

政府首相

ベトナム社会主義共和国
独立－自由－幸福

No. 1901/QĐ-TTg

ハノイ、2014年10月22日

決定

2020年までの越日協力枠組みにおけるベトナム工業化戦略及び2030年のビジョンを実施する造船産業
発展行動計画の承認

政府首相は

2001年12月25日付の政府組織法に基づき、

2013年7月1日付の2020年までの越日協力枠組みにおけるベトナム工業化戦略及び2030年の
ビジョンを承認した首相決定第1043/QĐ-TTg号に基づき、

交通運輸省の提議を検討して、

以下を決定する

第1条 本決定の別添として、2013年7月1日付の首相決定第1043/QĐ-TTg号による2020年ま
での越日協力枠組みにおけるベトナム工業化戦略及び2030年のビジョンを実施する造船産業発展行動計
画を発布する。

第2条 本決定は署名日より発効する。

第3条 各大臣、中央省庁級機関の長、政府直轄機関の長、地方省・中央直轄市の人民委員長
及び関係する組織・個人は本決定を施行する責任を負う。

送付先

- －党中央書記局
- －政府首相、各副首相
- －各省庁、中央省庁級機関、政府直轄機関
- －各地方省・中央直轄市人民評議会、同人民委員会
- －党中央事務局及び党中央各委員会
- －書記長事務局
- －国家主席府
- －民族評議会及び国会各委員会
- －国会事務局
- －最高人民裁判所

首相

(署名・捺印済)

グエン・タン・ズン

- －最高人民検察院
- －国家会計検査院
- －国家金融監督委員会
- －社会政策銀行
- －ベトナム開発銀行
- －ベトナム祖国戦線中央委員会
- －各団体中央機関
- －各国有経済グループ・総公社
- －首相府：官房長官，各副長官，首相補佐官，政府ポータルサイト，各
局（総合局，部門経済局，総合経済局，企業刷新局，第3局），公報
- －保管用：文書係，国際関係局（3部）

政府首相

ベトナム社会主義共和国

独立－自由－幸福

行動計画

2020年までの越日協力枠組みにおけるベトナム工業化戦略及び2030年のビジョンを実施する造船産業 発展

(2014年10月22日付首相決定第1901/QD-TTg号別添)

I. 現状分析

1. 世界及び地域

国際的な船舶新造市場は2003～2007年に大きく成長したが、その後、グローバル金融危機の影響を受けて2008～2009年に急速に低迷した。2008年の穀物船の発注数は2億9500万DWT、2009年は2億8800万DWTだった。2010年は若干回復したものの、世界経済の回復の遅れ、ユーロ圏の公的債務危機および造船業への融資低下により、船舶新造市場は2011～2012年に引き続き低迷した。造船市場は2013年から回復し、2015～2020年の成長は年平均2億8000万～3億DWTと予測されている。業界全体の統計データによると、2013年9月末までに、世界の造船業界は2012年の経営実績を超え、発注数は前年同期比で約63%増となった。2013年、世界の造船企業は3,159の発注を受け、その総トン数は101,343GTとなった。

1980年代から、世界の造船業には欧州からアジアへの大きな転換が生じた。1990年初頭までに、アジアは世界の船舶新造の中心となった。2011年までに、中国が受注数で最大シェアを占め、一方、韓国造船業はトップクラスの地位を回復した。現在、インド、ベトナム、ブラジル、フィリピンおよびトルコが市場シェア拡大に取り組んでいる。

欧州は依然として高級船舶に強みを有している一方、中国は現在、低級船舶の市場を占めている。造船業は引き続き欧州からアジアへの転換を続けるだろう。韓国と日本は依然としてLNGタンカーや大型タンカーなどの複雑な船舶の建造能力において世界を牽引している。商用船建造に利用していたインフラと労働力を利用して、韓国の造船所は現在、掘削船や再生可能エネルギー用専用船といった新たな専用船市場に展開している。

