

【中国】

2020年、「一带一路」構想が大きく前進

蔣 垂東 文教大学文学部教授

2020年は、中国政府が推し進める「一带一路経済圏構想」が大きくした前進した一年でした。以下では、沿線国との経済・貿易関係の強化、国際貨物列車大増発、インフラ投資の着実な拡大、アジアインフラ銀行の事業拡大、RCEPの調印、中欧投資協定の交渉妥結などの点から2020年における「一带一路経済圏構想」の主な動きについて分析を行います。

1. 沿線国との経済・貿易関係が強化

2020年1月、湖北省で新型コロナウイルスによる大規模な感染拡大が起きた。感染拡大を防ぐべく1月23日より人口1千万人に上る巨大都市武漢市の都市封鎖が始まった。これと並行して全国規模での移動制限も実施され、1月下旬から3月中旬までの約2カ月間全国範囲で企業の生産活動と社会経済活動の停滞が余儀なくされたため、中国経済が深刻なダメージを受け、1~3月第1四半期の国内総生産(実質GDP)は前年同期対比(以下同じ)でマイナス6.8%を記録、未曾有の落ち込みとなった。

徹底した措置が功を奏し、比較的短期間で感染拡大の制圧に成功し、3月下旬より企業の生産活動と社会経済活動が段階的に再開されるようになり、回復の軌道に乗った。以後、復調した中国経済はエンジン全開で突き進み、第2四半期は3.2%、第3四半期は4.7%と四半期ごとにプラス成長の幅が大きくなり、第3四半期にはついに通年で0.7%のプラス成長に転じた。第4四半期では伸び幅がさらに6.5%に跳ね上がり、1~12月の通算では、GDPは速報値ベースで史上初めて100兆元(1元=約16円、以下同じ)の舞台に乗り101.6兆元を記録、2.3%のプラス成長となった。近年でもっとも低い伸び率だが、主要国で唯一プラス成長を維持した国になった。

中国経済の復調を押し上げた最大の要因は、輸出入貿易の増大である。新型コロナウイルスは、中国での蔓延が制圧された3月頃から、米国と欧州で猛威を振るい始め、瞬く間に全世界に広がった。マスク、防護服、呼吸器をはじめとする医療用品の特需が沸き起こり、いち早く感染拡大から抜け出

した中国がその最大の供給源となった。パンデミックが続き、世界各地における経済活動の停滞および生活様式の変容により、医療用品以外の工業製品や生活用品の需要も急増し、「世界の工場」への注文が殺到し、中国各地の工場はフル操業で生産に追われた。工業用電力を確保するため、多くの町で照明が減らされ、住民の電気供給にまで制限が加えられるようになったことが話題となった。こうした世界的ニーズにより中国の輸出は予想に反して急拡大した。

税関総署の統計速報によると、2000年の中国の輸出入貿易総額が32.16兆元に達し、1.9%のプラスだった。2020年中国の主要輸出商品の増減率を示す表1からは、医療機器とマスク類の防疫用品、リモート関連のノートパソコン類、巣籠り関連の家電製品の輸出の大幅増を見て取れる。

表1 2020年の主要輸出商品増減率

品目		金額	前年対比
電機機械類		10.66兆元	6.0%
内	ノートパソコン	—	20.4%
	家電製品	—	24.2%
	医療機器	—	41.5%
7大労働力密集型商品類		3.58兆元	6.2%
内	マスク等紡織商品	1.07兆元	30.4%

2020年の輸出入貿易総額の内、「一带一路経済圏構想」(以下「一带一路」と略する)沿線国との貿易額は9.37兆元で、1%伸びた。貿易相手先の上位5番は、アセアン、EU、米国、日本、韓国の順となって、アセアンとEUが1位と2位を占めたのは、「一带一路」沿線国との経済貿易関係がより一層緊密になったことを如実に物語っている。なお、対米貿易は3位となったものの、主要貿易相手国の中で最大の伸び幅を記録し、米国の対中貿易赤字が拡大して1~11月で2,870億米ドルに上っている。中国との経済関係を縮小させ、対中貿易赤字の削減を目論んで、貿易戦争を仕掛けるトランプ政権に

とって皮肉な結果となった。主要貿易相手先上位5番との貿易額と増減率は表2の通りである。

表2 2020年貿易相手先上位5番との貿易金額(兆円)

