

中国における海運事業の現況

油 川 洋

The Present Condition of Shipping Industries in China

Hiroshi Aburakawa

(abstract)

近年の中国は対中投資拡大を背景に、世界第3位の貿易大国に成長し、中国の存在感が一層高まってきている。特に貿易拡大で潤う中国海運業界は目覚ましい発展ぶりである。この貿易拡大に伴う港湾でのコンテナ取扱量増加や海運運賃上昇により、海運関連企業（港湾サービス、コンテナ製造・リース、海上輸送等）は大幅増益を遂げてきている。世界的にも中国の海運業界は注目され、業績拡大期待は高いと評価されているのである。このような現象に着目して直近の中国のデータ、統計から中国の海運業界の近況をレポートするものである。

(Key Word) WTO、TEU、上海、深圳、大連、BAF、バルチック、ドライ指数、コスコ・パシフィック、中海発展、チャイナ・ショッピング、ドゥルーリー、クラークソン

1. 中国経済の近況

2002年は、中国が念願のWTOに加盟して1年目の記念すべき年であった。WTO加盟は、中国経済にとって「チャンスと挑戦」であり、加盟によるメリットも多い反面、競争力の弱い産業では、外国企業の参入などによるマイナスの影響が予想されていた。しかしふたを開けてみると、2002年における中国の実質GDP成長率は8%を記録、対外貿易は6,000億ドルを、対外直接投資受け入れ額も500億ドルをそれぞれ突破するなど、低迷を続ける世界経済とはまことに対照的に、中国のマクロ経済は良好な数字を示した。各産業の状況を見ると、中国が比較優位を有する労働集約型産業のほか、比較劣位といわれる資本・技術集約型産業についても、外資の参入が産業全体にプラスの効果を与えている。2002年において、中国の対外貿易に占める外資系企業の割合が5割を大きく超えたことをみても、中国に進出した外国企業と中

国国内企業の連携・競争が良い結果を生んでいるものとみられる。また最も影響が懸念された農業分野においても、WTO加盟による大きな打撃は出ていない。しかし一方では中国経済の供給過剰的な体質、失業の増大、都市と農村の所得格差の拡大など、経済発展に伴う矛盾はむしろ拡大している。また朱鎔基前国務院総理が進めた国有企業改革、金融改革についても、未解決の課題が多く残されている。

2003年3月に開催された第10期全国人民代表大会（全人代）では、胡錦濤国家主席、温家宝国務院総理など、革命第4世代の指導者が新たに選出された。新政権は、「内需拡大」、「積極財政」、「安定的な金融政策」を経済政策の柱に掲げている。また、今回の全人代では、WTO加盟による内外無差別の原則を受け、対外貿易と国内流通管理部門とともに、国有企業、金融機関の不良債権問題を解決するべく、「国務院国有資産監督管理委員会」、「中国銀行業監督管理委員会」がそれぞれ

れ誕生した。今後、新政権は新しい機構体制を通じて、中国経済を取り巻く諸課題に対応していくものとみられる。

新政権1年目にあたる2003年の中国経済は、米英軍によるイラク攻撃などの世界経済全体の不安定要因、競争力の弱い産業を中心とするWTO加盟によるマイナスの影響を懸念する向きもあるものの、実質GDP成長率は7~8%を達成するとする予想が大勢を占めるなか、8.7%の高位の成長であった。

ひるがえって、日中経済関係に視点を移すと、2002年は日中国交正常化30周年に当たる節目の年であったが、この記念すべき年に日中経済関係はさらに一步深化した。2002年の日中貿易は、初めて1,000億ドルを突破した。1972年の日中貿易がわずか11億ドルであり、この30年間に日中貿易は約91倍に拡大したことになる。また2002年の日本の輸入額において、中国は史上初めて米国を抜き、日本の第1位の輸入相手国に躍進した。一衣帯水の隣国である日中の経済関係の進展も、期待されるところである。

中華人民共和国の建国から約50年、改革開放から約20年を経て、中国は目覚ましい発展を遂げている。2001年11月に開催された中国の中央経済工作会議の際、江沢民総書記は、「サービス業は雇用を増加し、内需を拡大する重要なチャンネルである。全力を挙げて、住宅、旅行及び社会サービス業、更にチェーンストア、物流、配送などの近代的な流通方式を積極的に発展させねばならない。」と述べている。また朱鎔基総理も同じ工作会議で、「近代的なチェーンストア、物流、配送などの流通方式を大々的に推進拡大する」ことを提唱している。いずれにしても、今や世界の工場と言われる中国の物流に関して、国際物流の面から概観してみたい。

2. 輸送の時代から物流の時代へ

日中間では、国交回復以前から政経分離という原則が編み出され、細々ながら貿易が行われていた。主な品目は中国から日本には一次産品、原材料、日本から中国には、工業製品、機械などであった。この頃の貿易条件は、中国から日本への輸入はC & F日本港頭渡し、日本から中国への輸出はF O B日本港頭渡しが原則であり、大部分は中国船がその輸送を担っていた。この中国船は、中国遠洋運輸総公司(COSCO)の船隊が大半を占め、到着、出港の予定が不安定で日本の港では船待ちによる倉庫延滞料が発生することが多かったのである。輸出入なので通関実務は伴ったが物流以前の単なる輸送の時代であった。

1979年、中国が改革開放政策を採るや、日中間の人的物流、物流は飛躍的に増加するようになった。1980年以降の日中間の貿易実績は驚異的な数字で躍進するようになるのである。当然輸送の面でも変化が生じた。1980年代初め、日本から中国へ大量のテレビとブラウン管が輸出された。当初は相変わらずF O Bジャパン契約で、在来貨物船によって輸出されたが、どんなに頑丈な木箱梱包をしても破損事故が頻発した。当時はこうした事故処理に当たって金銭による保険処理は稀で、必ず代替の品物を送ることになっていた。時にこの破損率が20%を超えることもあり、取り扱う商社、保険会社が音を上げ、輸送改善が切実に求められるに至った。

かくして、輸送業者は日中間輸送のコンテナ化に真剣に取り組むこととなったのである。まず、天津新港、上海などの主要港に国際規格のコンテナとコンテナ専用船に対応する施設が建設されるようになった。コンテナ埠頭とカントリークレーン、港から荷受け人の施設に運ぶトレーラー、フォークリフトなども徐々に整備された。貿易条件もコンテナ貨物に限って日中F O B、中日C & Fの原則

が緩和されて、コンテナ輸送のメリットを活用したドア・ツー・ドアの複合一貫輸送が実現することとなった。日本の有力船社も中国航路にセミコンテナ船やコンテナ専用船の配船を本格化した。

