

中国海運業発展のキーワードは「連携強化」
～中国COSCO SHIPPING初の主催によるワールド・ SHIPPING・サミット参加報告～

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201611

日本海事センター 企画研究部

研究員 本図 宏子

【ポイント】

◇邦船3社のコンテナ船事業統合も話題として取り上げられ、今次サミットのテーマである「連携強化」が、海運不況を生き抜く鍵であると、多くの講演者が主張

◇本サミットでは、海事産業の5つの業界団体が、各産業間の連携により国際的海事クラスターの形成を目指すべく、「国際海運協力メカニズムに関する枠組み協定」に調印

1. はじめに

中国COSCO SHIPPING主催によるワールド・ SHIPPING・サミットが本社のある上海市で11月3-4日に開かれた。COSCOが2004年に開催してから13回目の今回は、参加者が1,000人を超す最大規模なものとなった。本稿ではその概要を紹介したい。

2. 概要

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、金融など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目的で開催されてきた。今年も中国、台湾を中心に、海運企業の経営陣や学术界、欧米のアナリストなど有識者による講演が行われた。

今年のテーマは「新たな海運のエコロジー（生態系）を共に打ち建てる（Co-building New Shipping Ecology）」であり、海事産業のプレーヤー同士の連携が例年よりも強調されていたことが印象的だった。特に、多くの講演者が10月31日に発表された邦船3社のコンテナ船事業統合の話題を取り上げ、中国企業も一致団結して海運不況を乗り越えていかなければならないという論調で講演が進められていた。

また、今回は荷主、金融機関、港湾との連携、鉄道との複合一貫輸送など、異業種との連携の必要性も強く訴えられた。

ハイライトは、海事産業の5つの業界団体である中国船主協会、中国船舶工業行業協会、中国国際貨運代理協会、中国港口協会、中国口岸協会による「国際海運協力メカニズムに関する枠組み協定」の調印式だったといえる。本サミットで調印が行われるのは初めてという。

参加団体によると、この協定の目的は、国際海運市況が低迷する中、顧客の信頼を得るサービスを提供すべく、海事産業間を構成する業界間で連携を強化することと、公正・公平な

競争環境を整備することである。

協定の内容は、①各業界間の連携・交流をより密にする②自由貿易市場の規律を順守し、保護主義には反対する③価格競争よりも、質の競争を奨励していくことなど。今後は不定期の会合やフォーラムを開催し、市場秩序の維持に努め、海運市場の発展を支援していくとしている。これは、中国における国家的な海事クラスターの形成と連携強化に向けた動きであり、注目に値する。

3. 講演内容について

中国COSCO SHIPPING、中国交通運輸部、荷主、金融機関、港湾関係機関からの講演を紹介する。

(1) 中国COSCO SHIPPING 許立榮董事長、叶偉竜副総経理

中国 COSCO SHIPPING の許氏は、海運市況の低迷は歴史的に深刻な状況であるとし、需給バランスは完全に崩れ、自由競争市場の均衡点に収束するのは難しいと現状を評した。

その上で、この苦境を乗り越える突破口として、コンテナ船のアライアンスや、タンカーやドライバルク船の船舶プールシステムの設立など、海事関連サービスの提供に携わる上流から下流までの各プレイヤー同士で連携を深めることが必要だと訴えた。

また、叶氏は「一帯一路構想と中国海運企業発展のチャンス」という演目で講演した。

叶氏によると、これまで COSCO グループはアントワープ港（ベルギー）、スエズ運河（エジプト）、シンガポール港、アンバルリ港（トルコ）のコンテナ埠頭運営会社などに出資しているほか、最近では今年 4 月にピレウス港（ギリシャ）、5 月にロッテルダム港（オランダ）、10 月にバド港（イタリア）にも出資している事例を挙げ、ターミナルオペレーターとしてアジアや欧州、アフリカ地域に効率的な海上物流網を構築していくとした。