	アセアン	EU	米国	日本	韓国
輸出入金額	4.74	4.5	4.06	2.2	1.97
前年対比	7.0%	5.3%	8.8%	1.2%	0.7%

出典：

・国家統計局 HP

(1)http://www.stats.gov.cn/tjsj/sjgd/202101/t20210118_1812480.html

・中国一帯一路サイト

(2)<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/161548.htm>

2. 国際貨物列車大増発

2.1 中欧国際貨物列車、運行本数・輸送量5割増へ

新型コロナウイルスの蔓延により、特に上半期では港湾機能と停滞、航空便の運休と減便により、世界的に貨物輸送の停滞が起きた。そうした中、中国の輸出入を力強く支えたのは国際貨物列車だった。中でも、中国と欧州を結ぶ中欧国際貨物列車が大きな威力を発揮し欧州で「生命の道」と呼ばれるほど、中国と欧州との貿易関係がかつてないほど緊密に結びつけ、思わぬ形で「一帯一路」構想を大きく推進した。

中国＝欧州間の国際貨物列車は次の3ルートがある。

(1) 西部ルート

西南、西北、華中、華北、華東地区の貨物を連雲港＝蘭

州、蘭州＝ウルムチ鉄道を経て新疆自治区のアラ山口とコルガス鉄道ゲートウェーでカザフスタン、ロシアの鉄道と接続してベラルーシ、ポーランドなどの鉄道経由で欧州各国に輸送するルート

(2) 中部ルート

華中、華北地区の貨物を北京＝広州、北京＝包頭、集寧＝エレンホト鉄道を通して、内蒙古自治区のエレンホト鉄道ゲートウェーでモンゴル、ロシアの鉄道と接続して、ベラルーシ、ポーランドなどの鉄道経由で欧州各国に輸送するルート。

(3) 東部ルート

華東、華南、東北地区の貨物を北京＝上海、北京＝ハルビン、ハルピン＝満洲里鉄道を通して、内蒙古自治区の満洲里鉄道ゲートウェーおよび黒竜江省の綏芬河鉄道ゲートウェーでロシアの鉄道と接続してベラルーシ、ポーランドなどの鉄道経由で欧州各国に輸送するルート。

2011年に運行が始まった中欧国際貨物列車は、ここ5年間の貨物輸送量が2016年の14.5万TEUから2019年の72.5万TEUに膨らみ、4年間の平均伸び率が71%に達した。2000年の年間運行本数5,000本という目標ははやくも2018年に達成した。中欧国際貨物列車はいまや「一帯一路」のブランドの一つとなっている。

中欧国際貨物列車の95%はロシア＝ベラルーシ＝ポーランドルートを利用しているが、ベラルーシのプレストとポーランドのマラセビツェとの間の鉄道処理能力が限界に達し、荷滞りが頻発したため、2020年にロシアカリーニングラード＝バルト海＝ドイツザスニッツ、ロシア＝ウクライナ＝ハンガリー、アゼルバイジャン＝グルジア＝トルコなどの新しいルートが開拓された。欧州域内での目的地はベラルーシ、ベ



*赤は西部ルート、黄色は中部ルート、緑は東部ルート **出所： http://www.rushbox.cn/cn/categorypage_detail-939340-622709-2.html