1980年代後半になると、日本ばかりでなく欧米の企業も続々と中国に進出するようになる。中国への生産拠点の移転、ボーダーレス時代の幕開けである。それまで、日中間の輸送は海運主導で進展したが、この頃になると航空輸送も参入するようになる。1980年代半ば、厦門から名古屋に活きた鰻が週に一回チャーター貨物便で運ばれた。ウルムチからハミ瓜を積んだチャーター貨物便が直接成田に飛んだ。その後不定期ながら日中相互にチャーター貨物便が運行され、当初はクーリエが主体であった航空貨物も、運賃負担力のある品目が航空輸送を利用するようになった。

始めの頃は、日本から部品、原材料を中国に運び90%程度製品化したうえで、日本あるいは近隣工業国の工場へ運んで、完成品にしてから欧米諸国に輸出されることが多かった。しかし1990年代に入ると様相が一変して、更に多くの企業が中国に進出し、コア部品は日本から運ぶものの、関連部品はNIEs、ASEAN諸国あるいは中国国内の工場から調達される比率が増加したのである。製品も完成までの工程を総て中国の工場が引き受けるようになり、製品が中国から直接欧米、アジア諸国に輸出されるようになった。したがって中国関連の輸送も三国間輸送が主体となり、日中間をレシプロ的にコンテナ輸送しているだけでは、本当の物流需要に対応しきれなくなってきたのである。

改革開放以来、日本の有力な輸送業者は相次いで中国の主要都市に駐在員事務所を開設したが、1990年代に入ると競って合弁会社を設立して、こうした新しい物流需要に対応する拠点造りに奔走した。本格的な物流、フォワーダー時代の到来である。日中双方の政

府もこうした事態に対応するために、法整備、協定作りに取り組んだのである。1990年代半ばから日本の運輸省（運輸省運輸政策局複合貨物流通課）と中国の対外貿易経済合作部（運輸司）との間で日中フォワーダー協議が定期的に開催されるようになった。1998年1月には第5回日中フォワーダー協議が北京で開催され、WTO加盟に先駆けて日中のフォワーダーが相互に事業を円滑に行うための法整備が協議された。ドア・ツー・ドアの輸送サービスを提供するフォワーダーは、陸上、海上、航空など各種の輸送手段を組み合わせ活用し、合理的で安全、確実、低廉な輸送を提供することが使命である。日本では、運送取次業、利用運送事業、航空代理店業、海運代理店業、海運仲立業、港湾運送業、倉庫業の会社がこうした複合一貫輸送サービスを提供している。中国では、1984年まで、中国対外貿易運輸総会社が独占的にこうした業務を担当していたが、計画経済の観念が強く、サービス感覚は希薄であった。その後、競争原理の導入のため、中国外輸代理公司（PENAVICO）がまず参入した。1990年代後半、正式認可を受けたフォワーダーは約1,600社に達したが、倍以上の無認可業者が乱立していると言われていた。昨今ではそれが10,000社にも上るとも言われている。今や中国の物流業界では健全なフォワーダーに多くを負っている。中国が世界経済に組み込まれ、生産力を飛躍的に増大させている現在、中国のフォワーダーにも3PL（サードパーティー・ロジスティックス）、SCM（サプライチェーン・マネジメント）など高度な物流サービスの提供と、更に広範なネットワークの構築が求められている。低価格だけが売り物の過当競争に明け暮れては真のフォワーダーは育たないし、実力のない泡沫的な業者は淘汰されていくかもしれないのである。

3. 中国海運の概況

世界の物流はコンテナ輸送が主流を占めるようになってきている。ここ数年上海港のコンテナ取り扱い実績は破竹の勢いで伸びている。北は大連から南は深塩田まで沿海に展開する主要港は、中国における国際物流の要の役割を果たしてきた。大連、寧波、福州、塩田は天然の深水港として、中国の四大ハブ港を志向してきた。その後、上海が中央政府の政策により、海港、空港両面でアジアのハブ港となるべく実績を上げている。最近沿海及び主要経済発展地域とのドア・ツー・ドア複合一貫輸送に関する限り、ハード面では大きな支障はないと言えるようになった。この地域で、中国のフォワードナーに残された課題はやはりサービス感覚の向上、本格的な情報化、法整備、そして人材の育成などを中心とするソフトということが言われている。2002年に中国の港湾貨物取扱量は全国港湾で26.8億トン達成し、1989年比では3.6倍となった。貨物取扱量が1億トンを超える港は7港を数え、上海港では2億トンを超え世界第4位となった。国際海上コンテナの取扱量は10数年来、毎年30%の伸び率を維持し、2002年には3,700万TEU (Twenty-foot Equivalent Unit：20フィート・コンテナ換算) を達成し、1989年比で31.4倍となり、上海港と深圳港は世界コンテナ港の10強に列なった。

港湾のバース数も増え、2002年末現在、中国の沿岸部及び河川部のバース数は33,450、うち深水深バースは822にのぼる。今後の港湾建設ではコンテナ埠頭、大型原油専用埠頭、鉄鉱石専用埠頭の建設を重点に沿岸部港湾の専門化、大型化及び輸送集約型の方向に発展する。2003年には17の深水深バースが建設され、貨物の取扱能力は新たに3,400万トン増加した。中国政府交通部の計画によれば2010年には、全国の港湾における貨物取扱能力は30億トンに達し、うちコ

表1 2001年港湾別貨物取扱量

順位	港名	取扱量(万トン)	前年比増
1	上海	22,099	8.1%
2	寧波	12,852	11.3%
3	広州	12,823	15.2%
4	天津	11,369	18.8%
5	秦皇島	11,302	16%
6	青島	10,398	20.4%
7	大連	10,047	10.6%
8	深圳	6,642	16.6%
9	舟山	3,281	2.9%
10	連雲港	3,058	13%

出所：中国航運発展報告2001

ンテナ埠頭総取扱能力は1億TEUに達するという。(表1) 2001年末現在、中国の航運事業者は6,000社強、保有船舶数21.1万隻、前年比1.9万隻減、輸送能力5,449.5万DWTにのぼり前年比321.4トン増、うち国際海上輸送能力37,000万トン強(世界第4位)2,386万トン、沿岸輸送能力918万トン、河川輸送能力2,146万トンであった。コンテナ輸送能力は50.6万TEU、前年比15.4万TEU増である。うち国際航路コンテナ輸送能力が47.9万TEU、同15.4万TEU増であった。全体の保有船舶隻数は減少しているが船舶の大型化と専門化により全体の輸送能力は拡大傾向にあるのである。なお直近のデータでは2005年1月～3月の全国主要港湾の貨物取扱量は8億7,406万トン(前年同期比16.5%増)で、うち主要沿海港が6億6,091万トン(前年同期比16.3%増)、主要河川港が2億1,315万トン(前年同期比17.2%増)を取り扱った。主要河川港の貨物取扱量の増加率は主要沿海港をやや上回っている。3月の主要港湾の貨物取扱量は3億357万トンで、うち主要沿海港が2億2,922万トン、主要河川港が7,435万トンを取り扱った。1月～3月の全国主要港湾の旅客取扱量は2,132万人(前年同期比2.2%増)、うち主要沿海港が1,720万人(前年同期比6.0%増)、主要河川港が430万人(前年同期比10.6%減)であった。3月の全国主要港湾の旅客取扱量は713万人、うち主要沿海港が548万人、主要河川港が135万人であった。また1月～3月の全国主要港湾の外貨貨物取扱量は3億1,424万ト

