

## 中国ワールド・ SHIPPING ・サミットに参加して

### ～経済減速期における中国海運業界の動向～

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1501  
日本海事センター企画研究部  
研究員 本図 宏子

#### ポイント

- ・中国における経済成長の減速を踏まえ、海運業界がどのように対峙していくべきかについて討議が行われた。
- ・多くの識者からは、船腹過剰、市況低迷という状況が続く中、これまでの同業種間での「緩いパートナーシップ関係」から異業種も含めた「強い提携関係」を構築することにより、コスト削減だけでなくサービス付加価値向上を図るべきであるとの意見が出された。
- ・議題として、「21世紀海上シルクロード構想」が大きく取り上げられ、中国人参加者からは、今後、官民一体となって苦境を乗り切るべきと期待が表明された。

#### 1. はじめに

本稿では、昨年11月5日から11月7日にかけて中国重慶市で開催されたワールド・SHIPPING・サミットについて報告する。本サミットは、海運業界の「ダボス会議」と評されており、海運、造船、港湾、金融等各分野から有識者が一堂に会し、海運業の発展と関係者の交流進展を促すことを目的として、2004年以降、毎年中国の有力な港湾都市において、コスコ等の主催により、開催されてきた。

今回は、中国西南地区最大の工業都市で、西部大開発の拠点都市である重慶で開催された。内陸部での開催は初めてである。本サミットには、主に中国や台湾より参加者約500名が集い、中国海運企業の経営陣や学术界、欧米のアナリストなど、約50名の有識者により講演が行われた。日本からは、日本海事協会会長の上田徳氏、商船三井常務執行役員の田邊昌宏氏が講演を行った。

本サミットは毎年テーマを決めて行われており、今大会のテーマは『「新常态（ニューノーマル）」への適応』であった。「新常态」とは、中国の政治家やマスコミが昨年頃から盛んに用いている用語であり、「中国が従来の高度成長期から7～8%程度の安定成長期に入ったことを踏まえ、構造改革を行い、投資の量的拡大による成長からイノベーションを主軸とする成長モデルに転換していくべきである」という論調でよく使われている。今回のサミットでは、船腹過剰や市況低迷が続く「新常态」に海運業界としてど

のように対応すべきかについて、議論が交わされた。サミットでは、「海運市況動向」、「21世紀海上シルクロード構想」、「長江経済ベルト」等のセッションが分科会方式で設けられた。以下、本サミットでの議論について報告する。

写真：ワールド・ SHIPPING・サミット会場



## 2. 海運市況について

本サミットでは、欧米コンサルタント等により海運市況に関する発表が行われた後、中国海運企業経営陣から今後の経営戦略などが述べられた。

コンテナ市況に関しては、ボストン・コンサルティング・グループは、①コンテナ貨物輸送需要のベースとなる世界の経済成長が今後緩やかになること、②経済成長率と比べたコンテナ貨物輸送需要の伸びは以前ほど大きなものとはならず、経済成長に対するコンテナ貨物輸送需要の感応度が小さくなっていくと説明した。詳細には、サブプライム問題やリーマン・ショック以前の2003年～2007年頃は世界のコンテナ需要の成長率は経済成長率の2.2倍にのぼっていたが、2008年以降この値は減少し、将来的には1倍へと収束していくと言及した。

同グループは、コンテナ業界の企業を収入と利益率を示す EBIT マージン (EBIT (金利税引き前利益) を売上高で除した値) のバランスにより分類し、収入と EBIT マージンがともに高いマースク (デンマーク)、CMA CGM (フランス)、MSC (スイス) の3社と、ニッチ分野で一定の地位を確立し、高い収益率を誇るワンハイラインズ (台湾)、SITC (中国)、ハンブルク・スード (ドイツ) は、今後とも市