図1 中欧国際貨物列車路線概略図

ルギー、ポーランド、ドイツ、ロシア、オランダ、チェコ、リトアニア、スペイン、ハンガリー、イタリア、フランスなど21カ国の92の都市に及んでいる。



*出所：https://www.sohu.com/a/371276801_120508933

**①コルガス、②アラ山口、③エレンホト、④満洲里、⑤綏芬河

図2 中国国際貨物列車5大鉄道ゲートウェーの位置

2020年に入り、新型コロナウイルス感染拡大特需で中欧国際貨物列車の3月の運行本数は前年同期対比30%増の807本、輸送量は同36%増の7.3万TEUに達し、いきなり運行開始以来の月間最高記録を樹立した。新型コロナウイルスによる深刻なダメージがあった第1四半期でさえも、運行本数と輸送量はともに10%台の伸びを維持していた。3月以降運行数と輸送量は月ごとに50%以上で拡大の一途を辿っている。5月から月間運行本数が1,000本の大台に乗り、年末まで月間1,000本以上の高い水準で推移し、11月5日に延べ10,180本に達し、年初来の運行本数の年間記録を塗り替え、輸送量も54%伸びて92.7万TEUに、積載率も98.3%の高水準だった。12月は海外における荷役の停滞などに起因するコンテナ不足とコンテナ価格の高騰に見舞われたものの、1,000本台の運行を維持した。通年での運行本数は50%増の12,406本、輸送量は56%増の113.5万TEUという驚異的な伸び率を見せ、積載率も高水準の98.4%だった。なお、中欧国際貨物列車が一年間で輸送した新型コロナウイルス関連の防疫物資は延べ931万件、7.6万トンだった。表3は2020年中欧国際貨物列車の四半期ごとの運行本数と輸送量の推移を示している。

表3 2020年中欧国際貨物列車四半期別運行本数と輸送量

月	運行本数	対比	輸送量	対比	積載率
1-3	1,941	15%	17.4	18%	98.1%
1-6	5,122	36%	46.1	41%	—
1-9	8,729	—	—	—	—
1-12	12,400	50%	113.5	56%	98.4%

中欧国際貨物列車の中国国内での拠点都市は、重慶、成都、西安、鄭州、ウルムチの5都市で、この5都市の2020年の年間運行本数は全て1,000本を超え、内、重慶と成都を合わせた運行数が約6割増えて5,000本近くに達し、全体の約4割を占め、中欧国際貨物列車における四川地区の重みを如実に表している。また、単独の一都市としては、西安の運行本数が最多の3,700本を誇り、輸送量、積載率も他を圧倒している。拠点5都市以外で、山東省の運行本数が43%増の1,500本を数えたことも注目に値する。年間運行本数が100本を超えた都市の数は上記の5都市を含め、蘇州、武漢、長沙、合肥、義烏、金華、山西、ハルビン、瀋陽、厦門、広東、カン州、徐州、連雲港、石家荘、計20都市を数えている。

表4 2020年五大鉄道ゲートウェーの運行本数

鉄道ゲートウェー	2020年実績	前年対比
アラ山口	5,027本	41.8%
コルガス	4,652本	37.0%
エレンホト	2,297本	53.7%
満洲里	3,585本	34.4%
綏芬河	217本	77.9%

*中央アジア各国との貨物列車を含む

表5 2020年拠点5都市の中欧国際貨物列車の運行本数

都市	運行本数	全体対比	備考
西安	3,700	170%	
成都	2,800	—	重慶と合わせ60%増
重慶	2,177	44%	
鄭州	1,106	—	
ウルムチ	1,068	—	

*中央アジア各国との貨物列車を含む

中欧国際貨物列車にはコストが安く、輸送時間が短いなどの利点がある。例えば、広州—モスクワ間は、輸送距離が11,000kmを超える最も長い路線の一つで、国際貨物列車を使って輸送する場合、一回で1,200トンの貨物を運ぶことがで

き、運賃は空運より60~70%安く、所要時間は海運より15日以上も短い。

出典：

中国鉄路総公司HP

(3)[http://www.china-](http://www.china-railway.com.cn/gjhz/zoblys/201812/t20181217_91349.html)

[railway.com.cn/gjhz/zoblys/201812/t20181217_91349.html](http://www.china-railway.com.cn/gjhz/zoblys/201812/t20181217_91349.html)

(4)[http://www.china-](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/ywsl/202101/t20210104_111518.html)

[railway.com.cn/xwzx/ywsl/202101/t20210104_111518.html](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/ywsl/202101/t20210104_111518.html) など

2.2 アジア国際貨物列車も大増発

2020年、中国とアジアを結ぶ国際貨物列車も大きく躍進した。中国とアジアを結ぶ国際貿易列車は、昆明=ハイフォンと南寧=ハノイの2ルートがある。

雲南省省都昆明とベトナムのハイフォンを結ぶ狭軌の鉄道は中国南西部から南アジア、東南アジア経由で海に出る最も便利な輸送ルートである。同ルート経由で東南アジアからの硫黄などの原材料が中国に運ばれ、中国で加工された化学肥料、化学製品などはベトナム、ラオス、カンボジアなどに輸出される。東南アジアからの貨物はさらに中国=欧州国際貨物列車を通して、遠くはトルキスタンなど中央アジアと欧州まで輸送される。2017年12月18日の開通以来、2020年末現在3年間で延べ2,752本(34,743両)運行され、貨物輸送量は延べ107.63万トンに達した。2020年の運行本数は840本(10,456両)で、貨物輸送量は32.35万トンを記録、前の年を大きく上回った。2020年下半年からはベトナム、ラオスからの鉄鉱石の輸送量が急増している。