ン（前年同期比15.7%増）であった。うち主要沿海港が2億9,302万トン（前年同期比16.9%増）、主要河川港が2,132万トン（前年同期比2%増）であった。3月の全国主要港湾の外貿貨物取扱量は1億662万トン、うち主要沿海港が1億8万トン、主要河川港が653万トンであった。次に、1月～3月の全国主要港湾のコンテナ貨物取扱量は1,582.19万TEU（前年同期比23.7%増）で、うち主要沿海港が1,491.8万TEU（前年同期比24%増）、うち主要河川港90.39万TEU（前年同期比18.4%増）であった。3月の全国主要港湾のコンテナ貨物取扱量は560.81万TEUで、うち主要沿海港が527.91万TEU、うち主要河川港が32.91万TEUであった。（表2）以

表2 2005年4月分 主要沿海港貨物取扱量上位10位

単位：万トン

No.	港名	4月分	1月～4月累計	累計前年同期比増減(%)
1	上海	3,530	13,254	10.7
2	寧波	2,139	8,589	14.4
3	天津	2,086	7,853	25.4
4	広州	1,865	6,665	7.2
5	青島	1,540	6,119	13.4
6	秦皇島	1,418	5,755	18
7	大連	1,402	5,330	26.7
8	深圳	1,259	4,729	13.7
9	舟山	774	2,828	7.4
10	日照	638	2,535	6.4

出所：中国交通部

上のように中国の海運業界の躍進ぶりは驚異的な発展ぶりが理解されよう。国際貿易発展会議（UNCTAD）の「運輸報告（2005年第1四半期号）」によれば、中国のコンテナ船の海上運輸能力が世界第1位になったとされている。膨大な数のコンテナ船隊保有は、コンテナによる貨物輸出機会が多く、国際取引に便利な手段であるということの意味しているとされている。当該報告書によれば、世界のコンテナ船隊船腹量上位10国は、それぞれ、中国（1,228隻）、香港（1,166隻）、アメリカ（1,074隻）、シンガポール（916隻）、イギリス（861隻）、ドイツ（810隻）、オランダ（785隻）、ベルギー（774隻）、日本（756隻）、韓国（734隻）であった。そして、船

隊のコンテナ積載能力で計算すれば、中国は393万TEUで、世界第1位であった。また、同報告書によれば、世界の定期コンテナ輸送便のうち、中国には最多の863便が就航しているとしている。上位10位は中国、香港、シンガポール、アメリカ、韓国、日本、イギリス、オランダ、ドイツ、フランスであった。

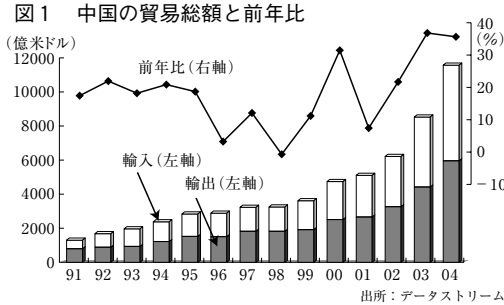
4. 貿易拡大で潤う中国海運業界

対中投資拡大を背景に、世界の貿易大国となった中国の存在感が一層高まってきている。この貿易拡大に伴う港湾でのコンテナ取扱量増加や海運運賃上昇により、海運関連企業（港湾サービス、コンテナ製造／リース、海上輸送等）は2004年度に大幅増益を遂げた。今年に入っても、1月～3月期の事業実績を発表した企業から業績好調の継続が示されており、コンテナの輸送能力に対する需給バランス予測では需要の引き上げが目立つ状況になってきたのである。日米を始め、主要国の経済成長見通しが来年にかけて堅調であることも貿易拡大の後押しになると考えられる。また、中期的にも中国へのアウトソーシング（業務の外部委託）傾向に伴う輸出増加や、高度経済成長に伴うエネルギー資源（石油、石炭）の輸入拡大などが見込まれ、海運関連企業の業績拡大期待は高いと考えられてきている。2004年の輸出は前年比35.4%増の5,933億6,000万ドル、輸入は36.0%増の5,613億8,000万ドルで、貿易黒字は25.6%増の319億8,000万ドルであった。2003年に輸出はドイツ、米国、日本に次ぐ世界第4位（2002年は第5位）、輸入は、米国、ドイツに次ぐ世界第3位（同第6位）に浮上したのである。2004年には輸出入総額が初めて1兆1,547億ドルとなり、総額では第3位だった日本を抜いたとみられる。日本は中国の国・地域別の貿易相手先として1993年に香港を抜きトップになって以来、2003年まで

表3 世界の商品貿易の輸出入額（2004年）

輸出 (米ドル) (前年比)			輸入 (米ドル) (前年比)		
1	ドイツ	9,148億 22%	1	米国	15,264億 17%
2	米国	8,190億 13%	2	ドイツ	7,175億 19%
3	中国	5,934億 35%	3	中国	5,614億 36%
4	日本	5,655億 20%	4	フランス	4,641億 16%
5	フランス	4,510億 15%	5	英国	4,620億 18%
6	オランダ	3,588億 21%	6	日本	4,545億 19%

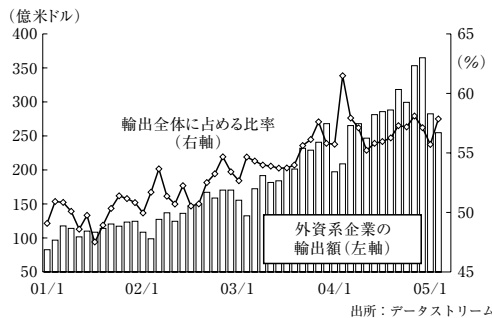
出所：WTO



11年連続で「最大の貿易パートナー」だったが、2004年は欧州連合（EU）と米国に抜かれたのである。日本の貿易統計によると、2003年度の中国への輸出は前年度比28.6%増の6兆9,663億8,200万円、輸入は13.3%増の9兆152億7,500万円であった。日本にとって中国は米国に次ぐ第2の貿易相手国でもある。（表3）（図1）

2001年12月にWTO（世界貿易機関）に加盟し、貿易自由化を進める中国は、「世界の工場」のみならず、「世界の消費市場」としての存在感も高まっており、海外からの投資拡大が寄与している現状である。海外からの投資拡大は、輸出に占める外資系企業の比率の変化からもみてとれるのである。