また、海上輸送とチャイナ・ランド・ブリッジと称される大陸横断鉄道との連携にも力を入れているとして、ピレウス港を拠点として南欧地域までの鉄道網を整備することで貨物取扱量を大幅に増やし、今後は中・東欧地域への鉄道網の整備にも注力していく旨を述べた。

(2) 交通運輸部 何建中副部長

何氏は、中国経済が新常态と言われる低成長期に入り、海運市況も依然として回復の兆しが見えず、国際海運業の集約化が進む中、海事クラスター全体で連結し、総合力を発揮することが「規模は大きいが強くない」と称される中国海運業の発展の鍵となると述べた。

そして、「海運大国」から「海運強国」に昇格するためには、①一帯一路戦略の下、海運企業による海外投資を進化させ、国際ターミナルオペレーターを育成していく②鉄道との複合一貫輸送や、関連する業種と緊密に連携していくことが重要で、交通運輸部としても支援していくと述べた。

(3) 宝武鋼鉄集団 馬国強董事長

荷主の代表としては、9月に経営統合を発表し、世界2位の鉄鋼メーカーとなった宝武鋼鉄集団の馬氏が「海運企業と荷主のより深い協力関係を構築し、利益共同体を作り出そう」という表題で発表した。

馬氏は、単なる荷主と海運企業という関係ではなく、今後は資本関係を含め荷主と船社との関係を戦略的に強化していくべきであると述べるとともに、船主、海運会社、荷主、物流、港湾といった海事産業内での異業種間の強い連携関係を構築していくべきであるとした。

(4) 中国輸出入銀行 孫平副行長

孫氏は、一帯一路関連のプロジェクトで同行は既に沿線50カ国で1,000件以上、総計約6,400億元（約10兆3,680億円）の融資契約を締結していることについて述べた。

また、同行の船舶融資先は約110社以上にのぼるが、今後は信用力の高い優良融資先60社程度に限定し、投機的な船主や財務状況が不透明な造船所は支援しないと述べた。

加えて、LNG（液化天然ガス）船や大型コンテナ船、VLCC（大型原油タンカー）、環境性能に優れたバルク船への融資を優先的に実施していくことについて述べた。

現地メディアでは、優良企業に融資先を限定していくというこの発言は中小零細規模の船主や造船所の経営問題に直結する不安要素だとして、大きく取り上げた。

(5) 中国銀行 陳四清副董事長

陳氏は、同行は国務院決定を受け1960年代から外航海運業に対して船舶融資を行っており、歴史的にも海運業と金融業は風雨同舟（困難や苦労をともに経験してきたこと）だったと述べた。

一帯一路沿線国への中国企業の今年度の対外投資は昨年度よりも26・1%増加していることを挙げ、一帯一路構想で歴史的な発展機会を得た海運業に対し、海外港湾投資をはじめ今後もさらなる支援を行っていくとした。

(6) 上海市 楊雄市長

楊氏は、上海港の昨年コンテナ取扱量は3,654万TEUで、6年連続で世界一を維持したが、今後もインフラ整備を行い、トランシップ港としての機能を向上させると述べた。

同港の取扱貨物量のうち2,000万TEUを扱う外高橋港では、第4バースで2008年からクレーンの電動化が達成されるなど設備更新が進められている。洋山港では、増加するコンテナ取扱量に対応するため、来年の稼働を目指し、全自動化ターミナルを整備している。

上海港務集団によると、韓国の韓進海運の倒産は上海港にも混乱をもたらすとともに、取扱量の点でも大きなダメージを与えたという。

(7) ベルギー・アントワープ港湾局 エディ・ブルーニンスク CEO（最高経営責任者）

ブルーニンスク氏は、一帯一路構想による荷動きの増加は欧州の港湾へもプラスの影響を与え、アントワープ港は欧州港湾で初めて「一帯一路構想に関するタスクフォース」を結成したことについて述べた。

これらの影響もあり、アジアから北西欧州向けのコンテナ荷動きの伸び率が減少傾向にある中、アントワープ港の取扱量は他の港湾より伸びていると説明した。同港は、今後は北西欧州のハブ港として欧州内陸や北アフリカ地域へのトランシップ機能を充実させるべく、内陸地域へのアクセス改善や船舶大型化に対応するためのインフラ整備を行っていくとした。

