

KAMIYAMA Reports vol. 113

中国の成長と「一带一路」構想

チーフ・ストラテジスト 神山 直樹



- 中国の「一带一路」構想と世界の成長との関係
- 中国と欧州を結ぶ貨物列車
- 中国の「量より質」への転換と、「一带一路」構想

中国の「一带一路」構想と世界の成長との関係

中国にとって、経済成長は必須だ。例えば、自ら比較対象とせざるを得ない台湾の一人当たり GDP(約 22,541 米ドル、2016 年)は中国(約 8,116 米ドル、同年)の約 2.8 倍ある。また、欧州先進国並みを目標とすれば、イタリア(約 30,662 米ドル、同年)の背中は見えてない。経済規模は明らかに中国の方が大きい、その質(生活水準)の改善はまだ十分ではない。

「一带一路」構想のイメージ図



(中国国務院の情報をもとに日興アセットマネジメントが作成)

逆に言えば、約 14 億人を数える中国国民の一人当たり GDP が約 2.8 倍になるとすれば、世界に占める中国経済のシェアはとてつもなく大きいものとなる。それゆえ、実現不可能とささやかれても致し方ないが、中国の為政者としては、どのようにして実現させるかが、腕の見せ所となるはずだ。

世界経済という池の中の鯨となりかねないのであれば、中国は池を広げたいと考えるだろう。筆者は「一带一路」構想を、このような流れでとらえている。単に余剰分のセメントや鉄鋼の輸出先に過ぎない、とは思えない。外交や安全保障の観点ももちろんあるが、米国や欧州、日本などがすでに取り込んだ市場のみならず、アフリカやアジアの新たな成長市場を取り込むために、中国が展開する構想であるとみてよいだろう。

日本にとって競合相手になるとはいえ、(投資家として)中国への投資を通じてこの構想に参加するチャンスがある。世界経済は、これまでほぼ 10 年にわたってリーマン・ショックからの正常化という大きなトレンドに沿って成長してきたが、正常化が一段落すれば、先進国経済はサイクルの振れ幅に依存しやすくなる(それでも IT やロボット、自動運転などの発展は続く)。その後の世界経済の成長のドライバーの一つとして、中国の先進国化がある。これは、その規模と可能性の高さから見て非常に重要である。中国の成長は、世界の正常化をさらに進めるだろう。具体的には、中国が高い成長率にも関わらず貯蓄率が高く消費が弱いことで、資金が米国債に流れている、といった奇妙な状態から脱却することだ。つまり、中国の成長とは単なる世界需要の成長という位置づけだけではなく、一人当たりの生活水準の向上を通じて資金の流れを適正にし、世界へのさまざまな資源配分の正常化にもつながるのだ。

■当資料は、日興アセットマネジメントが投資環境などについてお伝えすることなどを目的として作成した資料であり、特定ファンドの勧誘資料ではありません。また、当資料に掲載する内容は、弊社ファンドの運用に何等影響を与えるものではありません。■投資信託は、値動きのある資産(外貨建資産には為替変動リスクもあります。)を投資対象としているため、基準価額は変動します。したがって、元金を割り込むことがあります。投資信託の申込み・保有・換金時には、費用をご負担いただく場合があります。詳しくは、投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。