造船業は現在、石油ガス採掘用各種船舶・ガスタンカーの増加、環境標準・排ガス削減・省エネへの高水準の対応の要請、自動化技術・情報技術の導入など、大きな変化の中にある。また、金融界はエネルギー関連分野に対して資金を一層投入しており、造船業への関心は低下している。

2. ベトナムにおける造船産業の位置づけ・役割

ベトナムは東・南・西南の3方向に3,260kmの海岸線と南シナ海に1,000,000km²の排他的経済水域を有し、海岸線の長さに関する最大の指数を有する10か国に数えられ、造船業の発展にとって有利な位置

づけを有する。

2020年までのベトナム海洋戦略は、海洋経済を他の地域の発展を牽引・促進する動力としており、工業化・近代化に向けて海洋経済の構造を根本的・全面的に転換させるとしている。2020年までの海洋戦略の実現のために重要な方策のひとつが、船舶新造業と船舶修理業の発展である。政府はこのほど、2013～2015年に国家予算を集中させて開発投資を行う5グループの沿岸経済区の開発を決定した。それらは、チューライ経済区（クアンナム省）およびズンクアット経済区（クアングアイ省）、ディンヴァー＝カットハイ経済区（ハイフォン市）、ギソン経済区（タインホア省）、ヴンアン経済区（ハティン省）、フークオック島および南アントイ群島経済区（キエンザン省）である。沿岸経済区が形成されると幾つかの沿岸経済地域にとって円滑な投資環境が生まれ、造船業の発展を刺激することにもなりうる。

第11回党大会で採択された2010～2020年の経済社会開発10か年戦略は次のように強調している。「我が国の海の地位とポテンシャルにふさわしい海洋経済を強力に発展させ、海洋経済の発展と安全保障、国防、海洋主権保護とを組み合わせる。いくつかの沿岸経済区、沿岸工業団地を急速に発展させ、エネルギー産業、造船産業、セメント産業、高品質水産加工産業などの発展を優先する。港湾、港湾サービス及び海運・河川＝港湾間水運を発展させ、また、船舶フリート、船舶新造・修理産業を発展させる。」

2020年までのベトナム水産業発展戦略では、漁船建造・修理機械工業や漁業ロジスティクスサービスの発展が不可欠として、漁船建造・修理・機械工業の統合的な発展強化への投資集中、漁船の船体・機械や漁具の製造への先端技術の研究・応用の推進が示されている。

3. 造船産業発展の現状

ベトナム船舶産業は2002年から投資を強化したが、現在はアジアの大型造船センターからの移転受け入れの段階にあるに過ぎない。2008年からの世界金融危機により、造船業全体が大きな影響を受け、ベトナム船舶産業グループ（Vinashin）の全面的な再編につながった。

2006年に設立されたVinashin（現・船舶産業総公社（SBIC））がベトナム造船業の中核的役割を担っているほか、①ベトナム海運総公社、②ベトナム国家石油ガスグループや他のいくつかの国有グループ・総公社、③国防省所管、④地方および民間の企業、⑤外資企業が造船施設を有している。

造船・船舶修理能力：ベトナムには1,000DWT以上の船舶の造船・修理を行う120の工場と、170のドック（主に5,000DWT級未満の船舶用、30～40万DWT級船舶用は2か所のみ）がある。各造船所の設計能力は合計年間約260万DWTだが、実際の能力は年間80万～100万DWT（設計能力の31～39%）であり、国内需要の50%（年間30万～40万DWT）を満たし、輸出向けは50万～60万DWTで世界の造船市場の0.3～0.4%を占めている。修理では、大半のドックが新造用であることもあり、ようやく国内船舶の41.7～46%に対応しているところ。2010年にベトナム船舶が外国で修理を受けたのに要した金額は約7500万米ドルだった。したがって、世界経済の回復度合とベトナム造船業界の経営効率・生産組織効率・品質・製品価格競争力の向上・改善への自己努力次第で、国内外の市場には依然としてポテンシャルがある。容量面での生産能力は確保できるものの、納期や国内調達率の面が十分満たされていない。