図2 外資系企業の輸出額



出所：データストリーム

2001年は概ね50%弱の比率であったが、現在では50%台後半まで上昇している。（図2）この貿易拡大の恩恵を享受しているのが、海運関連企業である。

WTO加盟時の合意に沿って、国内市場の開放がさらに進められた。規制緩和の一環として、外資による業種別投資許認可ガイドラインの「奨励類・許可類」業種を「制限類」業種に対する地方行政の許可権限が、それぞれ1億ドルと5,000万ドルに引き上げられた。また年末には同ガイドラインの一部改定が行われた。外資系小売業に対する地域・出資規制は12月に撤廃された。また外資持株会社（いわゆる「傘型公司」）による貿易・流通・販売業務が全面的に開放された。これによって本国からの輸入品を直接小売店に販売することが可能になるなど、国内市場での販売活動の自由度が大幅に拡大することになる。

国内市場の開放が進展するなか、国内産業の競争力強化が政策課題として重要度を増してきている。産業政策の主眼である自動車産業の場合は、2004年末で輸入数量制限が廃止となり、さらに完成車の関税が2005年1月から30%に引き下げられた。政府は5月に新たな「自動車産業政策」を発表し、自動車生産への参入を規制して主要メーカーへの集約を進める方針を堅持している。だが既存の主力メーカーは技術・経営の両面で外資への依存度が高いのが現状である。

輸出入は共に2004年35%強と前年並みの高い伸びをみせた。貿易総額では1兆1,547億ドルに達し、WTO加盟以来、わずか3年で倍増という驚異的な拡大を実現したのである。このような背景で、貿易拡大の恩恵を受け、海運業界は事業が大幅に増大しつつある。世界の港湾別コンテナ取扱量では、アジア地域が上位6位まで全てを占めるなど、世界貿易におけるアジアの地位も

図3 世界コンテナ取扱量トップ10 (2004年)

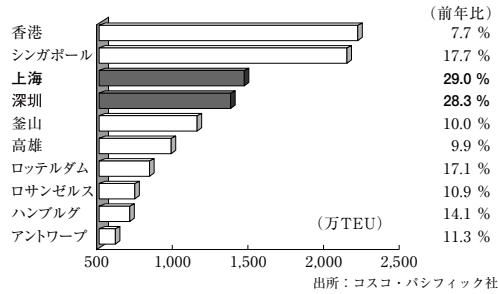
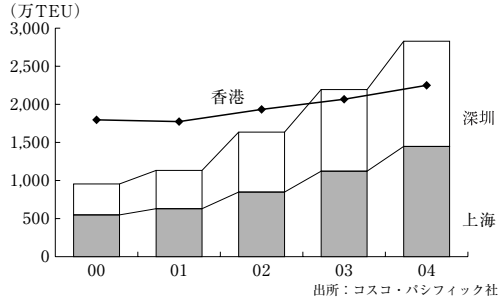


図4 コンテナ取扱量



高まってきている。そして、特に中国の港湾の取扱量増加が近年著しい状況であることがわかる。世界第3位の上海は前年比29%増の1,456万TEUで、第4位の深圳は同28.3%増の1,362万TEUであった。上海と深圳は、それぞれ長江デルタ地域、珠江デルタ地域の中心都市であり、高成長を続ける中国の対外貿易の拠点としての役割を果たしているのである。(図3)(図4) その大幅な伸びを続ける上海と深圳のコンテナ取扱量を合計すると、2000年に香港(世界第1位)の53%にしか満たなかったが、2003年に逆転し、2004年には1.3倍の規模にまで達した。(図5) 港湾で

図5 コンテナ取扱量ランキング

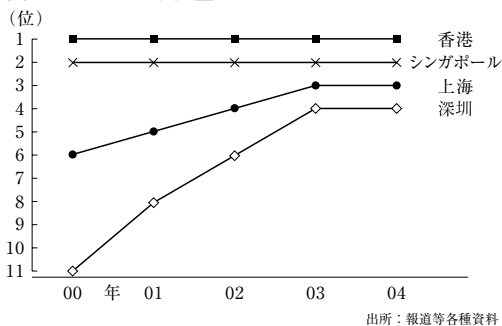


図6 海運運賃指数

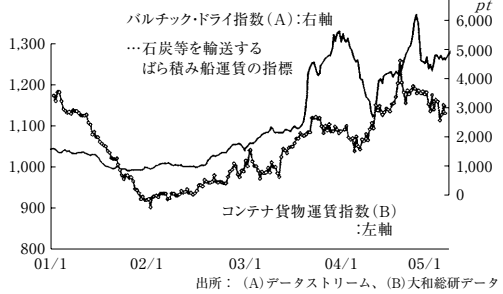
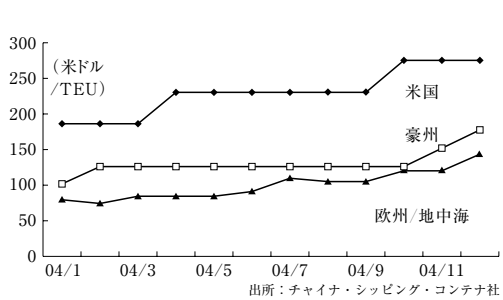


図7 B A F (燃料費調整係数)



の取扱量が増加するなか、海運運賃は大きく上昇している。WTO加盟前の2001年は、世界的な景気低迷もあり、下落基調にあった海運運賃の関連指数は、2002年以降上昇に転じている。毎年、年末年始は荷動きが鈍る時期であることから上昇が一服するケースも多いが、中期的な上昇基調は継続しており、特に石炭等のばら積み船運賃を示すバルチック・ドライ指数は、昨年12月に歴史的な高値に到達した。(図6) また、燃料(重油)価格の高騰を受け、海運運賃への割増料金であるBAF (Bunker Adjustment Factor: 燃料費調整係数) も増加傾向にある。これにより、原油価格の変動に対するリスクの転減に繋がっている。(図7)

中国の対外貿易拡大に伴う取扱量増加、運賃上昇により、海運関連企業の2004年度業績は好決算が発表された。各社揃って増益率は増収率を大幅に上回るものがあり、利益率は拡大している。また、決算発表と同時に、設備投資の積極拡大を発表する企業も目立つようになってきた。港湾事業への投資拡大や、新たな船舶購入に資本を注ぎ込む意向を示し

ており、需要拡大を睨んだ動きとなっている。

5. 海運市況が好調持続

2004年の外資企業の対中直接投資は実行額で前年比13.3%増の606億3,000万ドルと4年連続で過去最高を記録した。国・地域別では2003年は日本が主要国でトップだったが、2004年は香港、英領バージン諸島、韓国、日本、米国、台湾などの順であった。先行指標となる契約額も33.4%増の1,534億7,900万ドルで、2年連続の過去最高を記録した。

