	海南博鳌樂城開発控有 限公司	一般社団法人 Medical Excellence JAPANと海南博鳌樂城開発控有有限公司との日中医療協力による海南島博鳌における「がん医療関連施設群建設事業」及びアジア第三国に対する医療事業協力の推進に関する覚書
46	株式会社カーチスホールディングス（カーチス）	新華錦集団有限公司	戦略合作意向書
47	京都大学イノベーションキャピタル株式会社（京都 iCAP）	広州民営投資股份有限公司	日中及び第三国におけるインキュベーション事業の戦略提携に関する覚書
48	パシフィックコンサルタンツ株式会社	中国国際工程諮詢有限公司	第三国におけるインフラ整備の協力に向けた合意書
49	吉本興業株式会社	華人文化有限責任公司	第三国を含む、日中共同の高度エンタテインメント人材育成に関する戦略提携覚書
50	一般財団法人日中経済協会	中国国際貿易促進委員会（CCPIT）	日中経済協会と中国国際貿易促進委員会との日中第三国市場協力に関する協力覚書
51	一般財団法人日中経済協会	中国機電産品輸出入商会	日中経済協会と中国機電産品輸出入商会との協力覚書
52	日本国際貿易促進協会	中国機電産品輸出入商会	日本国際貿易促進協会と中国機電産品輸出入商会の第三国市場での協力覚書

出所：経済産業省ニュースリリース（<https://www.meti.go.jp/press/2018/10/20181026010/20181026010-1.pdf>）、各社、機関のプレスリリースより筆者作成。

[参考文献]

丸川知雄（2014）、「日本企業の中国事業 中国側との協力関係の変遷」、『アジア研究』，60（4）。

（参考資料）

伊藤忠商事株式会社（2016）、「ドイツ最大級洋上風力発電事業参画について」，2016年12月20日（2020年1月30日取得，<https://www.itochu.co.jp/ja/news/press/2016/161220.html>）。

外務省（2018）「日本国外務省及び経済産業省と中華人民共和国国家発展改革委員会及び商務部との間の第三国における日中民間経済協力に関する覚書」，2018年5月9日（2020年1月30日取得，https://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/c_ml/cn/page4_003987.html）。

経済産業省（2018a）、「貿易経済協力局「日中第三国市場協力フォーラムについて」，2018年6月。

——（2018b）「第1回日中第三国市場協力フォーラム開催にあわせて締結された協力覚書とその概要（計52件）」（2020年1月30日取得，<https://www.meti.go.jp/press/2018/10/20181026010/20181026010-1.pdf>）。

国家発展改革委員会（2019）、「国家发展改革委办公厅关于印发第三方市场合作指南和案例的通知」，2019年8月20日（2020年1月30日取得，https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/201909/t20190903_962507.html）。

千代田化工建設株式会社（2018）、「中国寰球工程有限公司との石油・石油化学およびデジタル・AI分野での協業に関する覚書」，2018年10月26日（2020年1月30日取得，<https://www.chiyodacorp.com/media/181026.pdf>）。

株式会社東芝（2018）、「中国電力建設集団と東芝が、水力・地熱・火力発電システム等の戦略的提携を強化」、2018年10月26日（2020年1月30日取得，https://www.toshiba.co.jp/about/press/2018_10/pr_j2602.htm）。

日本貿易振興機構（JETRO）

——海外調査部アジア大洋州課・中国北アジア課、「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」各年版（2020年1月30日取得，<https://www.jetro.go.jp/world/reports/2019/01/962bd5486c455256.html>）。

——（2019）小宮昇平、「第三国市場協力の代表的事例を発表」『ビジネス短信』，2019年9月13日（2020年1月30日取得，<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/09/ad91c409fcc91e2b.html>）。

株式会社日立製作所（2018）、「『第1回日中第三国市場協力フォーラム』において中国企業との協業に合意 電力システムや省エネ、環境保護などの分野において、第三国での事業展開を推進」、2018年10月29日（2020年1月30日取得，<http://www.hitachi.co.jp/New/cnews/month/2018/10/1029a.html>）。

富士通株式会社（2018）、「富士通と上海信投、ヘルスケア分野において協業」、2018年11月2日（<https://pr.fujitsu.com/jp/news/2018/11/2-1.html>）。

富士フイルム株式会社（2018）、「中国における抗インフルエンザウイルス薬の臨床開発に関する覚書を締結『アビガン©錠』の有効成分を用いて、重症インフルエンザ患者を対象とした治療法を確立」、2018年10月26日（2020年1月30日取得，https://www.fujifilm.co.jp/corporate/news/articleffnr_1357.html）。

株式会社三井住友銀行（2018）、「中国輸出信用保険会社と

の業務協働に関する覚書締結について」、2018年10月26日
(2020年1月30日取得, https://www.smbc.co.jp/news/pdf/j20181026_04.pdf) .

第十章

東アジア生産ネットワークの構造 転換と日中第三国市場協力

日本貿易振興機構アジア
経済研究所研究員 丁 可

Transformation of East Asian Production Network and the Third-country market cooperation between Japan and China

DING Ke

ABSTRACT: This paper argues that the third party cooperation between Japan and China should be conducted along with the transformation of East Asian Production Network and have Southeast Asia as its main stage. Both Japan and China are the leading forces of East Asian Production Network. In recently years, as a result of rising wages, the huge demands of emerging Southeast Asian market, and the US-Sino trade war, East Asian Network has been rapidly transferred to Southeast

Asia, and the international division of labor in the East Asia has been substantially changed. In Southeast Asia, there are great potentials for Japanese and Chinese firms to cooperate in terms of international industrial capacity cooperation, and related infrastructure projects. Indeed, some achievements have been made. By strengthening the cooperation between Japan and China around the East Asian Production Network, the infrastructure projects in Southeast Asia will become more profitable and form a higher quality circle, in which FDI facilitates infrastructure projects and infrastructure projects further facilitate FDI. This cooperation will eventually become a model case for international cooperation on the Belt and Road Initiative.

はじめに

2017年以來、日中両国は一带一路における第三国市場協力について徐々にコンセンサスを得てきた。2017年6月5日、日本の安倍晋三総理は初めて条件付きで中国が主導する一带一路イニシアティブに参加する意向を表明した。同年11月のAPEC会議において、習近平中国国家主席と安倍総理は会談を行い、両国企業が一带一路をめぐる第三国市場協力を実施することについて合意が達成された。2018年5月10日、日本経済産業省と中国国家発展改革委員会及び商務部は第三国における日中民間経済協力に関する覚書を交わした。そこでは、具体的な協力分野と実施方法を探るため、日中第三国市場協力フォーラムの開催が決定した。2018年10月、安倍晋三は現職の日本総理大臣として7年ぶりに中国を正式に訪問した。同時期に、第一回日中第三国市場協力フォーラムが北京で開催された。

同フォーラムで調印された52の協力覚書のうち、具体的な国や地域において実施するプロジェクトは、伊藤忠商事と中信集団による欧州における再生可能エネルギー及び次世代電力ビジネスへの共同投資プロジェクト、および中国、日本とタイの三者がタイのチョンブリ工業団地で実施するアマタスマートシティプロジェクト、という2つに止まっている。それ以来、幾つかのプロジェクトも実施し始めた模様であるが、全体的に第三国市場協力をめぐって、どこで何をすべきかについて、日中の政府と企業は依然として模索段階にあると指摘しなければならない。

本章は、日中による第三国市場協力が東アジア生産ネットワークの構造転換を契機に、東南アジアを主たる舞台として、国際生産能力協力^①から着手していくべきだと主張しておきたい。21世紀以来、経済活動のグローバル化は新たな様相を呈し、多国籍企業は世界範囲で生産資源を配分するようになった。複数の国や地域の企業が国境を跨いで共同で一つの工業製品の生産に携わる現象が普遍化してきた。この現象は学界でグローバルバリューチェーンと呼ばれている。興味深いことに、「グローバル」と称しながら、サプライヤーの視点からみると、グローバルバリューチェーンの生産能力は主に東南アジアを含む広義の東アジア地域に集積してきた。

21世紀最も人気の高いコンシューマーエレクトロニクス企業であるアップル社のサプライチェーンの事例からこの点が確認できる。2018年アップルの上位200社のグローバルサプライヤーには98%の生産能力が集中していた。アップル社が公表したこれら

① 国際生産能力協力は、中国の李克強総理が2014年に提起した概念である。従来の資本供与を中心とする国際協力モデルとは異なる、中間財や生産設備の取引を中心とする生産面での国際協力の重要性を強調したものである。

