

【中国】

2018年の港湾動向

蔣 垂東 文教大学文学部教授

中国主要港湾の2018年の主な動向について以下にレポートします。

1. 寧波舟山港 2018年の貨物取扱量、10年連続で世界一¹⁾

寧波・舟山港の2018年(1~12月期)の貨物取扱実績は前年に続き10億トンの大台を超え、10.84億トンに達し、2009年以来10年連続で港湾別取扱量世界一の座を不動のものにしている。なお、同港は世界唯一の年間貨物取扱量が10億トン台を超えた港湾である。同港2009年以降10年間の貨物取扱量の推移は表1の通りである。

表1 寧波舟山港2009~2017年貨物取扱量の推移

年	実績(万トン)	前年対比(%)	備考
2009	57,684	10.8%	世界一
2010	63,300	9.7%	世界一
2011	69,393	9.7%	世界一
2012	74,401	7.2%	世界一
2013	80,978	8.4%	世界一
2014	87,346	7.9%	世界一
2015	88,929	1.8%	世界一
2016	92,209	3.7%	世界一
2017	100,933	9.5%	世界一

寧波舟山港の2018年のコンテナ取扱量は同港史上初めて2,600万TEUを超え、港湾別コンテナ取扱規模では国内で2位に躍進、世界ではトップ3への仲間入りを果たした。

同港のコンテナ取扱量の増加は中国の対外貿易の安定的伸びと貿易内容の高度化と密接な関係がある。税関統計によると、2018年の全国の対外貿易輸出高は30,51兆元(1元=約18円、以下同じ)に達し、前年対比で9.7%伸びた。内、地元

浙江省の同年1~11月の輸出入高は12.7%増の2.6兆元に上り、コンテナ取扱量を押し上げた要因となった。同港が各主要海運業者と良好な関係を維持していることも要因の一つである。2018年末現在、同港は各種定期航路を246路線有し、前年より3路線増え、内、幹線航路は120路線に達し全体の約50%を占めている。鉄道との複合一貫輸送の拡大もコンテナ取扱量増加の助力となった。2018年は、既存複合一家輸送路線のダイヤ密度を増やした他、9路線の海運=鉄道複合一貫輸送路線を新規に開設し、国内初の二階建てコンテナ複合一貫輸送列車の運行も行った。現在、月間輸送量が5千TEU以上の路線を7路線有し、内、義烏線の月間輸送量は常時1万TEU以上で推移し、国内で輸送規模が最も大きい複合一貫輸送路線となっている。2018年の年間海運=鉄道複合一貫輸送量は60万TEUを超え、前年対比で50%以上伸びた。バラ積み貨物では、鉄鉱石の最大の下ろし港として、2018年一年間で世界最大級の40万トン級鉄鉱石船が30隻近くも入港した。

なお、2018年の中国港湾貨物総取扱量は92億トンに達し、前年に比べ4.2%伸びた。港湾別貨物取扱実績上位10港は表2の通りである。

表2 港湾貨物取扱実績上位10港

港湾	順位	
	2018	2017
寧波舟山	1	1
上海	2	2
唐山	3	5
広州	4	4
青島	5	6
蘇州	6	3
天津	7	7
大連	8	8
煙台	9	9
日照	10	11

表2では、唐山港は前年の5位から3位に躍進したのに対し、蘇州港は3位から6位に後退した。營口港は10位からランク外に後退し、代わりに日照港がトップ10入りをした。取扱規模では、1位の寧波舟山は、2位上海港との差を3.5億トンに広げた。10港中、年間取扱量5億トン以上の港湾は前年と同じ5カ所で、10位日照港の取扱量は4.37億トンだった。

2. 上海港2018年のコンテナ取扱量、9連続世界一²⁾

上海港集団が3月27日に同集団の2018年(1~12月期)の収支決算報告を発表した。それによると、同港の2018年の貨物総取扱量は5.61億トンで、前年対比(以下同じ)で0.1%の微増に止まったのに対し、コンテナ取扱量は4,201万TEUに達し、4.4%伸び、9年連続でコンテナ取扱量世界一の座を維持している。港区別では、主力の洋山港区の取扱量は11.3%増の1,842.5万TEUで、全体の43.86%を占めた。貨物総取扱量の伸びが微増に止まった理由は、石炭などばら積み貨物を整理し、経営資源をコンテナに集約させたためである。