このような背景で、好景気の持続によって、上場企業の売上高・利益の伸びが史上最高水準を記録した。だがそれにもかかわらず株式市場の市況低迷は一層高まり、株価指数は歴史的に低水準に陥った。株式市場低迷を受けて2月には国務院が「資本市場の改革開放と安定的発展の推進に関する国務院の意見」を発表し、機関投資家を資本市場の主役として育成する方針を改めて強調した。8月末に証券監督管理委員会は、株式新規公開時の価格決定制度変更を理由に、新規上場を一時凍結

するという異例の措置をとった（2005年年初から再開）。1月から4月にかけて市場はいったん上昇に向かい、上海総合指数は4月7日に2002年以来最高の1783に達したが、以後再び反落した。当局は保険会社による株式投資規制の緩和など株価対策に努めたが効果に乏しく、時価総額に年末までに前年末を約13%下回る3兆7,056億元に落ち込んだ。一方、株式発行による資金調達額は前年比で10%を超える伸びを示している。株式市場活性化の一環として、2000年以来の懸案だった深圳証券取引所の中小企業専門市場開設が6月によりやく実行に移され、38社が上場した。だが株価低迷のため、早くも9月に新規発行を凍結するという事態となった。

企業業績の伸びにもかかわらず株式価値の縮小に歯止めがかからないという一見不可解な現象を引き起こす最大の要因は、発行済み株式の5割強を占めるとみられる国有株（政府・国有企業の保有株）という巨大な不確定要素の存在である。発行済み株式の約3割を占め市場での自由な取引を認められていない法人株の流通問題を解決するため、当局は法

表4 2001年中国航運企業別輸送能力トップ10

順位	社名	DWT	順位	社名	DWT
1	中国遠洋運輸集団	1,756 / 682	6	江蘇省海運集団	48.6 / 48.6
2	中国海運集団	793 / 630	7	寧波海運集団	34 / 33.4
3	長江航運集団	350 / 350	8	浙江遠洋運輸集団	32.2 / 0
4	中国外運集団	198 / 1	9	福建省輪船公司	30 / 27
5	河北遠洋運輸(有)	57 / 0	10	山東航運集団	30 / 10

出所：中国航運発展報告2001 *前数字は便宜置籍船を含む輸送能力、後数字は中国船籍のみ

表5 海運関連銘柄の2004年度決算概要

企業	売上高 前年比	売上高 前年比
コスコ・パシフィック 港湾サービス/コンテナ・リース	2.75億 (+7%) 米ドル	2.06億 (+34%) 米ドル
チャイナ・マーチャント 港湾サービス/コンテナ製造	24.09億 (+13%) 香港ドル	20.57億 (+40%) 香港ドル
チャイナ・ SHIPPING・コンテナ コンテナ輸送	223.64億 (+46%) 人民元	40.22億 (+191%) 人民元
オリエント・オーバーシーズ コンテナ輸送	41.40億 (+28%) 米ドル	6.70億 (+104%) 米ドル
中海発展 石油輸送/石炭輸送	61.36億 (+26%) 人民元	18.45億 (+80%) 人民元
パシフィック・ベイスン 石炭輸送/鉄鉱石輸送	2.34億 (+332%) 米ドル	1.04億 (+356%) 米ドル

出所：各社資料中国船籍のみ

表6 海運関連銘柄の増益率と株価上昇率


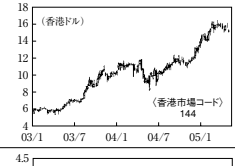



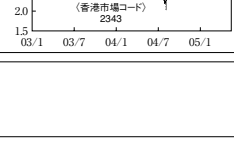
	香港市場コード	04年度増益率(純利益)	年初来株価騰落率
コスコ・パシフィック 港湾サービス/コンテナ・リース	1199	+34%	1.2%
チャイナ・マーチャント 港湾サービス/コンテナ製造	144	+40%	3.8%
チャイナ・SHIPPING・コンテナ コンテナ輸送	2866	+191%	24.8%
オリエント・オーバーシーズ コンテナ輸送	316	+104%	35.2%
中海発展 石油輸送/石炭輸送	1138	+80%	2.9%
パシフィック・ベイスン 石炭輸送/鉄鉱石輸送	2343	+356%	10.4%
ハンセン指数			-5.5%
日株(中国企業株)指数			-1.8%
レッドチップ指数			-3.9%

※全て12月期末 出所：各社資料。年初来騰落率は、4月19日迄。

人株の小規模な取引を認める通称「C株市場」を開設した（2005年年初に凍結）。しかし、こうした株式市場の低迷下のもとで海運市況は、2005年に入っても、1月～3月期の事業実績を発表した企業から好調持続が示されている。（表4）（表5）（表6）（表7）中遠国際控股有限公司（COSCO International Holdings Ltd）は、中国最大の海運企業・中国遠洋運輸（Cosco）の傘下の企業で、不動産を軸に、船舶サービスや建設、インフラ投資（主に電力）など幅広い事業を展開している。不動産事業は主力部分を香港から中国本

土に移動しつつある。また、船舶サービス、本土の不動産事業でそれぞれ傘下企業を有し、合理的な運営管理にあたっている。2004年からは塗料事業に本格進出し事業拡大をしている。2003年12月期の売上高は前年比61.04%減、最終損益では黒字転換の目標こそ果たせなかったものの、赤字額は前年から大幅に縮小した。船舶サービスでは世界の水運市場が活況だったこともあり、傘下の中遠国際船舶貿易有限公司による船舶販売で総取扱量372万トン、同154.8%増を達成した。8月と11月に買収した塗料関連企業は600百