市場競争に勝ち抜いていけるが、その他の企業は苦境に陥ってしまうと論じた。中国船社では、近海航路に特化する SITC については、収入は少ないもののトップ 3 社よりも高い利益性を誇り、国際市場で十分競争力を発揮できると評された。OOCL（香港）については、ある程度の利益率をあげていることから、市場競争にはなんとか勝ち残れるだろうとした。一方、コスコグループやチャイナ SHIPPING グループは、収入は高いものの、利益率はマイナスであり、グローバル・ライナーとしては厳しい状況にあると分析された。生き残りの戦略としては、①コアビジネスを改革する、②隣接マーケットを攻める、③コスト削減だけでなく、同業他社と提携や M&A を図るといった提案がなされた。

コンテナ運賃に関しては、上海航運交易所は、米国経済は徐々に回復期に入るものの、中国経済は減速し、欧州経済は低迷が続くことから、今後 5 年間に於いて、運賃指数が大きく上昇する可能性は少ないと予測した。地域別にみると、中国-北米航路については、2015 年下半期には運賃指数は回復してその後は安定的に推移すること、中国-欧米航路については、暫く変動が激しく、2016 年下半期から 2017 年にかけてようやく安定化していくと予測した。そして、企業間競争が激化し、短い期間で市況が回復することが見込めない今こそ、提携・合併を検討する良い機会であると述べた。

原油タンカー市場に関して、BIMCO は、中国は米国に次いで世界 2 位の石油消費国であること、原油輸入量が 2014 年は過去最高となり、今後は世界最大の原油輸入国となると予測されること、政府がアフリカや中南米をはじめとする調達先の多角化を進めていることから、今後は中国の動向がますます市場に大きな影響を与えると述べた。

ドライバルク市場に関しては、クラークソンによると、中国の不動産投資減少により鋼材消費が伸び悩んだこと、世界最大の石炭輸入国である中国の石炭輸入量が 7% 減少したこと、及びインドネシアが 2014 年 1 月からニッケルの輸入制限措置を導入した影響などが、ケープサイズの市況悪化など、2014 年の市況にマイナスの影響を与えたと説明した。

世界の鉄鉱石輸入量の 3 分の 2 を占める中国の鉄鋼市場に関しては、中国鉄鋼工業協会の王曉齊副会長によると、景気減速の影響や不動産市場の低迷により、2014 年は鉄鋼消費量が 14 年ぶりに減少したと述べた。一方、鉄鉱石生産量は増加しているため、鉄鉱石価格は下落を続け、2014 年 9 月下旬には年初よりも 40% も下落して 80 ドル/トンを下回り、2016 年には 75/トンまで下落する見込みと予測した。

次に、中国主要海運企業経営陣からのプレゼンテーションについて概説する。コスコの馬澤華董事長は、「新常态」を乗り切る策として、これまでの同業者間での「緩い提携関係」ではなく、荷主、港運関連、競合他社等、多方面の関係者との「強い提携関係」を構築することが必要であると論じ、それによりコスト削減のほか、ワンストップサービスの提供をはじめとするサービス付加価値が向上し、収益率を上げることができると論じた。また、同社の李雲鵬総経理は、顧客の要望にきめ細かく対応できるようサービス付加価値を向上させていくことがますます重要になると述べるとともに、今後は南米やアフリカなどの新興国での顧客獲得に力を入れていくと表明した。

シノトランスの趙沪湘董事長は、従来の投資・輸出主導型の成長モデルが終焉を迎えたこと、鉄鋼の過剰供給状況が好転しないこと、パイプラインを通じての天然ガス輸入が増加するという状態を「新常态」と説明した。そして、その対応策としては、金融子会社を設立して財務構造を最適化する、物流セクションをコアとして海運・造船セクターを最適なサイズとするという経営戦略について述べた。