裾野産業：2010年5月28日付けの商工省決定第2840/QĐ-BCT号は、国内で生産が可能な機械・設備・

資材・原料のリストを發布しており、25kg/h以下のボイラー、50馬力ディーゼルエンジン（小型漁船用）などいくつかの造船業用設備や、旋盤、ドリル、フライス盤、圧縮機などいくつかの工作機械、数種類の船舶クレーン設置、ポンプ製造、バルブ製造が含まれている。ベトナム動力機・農業機械総公社は数種類のアンカーチェーン、ボールベアリング、発電機を生産可能。複数の合弁工場や100%外資工場はボイラー、プロペラ、電気設備、塗装、内装、クレーン、救命ボートを生産可能。複数の民間工場はアンカーリール、アンカー、アンカーチェーン、プロペラ、デッキ設備、溶接資材、水準器などを生産可能。しかし、裾野産業の発展速度は遅く、投資が放漫で、国内調達率目標は達成できていない。

労働：2010年時点でベトナム造船産業には約10万人が従事しており、このうちビナシンに約43,797人（2013年7月時点で約26,000人）いるが、国際的証明を持っている労働者はニーズに対してきわめて少ない。

設計：工場での建設作業向け技術の設計は可能。技術設計では、小型商用船について国内船主・国内登録のニーズを満たしている程度に過ぎない。新設計を開発するための国際標準を満たす模型実験槽がなく、輸出用船舶の技術設計はすべて外国から購入している。これが現在のベトナム造船業で最大の弱点であり、設計技師への投資・育成を優先する政策がなければ、今後も弱点となるだろう。

登録：ベトナム登録局は国際技術検査・船級協会連合（OTNK）のメンバーであり、アジア船級協会連合（ACS）の創立メンバーであり、また、国際船級協会連合（IACS）の大半のメンバーと相互補完の二者間関係を有しているが、輸出向け造船契約への参加は多くなく、国内船主への大型船舶注文に対する独立登録も多くない。

人材育成：工科大学、海運大学、交通運輸大学や交通運輸分野の専門学校のほか、8万～10万人の初・中級労働者を養成する職業訓練施設があり量的ニーズは満たしているが、業界の求める質的ニーズは満たせていない。

3. 造船産業の課題

第一に、世界の造船業界の周期的な成長変化にふさわしい造船業発展に向けた戦略的視野と具体的行動プログラムが不足している。統計・予測・戦略研究を任されている研究機関がなく、業界は受動的で、その発展に持続性が欠けている。

第二に、国内造船所のドックのほとんどが新造船用である。造船インフラの使用効率が低く、投資は放漫で、設備が統合されていない。経営効率や、（設計＝生産＝財務）システム管理用IT導入度は低く、コスト管理や納期遵守が確保されていない。

第三に、研究開発（R&D）能力が弱く、海運・造船分野におけるR&Dへの投資は取るに足りないもので、人材の質・量ともに造船業界発展の要請に追いつくほどに強化されていない。設計技師／人材は非常に弱く、造船総公社においても設計技師の比率は約1%強と低い。海運設計技師、生産計画専門家および造船技師の養成は国際標準に比べて大きく後れを取っている。最近の経済全体および造船所の困難もまた、業界の労働力の労働環境・意欲に顕著な影響を与えている。

第四に、きわめて多数の造船所が全国の多くの地方に分散している。多くの造船所において投資が完

了しておらず、多くの段階の投資をつなぎあわせており、国際標準を満たす造船所は少ない。運輸業、石油ガス産業、観光業、水産業などの業種と造船業との有機的連携が不足している。

第五に、国内裾野産業は自発的に成長し、統合されておらず、中国や他のアジア諸国および欧州諸国の資材・設備メーカーに大きく依存している。

第六に、国内海運会社は、船舶数拡大への投資のための資金調達において多くの困難に直面している。

最後に、大半の造船所は生産組織・管理能力、経済管理、情報透明性の面で弱い。

II. 2020年までの目標

造船産業を海洋経済戦略の実施における主力産業に成長させ、ベトナムの発展条件に適した複数の製品範囲の生産に集中し、高品質の造船国としてのベトナムへの世界市場における信頼を確立する。2020年までの定量的指標は次のとおり。