200社の製造拠点情報によると、アップルサプライチェーンの地理的分布状況は：中国大陸（357拠点）、日本（132拠点）、米国（60拠点）、中国台湾（54拠点）、韓国（35拠点）、ベトナム（22拠点）、シンガポール（17拠点）、マレーシア（17拠点）、フィリピン（17拠点）、タイ（16拠点）、インドネシア（6拠点）、その他（28拠点）となっている。このように、アップル社のサプライチェーンはほとんど東アジア諸国と地域によって支えられたと言っても過言ではない^①。

日本経済産業省はグローバルバリューチェーンの生産能力が東アジア地域に集積する原因を東アジア生産ネットワークの出現に求めている。経産省は、2010年の『通商白書』で21世紀以来、東アジア地域では次第に国境を跨ぐ生産ネットワークが出現したことに着目している。このネットワークにおいて、日本や韓国、中国台湾といった国や地域は中国大陸向けに技術集約的で高付加価値の中間財を輸出し、中国大陸は安い生産要素費用を活用しながら、中間財を最終製品に組み立て、さらに米国やEU、日本といった先進国市場へ輸出する。この時点で東南アジア諸国は中間財輸出の形で、東アジア生産ネットワークに部分的に参加していた。

中国と日本は、東アジア生産ネットワークで主導的な役割を果たす2か国である。日本は東アジア生産ネットワークにおいて中国向けに中間財を最も多く輸出している国である。日本企業は、中国大陸と東南アジア地域において大規模な直接投資も行っている。一方で中国は東アジア生産ネットワークにおける最大の

① この視点からみると、米中間の巨額の貿易赤字は、本質的に東アジア全域と米国間の貿易不均衡の問題である。貿易摩擦は中国のみならず、東アジアとして共同で対処しなければならない重要課題である。

最終製品輸出国である。数多くの中国企業と外資系企業は中国大陸を舞台に最終製品を組み立て、先進国市場向けに輸出を行っている。近年、中国の産業高度化に伴って、中国発の中間財サプライヤーが次第に成長を遂げ、中国の自主ブランドも世界各地へ販売するようになった。その結果、東アジア生産ネットワークにおける中国の地位はますます強固なものになってきている。

日中による一帯一路沿線国での第三国市場協力は、既存の東アジア生産ネットワークにおける日中分業関係のさらなる拡張としてとらえることができる。現時点で、東南アジアは間違いなく第三国市場協力の最も重要な舞台になる。援助、貿易、そして直接投資のいずれの面においても、日本と中国は東南アジアで類似した道のりを歩み、現地の経済発展に大きな影響を及ぼしてきた。そのうえ、中国での賃金上昇、東南アジア市場の重要性の向上、及び米中貿易摩擦の影響を受けて、東南アジアへの産業移転が加速しており、東アジア生産ネットワークに占める東南アジアの重要性が一層高まっている。

以下、第1節ではまず日中が東南アジアで行ってきた経済活動を振り返る。第2節では、東アジア生産ネットワークが東南アジアへ移転する原因を具体的に分析する。第3節では、事例を踏まえて東南アジア地域における日中協力は、まさしく東アジア生産ネットワークの構造転換を契機に、着々と進展しつつあることを指摘する。最後におわりに、本章を締めくくり、日中第三国市場協力の今後を展望する。

第1節 日中による東南アジアでの経済活動

これまで日中両国とも東南アジアの経済発展に深く関わって

きた。まず、両国とも東南アジアの最も重要な援助国である。日本は20世紀60年代以降、戦争賠償とともに、輸出拡大と原材料調達の必要性から、東南アジアに対して経済援助を行ってきた。20世紀70年代末になると、日本はASEAN最大の援助国になり、この状況は今日まで続いている。一方で、中国による東南アジアへの開発援助、特にインフラ建設は2000年以來大幅に増加した。中国はミャンマー、カンボジア、ラオスの最大の経済援助国と見なされている^①。

次に、日中両国とも東南アジアの重要な貿易パートナーである。2017年、ASEANの輸出総額12994億ドルのうち、中国の占める割合は13.9%、日本の占める割合は8.1%となっており、それぞれ第1位と第4位を占めている。ASEANの輸入総額12780億ドルのうち、中国の占める割合19.6%、日本の占める割合は8.8%となっており、それぞれ第1位と第3位を占めている（日本外務省『目で見えるASEAN 2017』）。

第三に、東南アジアは日中両国の製造業企業による海外直接投資が最も集積している地域である。1985年のプラザー合意を受けて、日本企業は生産拠点を本土から海外へ大規模で移転するようになり、東南アジアは日本企業の産業移転の重点地域となった。1990年代以降、日本企業の直接投資の重点は中国大陸へシフトするようになったが、東南アジアへの投資は終始して減少しなかった。図10—1が示すように、2005年から2015年の間に、中国が正真正銘の世界の工場になったにもかかわらず、日本企業によるASEAN投資の残高は終始して中国を上回っており、両者の差は拡大する一途をたどった。これらの直接投資の大部分は、製造

① <http://www.zhongdaonet.com/NewsInfo.aspx?id=5676>。

業に向けて行われた。

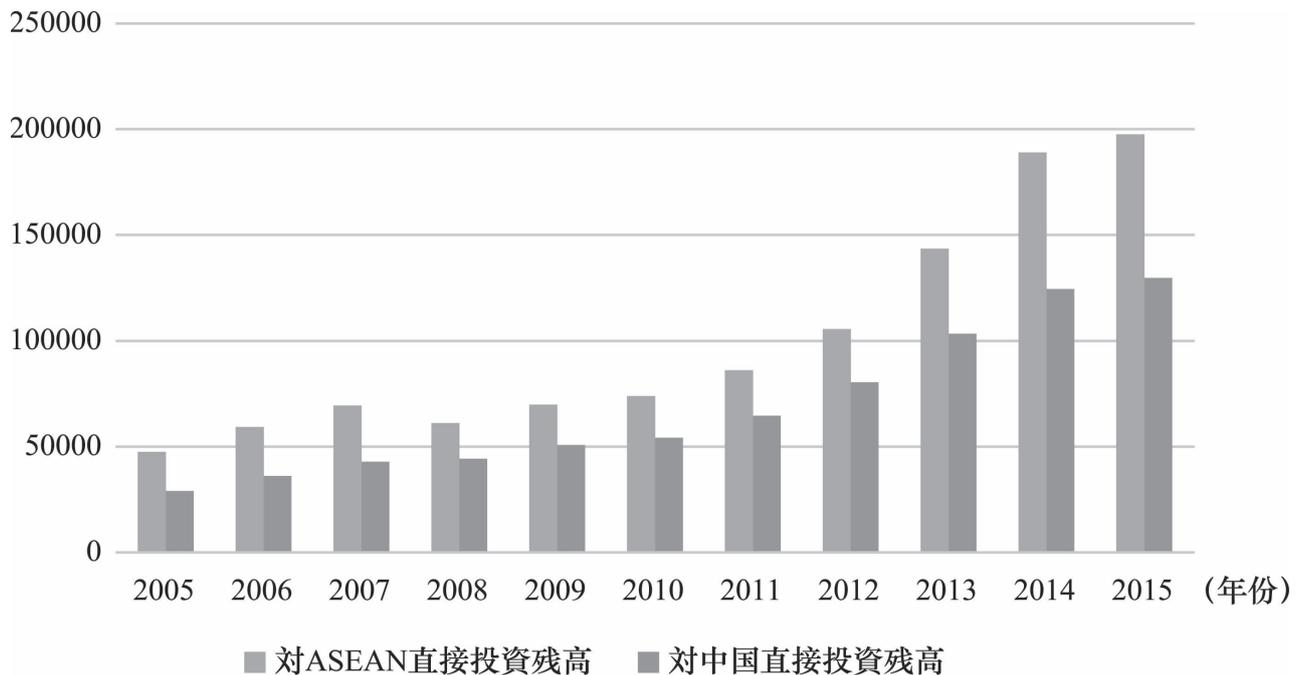


図10—1 日本によるASEANと中国への対外直接投資残高（億円）

出所：日本銀行統計。

その一方で、中国は2000年以降、東南アジアへの製造業直接投資に力を入れ始めた。中国による対外直接投資の完全な統計データは持ち合わせていないが、一帯一路沿線地域の域外経済貿易合作区の分布状況を詳細に検討すると、中国による東南アジアへの製造業投資が最も密集していることが確認される。

中国が長年にわたり東南アジアの経済発展に深く関与してきたために、大多数の企業は一帯一路沿線でビジネスチャンスを探す際に、東南アジアを最優先地域として検討している。香港貿易発展局が2016年に実施した中国華南地域企業へのアンケート調査によると、最も関心が高い一帯一路地域はどこかに関する質問について、83%の企業は東南アジアを選択している。この数字は南アジア（26.8%）や中欧、東欧（23.7%）、中東、アフリカ（22.7%）、中央アジア、西アジア（19.6%）を大きく上回ってい