最後に、会場においてサミット参加者に対して行われた市況感に関するアンケート結果について紹介する。2015年の市況については、2014年より改善されるとする人が47%、悪化もしくは同程度であるとするとする人々が52%であった。また、市況が楽観的と考える船種については、半数がガス船、3割がタンカーを挙げ、市況が悲観的と考える船種については、7割がドライバルク船を挙げた。コンテナ市場における主要な競争戦略としては、5割の人々がコスト削減を挙げ、船社提携を挙げた人は2割にとどまった。また、北海ブレントの原油価格及びシンガポールの燃料油価格は2014年の平均値よりも下がると答えた人が76%、同程度と答えた人が17%であった。バルカー市況の総合指数であるBDIの2015年の予測については、1,200-1,500を挙げる人が6割、1,500-1,800を挙げる人が2割であり、2014年のBDIの推移(796~1,484)と比較すると、若干上回ると予測する人が多かった。

### 3. 「21世紀海上シルクロード構想」

本構想は、2013年に習近平国家主席が提唱した「シルクロード経済ベルト構想」の一環で、中国から中央アジアを経て欧州に向かう「陸のシルクロード」と中国沿岸部からインド洋、アフリカ大陸、アラビア半島を経て欧州までを結ぶ「海上シルクロード」を、中国が中心となり開発していくというものである。本構想は、2014年3月の全人代「政府活動報告」の中でも言及されて習政権の国家戦略として位置付けられており、外交部や商務部、交通運輸部などにより政策が推進されている。

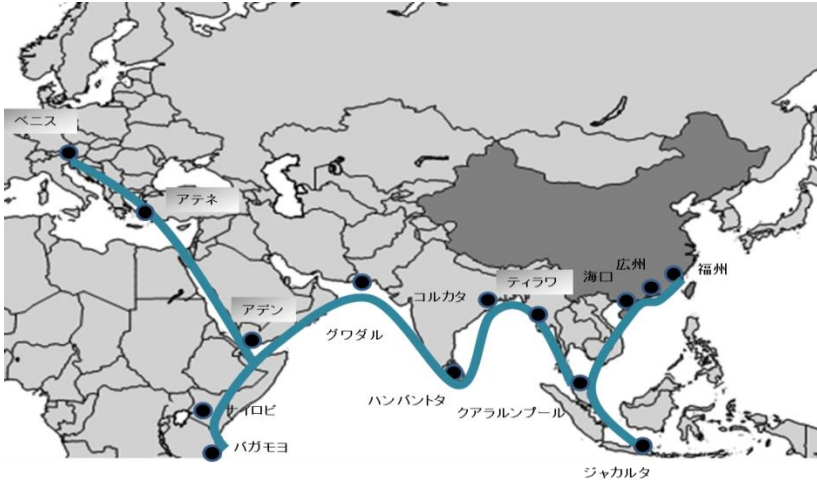
その背景には、①関連する新興国への経済協力を通じて、中国を中心とする経済圏を確立しようという外交上の意図、②最大貿易相手国である欧州につながる地域への影響力を強めるとともに、資源輸入国である中東や中央アジアへの輸送路を確保しようというエネルギー安全保障戦略上の意図、③インフラ投資の拡大により、国内における生産過剰に悩む国有企業の海外進出を支援し、中国の地方経済を活性化しようという内政的意図等がある。

本構想は、図の通り、中国からマレーシア、インドネシア、インド、スリランカ、パキスタンのインド洋周辺港湾を経て、アラビア半島のイエメン、アフリカ大陸のケニア、タンザニア、ヨーロッパ大陸のギリシャ、イタリアまで及ぶ壮大な計画である。中国政府は、これら各国の港湾整備や運営を行うとともに、経済合作区の設立や臨海工業地域の整備にかかる支援を行う計画である。

大連海事大学教授であり、党委員も務める鄭少南教授は、「海上シルクロード」の重要拠点となる港湾として、ミャンマーのティラワ港、パキスタンのグワダル港、スリランカのハンバントタ港、タンザニア

のバガモヨ港、イエメンのアデン港を挙げた。既に、これらの港湾には、中国政府より大規模な借款が供与され、中国企業により港湾整備が開始されたり、運営権が取得されているところもある。