表7 香港市場に上場している海運銘柄

銘柄			週足株価推移
コスコ・パシフィック 香港市場コード：1199 大和コード：N1199	株価 時価総額 配当利回り PER '05(予) PER '06(予)	HK\$ 16.30 HK\$ 357億 2.6% 15.4倍 13.8倍	主要事業は、世界第4位のコンテナ・リース事業と、港湾サービス。また、コンテナ製造世界大手の中国国際海運コンテナ社にも出資を行っている。03年6月から、ハンセン指数の構成銘柄に採用。 
チャイナ・マーチャント 香港市場コード：144 大和コード：N0144	株価 時価総額 配当利回り PER '05(予) PER '06(予)	HK\$ 15.20 HK\$ 326億 3.0% 15.3倍 12.9倍	主要事業は、コンテナ製造と港湾サービス。同社もコンテナ製造世界大手の中国国際海運コンテナ社に出資。深圳や香港を基盤に事業を展開しており、上海や青島等にも拡大。04年9月から、ハンセン指数の構成銘柄に採用。 
チャイナ・ SHIPPING ・コンテナ・ラインズ 香港市場コード：2866 大和コード：N2866	株価 時価総額 配当利回り PER '05(予) PER '06(予)	HK\$ 3.900 HK\$ 235億 4.8% 4.9倍 6.1倍	コンテナ輸送で世界第9位（2004年）。04年6月に上場。輸送能力の拡大ペースは業界内で先行しており、海運市場好調の恩恵を享受。また、05年1～3月期も取扱量増加や運賃上昇により事業の好調持続が示された。 
オリेंट・オーバーシーズ ・インターナショナル 香港市場コード：316 大和コード：N0316	株価 時価総額 配当利回り PER '05(予) PER '06(予)	HK\$ 36.20 HK\$ 227億 5.9% 4.3倍 4.7倍	コンテナ輸送を主要事業としており、港湾サービスや不動産投資/開発も手掛ける。会社側の05年事業環境見通しは、コンテナ輸送の需給が良好であることや、海運運賃の軟化も想定し難いことから、楽観的な見通しを示す。 
中海発展 香港市場コード：1138 大和コード：N2930	株価 時価総額 配当利回り PER '05(予) PER '06(予)	HK\$ 7.10 HK\$ 309億 2.0% 10.2倍 9.6倍	主要事業は、石油輸送/石炭輸送。中国の高成長に伴うエネルギー（石油・石炭）需要拡大が予想され、積極的な船舶導入計画は競争力向上に繋がるが見込まれる。05年1～3月期も大幅増益の達成見通しが示された。 
パシフィック・ベイسن 香港市場コード：2343 大和コード：N2343	株価 時価総額 配当利回り PER '05(予) PER '06(予)	HK\$ 3.700 HK\$ 47億 6.5% 4.6倍 5.2倍	主要事業は、石炭輸送/鉄鉱石輸送。04年7月に上場。小型船に特化しており、水深が浅い場所での運輸や輸送量が小さい貨物（セメント/アルミナ）の輸送に適している。また、業界内で船齢が低く、線路設計や燃料効率で優位性。 

※株価等のデータは、4月19日時点。PERは、Thomson Financial調査に基づく（全て12学期末）。
また、配当利回りは過去12ヶ月の実績普通配当に基づく（発表ベース、税前）。
※オリेंट・オーバーシーズ・インターナショナルとパシフィック・ベイソンは、「外国株券内容説明書」未作成。
※チャートは、分割修正済み週足株価推移（2003年初～2005年4月19日）

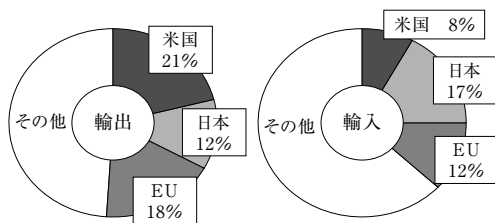
万香港ドルを超える営業成績を出しており、2004年12月期における増益が拡大した。次に招商局国際有限公司（China Merchants Holdings Co.,Ltd.）は、130年以上の歴史を誇る招商局集団の香港上場会社である。コンテナ製造、港湾経営、石油輸送、有料道路の経営・管理など行うコングロマットである。中国大陸と香港各地のコンテナバースに投資し、年間コンテナ処理能力は990万TEUに上る。またコンテナ製造・販売量では世界シェアトップを維持している。2003年12月期の売上高は、前年比22.76%増、純利益は同66.08%増となった。港湾事業が31%の増益になった。売上高も伸び、2003年に新たに資本参加した漳州招商局碼頭も大きく貢献した。コンテナの取扱量は前年比31.3%増の995万TEUである。2003年は中国大陸で同社が投資先するコンテナバースの取扱量が初めて香港のバースを超えた。深圳のコンテナバースの取扱量は同50%以上の成長をみせ、深圳港全体の平均を10ポイント以上上回った。また蛇口コンテナバースの二期3号、4号が稼働開始した。いずれも好調な業績を上げたのである。投資先の中国国際海運集装箱（集団）股份有限公司は、初めて100万TEUを超える117.33万TEUを販売し、世界シェアの53%を獲得し、8年連続で世界トップの座を維持する快進撃を展開している。中国においては上海が第一の港だが、深圳港のコンテナ取扱量は上海港を超える勢いで成長を続けている。同社はその深圳を拠点に投資対象を拡大している。また、上海、青島、天津、寧波の5大港にコンテナバースを保有している。中海發展股份有限公司（China Shipping Development Co.,Ltd.）は、中国第2位の大手老舗海運会社である。前身は1994年に香港で上場した上海海興輪船股份有限公司であり、1997年に三大海運グループを中核に再編後に、上海海興輪船の株式を取得し、現社名に変更したのである。石油運送は中国最大

で、国内石油運輸市場の8割を占める。親会社から石油タンカーの購入を完了した。上海宝钢、広東電力、珠江発電所、浙江電力、江蘇電力などの大口荷主を抱えている。2003年12月期の売上高は前年比19.27%増、純利益は同約1.7倍と好調を維持した。中国国内の海上運輸が安定した成長をみせたと同時に、国際運輸も好転しており、国内外における石油輸送量が増加したことが大きい。中国の原油輸入量の拡大が後押しした形である。中国国内の石油輸送による収入は前年比60.9%増の761.00百万元であった。国際線でも45.7%増の1,372.00百万元に上った。増益に関しては、2002年に累積赤字が重なっていた中海集装箱運輸股份有限公司を設立し、2004年中に香港を含めた海外の証券取引所に株式を上場させる計画を発表している。新会社はコンテナ輸送に従事する専門会社し、トップ企業に育成するという。2005年末時点で、同社のコンテナ取扱量は35万TEU超、2010年には60万TEU以上を取り扱う世界トップ5入りを目指すという壮大な目標を掲げている。深圳大洋海運股份有限公司（Shenzhen Great Ocean Shipping Co.,Ltd.）は、1995年に深圳市場に上場した会社で、深圳、香港、マカオなどへのコンテナ船運航が本業だが、長らく業務停止状態にある。2位株主の深圳市金業集团有限公司（2004年1月5日付で「深圳市東鷗集团有限公司」から社名変更）が実質的な筆頭株主となっているが、3位株主の広東格林發展有限公司の45%権益を保有しているため、2004年5月、全ての保有株式（発行株式総数の16.59%）を仏山市順徳欧浦鋼鉄有限公司に売却する。一方、名義上の筆頭株主にあたる東江西江南信託投資有限公司も、全保有株（同21.73%）を仏山市遠車投資有限公司に売却する契約を結んだ。売却価格は780万元であった。