る（香港貿易発展局 2016）。

第2節 日中東南アジア協力の重要な契機： 東アジア生産ネットワークの構造転換

日中による東南アジアでの第三国市場協力の展開を促進するより重要な要因は、東アジア生産ネットワークの構造転換である。近年、東アジア生産ネットワークの最終製品の組み立て基地は中国から東南アジアへ移転しつつあり、東アジア地域のサプライチェーンは大きく再編されようとしている。この背後には、主に三つの要素が働いている。

まず、中国における賃金上昇、労働力不足および環境規制の強化は大量の中国企業、及び中国の外資系企業による東南アジア移転を促している。図 10—2 では 2009 年と 2017 年の中国及び

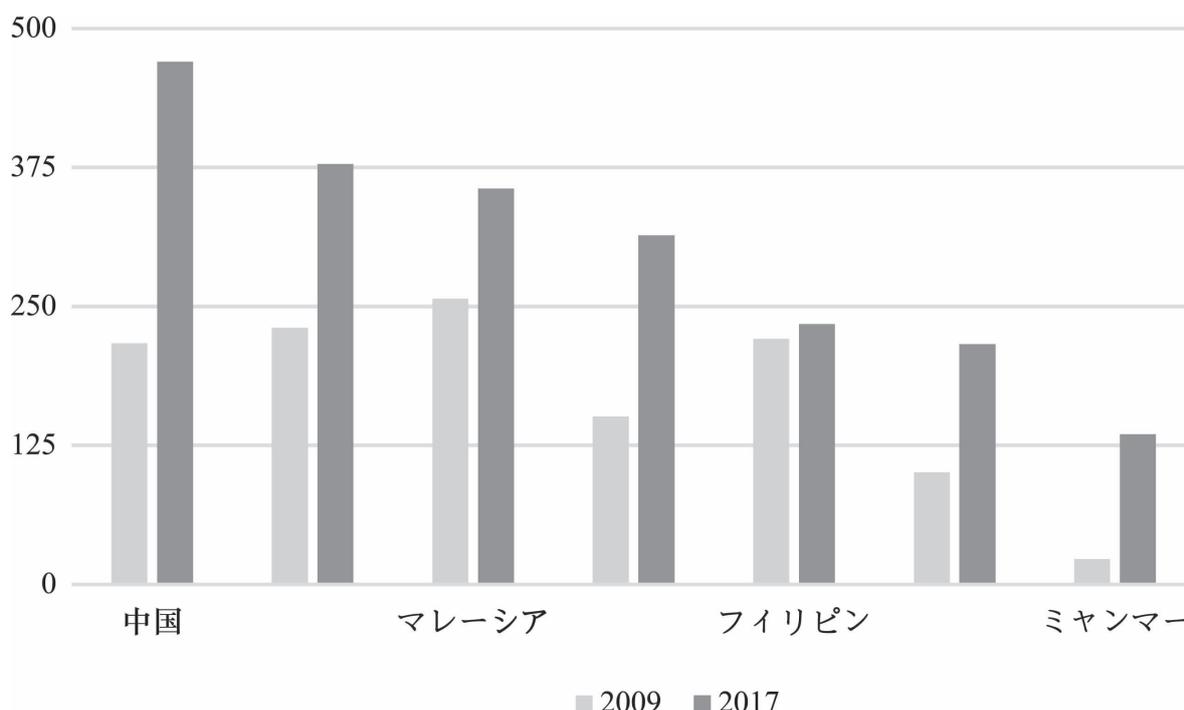


図 10—2 中国と東南アジア製造業労働者の月基本賃金の比較（ドル）

出所：JETRO（2018）。

ASEAN 主要国の製造業賃金水準が比較されている。この図から明らかのように、中国における賃金の8年間の上げ幅は、ASEAN 諸国を大きくリードしていた。

賃金上昇に最も素早く反応したのは労働集約的産業である。表1は、日本の運動靴メーカー A 社の生産能力の分布状況を示している。この事例は東アジア生産ネットワークの存在を象徴する典型事例である。日本のA社は設計と販売を担当し、中国台湾企業は受託生産を行う。一方で中国大陸は原料と労働力を提供する。表10—1が示すように、2010年以降、中国大陸での賃金上昇に伴って、A社の生産能力に占める中国大陸の比重は減少し続けた。それに対して、東南アジア、とりわけインドネシアとベトナムの比重は上昇の一途をたどった。

表10—1 日本運動靴メーカー A 会社の生産能力分布の変化

年	2010	2011	2012	2013	2014
中国大陸	60%	52%	40%	29%	21%
インドネシア	19%	21%	25%	28%	29%
ベトナム	18%	23%	24%	31%	39%
その他	3%	4%	11%	12%	11%

出所：A社が提供した資料による。

東アジア生産ネットワークの東南アジア移転を促す第二の要素は、6億以上の人口を抱える東南アジアの市場としての魅力である。まとまったデータは提示できないが、現地市場開拓を目的とする中国製造業企業による東南アジアでの投資事例は近年、徐々に増えてきている。携帯電話産業の事例についてみると、2016年から2017年第三四半期までに、世界のスマートフォン市場における中国の比率が下がったものの、アジア太平洋の新興市場の比率

は19.1%から21.3%へ伸びている。そのうち、東南アジア市場の貢献度は著しかった。インドネシア市場において、OPPOとシャオミの市場シェアはそれぞれ第二位と第四位となっている。OPPOの売上は前年比163%伸び、シャオミの売上は前年比233%にも上っている^①。東南アジア市場を開拓するために、OPPO、VIVO、シャオミといった中国の主要携帯電話企業は、いずれもインドネシアで工場を創設した。

産業空洞化の回避とう視点からみると、今後、市場開拓を東南アジアへの産業移転の主たる目標とする中国企業は一層、増加してくるものと思われる。日本の経験が示すように、市場開拓を目的とする産業移転は本国の産業発展と空洞化の回避に寄与する。日本内閣府の研究報告では、売上高、輸出額、経常利益、従業員数と労働生産性という五つの面から、海外新市場の開拓を主たる目的とする日本企業（市場開拓型企业）と、生産費用の軽減を主たる目的とする日本企業（生産代替型企业）を比較した。その研究成果によると、市場開拓型企业の日本本社の売上高、輸出額、及び経常利益の平均値は、生産代替型企业の本社の2倍から3倍に上り、市場開拓型企业の本社における売上高、輸出額、経常利益および労働生産性という4つの指標の増加率は、生産代替型企业を大きく上回っている（日本内閣府政策総括室 2012、p. 135）。

東アジア生産ネットワークの東南アジア移転を促す三つ目の要素は、米中貿易摩擦である。貿易摩擦が長期的に持続していく可能性が高い状況の下で、米国市場向けに輸出を行う中国系および外資系企業の多くは、東南アジアへの産業移転を加速せざるを

① http://epaper.21jingji.com/html/2017-12/04/content_75742.htm。

得なくなっている。2017年、ASEANの対米貿易赤字は約548億ドルだが、中国の同数字は3752億ドルにも達していた^①。米国の貿易赤字が低い储蓄率と高い財政赤字から生まれる構造問題であることを考慮すると、上述した中国の対米輸出のかなりの部分は、東南アジアの対米輸出に転化していくことが予想される。

米中貿易摩擦の今一つのインパクトは、世界の自由貿易協定の多くが洗い直されて、中間地帯に位置するASEANが最大の緩衝地帯と受益者になったことである。2018年に調印した米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）、日欧経済協力協定（日欧EPA）、2019年に調印した日米貿易協定、及び交渉が始まろうとする米欧自由貿易協定は、中国側にとっていずれも米国の主導の下で中国を意図的に排除しようとする新型の自由貿易協定である。米国の動きに対する反動として、中国は日本、ASEANを中心とする東アジア地域包括的経済連携（RCEP）の交渉を加速させ、2020年にも調印される見通しとなっている。このように、日中による東南アジア地域での経済貿易協力はさらに深化していく見込みである。

中国ASEAN自由貿易協定（ACFTA）の経験をみると、大規模な産業移転を伴わない限り、RCEPが発効した後、中国の工業製品が東南アジア市場に大量に流入してくることは避けられない。ACFTAは2002年に枠組み協定が調印され、2005年から特惠関税の引き下げが始まった。ACFTAにより市場が開放された結果、2000年から次第に拡大し始めたASEANによる中国への工業品輸出比率は、2005年から縮小に転じ、エネルギー、鉱物、原材料などの一次産品の中国向け輸出に占める割合は拡大の一途をた