収支では、売上総額は380.4億元(1元=約18円、以下同じ)で1.65%伸びたのに対し、株主に帰属すべき純利益は102.8億元で二年連続して100億元の大台を超えたものの、10.9%減少した。事業部門別売上では、コンテナ部門は2.65%増の138.39億元、ばら荷部門は1.46%減の18.19億元、港湾物流部門は2.54%増の202.12億元、港湾サービス部門は5.53%増の21.7億元だった。

2018年末現在の株主に帰属すべき純資産は8.73%増の755.48億元。総資産は2.22%増の1,443.67億元で、内、海外資産は265.59億元で、総資産に占める割合が18.40%だった。負債率は42.96%で、2.48%減少した。

国際海運センターを目指す同集団は、2019年の事業方針として、安全を第一に、本業である港湾事業を主軸とする経営基盤をさらに強固なものしつつ、主要海運業者との戦略提携強化を通して、国際中継便、沿海中継便、積み替え業務を拡大する一方、部門間の連携強化、経営資源配置の最適化などを通して港湾効率の更なる向上を目指し、税関検査部部門との連携強化によるスピーディな通関体制の構築を推進することとしている。

3. 2018' 世界コンテナ取扱量トップ20に8港ランクイン³⁾

上海国際海運研究センター(SISI)がこのほど、2018年(1~

12月期)の世界港湾別コンテナ取扱実績上位20港のリストを発表した。

表3が示すように、2018年は、世界規模の貿易伸び率の低迷を反映して、主要港湾のコンテナ取扱量の伸び率が鈍化し、取扱実績上位20港を合わせた取扱量は3.4億TEUで、伸び率が3.8%に止まり、前の年の5.6%を下回った。

取扱実績上位20港の内、前年同様、中国大陸の上海、寧波舟山、深圳、広州、青島、天津、厦門、大連と8港がランクインした。8港の内、広州港の順位が2つ、寧波舟山港と天津港が各1つ上がり、深圳港は1つ下がった。なお、この8港に營口、蘇州両港を加えたのは2018年中国のコンテナ取扱実績上位10港となる。

表3 2018年世界コンテナ取扱実績上位20港

順位	港湾	2018年 (万TEU)	2017年 (万TEU)	対比 (%)
1(1)*	上海	4,201	4,023	4.42
2(2)	シンガポール	3,660	3,367	8.70
3(4)	寧波舟山	2,635	2,461	7.07
4(5)	深圳	2,574	2,521	2.10
5(7)	広州	2,192	2,037	7.61
6(6)	プサン	2,159	2,049	5.38
7(5)	香港	1,959	2,077	▲5.68
8(8)	青島	1,930	1,830	5.46
9(10)	天津	1,600	1,507	6.17
10(9)	ドバイ	1,495	1,540	▲2.90
11(11)	ロッテルダム	1,451	1,373	5.68
12(12)	ポートクラン	1,203	1,198	0.42
13(13)	アントワープ	1,110	1,045	6.22
14(14)	厦門	1,070	1,038	3.08
15(15)	高雄	1,045	1,027	1.71
16(16)	大連	977	971	0.58
17(17)	ロサンゼルス	946	934	1.27
18(19)	タンジュンペラパス	879	826	6.39
19(18)	ハンブルク	873	880	▲0.80
20(20)	レムチャバン	796	778	2.51

*括弧内は2017年の順位

2018年、上海港のコンテナ取扱規模は拡大を続け、2位のシンガポールを大きくリードして、世界一の座を維持しているが、伸び率は前年の8.4%から4.4%に下落した。下落の要因は、対外貿易貨物の需要が安定的に推移したのに対し、1

～11月の国内貿易貨物の伸び率が前の年の16.7%から3.4%に大きく落ち込んだためである。港湾施設能力が逼迫する中、同港のコンテナ取扱量は今後も低い伸び率で推移するものと見られている。