(8) 参加者へのアンケート結果

本会議の最後で実施される参加者へのアンケートの結果を紹介する。

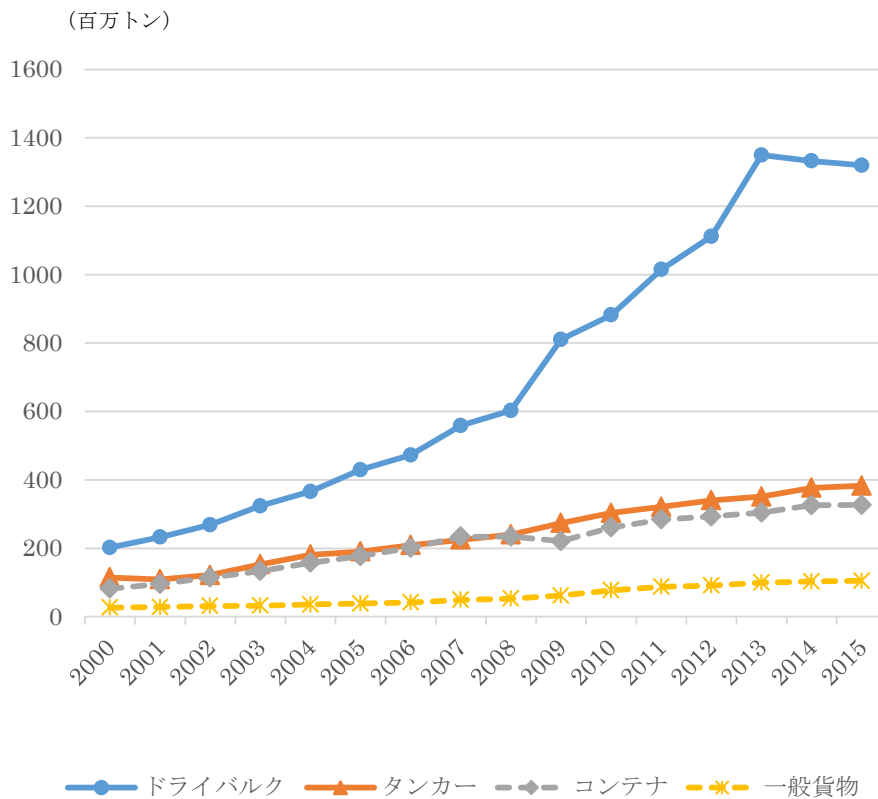
「海運市況は3年以内に好転するか」との問いには、肯定派が4割、否定的回答が6割だった。「海運市況の好転を阻害する要因は何か」との問いには、6割の参加者が船腹過剰、2割が需要の減少、2割が無秩序な競争を挙げた。

「新たな海運各社の協力関係を構築することが必要なセクターはどこか」との問いについては、全ての船種と回答したのが6割、コンテナ船を挙げたのが2割、バルク船1割、タンカー1割だった。

4. 中国発着の海上荷動きと中国企業による海外投資

今年のサミットでは、昨年引き続き一帯一路構想が苦境にあえぐ海運業にとってチャンスであるとの発言が多くなされた点を踏まえ、中国と同構想沿線のアジア、中東、欧州、アフリカ諸国間の海上荷動きを見てみたい。

中国発着海上貨物の約6割を占めるドライバルク船の荷動きが、インドの鉄鉱石輸出規制や中国の海外炭輸入規制の影響で2013年以降減少傾向であることなども影響し、現時点では「一帯一路構想」関連の政策が功を奏しているようには見えにくい。しかしグラフ1の通り、船種別データではタンカーやコンテナ船輸送は着実に増加している。



グラフ 1. 一帯一路沿線国と中国間の海上荷動き
 (出所) IHS グローバル・インサイトより著者作成

また、中国船社が深く関与する特定の港湾では、荷動きが大きく増加している。中国の港湾からピレウス港を経由する貨物の荷動きを見ると、2009年にCOSCOグループが同港コンテナ埠頭の運営権を取得以降、飛躍的に増大している。