① ASEANデータ：日本外務省『目で見えるASEAN 2017』；中国データ：米国商務部。

どった。その一方で中国の対 ASEAN 輸出に占める工業製品の比率は拡大し続けた (RAND 2018、Figures 3.4、3.5)。東京大学丸川知雄教授が指摘したように、このような貿易構造は中国と大部分の開発途上国の間で始まりつつある。この趨勢をそのまま放置してしまうと、開発途上国が一次産品を輸出し、中国が工業製品を輸出するという典型的なコア-ペリフェリーの関係が形成されかねない (Prebisch 1962)。開発途上国に対する直接投資は、こうした貿易構造を是正する最も根本的かつ有効な方法である^①。つまり、RCEPの発効は中国による東南アジアへの直接投資の必要性を増強することになる。その場合、東南アジアで長年にわたり直接投資を行い、豊富な製造業の経験を有する日本との国際生産能力協力は、中国製造業企業の東南アジアへの定着を促す最も有効な手段の一つとなる。

第3節 日中東南アジア協力の現状

上述したように、中国は東アジア最大の製造拠点としての地位を維持し続けるかもしれないが、東アジア生産ネットワークにおける最終製品の製造部門の東南アジア移転は後戻りができない大きなトレンドになりつつある。このネットワークで主導的な役割を演じてきた日中両国の企業が、無論、同地域を中心に第三国市場協力を展開していくことになる。実際に現状をみても、東アジア生産ネットワークをめぐる日中企業による東南アジアでの協力は、国際生産能力協力と、これと密接に関係するインフラ整

^① 2018年8月6日に実施したアジア経済研究所夏期講座での丸川教授の発表と筆者とのパネルディスカッションによる。

備、という2つの面を中心に展開しつつある。

国際生産能力協力は第三国市場での最も重要な協力分野である。日本企業は2010年代に入ってから次第に「チャイナ+1」戦略を打ち出し、中国に拠点を残しながら、東南アジア地域での製造業投資を増やしてきた。しかし、東南アジアの製造業基盤が弱い弱でサプライチェーンにボトルネックが存在するために、完備されたサプライチェーンを抱える中国は東南アジアの日系企業にとって重要な中間財調達先となった。ACFTAの発効により、中国からの中間財調達の貿易障壁が引き下げられたため、この動きはさらに加速した。表10—2が示すように、2010年から2016年までの間に、ASEANの日本企業による中国からの中間財調達比率は、ASEANの主要五工業国のすべてにおいて上昇していた。それに対して、他地域からの調達比率は増減ともあった。

表10—2 東南アジアにおける日本企業の中間財調達先（%）

	現地		日本		ASEAN		中国		その他	
	2010	2016	2010	2016	2010	2016	2010	2016	2010	2016
タイ	56.1	57.1	31	28.9	4.7	3	3.2	5.3	5	5.7
インドネシア	42.9	40.5	33.3	34.1	15.8	10.8	2.5	5.3	5.5	9.3
マレーシア	45.9	36.6	29.1	32.8	12.5	12.9	5.5	5.6	7	12.1
ベトナム	22.4	34.2	42.5	35.6	16.6	12	10.2	10.5	8.3	7.7
フィリピン	27.2	31.6	50	39	13.2	8.1	4.4	8.7	5.2	12.6

出所：JETRO（2017）。

中国のサプライチェーンにおける技術集約的で分業ネットワークが発達している部分は、今後も長期的に現地に温存される可能性が高い。それに対して、労働集約的で低付加価値の部分は、生産要素価格の変動と貿易摩擦継続に伴って、実際に東南アジア

に移転しはじめており、日中による生産能力協力により多くの機会をもたらしている。この点は中国と国境を接しており、中国からの産業移転を最も大量に受けて入れているベトナムに顕著に表れている。表10—3が示すように、ベトナムの日本企業によるベトナム現地企業と日本企業以外の第三国または地域のサプライヤーからの部品調達比率は13.3%に達しており、ASEAN諸国のなかで突出して高い。現地調査を通じて、これら第三国サプライヤーの大多数は本社の国籍に関係なく中国大陸から移転してきたことが判明した^①。表10—4では、第三国または地域のサプライヤーのベトナムでの分布状況を具体的に示している。同表から明らかのように、全体的に中国台湾サプライヤーと日本企業の取引比率が最も高く、中国大陸のサプライヤーとの取引も徐々に展開し始めている。とくにベトナムの南部地域では、この比率が比較的高い。

表10—3 ASEAN各国日系企業のサプライヤー分布（2018、%）

	本土企業	現地日本企業	その他外資系企業
マレーシア	56.6	34.9	8.5
インドネシア	46.4	47.5	6.2
タイ	40.7	55.1	4.2
ベトナム	39.7	47	13.3
フィリピン	37.3	58	4.8

出所：JETROベトナムハノイ事務所が提供。

① 筆者が2019年8月25—31日に実施したベトナムでの現地調査による。以下ベトナムに関する情報は、特に断らない限り、すべてこの現地調査で集めたものである。

表10—4 ベトナム日系企業の第三国・地域サプライヤーの
分布状況（2018年、%）

	ベトナム全国	北部	中部	南部
中国台湾企業	48.8	44.2	48.4	53
韓国企業	19.2	29.1	1.6	13.1
ASEAN 企業	12	10.4	33.9	10.2
中国大陸企業	7.8	7	6.5	8.6
欧米企業	4.3	3.3	3.9	5.3
その他	7.9	6	5.8	9.8

出所：JETROベトナムハノイ事務所が提供。

ミクロレベルの資料からもこうしたトレンドが確認できる。日本貿易振興機構ハノイ事務所は、2017年9月に現地の日系企業と取引する意欲がある92社の外国サプライヤーのリストを公表した。それによると、11社は中国大陸企業であり、うち3社は明確にベトナムにおいて同一の日系大企業に納品している。これらのサプライヤーは、当該日本企業が中国大陸で育成したサプライヤーであり、顧客の移転とともに、一緒にベトナムで新たな生産基地の創設に関わったものと思われる。

その一方で、中国のブランド企業が東南アジアへ進出するにつれ、中国系企業のサプライチェーンへの参入を検討する日系サプライヤーも増えてきている。OPPOはアジア市場最大の携帯電話ブランドの一つとして、インドネシアの販売会社だけで25000人の雇用も創出している。OPPOのインドネシアでの生産規模の拡大に伴って、すでに一部の日系サプライヤーは同社を追随して現地での工場創設を検討していると指摘されている。

生産能力協力と関係しているのはいわゆる生産性サービス業、すなわち生産活動をサポートするサービス業の展開である。

筆者はベトナム調査のなかで、興味深い事例を発見した。例えば、某日系の物流会社はベトナムで20年以上業務を展開してきた。同社は、当初主に現地の日系企業向けにサービスを提供していたが、近年における中国系企業のベトナム移転と物流ニーズの拡大を受けて、中国業務部を専門に創設した。同社はベトナムにいる中国籍従業員を採用し、中国企業向けの業務を専門に担当してもらっている。今後、東アジア生産ネットワークのさらなる移転に伴って、東南アジアに進出する日中企業が相互に物流、倉庫、コンサルティングなどの生産をサポートするサービスを提供しあう事例は、一層増えていくものと思われる。

日中第三国市場協力の今一つの重要分野はインフラである。とくに工業団地と発電所事業をめぐって、近年、東南アジアでの協力事例が続々と出始めている。産業移転を受け入れる重要なプラットフォームとして、日中両国ともASEANの主要国で多数の工業団地を建設した（表10—5）。これらの団地にとって、本国企業とともに外国企業も重要な誘致対象となる。このプロセスにおいて、日中両国のサプライチェーンは自然に融合するようになった。以下、幾つかの具体的な事例を紹介しておく。

表10—5 東南アジア各国における日中の工業団地の分布

国家	日系工業団地	中国系工業団地
タイ	6	1
インドネシア	8	6
ベトナム	12	2
マレーシア	1	1
ミャンマー	1	1
フィリピン	4	0

续表

国家	日系工業団地	中国系工業団地
カンボジア	2	2
ラオス	0	1

出所：日系工業団地：<https://www.jetro.go.jp/theme/fdi/industrialpark/developer-material.html>（2017年11月16日閲覧）以及日本貿易会（2017）；中国系工業団地：上海社会科学院（2017）。

中国インドネシア域外経済貿易合作区は、中国がインドネシアで創設した初めての域外経済貿易合作区であり、ジャカルタ郊外のグリーンランド国際工業団地に立地している。日本の総合商社である双日が進めている大型開発プロジェクトとして、グリーンランドには多数の日本企業が入居している。中国インドネシア域外経済貿易合作区のホームページでは、同団地に入居する一大メリットとして、現地の日本多国籍企業のサプライチェーンに参入できることを明確に宣伝されている。