中国と欧州を結ぶ貨物列車

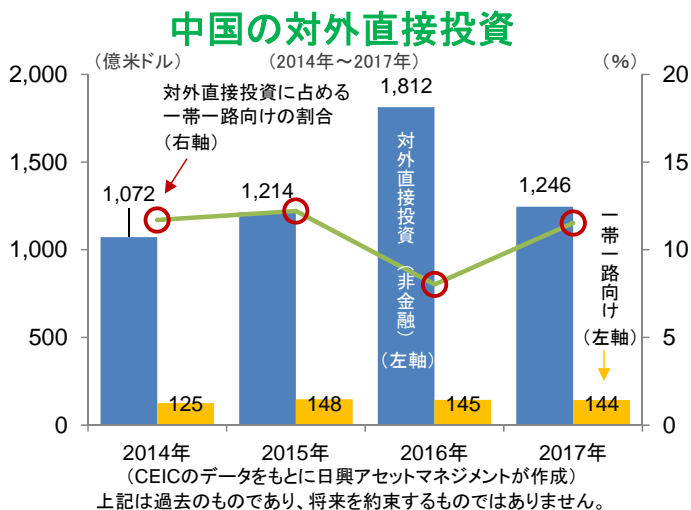
一帯一路構想の分かりやすい例として、中国から欧州へ向かう貨物列車についてみておこう。報道によると、中国鉄路総会社が『中欧班列』（中国－欧州間の国際定期貨物列車）のポーランド－成都間路線で列車運行した結果、2018年に入ってから約3ヵ月で運行本数は累計1千本に達し、前年同期比で75%増加したという（新華社）。また、国家発展改革委員会の嚴鵬程・報道官は、「中欧班列に積載される商品の種類はますます豊富になり、運行当初の携帯端末やコンピュータといったIT関連製品から、衣服・靴・帽子、自動車および関連部品、穀物、ワイン、コーヒー豆、木材など品目が徐々に拡大、沿線住民の生産生活のさまざまな分野を網羅するまでになった」と紹介した（人民網日本語版）。

重慶からドイツのデュースブルクまでの1万1,000kmを15日間で走る。海上輸送より20日以上も輸送日数を短縮できる上、コストは航空輸送の半分で済むという。これにより、内陸の都市である重慶は、米国や台湾のコンピュータ製造企業の誘致を目指すという。また、雲南省昆明で生産するコーヒー豆のためのコーヒー専用貨物列車も運行している。さらに、武漢市から出る貨物列車は、台湾の電子機器受託生産企業フォックスコンの要望であった（南方週末）、とのことだ。

中国が欧州と陸路でつながることは、安全保障上、海路を塞がれても陸路で交易を続けることができるメリットがあるし、輸送途中のポーランドやカザフスタンなどとも、相互に経済的な便益がある。しかし、上記のような具体的な商品や企業との関係を考えれば、一帯一路構想は、中国が世界の貿易のハブとなり、沿海部から内陸に生産拠点を広げる物流の戦略であり、世界経済のかけがえのない存在になろうとする構想と考えたほうが良いだろう。パキスタンやアフリカなどへの関係拡大も同時に進んでいるので、それら地域への中国ブランドの浸透が進んでもおかしくない。結果として中国ブランドが関係国に浸透し、付加価値の多くを中国に残すことが可能になれば、一人当たりGDPが飛躍的に伸びる可能性が高まってくる。

中国の「量より質」への転換と、一帯一路構想

一帯一路向けの直接投資の比率は、高まっているわけではない。中国では、この構想で利益を度外視する必要はないとされているようだ。それゆえ、無理に拡大するという政策目標になっていない。



一帯一路構想に関わる企業は、トライ・アンド・エラーが許容され、利益を重視する傾向が指摘されている。つまり、企業については、国益の発想に振り回されることなく、適切な行動を取ることが求められている。鉄道などに関わる地方の政府系企業も、規模拡大ではなく、適切に効率の改善を求められているのだろう。それゆえ、一帯一路構想は、現在の中国政府の「量より質」への経済成長の路線と合致している。中国が、奔放な無理押しの成長を同構想で地方や他国に押し付けようとしている可能性は低いだろう。現時点で、必ずしも中国の影響下にあるとは思えない西欧やイスラエルなども、中国の需要が拡大すれば、「往路の列車に荷物を積みみたい」とさらに思うだろう。この成長機会には、注目し続けたいと思う。

PDF ファイルおよびバックナンバーは、日興アセットマネジメントのホームページでご覧いただけます。
また、facebook やツイッターで発行をお知らせいたします。

<http://www.nikkoam.com/products/column/kamiyama-reports>

facebook <https://www.facebook.com/nikkoam> Twitter https://twitter.com/NikkoAM_official

■当資料は、日興アセットマネジメントが投資環境などについてお伝えすることなどを目的として作成した資料であり、特定ファンドの勧誘資料ではありません。また、当資料に掲載する内容は、弊社ファンドの運用に何等影響を与えるものではありません。■投資信託は、値動きのある資産（外貨建資産には為替変動リスクもあります。）を投資対象としているため、基準価額は変動します。したがって、元金を割り込むことがあります。投資信託の申込み・保有・換金時には、費用をご負担いただく場合があります。詳しくは、投資信託説明書（交付目論見書）をご覧ください。