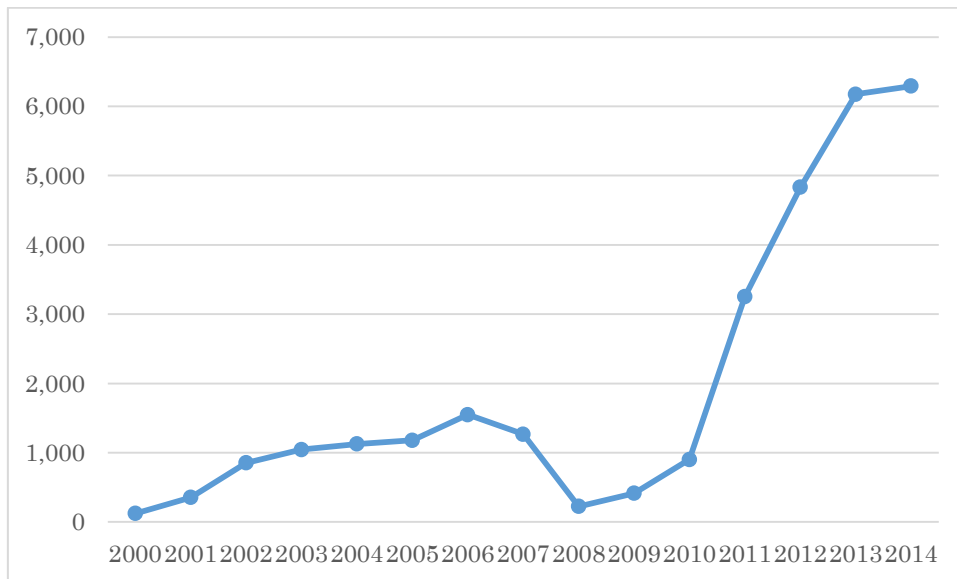


図 2. ピレウス港と中国港湾間の海上コンテナ荷動き量
 (出所) ユーロスタットより筆者作成

次に、中国海運企業による海外投資の状況について述べる。中国国内港湾の取扱量の増加率が鈍化する中、中国企業は「一帯一路構想」の下で海外港湾事業を一段と強化している。

ターミナルオペレーターとしてのコンテナ貨物取扱量では、COSCOグループは世界2位。同グループに次ぐ中国のターミナルオペレーターである招商局国際も南アジアやアフリカの港湾に積極的に進出している。

加えて、これら港湾・海運企業のほか、インフラ関連の中国企業も同構想下で海外港湾の建設・権益取得に積極的に関与しており、最近では海運企業とタッグを組んで「オール中国」として海外に進出する事例も増えている。

例えば、2016年1月には中国港湾工程、中国建築工程総会社がアルジェリアの大水深港の整備・運営権を取得したが、本件では港湾オペレーターである上海国際港務集団がコンサルタントとして関与している。

一方で、これらの中国企業による港湾投資には、軍事的意図が垣間見えるとして、安全保障面の懸念から米国やインドなどからの反発が生じている。

5. おわりに

今回のサミットでは、中国 COSCO シッピングのレゴの横や同社社員の名刺に「We Are Ready (私たちは準備ができています)」との文言が付されていた。その言葉が象徴するかのよう、政府主導による企業再編で新生 COSCO が誕生し、一帯一路構想の下、海事産業全体でタッグを組んでの新たな出発という意気込みが感じられるサミットだった。

一方で、中国海運企業の海外港湾投資が加速し、諸外国からは懸念も上がっている中、今

回は関連業界団体による「国際海運協力メカニズムに関する枠組み協定」締結によって、透明な競争環境の整備を心掛ける旨を広く内外にアピールするなど、巧みなパフォーマンスが行われた。連携強化と公平公正な競争環境の整備をどのように両立させていくかについても、注視していく必要がある。



(会場の様子)