ベトナムの龍江域外経済貿易合作区は中国がベトナムで創設した初めての域外経済貿易合作区である。同団地のなかには2社の日本企業が入居しているうえ、日本語のホームページも立ち上がっており、日本顧客への情報提供を行っている。

2018年に入ってから、日系企業が運営する東南アジアの工業団地も中国系企業向けに誘致活動を始めた。ミャンマーのティラワ経済特区は日本の総合商社住友商事が建設した団地で、すでに中国企業が入居しており、中国企業向けの誘致活動も展開している。伊藤忠商事が運営するベトナムアマタ工業団地も中国企業向けの誘致活動に取り組んでいる。

インフラ整備をめぐる日中協力の今一つの重要分野は発電所

事業である。ベトナムにおいて、日本の総合商社と中国の電力企業の間では、すでに3つの発電所プロジェクトを共同受注した。そのうち、2つのプロジェクトは2台60万キロワットの発電機が使用されるものであり、投資額は20億ドルに上っている。今一つの20億ドルの発電所プロジェクトは、両国企業によって共同入札を準備しているとのことである。今後、東南アジア各国への大規模な産業移転が進むとなると、現地では水道、道路交通等のインフラに対するニーズも高まり、より多くの第三国協力のビジネスチャンスが生まれるだろう。

おわりに

一带一路イニシアティブの目標が中国の膨大な生産能力を沿線国へ波及させ、より深いレベルでの地域統合を推進することにあるとすれば、中国と同様に東アジア生産ネットワークを主導してきた日本は、言うまでもなく、一带一路における第三国市場協力のベストのパートナーである。本章では、日中が東アジア生産ネットワークの構造転換を契機とする第三国市場協力の可能性を詳しく検討した。両国とも東南アジアでの経済活動の深い蓄積があり、東アジア生産ネットワークがこの地域へ移転する趨勢もますます顕著になっている。東南アジアが現段階において日中第三国市場協力の最も重要な舞台になることはほぼ確実である。そして、国際生産能力協力と工業団地や発電所等を含むインフラ建設は、双方の協力の重点となる。結論部において、筆者は日中第三国協力の今後の展望について3点指摘しておきたい。

まず、東南アジアを舞台とする東アジア生産ネットワークにおいて、中国がより積極的な役割を果たしていくことである。中

国企業の伝統的な東アジア生産ネットワークでの役割は最終製品の組立メーカーと低付加価値中間財のサプライヤーであった。しかし、製造業の高度化に伴って、ますます多くの中国企業は自主品牌と研究開発能力、設計能力を有する主導企業（lead firm）に成長しつつあり、グローバルなサプライチェーンを活用するようになった。東南アジアは先進国よりも、中国ブランドにとって参入しやすい市場である。中国の携帯電話メーカーと家電メーカーは東南アジアで確たる実績を残している。今後、第三国市場協力の深化につれ、東南アジアにおける日系のサプライヤーのリソースを活用する中国企業が一層増えていくものと予想される。また、中国企業としてもより積極的に東南アジアでサプライヤーを育成していこう。

次に、日中が東アジア生産ネットワークをめぐる協力は、この地域におけるインフラプロジェクトの早期黒字化につながると思われる。一帯一路のインフラプロジェクトは、長い投資期間、低い収益、高いリスクといった問題を抱えてきた。これは沿線国の経済発展水準が低く、インフラプロジェクトに対して必要な需要を生み出せないでいることと大きく関係している。工業大国である日中両国として、東南アジアでの生産能力協力から着手するとともに、インフラプロジェクトをめぐる協力をも展開していくことは、直接投資がインフラを促進し、インフラ整備がさらに直接投資を促進する、という質の高い循環を生み出し、最終的に一帯一路における国際協力のモデルケースを提供することにつながる。

第三に、日中による東アジア生産ネットワークをめぐる第三国市場協力は、イノベーション分野へさらに展開していくことが予想される。近年、中国におけるデジタルエコノミーの勃興に伴

って、日中イノベーション協力は従来の中国による日本からの片方向の技術導入から、より対等の協力関係に転換した。日本の多国籍企業は中国のデジタル関係のハイテク企業との協力を深めつつあり、中国ハイテク企業の日本進出も現地のイノベーションエコシステムを変える大きな契機となった。日中のイノベーション協力が東南アジア市場に拡張する趨勢も見せている。日本の一部の大手スーパーと総合商社は、中国デジタル企業との協力を通じて、東南アジアで投資した伝統産業の運営効率を高めようとしている。中国のハイテク企業にとっても、一带一路沿線国において長年、投資活動を行ってきた日本企業と協力することは、デジタルシルクロード等の情報インフラの使用頻度を高め、ネットワーク効果の早期達成につながる。今後、東アジア生産ネットワークの構造転換が進むとともに、日中による東南アジアでのイノベーション協力も一層、深まっていくものと思われる。

参考文献

中文文献

上海社会科学院：“中国境外经济贸易合作区调查报告”，2017年

香港贸易发展局：“中国企业发掘一带一路商机：华南地区问卷调查结果”，2016年（www.economists-pick-research.hktdc.com、2017年11月18日アクセス。）

英文文献

Apple. “Apple supplier list” (<https://www.apple.com/supplier-responsibility/pdf/Apple-Supplier-List.pdf>, accessed December 26, 2018), 2018.

Gereffi, Gary, John Humphrey, and Timothy Sturgeon. " The gov-

ernance of global value chains. " Review of international political economy vol. 12, no. 1, 2005, pp. 78 – 104.

World Bank, IDE-JETRO, OECD, UIBE, WTO. *Global Value Chain Development Report* (http://www.ide.go.jp/library/Japanese/Publish/Download/Collabo/pdf/2017_gvc.pdf, accessed October 6, 2017), 2017.

Prebisch, Raúl. " The Economic Development of Latin America and its Principal Problems", *Economic Bulletin for Latin America*, vol. 7, no. 1, 1962.

RAND. "At the Dawn of Belt and Road China in the Developing World", (https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2200/RR2273/RAND_RR2273.pdf, accessed December 18, 2018), 2018.

Sturgeon, Timothy, and Richard K. Lester. " The new global supply-base: New challenges for local suppliers in East Asia. " in Yusuf, Shahid, M. Anjum Altaf, and Kaoru beshima, eds. *Global production networking and technological change in East Asia*. The World Bank, 2004, pp. 35 – 87.

Sturgeon, Timothy, John Humphrey, and Gary Gereffi. " Making the global supply base. " in Hamilton, Gary G. , Benjamin Senauer, and Misha Petrovic, eds. *The market makers: How retailers are reshaping the global economy*, Oxford University Press, 2011, pp. 231 – 254

日文文献

日本経済産業省、『通商白書2010』、2010年。

日本貿易振興機構（JETRO）、『2016年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査』、2017年。

日本貿易振興機構（JETRO）、『2017年度アジア・オセアニア

ア進出日系企業実態調査』、2018年。

日本貿易会、『商社ハンドブック2017』、2018年。

日本内閣府政策統括官室：『日本経済2012-2013』、2012年。

日本外務省、『目で見えるASEAN 2017』。

第十一章

スリランカにおける「一带一路」 プロジェクトの進展とその影響

日本貿易振興機構アジア経済研究所・地域研究
センター・南アジア研究グループ長 荒井 悦代

Progress of BRI projects in Sri Lanka (2018 – 19)

ARAI Etsuyo

ABSTRACT: Hambantota port is often referred as typical Debt-trap diplomacy of China. This paper shows what happened in Sri Lanka after Hambantota port officially leased for 99 years to joint company formed between China and Sri Lanka at the end of 2017. China's presence in Sri Lanka has stimulated India and the United States. As a result, Sri Lankans have begun to review their relations with China. Sri Lanka seeks projects which generate growth and income.