天津市海運股份有限公司（Tianjin Marine Shipping Co.,Ltd.）は、1996年に上海市場に

上場された、天津市を本拠地とする国際海運会社である。近海コンテナ運輸を手がけ、天津市、上海市、遼寧省大連市など沿海地区の主要港と日本、韓国、台湾、香港などを結ぶ航路でコンテナ船を就航させている。前年度に続き2003年度も赤字を計上、S T特別処理が適用されることとなり、2004年5月10日付でS T銘柄に転落した。次年度も赤字となれば上場廃止の可能性もある。2003年7月、2003年11月、2004年1月に筆頭株主が保有する国有法人株が裁判所により司法凍結された。また、前年度の本決算報告書を法定期間内に発表できず、関係当局による調査、処罰も受けている。赤字継続の最大の原因は、輸送料金の低下とコスト増が減益の主因であり、近海コンテナ運輸市場は依然競争が激しく、航路別では、日本線、香港線の収入がそれぞれ2ケタの落ち込みを示した。また、中東情勢の不安定化に伴い燃料費が高止まり、船舶の需要ひっ迫によってリース料も高騰し、前年に比べ18.1%増となった。2003年8月、全額出資子会社の珠海北洋輪船会社の借入金返済問題で、中国銀行・天津分行から提訴された。中国銀行は貸付金の元金400万米ドルの返済を求めている。12月には同社保有の「天利」号が青島港出港時に米国船籍の船舶と衝突し、推定2,000万元の損失発生している。2003年11月後半から、イラクでのテロ拡大や米投資信託の不正取引疑惑などで米国市場が下落に転じ、香港市場も弱含んでいる。一方、外資マネーの流入期待から、中国本土市場は反発した。景気の先行きに楽

図8 中国の主要国/地域向け貿易比率 (2004年)



出所：データストリーム

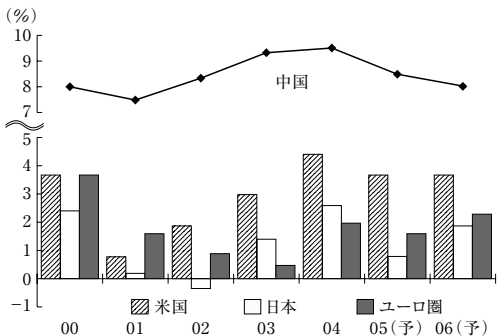
表8 2005年1～3月期の事業実績を発表した企業

- チャイナ・ SHIPPING・コンテナ
「売上高は、前年同期比39%増の見込み」
(コンテナ取扱量が同27%増、運賃が10%増)
- 中海発展
「純利益は、前年同期比100%増の見込み」
- 中国国際海運コンテナ(コンテナ製造世界最大手)
「純利益は、前年同期比約400%増の見込み」

観見通しが広がるなか、上海株、深圳株ともに景気敏感セクターの主導で上昇してきている。しかし、2005年1月～3月期の海運業界の事業実績を発表した企業から好調持続の企業と前述のように明暗がはっきり区別された。

China Shipping Containerの1月～3月期のコンテナ取扱量は前年同期比27%増、運賃は同10%増となっており、その運賃(6,080元/TEU)は、2004年度平均の6,004.7元/TEUと比べても高い水準になった。またコンテナ製造世界最大手の中国国際海運コンテナ(深圳市場上場企業でコスコ・パシフィックやチャイナ・マーチャントが出資)の大幅増益は、足許もコンテナ需要が旺盛であることを裏付けるものである。(表8)中国の対外輸出では、米国、日本、EUで過半数を占めている。(図8)これを主要国/地域の経済成長見通しが来年にかけて比較的堅調であることも、貿易拡大の後押しとなるだろう。各国の成長見通しに対する懸念要因としては、原油再高騰に加え、米国では金利上昇による消費低迷、ユーロ圏では経済成長の輸出依存も

図9 主要国/地域の実質GDP成長率



出所：IMF

あり、通貨高の悪影響等が挙げられよう。IMF(国際通貨基金)は、それらの影響を反映した上で、2006年にかけての経済見通しを発表している。米国は2005年、2006年と3.6%の成長を継続、日本やユーロ圏の経済成長は2005年に鈍化するものの、2006年は前年を上回る見通しである。なお、中国の経済成長率見通しは、2005年は8.5%、2006年は8.0%と高成長持続が見込まれている。(図9)

6. 中国の国際物流の課題

最近の物流需要は3PL(サードパーティー・ロジスティックス)、SCM(サプライチェーン・マネジメント)とより高度なサービスが要求されている。中国の多くのフォワーダーも理論的には、相当高度な理解を示しているものの、実際の経営、オペレーションではいま一步の状態にある。一日も早く暈の水練の域を脱却しなければならないといえる。WTO加盟で最も期待されるのが通関システムの改善と言われている。もともと、社会主義計画経済の影を色濃く残した中国の通関システムは、品目主義通関より生産者及び輸出入者管理型に近いものであった。保税輸送も中国独特の概念で取り扱われ、輸出と輸入では要領が違っていたのである。内陸の荷受人が輸入する場合、到着港では通関できず、輸入者所在地を所管する税関が本通関を行うことになっており、時間と労力のかかる煩雑な手続きを要していた。加工貿易が増えてくると増値税を設けて、輸入手続きをますま

す煩雑なものとした。1990年代から沿海各地に設けられた保税区も、進出企業に対する税制上の優遇措置はあるものの輸出入貨物をスムーズに取り扱うためには殆ど利便性が発揮されておらず、フォワーダーにとって通関上のメリットは極めて少ないのである。物流を支えるフォワーダーにとって、通関代理機能が殆ど果たせないことは、その役割を半減させていると言っても過言ではない。そうした中で、税関やフォワーダーの物流対応力とコンテナ輸送力の向上はいわゆる直通点の増加を促し、内陸河川港や更に水路に面していない工業都市まで及ぼうとしている。

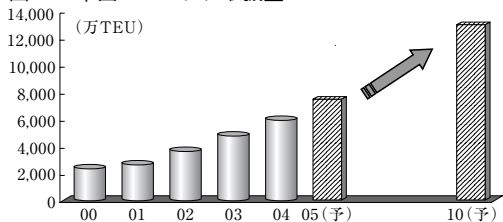
1990年代に入って、鳴り物入りで開始されたチャイナ・ランド・ブリッジについても、課題が多いようである。最も大きな問題は運賃体系にある。シベリア・ランドブリッジに対抗して欧州までの取り扱いを増やすには、合理的な通し運賃の設定が不可欠となる。ハード面での問題を殆ど克服した現在、運賃問題とカーゴトレースを含むサービス体制の確立が求められている。内陸開発、中央アジア関連の物流を考える時、チャイナ・ランド・ブリッジの果たす役割には大きな期待が寄せられている。中国は生産力の向上、物流対応力のレベルアップと相俟って、世界経済の中に組み込まれている。近い将来には加工貿易体質からも脱却し、独自の製品を数多く輸出するようになるであろうし、生活水準の向上に伴って消費財の輸入も増加するに違いないのである。こうした背景からコンテナ輸送各社から需要増加に対応するために輸送

図10 コンテナ輸送能力の需要と供給(前年比)

	ドゥルーリー		クラークソン	
	需要	供給	需要	供給
03年	13.0%	9.4%	11.3%	7.3%
04年				
04年6月子測	12.3%	9.5%	9.8%	7.7%
04年12月子測	14.3%	9.7%	13.1%	8.0%
05年				
04年6月子測	8.7%	10.9%	8.8%	9.1%
04年12月子測	11.9%	12.4%	10.4%	9.9%