広西チワン族自治区首府南寧市とベトナムのハノイを結ぶ中越貨物列車は、中国と東南アジアを結ぶもう一つの鉄道輸送ルートである。行きでは中国各地から集まってきた太陽光発電設備、繊維品原料、電子部品などの貨物が南寧から中越鉄道を通して東南アジア諸国に運送され、帰りでは東南アジア各国の果物、電子製品、日用品などが南寧経由で全国各地に運ばれ、一部は重慶、成都経由で欧州各地へ運送される。同ルートは2017年の運行開始以来、輸送規模は年を追って拡大し、2020年1~11月の運行数は144本を数え、前年同期対比で56.1%伸びた。同ルートでは、ベトナムからのドラゴンフルート号、タイからのドリアン・マンゴスチン号など、果物の定期輸送が行われたのは2020年に見られた大きな特徴の一つである。

出典：

・中国一帯一路サイト

(5)<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/161768.htm>

・中国鉄路総公司HP

(6)[http://www.china-](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zxw/202012/t20201207_110892.html)

[railway.com.cn/xwzx/zxw/202012/t20201207_110892.html](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zxw/202012/t20201207_110892.html)

(7)[http://www.china-railway.com.cn/xwzx/mtjj/wxmt/rbw/202005/](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/mtjj/wxmt/rbw/202005/t20200522_104725.html)

[t20200522_104725.html](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/mtjj/wxmt/rbw/202005/t20200522_104725.html)

3. 「一帯一路」沿線国でのインフラ整備、大幅に拡大

2020年一年間で「一帯一路」沿線58カ国に対する中国からの非金融領域の直接投資は177.9億米ドルに上り、前年対比で18.3%伸び、対外投資総額に占める割合が16.2%となり、2.6ポイント上昇した。また、一年間で沿線58カ国から新規に受注した金額は1,414.6億米ドルに上り、対外新規受注総額に占める割合が55.4%となっている。このように「一帯一路」沿線国に対する投資活動が活発に行われている。

また、2020年末現在、計81社の国有企業が「一帯一路」沿線国で3,400件以上のプロジェクトを手掛けている。コロナ禍の中、600件のプロジェクトが完成し、目玉プロジェクトは影響なく順調に進捗している。

最大の目玉プロジェクトは走行時速が350kmで、全長142.3kmに及ぶジャカルタ=バンドン高速鉄道である。11月15日に難工事の一つで長さ1,285mのトンネルが無事貫通した。トンネル工事では260名の現地技術者の訓練も行われた。また、12月16日、長さ50mの高速鉄道用レール延べ6,809.6トンを積み込んだ貨物船が無事インドネシアに到着した。同高速鉄道は全部で3.79万トンのレールが必要で、全て中国製のものを採用する。これらのレールは現地で長さ500mのものに溶接した後敷設することになっている。

全長1,000kmに及ぶ中国=ラオス鉄道では、長さ5.8kmに達する巴羅2号トンネルが貫通し、これで中国領内区間にある93本のトンネルの内の89本が完成した。ラオス領内区間では一部区間で線路の敷設が始まった。

中国=ベラルーシ工業団地では、2020年の一年間で新たに10社の企業が進出し、進出企業数は延べ65社に増え、投資総額は12.2億米ドルに達している。

グルジアでは、同国南北を結ぶ大動脈であるE60高速道路が計画通り完成し、供用を開始した。

タイのバンコク=ノンカイ鉄道一期関連では、軌道、通信、信号、電力供給、電化工事、車両、現地従業員トレーニングからなる包括契約は10月28日にタイの総理府で執り行われた。これにより、同鉄道はいよいよ本格着工の段階に入ることとなった。

出典：

・中国一帯一路サイト

(8)<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/162412.htm>

(9)<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/162062.htm>

・中国鉄路総公司

(10)[http://www.china-](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zhxw/202012/t20201229_111364.html)

[railway.com.cn/xwzx/zhxw/202012/t20201229_111364.html](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zhxw/202012/t20201229_111364.html)

