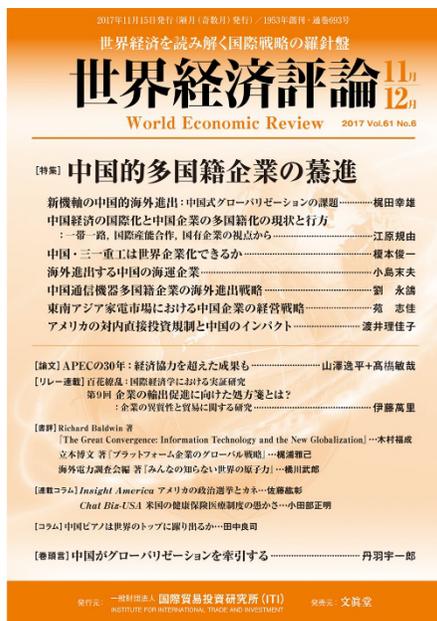


本論文は

世界経済評論 2017 年11/12月号

(2017 年 11 月発行)

掲載の記事です



世界経済評論

定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料

OFF



定期購読
期間中

富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

デジタル版バックナンバー読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

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

Fujisan.co.jp
雑誌のオンライン販売

中国がグローバル化を牽引する

公益社団法人日本中国友好協会会長、元中国駐劔大使・伊藤忠商事会長 丹羽 宇一郎

経済成長がニューノーマル新常态に移行したとは言え、中国経済のグローバル化の勢いには目を瞠るばかりである。昨 2016 年は遂に対外直接投資額（1701 億ドル）が対内直接投資額（1260 億ドル）を上回った。

対外発展を支えるエンジンは科学技術であり、その発展を裏付ける半導体、インターネット、AI（人工知能）関連産業は急速に競争力を高めている。スーパーコンピューターの性能はここ 3 年間世界 1 位を譲らない。科学研究論文数でも米国に伍している。

従来こうした科学技術、殊に半導体技術は、軍事や宇宙開発にシフトしていたが、昨今は経済界での活用が目覚ましい。リターン留学生が続々と研究陣に加わっている。

現在国内市場を専らにしている流通等サービス産業がそうした技術を装備し、対外展開し始めている。世界市場へのインパクトは脅威的になるだろう。

流通等サービス部門では通称 BAT 3 社が突出している。バイドゥ（百度）、アリババ、テンセントの 3 社である。世界の企業時価総額 10 傑（17 年 5 月末）には後 2 社がランクインした。ここでも米中企業がベストテンを分け合っている。

サービス産業と並んで注目すべきは、今後の自動車産業のグローバル化であろう。既に世界の新エネ、省エネ車生産の 50% を中国が占めている。自動車全体の生産台数でも中国は 29% でトップ、米国は 13% 程度。端的に言えば 3000 万台対 1500 万台だ。

企業ベースでも世界のトップ 10 に入る目標を掲

げている。今は輸入車の台数が輸出車より多いが、この逆転も目標の一つである。

目下中国経済の構造はサービス産業が約 52%、製造業が約 40%、残り 8% 程度が農業等 1 次産業になっているが、今後は自動車産業が間違いなく経済を牽引して行くだろう。

中国経済全体はまだ十分の余力がある。GDP 比の政府債務は 50% 未満で、日本の 250% 近い危機的状況と比べると、インフラ等への公共投資に財政出動の余地は十分にあり、経済の活性化を持続できるだろう。

世界人口はマルサスが言った通り、幾何級数的に増えてきた。人口増は国際間の移動、交流を促し、経済活動を活発化させる。グローバル化の促進は、世界経済を成長させる。この趨勢はトランプ大統領が何と言おうと、歴史の必然である。もはや世界一体となった成長とグローバル化を誰も止めることはできない。

中国は 2013 年に「一带一路」を発表し、この流れを捉えた。既に重慶から鉄道で欧州 11 か国と繋がっており、水路 40 日の半分で機械や部品が輸送されている。世界全体の貿易総額 36~37 兆ドルのほぼ 10% を中国が占め、一带一路関係国の貿易額の合計は 3 兆ドルである。中国の貿易は更に伸びる。

パリ協定は中国がこのまま成長を持続しても達成可能だ。協定遵守が成長を損なうために翻意した米国を尻目に、中国経済のグローバル化の勢いは一層弾みがつくだろう。

(にわ ういちろう)