はじめに

中国の「一带一路」と「債務の罠」が話題になると、スリランカのハンバントタ港が高い確率で引き合いに出される。もちろんネガティブな意味だ。現地ではさぞかし中国に対する怨嗟の声が聞こえるかと想像されるが、必ずしもそうとは言えない。国民や現地メディアは、中国の活動そのものよりも、スリランカ政権与党あるいは指導者等が中国とどのように付き合っているのか、どのような経緯で合意に至ったかに注目している。例えば2015年の大統領選挙で親中派のマヒンダ・ラージャパクセが失脚したが、スリランカ国民にとって問題だったのはラージャパクセ政権が政務を執っていた期間に多くの問題があることであり、中国が直接批判の対象ではなかった。

これは、中国プロジェクトは当該国の政局の動きに影響を受けざるを得ないことを意味する。中国とスリランカが2017年にハンバントタ港の租借に合意するまでの紆余曲折は荒井2018年を参照していただくとして、本稿ではその後の動きに注目したい。2018—19年は、ハンバントタ港の運営組織が決まり、隣接する工業地帯への投資誘致などを行う段階にあり、開発にとって重要な再スタートだった。その再スタートにあたりスリランカの政局には何が起こったか。スリランカを取り巻く環境はどのように変化したか、環境変化の中で、中国プロジェクトはどのような進展があったのか、あるいはなかったのか。まず、2017年末までのスリランカの政局および中国による主要なプロジェクトであるハンバントタ港およびポートシティについて概略を説明した上で2018—19の2年間の動きを説明する。

第1節 概説：2017年末までの情勢

一 スリランカ政府

2005年にマヒンダ・ラージャパクセ（スリランカ自由党、SLFP）が大統領に就任し、2009年に26年あまり続いた内戦が終結した。その際、中国から供与された武器が内戦の終結を後押しした。そして内戦終結後の復興においても、期待していた西側諸国からの資金が得られないなかで中国からの資金が用いられ、道路や港湾、発電施設などが建設されインフラ復興・開発に大きな役割を果たした。中国との関係は蜜月期にあった。内戦を終結させ、大規模な復興事業を推し進めたラージャパクセ一族であったが、政務を執っていた期間にある多くの問題が非難されるようになった。

2015年の大統領選挙は、マヒンダの三選が確実視されていたが、スリランカの二大政党である統一国民党（UNP）がSLFPの幹事長であったマイトリパーラ・シリセーナを大統領候補に擁立し、マヒンダを大統領の座から引きずり下ろした。シリセーナ大統領とラニル・ウィクレマシンハ首相による政権は、中国と距離を置くと発表し、ポートシティの埋め立てを一旦停止するなど、世界を驚かせた（調整期）。しかし、経済的に立ちゆかなくなった^①政府は中国に回帰せざるを得なくなった（中国回帰）。停止していたポートシティの埋め立ては再開し、ハンバントタ港に関しては2017年末に、中国とスリランカの合弁企業に99年間租借されることになった。

① 具体的には債務の返済が困難となった。

二 ハンバントタ港の概説

ハンバントタ港は、2008年にCHEC（中国港湾工程 China Harbour Engineering Company Ltd.：CCCCの子会社）が建設を開始し、2010年11月にオープンしたものの取扱量は予想を大きく下回り、建設費に加え運営費もカバーできない状況であった。2015年、政権交代後の政府は、中国に対して債務の株式への転換（DES）を求めた。2016年12月にはいったん中国とスリランカの合弁企業（中国側80%、スリランカ側20%）への99年租借で合意したが、港湾の評価額、中国とスリランカ間の株式比率、港の貸与年限、工業団地用の土地の扱いに関してスリランカ国内で半年をかけて調整する必要があるとあり、最終的に2017年12月にスリランカと中国の合弁企業（中国側70%、スリランカ側30%）に99年間租借されることになった。招商局港口控股有限公司（China Merchant Port Holdings：CMPort）とスリランカ湾局（Sri Lanka Port Authority, SLPA）がハンバントタ国際港湾グループ（Hambantota International Port Group, HIPG）とハンバントタ国際港湾サービス（Hambantota International Port Service, HIPS）という二つの合弁会社が設立した。

三 ポートシティ・プロジェクトの概説

このプロジェクトは、コロンボの中心に接するように海を埋め立て、新たな土地を南アジアの金融ハブにしようとするものである。2014年9月に習近平が来訪し、起工式に参加した。建設は、ハンバントタ港を建設したCHECである。埋め立て地は、北は中国とSLPAが運営するコロンボ国際コンテナターミナル（CICT）（建設はCMPort）に接し、東はコロンボ中心部のフォー

トに接する。政権交代後、2015年に埋め立てが一時停止された。しかし2016年1月には再開を決定。8月には工事が再開した。広さは233ヘクタールから269ヘクタール（2.69平方キロ）に拡大した。

第2節 2018～2019年末（再スタート）

一 政局の動き - 混乱を経てラージャパクセー族が復活

2018年10月シリセーナ大統領がラニル首相を突如解任し、政敵であったマヒンダを首相に任命した。しかし大きな反対にあい52日後には再びラニルを首相に任命した。その後は大統領と首相の関係は修復不能に陥った。この機能不全により、事前に国内のテロ計画の情報がインドからもたらされていたにもかかわらず、2019年4月のイースター同時爆破テロを防ぐことができなかった。2019年11月16日の大統領選挙では、マヒンダの弟で内戦中は国防次官を務めたゴーターバヤ・ラージャパクセーが、2位に130万票の差をつけて勝利した。

このように2018年から2019年末にかけてのスリランカ政局は混乱したが、親中派と言われたラージャパクセー族から大統領を輩出したことで、再び中国との関係が強化されるのではないかと海外メディアは色めき立った。しかし、事態はそれほど単純ではなかった。2018年から2019年末にかけて、スリランカにおける「債務の罠」への関心が高まり、それにつれてスリランカ国内でも対中政策を見直す動きが出始めている。

スリランカにおける中国の台頭に当初から関心・懸念を表明していたのは、地域の大国インドであり、スリランカもインドと中国のバランスを考慮していた。最近はこれにアメリカも加わっ

た。また、スリランカが中国に求めるものも異なってきた。大規模なインフラ投資や箱物的なプロジェクトは一巡したことから、スリランカは実際に雇用や成長をもたらす事業（投資）を求めているのである。

二 インドに対する強い警戒心

インドは、スリランカにおける中国の台頭に早い時期から懸念を表明しており、スリランカ政府も二カ国のバランスに配慮していた。例えば、中国にはコロンボや南部の開発を、インドには北部・東部のインフラ復興（道路、鉄道など）や開発プロジェクトを任せていた（荒井2016）。中国をだしにしてインドからも開発資金を得ようとするようにみえた。

しかし、風向きが変わったのは、2017年4月にインドと結ばれた経済プロジェクト協定であった。LNG発電所（ケラワルピティヤ）、太陽光発電所（サンプル）、港湾開発（トリンコマリー）、高速道路建設（ダンプッラ＝トリンコマリー間）などのほか、スリランカの北東部に位置するトリンコマリーにある石油タンク利用についても合意に至った。これらのうちトリンコマリーの石油タンクのインドへの長期貸与契約について反対が起こった。

中国に対しては大規模な経済施設や広大な土地（ハンバントタ港の後背地1万5000エーカー（60平方キロ））などを長期リースすることを基本的には認める一方で、インドによる施設利用に関しては強い警戒心が示されたのである。

スリランカとインドの関係は、距離も近く、中国との関係に比べて歴史も長く、多岐にわたる。小国であるスリランカは、イ

ンドに煮え湯を飲まされた経験もある^①。また、人口2000万人ほどのスリランカにとってインドの人口規模も脅威であり、インドとの自由貿易協定（FTA）を包括的な経済技術協力協定（ETCA）に格上げしてサービスも含めようという試みは、国内の専門職から強い反対が表明されている。つまり、何かあったら飲み込まれてしまうのではないかというインド恐怖症とも言える状態にある。

言うまでもなく中国はインド同様の大国である。したがってスリランカがインドと同様に中国を警戒しても全くおかしくないように見える。ところがインドに比べて中国とスリランカの関係は、まだ始まったばかりと言っても良い。交流の歴史が短く距離的にも離れている中国は、スリランカの人々にとって、内戦終結を後押しし、復興に協力してくれた気前の良い友人のように見えるらしい^②。つまり、世界中でスリランカのハンバントタに対して様々な質疑を出しているにもかかわらず、スリランカにとって中国はインドよりも安全な相手と見なされていたのだ。

スリランカにとってインドは一筋縄でいかないやっかいな相手だが、インドはスリランカにおける中国の台頭を放置するわけにはいかない。そこで採用されたのが、日本とインドの共同開発という手法であった。インド単独プロジェクトは心配なので、日本を入れて反印感情・反発を和らげるという手法である。トリンコマリーの開発やコロombo港東ターミナルなどでこれらの手法がとられるとされている。このように土地や資産を外国の管理下・

① インドはタミル人反政府組織に軍事訓練の機会を与えた。北・東部に権限を付与した13次憲法改正に関与した。インド平和維持軍（IPKF）派遣したものの大きな成果なく、撤退。インド漁民によるスリランカへの領海侵犯・密漁問題もしはしは発生している。

② 元海軍幹部は、中国は日本と同じくらいbenign（（人や気質が）親切な・温和な、（影響や効果が）無害な、安全な（気候などが）穏やかな・温暖な）であると表現した。

所有化に置くことの意味や危険性をスリランカの政治家やメディアは指摘し始めた。

三 遅れてきたアメリカ 軍事関係を強化

「一带一路」が用いられる以前、「真珠の首飾り」という言葉で中国のインド洋進出にいち早く警鐘を鳴らしたのは、アメリカであった。しかしその後、中国牽制を目的とするような動きが見られたのは、しばらくたってからだった。インドに比べると時間的には遅れてきたものの、満を持しており、規模も大きい。