(11)[http://www.china-](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zhxw/202012/t20201219_111122.html)

[railway.com.cn/xwzx/zhxw/202012/t20201219_111122.html](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zhxw/202012/t20201219_111122.html)

(12)[http://www.china-](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zhxw/202012/t20201216_111062.html)

[railway.com.cn/xwzx/zhxw/202012/t20201216_111062.html](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zhxw/202012/t20201216_111062.html)

4. AIIB、順調に事業拡大

2020年アジアインフラ投資銀行(AIIB)の事業は順調に拡大している。2016年1月16日に発足したAIIBは、「一帯一路」構想を支える重要な一翼である。この5年間で参加する国と地域は発足当初の57から、2020年現在世界六大陸をカバーする103までに膨らみ、参加数は世界銀行に次ぐ多さを誇り、急速に影響力を増している。また、発足以来の融資金額は累計で220.2億米ドル、融資件数は延べ108件に順調に増えている。AIIB発足以来の融資金額と融資件数の推移は表6の通りである。

表6 2016-2020年AIIBの融資金額と融資件数の推移

	2016	2017	2018	2019	2020	累計
金額*	16.9	25.0	33.1	45.4	99.8	220.2
件数	8	15	12	28	45	108

*億米ドル

表7はこれまでの代表的な融資事例を示している。

表7 AIIB発足後の代表的な融資事例(単位:億米ドル)

年月	プロジェクト名	融資金額
2016	バングラデシュ電力供給プロジェクト	1.65
2016.05	パキスタンM4高速道路プロジェクト	2.73*
2017.06	インド基盤整備基金プロジェクト	1.5*
2017.06	グルジア都市環状道路プロジェクト	1.14*
2017.10	インド送電プロジェクト	3.035*
2018.10	インドアントラ州道路プロジェクト	4.55
2018.12	インドアントラ州水道プロジェクト	4
2019.12	ネパール送電設備更新プロジェクト	1.123
2019.12	ロシア道路プロジェクト	5
2020.01	トルコ再生エネルギープロジェクト	3

2020.03	バングラデシュ電力網プロジェクト	2
2020.04	バングラデシュ公共衛生基盤施設改善	1.7
2020.06	バングラデシュ電力網拡張P	2
2020.07	ベトナム対外貿易銀行プロジェクト	1

*はアジア開発銀行との共同融資

融資先の上位を占めているのは西側の推測に反して最大出資国である中国ではなく、南アジア、東南アジア、西アジア、中央アジアとなっている。表7が示すように、融資対象国には「一帯一路」沿線国が多く含まれ、融資内容も中国が「一帯一路」沿線国で進めているインフラ整備と重なっている。このように、AIIBは資金面で「一帯一路」構想を支えている。

AIIBの運営について、発展途上国が中心となって立ち上げた金融機関で健全な経営が保たれるかとの疑義ももたれていたが、開業2年目からスタンダード&プアーズ、ムーディーズ、フィッチレーディングス3大国際格付け機関より最高ランクの評価を受け、順調に推移している。

出典:

・中国一帯一路サイト

(13)<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/161744.htm>

・中国産業海外発展協会HP

(14)<http://www.ciodpa.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=sow&catid=63&id=3069>

5. RCEPの調印

11月15日、2012年11月に交渉が始まったRCEP(地域的な包括的経済連携協定)が調印された。アセアン10カ国に中国、日本、韓国、オーストラリア、ニュージーランド5カ国を加えて15カ国である。2018年ベースでは、15カ国を合わせた人口は23億人に達し、世界総人口の30%を占め、GDPは25兆米ドルを超え、世界最大規模の経済提携協定となっている。

アメリカが「一帯一路」構想を激しく攻撃し、「一帯一路」はずしに躍起になっている中、「一帯一路」の対象国であるアセアンと経済提携協定を結び、取り込み成功したことは、「一帯一路」構想の推進にとって大きな追い風となった。また、参加国にアメリカの同盟国4カ国が含まれていることは、経済面でアメリカが目論む対中包囲網を大きく取り崩したとの見方が強い。

中国とRCEP参加14カ国との2020年の貿易金額は前年同期対比3.5%増の10.2兆元に達し、中国輸出入貿易総額の

31.7%を占めている。内、輸出は5%増の4.83兆元、輸入は2.2%増の5.37兆元で、輸出の伸びは輸入を上回っているが、入超となっており、中国が参加各国に巨大な市場を提供していることを示している。表8は中国とRCEP14カ国との2020年の貿易額を示している。