－業界全体の生産額増加率：5～10%。

－生産能力の70～80%を経済・社会・国防・安全保障の発展に資する国内の各種船舶ニーズの対応に投じる。ただし、高い技術を必要とする潜水艦・巡洋艦・戦闘艦等の種類は除く。

－10～30%を輸出向けとする。年間輸出向け船舶の生産量は167万～216万トン（予定）。

具体的な任務は以下のとおり。

1. 北・中・南部に造船クラスター3か所を形成する。既存のインフラを活用し、日本や韓国など豊富な経験と高いレベルの科学技術を有するパートナーと協力して、国内・世界市場においてニーズの高い幾つかの船舶カテゴリーを優先的に製造するよう集中する。

中間指標：船舶組立工場数を大幅に削減するとともに、少数の中核企業を形成／強化し、放漫かつ分散された投資の現状を段階的になくしていく。

集中的に育成する船舶カテゴリー：2013年11月27日、政府首相は2020年までのベトナム船舶産業発展マスタープランおよび2030年までのビジョンを承認する首相決定第2290/QD-TTg号を発出し、現有の造船・船舶修理施設的能力を維持・活用し、国内外市場のニーズに応じていくとした。海洋船舶の新造は、客船、小型運搬船、遠洋救難船、巡視船、コンテナ船、ケミカルタンカー、5万トン級以下のばら積み貨物船、3万トン級以下のセメントタンカーなどの商用船舶や、石油ガス採掘用船舶、漁船、建設工船用船舶、タグボート、浚渫船などの国際的利用ニーズ向け特殊船舶といった、国内船主の利用ニーズにふさわしい3万～5万DWT級船舶に集中する。

2. 大規模港湾や国際海運航路に近く、地理的な優位性のある地域に集中させる方向で、低・中級船舶の修理センター3か所を建設する。2013年11月27日付の首相決定第2290/QD-TTg号により、海洋船舶の修理については、ニーズが高まった際に10万～30万トン級船舶の修理が可能となるよう、環境保護の要請にふさわしい設備に投資する。

中間指標：2020年までに、各船舶修理センターは低級船舶修理ニーズの90%、中級船舶修理ニーズの60～70%を満たす能力を有する。

3. 国内外消費市場と競争力のあるいくつかの船舶カテゴリーをまず優先して、国内の造船業と各種裾野産業のリンケージを確保し、造船業向け裾野産業への外国投資誘致を奨励しながら、国内調達率を向上させる。

4. 各種製品の開発、製品規模の発展、研究開発能力の向上等のための制度・法律文書システムを構築する。

III. 2030年までのビジョン

1. 国内需要、財務能力及び管理能力にふさわしい形で長期的に造船産業を発展させる。

2. 国内外市場に対応した、国際基準を満たす10万トン級までのコンテナ船、石油タンカー、石油貯蔵船など、経済価値の大きなハイテク特殊船舶の造船能力を有する複数のセンターを構築する。

IV. 戦略的課題

1. 既存のインフラおよび人的資源を集中的に活用し造船裾野産業を育成する方向での、全国に存在する造船所システムの再編（整理、再組織等）。

2. 造船業向け裾野産業（各種専用機械・電気設備、小型ディーゼルエンジン、小型発電機、プロペラシャフト、鋼板、鋼管など）の育成およびこれら業種間の取引・協力関係の確保。

2020年までは、船舶エンジン部品、デッキ設備・部品、専用電気管、機械部品に集中し、段階的に低・中級船舶向け船体用鋼板の製造業を形成する。

3. 消費市場と競争力のあるいくつかの船舶カテゴリーを優先した、船舶消費および船舶修繕サービスの国内・輸出市場開発。2020年までのベトナム水産業発展戦略の主要任務：「木造漁船から鋼製・新素材製漁船への早期転換ロードマップによる漁船の造船・修理機械産業の強化・発展」の実現。