2016年11月ゴール・ダイアローグに参加した、アメリカ太平洋軍司令官ハリー・ハリス（Harry Harris）海軍大將は、十年ぶりに訪れた米海軍高官として「インド洋はアメリカにとって重要であり、スリランカはアメリカにとって重要で、アメリカはスリランカにとって重要であると信じる」、「戦略的な重要性を評価する際に考慮すべきことが3つあるそれは、ロケーション、ロケーションそしてロケーションである」と述べて、ハンバントタ港の戦略的重要性を強調した。しかし同時に「安定のない場所は中身がない」とも述べ、インド洋の安定の重要性について述べた。当然、不安定性をもたらすものとして中国が想定されていた。この演説が行われる以前に3月にはブルーリッジ、7月にはニューオーリンズ、9月にはフランク・ケーブル、11月にはサマセットがトリンコマリーに寄港するなど、南アジアにおいて活発に活動し始めた。

2017年には、スリランカに対して共同訓練の機会を提供するなど、関係性の強化が進んだ。3月にはスリランカで初となるパシフィック・パートナーシップがトリンコマリーで開催された。パシフィック・パートナーシップは軍事的活動というよりも参加

国の連携強化や災害活動の円滑化を図る活動である。10月にはトリンコマリー港でアメリカ海軍との共同訓練である協力海上即応訓練（CARAT）にこれも初参加した。

アメリカは、2018年5月、アメリカ太平洋軍（PACOM）から名称をインド太平洋軍（IND-PACOM）に変更。6—8月にはスリランカ海軍が環太平洋合同演習（RIMPAC）に参加するなど軍事的な関係は継続している。

さらに2018年6月にはニューヨークタイムスが綿密な取材に基づいた特集記事を掲載し^①、スリランカにおける中国の進出に警鐘を鳴らした。同年10月4日には、マイク・ペンス米副大統領がハドソン研究所において行った演説は、中国への宣戦布告と報道されるように明確な中国批判だったが、スリランカにも言及し「中国は世界的な影響力を強めるために債務外交を用いている。ハンバントタ港は間もなく中国の軍港になる」と述べた。これに対してスリランカ政府および中国側は従来通りハンバントタ港が軍事利用されることはないと繰り返し説明している。たとえば首相はハンバントタの軍事化報道を強く否定し、ラヴィンドラ・ウィジェグナラトナ統合参謀長も、ハンバントタを軍事利用させない、いかなる国とも軍事同盟を組まないと明言している。港湾大臣もハンバントタ港および工業地区の治安維持はスリランカ海軍が行うと発言している。

このようにハンバントタに関して、中国による軍事化はない、と中国もスリランカ政府も述べている一方で、アメリカとの軍事関係を強化しようとするスリランカ政府への反発が国内で強

① 2018年6月25日付け How China got Sri Lanka to Cough Up a Port, <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>.

まった。2017年8月には、内戦中の2007年に締結されたアメリカと物品役務相互提供協定（ACSA）を更新した。米国軍が外国の軍隊との間で物資や役務の相互利用を行う枠組みを定める二国間協定である。これに基づき2018年8月にカトナヤケとトリンコマリー空港で、同年12月には再びカトナヤケで訓練が行われている。さらに2019年1月にはカトナヤケ空港およびトリンコマリー港で物資補給や燃料供給などが行われた。その際にアメリカ側はトリンコマリーを「ハブ」とであると表現している。野党はACSAが更新の際に内容が大幅に見直され、8ページだったのが、80ページになっている点などを取り上げて批判した。アメリカ軍がACSAに基づいて行動することに、国内では懸念も表明された^①。その主な理由は、スリランカに利益が少ないこと、アメリカが関与するトラブルに巻き込まれかねないことであった。

さらに2019年に政治的に問題視されたのは、アメリカとの地位協定（Status of Forces Agreement: SOFA）であった。これが実現すれば、アメリカの軍人がスリランカで自由に活動できる、スリランカの法律が適用されない点が懸念された。

また、ラニル政権はアメリカとMCC（ミレニアム・チャレンジ公社）を通じた4億8000万ドルの資金援助を閣議承認した^②。内容はコロンボとトリンコマリーをつなぐ道路の整備と土地登録の整備であった。問題視されたのは、後者である。スリランカでは登記に土地所有者の名前や機関名があっても、本人がいないことや逆に誰の土地でもないことがあり、開発事業の妨げとなることがあった。この問題の解決はUNPが2002年に発表したりゲイニ

① <https://newsin.asia/us-navy-gets-bases-in-lanka-for-non-lethal-supplies-and-cargo-transfers/>.

② その後、大統領選挙で新大統領が就任し、原稿執筆の段階でこの件は進展していない。

ング・スリランカでも強調されていることから、UNPにとっての悲願だったが、野党側は外国企業などに土地を買い叩かれるとして反対した。

アメリカとのACSA、SOFA、MCCは、2019年11月の大統領選挙でもイシューとなり、スリランカの中に国外の勢力に土地や主権を奪われることに対する警戒心が徐々に共有されてきたように見える。つまり、中国への長期的な土地のリースも例外ではないという意識が遅ればせながら生まれてきたかもしれない。

また、そもそもアメリカがスリランカに注目するのは、戦略的に重要なポジションにあるから、だけではなく中国が台頭しているためであり、問題の発生源になった中国にたいするスリランカ人の認識は変化せざるを得ないだろう。

第3節 経済状況と新大統領の思惑 – 実質的な成長を求める

一 スリランカ経済の現状

南アジアの国々が軒並み5—6%の成長にある中、16—18年までの3年間、スリランカは南アジアで最低のGDP成長率だった。マヒンダ政権は、中国からの資金を得て内戦後の復興を目を見張るペース・規模で行った。内戦中に放置された道路や鉄道などのインフラの復興は、もちろん必要であり、スリランカ国内での移動は格段に便利になった。しかし、インフラはそれ自体では成長を生まなかった。中国と距離を置くことを宣言したシリセーナ/ラニル政権では借金返済・緊縮財政をモットーとしたが、2015—19年の成長は振るわなかった。

持続的な経済成長のためには、直接投資しかない、というの

はどの政権でも一致した見解で、海外に投資主体を求めている。しかし、シリセーナ/ラニル政権の後半は特に政局が混乱したうえにイスターテロが発生し、海外投資家を招き入れることは難しくなった。

このような中で2019年11月に大統領選挙が行われ、マヒンダの弟のゴーターバヤが当選した。ゴーターバヤもマヒンダ同様中国と深い関係にあったと目されており、海外メディアが中国回帰と報道するのも無理はなかった。経済的に苦境にあるスリランカはさらに深く債務の罠にはまってしまわないか、と危惧された。

ところがゴーターバヤ新大統領は、中国回帰路線をとらなかった。実はこのことは選挙の約一か月前に行われた、選挙対策を取り仕切るマヒンダとゴーターバヤの弟のバジル・ラージャパクサのインタビュー記事^①から予想できた。バジルはインドのThe Hindu 紙に「インドは我々のナンバーワンの友人であり隣人だ。だからインドとは政治や治安面ではインドとうまくやらなければいけない。しかし経済面やそのほかの面では中国を忘れることはできない」と述べており、中国一辺倒の弊害を十分意識しているように見えた。そして新大統領はその就任演説で中立な外交政策をとると述べた^②。さらにインドの雑誌インタビュー^③に大統領は、大国間の対立に巻き込まれたくないこと、ハンバントタ港の99年租借は間違いで、再交渉する必要があると語ったうえで、経

① <https://www.thehindu.com/news/international/no-outsider-will-interfere-in-sri-lanka-polls-this-time-basil-rajapaksa/article29674401.ece>.

② http://www.dailymirror.lk/breaking_news/I-will-form-govt-to-implement-my-policies%3A-Gota/108-178028.

③ http://www.dailymirror.lk/breaking_news/Prez-invites-Tamil-diaspora-to-work-together-to-develop-country/108-178441.