出所：大和総研

図11 中国のコンテナ取扱量



出所：チャイナ・マーチャント社等。予測は中国交通部。

能力を引き上げる中、2005年の需給バランス予測では、従来、供給過剰に陥ることが懸念されていた。また、欧州諸国や米西海岸の港湾施設の混雑問題により、船舶の遊休状態が続く状況下、一部では海運業者の輸送能力拡大が生かせず、稼働率低下等に繋がるという指摘もある。しかし、需給バランスの大きな崩れはみられておらず、海運コンサルタント会社のドゥルーリー社やクラークソン社の予測（昨年12月）では供給面よりも需要面の引き上げ度合いが大きいとのレポートがある。クラークソン社の予測では、今年、供給過多から需要超過の想定に変更されている。（図10）今年3月の決算発表においても、チャイナ・ショッピング・コンテナやオリエント・オーバーシーズのコンテナ輸送会社は、良好な需給バランスが継続する見通しを示しており、更なる需要予測の引き上げに繋がる可能性もあると言われている。中期的なコンテナ取扱量予測では、2004年の6,000万TEUから2005年には7,500万TEU、2010年には2004年の2倍超となる1.3億TEUまで増加する見通しもあると中国交通部は予測している。（図11）その要因の一つとして、多国間繊維協定に基づいて、繊維・衣料品のクォータ制（特定の国からの輸入が増えない様に国別の輸入量を割り当てる制度）が今年初めに廃止されるなど、貿易の自由化がある。以後、中国は新たに輸出税の導入を余儀なくされたものの、中国へのアウトソーシング（業務の外

部委託）傾向は一層進む可能性が高く、海運業者にとっては追い風となるであろう。一方、石油、石炭等のエネルギー資源は経済成長率に伴った増加が予想される。その背景には、個人所得向上による自動車等の耐久消費財の普及や、インフラ整備（輸送手段の発達、電力需要）等がある。米エネルギー省の予測では、中国の石油消費は2002年の日量516万バレルから2025年には1,280万バレルに、石炭需要は14.2億トンから2025年には27.6億トンに拡大する見通しが示されている。（図12）

世界の工場であり、最後にして最大の市場と言われる中国では、今後物流の面でも情報化、ソフトの充実を図り、インフラ整備を怠ることなく推進し、国際物流の面で世界的なレベルにキャッチアップすることが期待されている。前述したとおり、中国の国際貿易は目覚ましい伸張を見せてきたが、その生産と物流を大きく支えていたのは、中国に進出した外資系企業やフォワーダーであった。しかし最近中国の生産企業やフォワーダーも着実に実力をつけてきている。とりわけこの1～2年は、中国各地で物流関連セミナーやシンポジウムが頻繁に開催されている。生産財の調達物流のみならず、消費財の物流がより高い次元へステップ・アップすることこそ中国経済発展のための重要課題であることが、今ほど切実に認識された時期はないと思われる。過去に日本でも1964年の東京オリンピックを契機に、新幹線や高速道路が開通し、

図12 中国の石油／石炭消費量

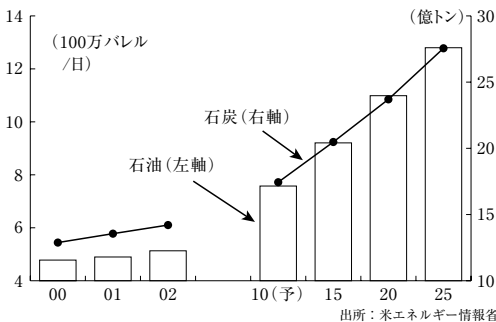
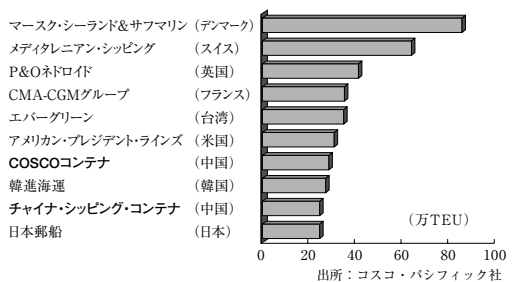


図13 コンテナ輸送企業トップ100 (2004年)



その後経済も物流も飛躍的な発展を遂げた歴史があった。2008年の北京オリンピック、2010年の上海万博は、中国経済を更に持続的な発展に導く大きな要因となるであろうし、物流業の脱皮を新たな発展の面でも、大きな試金石になるに違いないであろう。今年5月24日開かれた中国「海運の日」で張春賢交通相は、次のように指摘した。改革・開放以来、中国の海運、港湾、海洋、造船、漁業、航海及び海洋研究・教育などの事業は注目すべき重要な産業である。中国の海運業界はいまや世界のトップクラスにあり、世界の主要な貿易国（地域）と海運面で良好な関係を保っている。（図13）中国の漁業もいまや太平洋、大西洋で操業し、世界の漁業先進国に仲間入りした。一方、船員の規模も拡大を続けている。これらのことはまさに中国の航海、海洋業の国際競争力をよく示している。海運業は国民経済を支える重要な役割をもっている。今後も海運事業の発展を一層重視し、一流の国際競争力をつけ、中国海運の全体的水準と競争力をたえず高めて、国家の経済安全保障を確保する必要がある。そのためにも港湾の拡大を計り、完全な機能の近代的港湾体制を一日も早く完成させなければならないと主張している。

本稿は第45回日本港湾経済学会（関東学院大会）での研究発表（自由論題）の予定稿であること付記しておく。

（参考文献）

- 『世界年鑑2005』（株）共同通信社 2005年3月19日刊
- 『アジア動向年報2005』アジア経済研究所 2005年5月30日刊
- 『中国総覧2000年版』（財）霞山会 2000年11月刊
- 『中国海事通信第66号（2005年6月16日）』日本貿易振興会
- 『中国海事通信第67号（2005年6月22日）』日本貿易振興会
- 『中国経済・産業の回顧と展望』在中国日本商工会議所 2003年3月刊
- 『ダイワインベストメントストラテジー2005年5月号』大和証券（株）投資情報室 2005年4月27日
- 『中国企業情報2004～2005年版』（株）中経出版 2004年8月9日
- 『中国株二季報2005年 春号』（株）T&Cトランスリンク 2005年3月26日
- 『中国株二季報2005年 夏・秋号』（株）T&Cトランスリンク 2005年7月1日
- 『人民日報 日本語版』
- 『新華社通信 日本語版』
- 月刊『センサー』日本貿易振興機構
- 『中国統計年鑑2004』中国国家统计局
- 『世界週報』（株）時事通信社
- 日刊『フジサンケイビジネスアイ』（株）日本工業新聞社