表8 2020年RCEP参加14カ国との貿易金額(兆元)

	全体	内 訳				
		アセアン	日本	韓国	豪州	NZ
金額	10.2	4.74	2.2	1.97	1.17	0.13
対比	3.5%	7.0%	1.2%	0.7%	▲0.1%	▲0.4%

表8では、アジアの部分がプラス成長となっているのに対し、オセアニアの2カ国がマイナス成長となっている。中でも年率20%以上のハイスピードで拡大し続けてきた中豪間との貿易額がマイナスに転じたのは、米中対立の中、オーストラリアが米国に呼応して、敵対的な政策をとるなど反中の急先鋒となったことが両国の貿易関係に大きなかけを落とした結果の反映だと指摘されている。

米ピーターソン世界経済研究所の試算では、RCEPの締結により、2030年までに参加各国に5,190億米ドルの輸出と1,860億米ドルの国民所得を新規にもたらすことができるという。

出典：中国一帯一路サイト

(15)<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/hwxw/162135.htm>

6. 中欧投資保護協定の交渉妥結

12月30日、中国とEUは、包括的な投資協定である中欧投資保護協定(CAI)の交渉が妥結したことを共同で発表した。今後はEU加盟各国の承認を得て正式に調印する。2013年の交渉開始から7年、計35回の交渉を重ね、2020年だけで交渉回数が10回を数えた。外資による独資企業の設定を含む中国市場への参入条件の緩和、中国政府による国有企業への補助金の透明性の向上、海外企業に対する技術移転強要の禁止など最後まで残った対立点で中国側が譲歩した。また、EUが求めている労働者保護についても中国側は引き続き対処していくことを約束した。

中国=EU双方の投資関係はこれまで、EUの対中投資による一方的なものだったが、2020年は11月までのEUの対中投資は実施ベースで1,179.8億米ドルに達したのに対し、中国の対EU27カ国の直接投資が800億米ドルを超え、急速に拡大し、一方通行から双方向通行へ変容している。貿易面では、

2020年のEUとの貿易額が4.5兆元に達し、1位の対アセアンの4.7兆元に及ばないものの、3位の対米貿易を大きく回っている。このように中国=EU間では投資面においても貿易面においても緊密度を増している。また、2020年に中国は米国を抜いて世界最大の消費市場となり、中国市場無しではEUの経済の復興があり得ないとの指摘も多い。

中国とドイツ経済との経済関係を通して、EUにとって中国市場の重要性について見てみよう。

2020年第2四半期に中国は史上初めて米国を抜いてドイツにとって最大の輸出市場となった。以後ドイツの商品輸出と工業受注高は7カ月連続でプラス成長を維持し、11月の対中輸出は93億€に達し、14.3%伸びた。対中輸出の拡大により、自動車、機械製造、化学工業の業績が顕著に改善し、コロナ禍によるドイツ経済に対するダメージを軽減させている。特に自動車産業では、メルセデスベンツグループの中国での販売台数は1~9月で8.3%伸び、BMWの2020年の中国市場での年間販売台数はグループで7.4%増の77.7万台を数え、1994年に中国市場へ参入して以来最高の販売台数を記録した。

CAIが発効すれば経済規模世界2位のEUと世界3位の中国の結びつきがさらに強まる。EUにとって、世界最大の消費市場への参入に弾みがつき、中国にとって、渦中の華為(ファーウェイ)などのEUで直面している障壁がなくなるなど、EUへの投資活動と事業展開がよりスムーズになることが期待され、双方にとってのメリットが大きい。

米国による中国叩きが激しさを増す中、RCEPの調印とCAIの交渉妥結は中国にとって、外交面で収めた重要な成果であると同時に、「一帯一路」構想を推進するための国際環境面の条件を著しく改善した。新型コロナウイルス感染拡大の終息の見通しが立たない中、世界の工場であると同時に、世界最大の消費市場でもある中国と「一帯一路」沿線国をはじめとする世界各国との経済貿易関係はさらに拡大し、より一層緊密になるものと考えられる。

出典：出典：中国一帯一路サイト

(16)<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/hwxw/161456.htm>