4. 特に海洋船舶設計技師や造船プロジェクト管理者を優先した、管理者・技術者から工員に至るすべての級における高度・専門的・国際的人材の育成。

5. 北・中・南部における造船クラスター3か所に資する研究開発能力の構築。

6. モニタリングメカニズム。

V. 行動計画

1. 既存のインフラ及び人的資源を集中的に活用する方向での全国に存在する造船所システムの再編

	行動計画	実施機関	主管機関	連携機関
1.1	造船クラスター3か所の形成および少数の業界主力企業育成：	2014年第4四半期～2015	交通運輸省	商工省，計画投資省，財政省，

	<p>一事業が効率的で、有利な位置を有し、比較的優れたインフラを備え、国内造船所とのリンケージのポテンシャルを持つような主力企業の評価・選定・確定。</p> <p>一造船クラスター3カ所の形成、少数の業界主力企業育成および多国籍グループのバリューチェーンへの企業の参入促進という目標を達成するための再編の継続的实施。</p>	年第2四半期		科学技術省、ベトナム機械産業協会
1.2	<p>造船における外国との合弁： 外国の戦略的パートナーとエネルギー効率が高く環境に優しい船種の造船事業を合弁で営む工場1か所の選定。</p>	2014年第4四半期～2018年第1四半期	交通運輸省	計画投資省

2. 造船裾野産業の育成

	行動計画	実施期間	主管機関	連携機関
2.1	<p>税政策関連： 原料・部品の輸入に対する優遇税率を全面的に見直し、優遇を受ける原料・部品の輸入税／リストを提出する。輸出向け船舶設備を製造している企業に適用されている制度・政策につき、国内造船所に販売できるよう優遇する方向で再検討する。AFTA および WTO による減税スケジュールと結びついた現行の関連文書、裾野産業育成に対する優遇、重点機械プログラムにおける優遇を全面的に見直し、スケジュールに沿った優遇税率／リストを提出する必要がある。</p>	2014年第4四半期～2015年第2四半期	財政省	交通運輸省、商工省
2.2	<p>税制優遇： 造船業の中間製品生産に対する①付加価値税、②企業所得税、③ハイテク製品製造に対する優遇税に関する優遇をチェックする。</p>	2014年第4四半期～2015年第2四半期	財政省	
2.3	<p>税関・租税手続き： 企業に適用される手続き・基準の策定・公表。行政手続きの見直し・簡素化。行政・税関手続きの近代化。優遇のための手続き・審査プロセス。 船舶の輸入・造船・再輸出プロセスの費用・時間を削減する大規模造船施設への保税倉庫</p>	2014年第4四半期～2015年第2四半期	財政省	

	制度（各手続きの簡素化）の適用。			
2.4	信用制度の創出： 2015～2020年の造船業発展支援基金を形成し、裾野産業設備製造企業への貸出を支援する。	2014年第4四半期～2015年第3四半期	交通運輸省	財政省，計画投資省
2.5	資金アクセス・資金借入コストの削減： 長期・低金利の期限・条件付き融資保証・無担保融資制度を実施する。	2014年第4四半期～2015年第2四半期	交通運輸省	財政省，計画投資省，国家銀行
2.6	セクター計画： 2013年12月27日付首相決定第2290/QD-TTg号により承認されたセクター計画を実施する。	2014年第1四半期～2020年第4四半期	交通運輸省	
2.7	戦略的パートナーシップ構築： 取引・協力関係の創出・強化，裾野産業形成のため，造船企業への潜在的投資家の間に戦略的パートナーシップを構築する。	2014年第4四半期～	交通運輸省	計画投資省
2.8	国際標準の導入： ベトナム造船産業業界標準一式を策定・発布し，ベトナム造船業界に技術・環境保護に関する国際標準を段階的に導入する。	2015年第1四半期～2018年第1四半期	交通運輸省	