図. 「21世紀海上シルクロード構想」における主要都市



(出典) ワールド・ SHIPPING・サミット資料より筆者作成

一方、中国の港湾施設への投資の増加は、軍事的プレゼンスの増大を目論むものとして米国国防総省により「真珠の首飾り」と命名され、周辺国に懸念を与えてきた。中国大手海運企業は、既に世界各港での港湾運営にも積極的に参画し、世界の4大ターミナルオペレーターに次ぐ地位を築いている。コスコグループは、アントワープ（ベルギー）、ロッテルダム（オランダ）、ピレウス（ギリシャ）、ナポリ（イタリア）、ロングビーチ（米国）、ポートサイド（スエズ運河）、台中（台湾）において、コンテナ港湾の運営を行っており、チャイナ SHIPPING グループも、シアトルやロサンゼルス（米国）に進出して取扱量は世界7位となっている。

鄭教授は、既に海運業が発展している北半球と比較すると港湾整備が立ち遅れている南半球において、中国が港湾インフラ整備に協力することで、「世界海運の新秩序」を構築することが本構想の目的であると説明した。また、教授は、本構想のもとで海事産業への支援が国家的な課題となることから、“規模は大きいが強くない”と言われる中国海運業界が力を伸ばす絶好の機会であると述べ、中国海運企業は国有企业であるからこそ、強力な官民一体体制が構築できると締めくくり、会場の人々を鼓舞した。

本構想実現のために、政府借款をはじめ、政府による金融支援が強化されている。中国政府は400億ドル（4兆5800億円）を拠出して「シルクロード基金」を創設するほか、ASEAN諸国にも出資を呼びかけて「海上シルクロード銀行」を設立することも予定されている。さらに、中国が登録資本金の半額を出

資し、2015年中に業務が開始される予定のアジアインフラ投資銀行（AIIB）も、アジア各国間の連結を強化するインフラ整備を目的のひとつとして掲げていることから、本構想に関連したプロジェクトの支援を行うことが予想される。

#### 4. 「長江経済ベルト」について

長江経済ベルトについては、2013年9月に李克強首相が「中国の黄金水道」と表現し、長江中上流地域の振興に力を入れていくことが表明されている。この構想は、すでに発展している長江下流域の沿海部から、内陸部である長江中上流地域に産業を移転させていこうというものである。

本構想に基づき、長江流域の物流を円滑化すべく、2014年9月には長江経済ベルト地域で今後通関手続を一体化するという改革が発表された。また、2013年9月より「自由貿易試験区」が設立されている上海に続き、重慶市も名乗りを上げている。本年のサミット開催地である重慶は、長江上流地域における最大のコンテナ港を有していることに加え、中央アジアを経てドイツまで通じる「渝新欧鉄道」の起点地であり内陸地域の交通ハブといえ、「シルクロード経済ベルト構想」や「長江経済ベルト」など、重要政策の要衝であるというメッセージが識者からは強調されていた。

#### 5. おわりに

今回のワールド・ SHIPPING ・サミットでは、「21世紀海上シルクロード構想」という壮大な計画の下、総じて明るい前向きな発言が多く、盛況に終了した。本サミットには、中国交通運輸部高官や重慶市長を始めとする中国政府関係者も出席し、「海運強国」設立にむけた国家ビジョンを力強く提示して、本サミット参加者の士気を上げているような一面もみられた。

「新常态」への対応策としては、識者からは同業他社や異業種との提携関係の強化という提案が多く、サービスの差別化をどのように図っていくのかについての具体案や斬新なアイデアが聞けなかったのが残念である。2014年10月に中国交通運輸部が公布した「『海運業の健康発展促進に関する国务院意見』に関する実施方案」によると、中小規模の海運企業の提携を加速させ、再編を進める制度を構築し、2015年までに成果を出すとしていることから、今後の動きが着目される。

最後に、本サミットにおいて、中国政府は海運業振興のため欧米諸国の海運税制を研究中であると政府関係者が述べていたが、今後、政府がどのような政策を打ち出していくのか、動向を注視していく必要があるだろう。