寧波舟山港は僅かながら深圳港を抜いて3位に上昇した。1～11月の対外貿易貨物が8.2%と大きく伸びたためである。広州港は1～11月の国内貨物が9.4%増の1,262.7万TEUを記録して、一気にブサン港と香港港を抜いて5位に躍進した。香港港は隣接する深圳港と広州港の台頭のあおりを受けて、5.7%のマイナスとなり、取扱実績が2千万TEUを割り込んだ。天津港は海運＝鉄道複合一貫輸送、ユーラシア大陸ランドブリッジ通過貨物需要の増大により、伸び率は前年の3.1%から6.2%へ大きく拡大した。

4. 2018年港湾統合の動き、加速へ⁴⁾

中国では、港湾資源を統合して資源の配置と利用の合理化を通して、地域経済に密着させる動きが活発になっている。2018年は、各地で港湾統合の動きが加速し、湖北、山東、広西、遼寧、安徽、四川各省においては、地域内の港湾統合のほぼ完成し、広東、江蘇両省では統合が進行中である。こうした地域内における港湾統合の動きは2019年以降も続き、地域をまたがった統合が出てくる可能性があると考えられている。こうした動きには以下のような特徴が見られる。

北方は統合を加速

山東省では、2018年3月28日に登録資本が135億元に上る山東渤海港湾集団を発足させた。新会社は同省内の東栄、濰坊、濱州3港の全ての資産を保有し、3港の全ての港湾施設、航路資源を支配下におき、3港の計画、投資、整備、運営を統一的に行う。計画では、次のステップとして青島港を軸に、威海港を統合した山東港湾投資ホールディングスを設立することになっている。

遼寧省では今年初めに遼寧港湾集団が設立された。同集団は、遼寧省内の大連港と營口港を統合するのが目的である。両港とも中国東北部の主要港湾であり、統合後、資産と取扱実績とともに国内最大規模を誇る港湾集団の一つとして、同省が目指す北東アジア国際海運センターの整備の推進と国際競争力の強化に大きく寄与するものと見られている。

福建省と海南省は統合へ向けて動き出す

福建省政府はこのほど、改革の具体策の一つとして、2019年末までに同省内港湾の一体化運営を開始すると発表した。

これを踏まえて、同省の港湾管理当局は省内各主要港湾の整備計画、許認可内容、安全監督、費用基準、奨励制度、法規規定、人員待遇、管理体制、勤務体制の共通化を決め、福州港、湄州港では一部実施がすでに始まっている。

海南省では、省内の洋浦港を国際的ハブ港湾にすべく、海口港との統合によるコンテナ取扱能力の拡充を計画している。

中西部は統合を継続

中西部の長江沿い各省も内陸河川港の統合を加速させている。四川省は瀘州、宜賓、樂山3港を統合すべく四川港湾集団の設立を2019年の同省国有企業再編の一環とする方針を決めた。

中国では、経済成長の減速に伴い、港湾生産能力が過剰となるケースが増え、悪性競争が各地で起きている。そうした中、省レベルで港湾資源を統合して統一的に管理・運営することによって、悪性競争を防ぎ、無駄を省き、競争力を高めることが行われている。統合の成功例として知られるのは寧波舟山港である。寧波と舟山港は統合によって、中国大陸で大型と超大型バースを最も多く保有し、コンテナ取扱量の伸び率が最も大きい港湾となり、2009年以降、貨物取扱量は10年連続で世界一を誇り、2017年と2018年二カ年の取扱実績は10億トンを超えている。

出典・資料

1) 出典：2019/02/01 中国海事服務網

http://www.cnss.com.cn/html/2019/gngkxw_0201/323136.html

資料：国家統計局HP、中港網<http://www.chineseport.cn>など

2) 出典：2019/03/28 中国海事服務網

http://www.cnss.com.cn/html/2019/gngkxw_0328/325955.html

3) 出典：2019/02/22 中国海事服務網

http://www.cnss.com.cn/html/2019/gngkxw_0222/324127.html

4) 出典：2019/02/26 中国海事服務網

http://www.cnss.com.cn/html/2019/gngkxw_0226/324356.html