3. 船舶消費および船舶修繕サービスの国内・輸出市場開発

	行動計画	実施期間	主管機関	連携機関
3.1	国内外に消費市場がありベトナムに競争力のあるいくつかの船舶カテゴリーを検討・選定し，これに基づいて，同船舶カテゴリー製造を優先して裾野産業を育成： 船舶建造や新規船舶購入のニーズのある海運組織が，ベトナムが建造条件を十分に有する船舶カテゴリーについて国内企業に発注できるような（国際約束に適合した）制度・政策の検討・発布。	2014年第4四半期～2015年第2四半期	交通運輸省	
3.2	2020年までのベトナム水産業発展戦略の主要任務「木造漁船から鋼製・新素材製漁船への早期転換ロードマップによる漁船の造船・修理機械産業の強化・発展」の実現： 各パートナー国から，ベトナムにおける鋼鉄製・新素材製漁船の新造プログラムへ資金援	2014年第4四半期～	交通運輸省	計画投資省，農業・農村開発省，財政省

	助するための資金を発掘する。パートナーは、ベトナムの造船所に対する設計コンサルティング支援、造船技術支援とともに、造船所と連携した漁獲技術・水産品保存技術の漁民への移転を実施し得る。			
3.3	造船業に対する裾野企業育成と国内調達率向上のため、輸出企業の国内市場販売のための手続きを簡素化する。	2014年第4四半期～2015年第2四半期	商工省	

4. すべての級における高度・専門的・国際的人材の育成

	行動計画	実施期間	主管機関	連携機関
	<p>高度人材育成：</p> <p>特に現在実施されている高度人材育成（教師・学生双方）を中心とする人材育成プログラムのチェック。船舶産業向け裾野産業分野に関連する技能訓練施設のチェック。訓練内容・プログラムの評価。船舶産業・裾野産業育成ニーズにふさわしいプログラムへの改定。</p> <p>造船産業への高度人材育成を目的として外国と協力して向上に取り組む大学1校および職業訓練施設2校の選定。</p> <p>訓練費用関連：</p> <p>造船先進国を中心とする、裾野産業向けの外国での職業訓練への経費補助・指標配分。</p> <p>造船産業向け裾野産業における技能評価検定標準の策定。</p>	2014年第4四半期～2015年第4四半期	交通運輸省	計画投資省、労働・傷病兵・社会問題省、教育訓練省

5. 北・中・南部における造船クラスター3か所に資する研究開発能力の構築

	行動計画	実施期間	主管機関	連携機関
	クラスター3か所に裨益する国家と企業の参加による北部でのR&Dセンター1か所の建設。	2015年第2四半期～2019年第4四半期	交通運輸省	計画投資省

VI. 実施体制及びモニタリング制度

1. 任務分担

(a) 交通運輸省の責任

－行動計画を整合的、効果的に実施するために関係者の参加を得たワーキンググループを設置する。

－各省庁・地方による本計画実施を監督・検査する。毎年実施状況を調査・総括し、工業化戦略指導委員会に報告する。定期的に行動計画実施の結果・効果を中間評価・総括評価し、政府首相に報告する。

(b) 関係省庁の責任

－本計画Vに示されたそれぞれの職務に応じて行動計画の内容・任務を策定・実施する。

－政府首相への報告のため、交通運輸省と連携して、分担した行動計画の任務・内容の実施結果・効果について評価する。

(c) 造船産業分野で事業を営む企業は、本行動計画における任務・内容に基づいて、主体的に投資のための具体的な案件やプロポーザルを策定する。

2. 行動計画実施状況のモニタリング

交通運輸省は行動計画の実施状況のモニタリングを行い、年1回の工業化戦略作業部会の会合で報告する。右作業部会はモニタリング結果を工業化戦略指導委員会に報告する。

3. 行動計画の改定

各機関・組織・企業は、計画の実施過程において困難や問題が生じた場合、交通運輸省及び工業化戦略作業部会に対して解決を求めるものとする。

交通運輸省は工業化戦略作業部会及び関係省庁と連携して2016年までの実施結果及び日本側の経験の評価・総括を行い、これに基づいて、2017年以降に実施すべき行動計画を改定する。

4. 経費

行動計画実施のための経費は、中央予算、地方予算、国際援助資金、民間資金及びその他合法的な資金源から調達される。

首相

(署名・捺印済)

グエン・タン・ズン