済的発展のためにインド、シンガポール、日本、オーストラリアなどにスリランカへの投資を求めた。ゴーターバヤにとって経済成長は最優先課題であり、それを効率的に実現するための手法は、中国一辺倒ではない、と判断したようである。

インド側もスリランカ側の意図を汲むように、就任宣言直後の11月19日に外相を送り、大統領を公式に招待した。その後、就任後初の訪問先として11月末にはインドを訪問している。

一方、中国大使・程学源は新大統領を中国に招待した。しかし、新大統領はすでに述べたように中国に対してハンバントタ港の契約見直しを求めるなど、メディアの予測と異なる行動を見せた。

これに対して中国は、王毅外相の代理として元スリランカ大使の吴江浩をスリランカに送った。中国大使館は、双方は政治的信頼関係を強化する、ポートシティやハンバントタ港などの大きな共通経済プロジェクトを協力してスピードアップするとも声明を発表した。その後マヒンダ首相が、新華社にたいして大統領の発言は間違っただけで引用されたと弁明、スリランカと中国は問題を解決できると語った。

大統領は、この後も外国メディアに、商業上の項目について再交渉するつもりはないが、セキュリティに関して問題があると述べた。2020年1月に入り中国から大統領の中国訪問（1月第3週に予定されていた）について日程変更の要請があった。

このようにスリランカでは、中国に対する楽観的な見方が影をひそめる、とは言えないものの、中国の台頭を懸念するインドやアメリカの動きに国内政治やメディアがネガティブに反応し、結果的に中国とスリランカの関係も単純なものではなくなっている。プロジェクトの質や条件などにも関心が高まっている。

では、再スタートを切った大型プロジェクトはどのように進展しただろうか。

二 ハンバントタ港

ハンバントタ港に関しては招商局港口控股有限公司（CM-Port）からスリランカ港湾局（SLPA）に対する支払いが2018年1月と6月の2回に分けて行われた。RO-RO船による車両の取扱量はリース開始から1年で倍になり、2017年末までは毎年8000万ドルあった赤字は半分になった。それでも赤字から脱却するには少なくとも5年かかるとHIPGの中国人幹部は語っている。

2018年7月、スリランカ海軍は南部司令部を南部の都市ゴール（Galle）からハンバントタに移行すると発表した^①。中国がハンバントタを軍事利用するのではないかとこの危惧に対してはスリランカ政府・中国側は否定していたが、スリランカ軍が常駐することになり、ラニル首相は「スリランカはすでに中国に対して、ハンバントタ港の軍事利用はさせない。港の治安はスリランカ海軍がコントロールする。心配する必要はない」と述べてインドや西欧諸国の危惧に対処した。ただ海軍が必要とする施設（船着き場や修理場）は2019年中にはハンバントタに作られていない模様である^②。

2019年3月には、ミリッジウィラ輸出促進区で石油精製施設およびセメント工場の起工式が行われ、ラニル首相、オマーンのモハメド石油・大臣、シンガポールのシルバー・パーク・インタ

① <https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-port/sri-lanka-to-shift-naval-base-to-china-controlled-port-city-idUSKBN1JS22H>.

② このような港湾施設の建設に関しては、運営上のパートナーであるCMPortの理解と資金面での協力が不可欠である。

一ナショナルの幹部が石油精製所起工式に出席した。石油精製所は44ヶ月後に、セメント工場は18ヶ月後の完成を見込んでいる^①。同じく2019年3月、BOIとHIPGの合併でワンストップサービスセンターが開設された。

ハンバントタ沖は年間23000隻の船が通過する。これらの船に対する燃料供給を行うとして、SLPAが2014年6月からバンカリング・サービスを開始した。しかし1600万ドル以上の損失を計上したことから2015年2月にシリセーナ/ラニル政権が操業停止を決定した経緯がある^②。2019年になり、23社が参加した入札の結果、4月にシノペク（SFO）が落札した。10月に現地法人が設立され、2019年末にはバンカリングを開始する予定となっていた。

このように石油精製施設建設やバンカリング・サービスの再開にこぎ着けたものの、15000エーカーの工業地帯の活用については政府のビジョンが明確でない。工場地帯のプランニングに関し、スリランカ政府は、経験不足のようにみえる。ハンバントタ以外にコロンボとトリンコマリーという大きな港があるが、港や空港とセットになった工業地帯という既存のトリンコマリー以上のアイデアがない。トリンコマリーにはセメントと小麦粉工場があり、長く操業しているものの、それ以外の労働集約的な事業が発展することはなかった。コロンボ港は積み替えがメインである。そもそもコロンボには工業地区などを建設する後背地がない。港と工業地帯の開発という点においては、深センを世界有数

① 起工式の数日前に、精製施設はシンガポールの企業とオマーン政府が39億ドルの石油精製施設をハンバントタ工業地区に設置とスリランカの副大臣が発表したものの、オマーン政府はこれを否定。数日後の起工式にオマーン石油・ガス大臣が参加したものの、事業へのコミットメントに関しては不明なままである。

② 2014年には53486トン、2015年には15577トンの売り上げがあった。

の産業基地に育てた中国の経験が生かされることを期待するべきだろう。

三 ポートシティ関連

コロンボ国際金融シティ（Colombo International Financial City: CIFIC, 旧ポートシティ）の埋め立ても2018年内にほぼ完了した。第二段階として基本的なインフラ整備はすでに東側半分で2018年7月に始まった。これには15か月を要する。

土地の所属や使用権に関しては、上記のように関心が高まっているなかで以下のように所有権はスリランカ側に残った。2019年7月、大統領が269ヘクタールをコロンボ県として宣言するという決議を承認。2019年8月、都市開発局（Urban Development Authority: UDA）管轄下の都市開発地域として登録された。これにより、CIFICの開発はUDAの管理下に置かれる^①。10月末にシリセーナ大統領（当時）と中国大使の立ち会いのもと、116ヘクタールの土地の99年使用権がUDAからCHECポートシティ・コロンボ（Pvt）Ltd.に移された。62ヘクタールはスリランカ側が金融シティを設置し、91ヘクタールは公共スペースとして用いられる。

2019年9月には、CIFICとケラニ橋をつなぐ道路の建設も始まるなど、ハンバントタ港に続いて実質的な投資を受け入れる準備が整ったかのように見える。しかし、11月に成立した新政府がCIFICに関して見直しを行うと発表した。ただ、大きな変更はないだろう。なぜなら、見直し委員会設置の提案は、埋め立てとその

① 2014年の建設開始時にCHECのパートナーだったSLPAではなく、UDPにしたことで、土地の開発が可能となる。

開発を決定したマヒンダ・ラージャパクセ本人だからである。

おわりに

以上で見てきたように、スリランカと中国の関係はスリランカ政権の判断、インドやアメリカなどの動きに影響を受ける。2019年11月は再びラージャパクセ一族から大統領を輩出したものの、単純に中国回帰とはならなかったのは、そのためである。新大統領は、実質的な成長をもたらす投資を望んでいる。スリランカと中国の関係は、二国間関係以外の要素や経済効率性についても考慮しなければならない段階に入ったと言える。

参考文献

荒井悦代 2016年 内戦終結後のスリランカ政治－ラージャパクセからシリセーナへ－情勢分析レポート アジア経済研究所。

荒井悦代 2018年 スリランカと「一帯一路」－ハンバントタ総合開発事業の進展状況（p103－118）大西編 中国「一帯一路」構想の展開と日本。

目 录

“一带一路”建设与中日第三方市场合作

总论	(3)
第一章 高质量共建“一带一路”的内涵与实现路径	(9)
第二章 “一带一路”高质量发展与中日第三方市场合作	(27)
第三章 中日第三方市场合作与区域生产网络的完善	(41)
第四章 中日在东盟地区的第三方市场产能合作分析	(60)
第五章 “一带一路”框架下中日在越南的第三方市场 合作:基于贸易关系的比较研究	(85)
第六章 第三方市场合作与澜湄合作机制动力整合	(106)

“一带一路”倡议的转机与日本、中国

第七章 “一带一路”倡议的转机(总论)	(127)
第八章 从宏观经济政策看“一带一路”	(153)
第九章 从日本企业看第三方市场合作	(163)
第十章 东亚生产网络转型和日中第三方市场合作	(184)
第十一章 斯里兰卡“一带一路”项目的进展及影响	(201)

「一帯一路」建設と中日の第三国市場協力

総論	(223)
第一章 「一帯一路」の高品質な共同建設の内容と 実現への道	(232)
第二章 「一帯一路」の高品質な発展および中日による 第三国市場協力	(258)
第三章 中日両国による第三国市場協力と地域生産 ネットワークの整備	(276)
第四章 中日によるASEAN 地域での第三国市場生産 能力協力の分析	(299)
第五章 「一帯一路」枠組みで中日両国がベトナムで実施する 第三国市場協力:貿易関係に基づいた比較研究	(333)
第六章 第三国市場協力と瀾滄江・メコン協力(LMC) メカニズムの原動力の統合	(360)

転機の「一帯一路」と日本、中国

第七章 転機の一帯一路構想(総論)	(391)
第八章 マクロ経済政策から見た「一帯一路」	(422)
第九章 日本企業からみた第三国市場協力	(434)
第十章 東アジア生産ネットワークの構造転換と日中 第三国市場協力	(459)
第十一章 スリランカにおける「一帯一路」プロジェクトの 進展とその影響	(481)