

## 【中国】

# 2019 年第一四半期の造船・海運業動向

蔣 垂東(文教大学文学部教授)

## 1. 2019 年第一四半期造船業の動向

### 1.1 新船受注量世界一に座に返り咲く<sup>1)</sup>

英国海運調査会社クラークソンリサーチの発表によると、2019年1～3月の世界の標準貨物船標準トン数ベースの新船需要は573万CGTに止まり、前年同期の996万CGTに比べ42%と大きく減少した。そうした中、表1が示すように国別では、中国の造船企業は全体の45%にあたる258万CGTを受注し、新船受注量世界一に返り咲いた。2位の韓国は162万CGTに止まり、シェアは28%だった。日本は47万トンでイタリアの78万トンに次いで4位だった。また、3月末現在の手持ち受注残高でも中国は引き続き世界一位を維持している。なお、第一四半期の世界新船受注総数は196隻で、中韓両国の受注隻数はともに35隻、日本は20隻だった。

表1 2019年1～3月中韓日三国新船受注実績の対比

		受注量・シェア	手持ち受注残高・シェア
世界全体		573万トン	8,118万トン
		100.0%	100.0%
内	中国	258万トン	2,992万トン
		45.0%	36.9%
	韓国	162万トン	2,133万トン
		28.3%	26.3%
	日本	47万トン	1,418万トン
		8.2%	17.5%

\*重量=CGT

世界的な海運・造船不況が続く中、中国のエネルギー政策転換に伴うLNG輸入急拡大により、昨年はLNG運搬船特需が起き、韓国はその受注競争で独り勝ちをした。その結果、中国が2012年以来守ってきた新船受注量世界一の座を8年

ぶりに韓国に明け渡した。今年に入り、1月は中国、2月は韓国と世界一位の座をめぐる中韓両国でデットヒートが繰り返されていた。3月は再び中国がトップとなったため、第一四半期では中国の方に軍配が上がった。

### 1.2 第一四半期の造船業統計<sup>2)</sup>

国際的な海運市場の低迷と新船需要の大幅な落ち込みの影響を受けて、中国の造船業は、2019年1～3月で完成量が伸びを維持しているものの、新規受注量と手持ち受注残高は前年同期を下回った。一方、収益面では、主要企業において上向きの動きが見られた。

#### 1.2.1 造船業三大指標、一増二減

表2が示すように、第一四半期の完成量、新規受注量、手持ち受注残高主要3項目の内、完成量が前年同期より伸びたのに対し、新規受注量は世界一位の座に返り咲いたものの、前年同期を大きく下回り、3月末現在の手持ち受注残高も前年割れをし、国際市場の低迷をもろに受けた形となった。

表2 2019年1～3月中国の造船指標(万トン)

項目	実績 (万 <sup>t</sup> )	対比 (%)	内、輸出船舶		
			実績	対比	シェア
完成量	962	12.8	929	18.8	96.6
新規受注量	459	▲70.4	414	▲71.3	90.2
手持ち残高	8,428	▲10.0	7,652	▲9.8	90.8

\*重量=DWT

#### 1.2.2 主要企業の収益状況が改善

造船業でシェアの9割以上を占めている重点監視対象である53社を合わせた第一四半期の完成量、新規受注量、手持ち受注残高の指標は表3の通りである。

表3 2019年1～3月造船業主要53社の指標(万トン)

項目	実績 (万トン)	対比 (%)	内、輸出船舶		
			実績	対比	シェア
完成量	894	8.2	858	12.9	96.0
新規受注量	426	▲71.9	385	▲72.7	90.3
手持ち残高	8,297	▲8.4	7,509	▲8.9	90.5

\*重量=DWT

造船指標の不振に対し、船舶業重点監視対象80社の第一四半期の売上は全項目にわたってプラスに転じ、上向きの動きを見せている。これら主要80社を合わせた売上およびこれに占める輸出の状況は表4の通りである。

表4 2019年1～3月船舶業主要80社の売上状況

項目	金額	売上 (億円)	対比 (%)	内、輸出金額	
				売上 (億円)	対比 (%)
全体		799	3.4	320	5.3
内訳	船舶製造	349	6.0	233	6.4
	船舶部品	57	2.0	12	0.8
	船舶修理	30	8.3	29	8.5

\*1元=約18円

80社を合わせた本業売上は533億円で4.9%伸び、利益は3.5億円で、66%伸びた。本業利益が大きく伸びたのは減税効果によるところが大きいとみられている。中国政府は今年、経済を下支えする大黒柱である製造業に対する増徴税(消費税に相当)の税率を昨年までの16%から13%に引き下げた。こうした措置により、造船企業を含む製造業の今年の収支状況が大きく改善されるものと観測されている。

### 1.3 LNG関連船舶受注の動きが活発化

#### 1.3.1 中華造船、メジャーと超大型LNG運搬船共同開発へ<sup>3)</sup>

4月2日、中国船舶工業集団傘下の滬東中華造船集団はDNV-GL社と、積載量が27万立米に達する超大型LNG運搬船の共同開発契約を取り交わした。契約によると、両社は2020年末までに開発を完了させる予定。

第十三次5カ年計画(2016～2020)のエネルギー政策の転換により、中国ではエネルギー消費構造のクリーンエネルギーへのシフトが急ピッチで進められており、2018年のLNG消費量は2,803億立米に達し、前年対比で17%拡大した。消費拡大に伴い、LNGの輸入も急速に膨らみ、2018年の輸入量

は5,400万トンを超え、2017年の3,780万トンに比べ実に42%も拡大した。中国政府が2030年までに第一次エネルギー消費構造に占めるLNGの比率を15%までに高める目標を掲げている中、LNGの輸入量は今後も高い伸び率を維持し、2030年の消費量は6,000億立米、輸入量は1億トン規模に拡大すると見られている。主要な輸入先である北米、ロシア、西アフリカ、中東などとの間で長距離の大規模輸送が行われることから、輸送船舶の大型化が新しいニーズとなっている。

今次両社が共同開発を決めた超大型LNG運搬船はこうしたニーズに応えるためのものである。現在主流の積載量17万立米の運搬船に比べ、新型運搬船の輸送能力は55%向上し、輸送コストを25～30%低下させることができ、輸送効率が大幅に上昇する。上海市は今年1月の一か月間で約6億立米のLNGを輸入し、同市の史上最高水準を記録した。計算上、これらのLNGを運搬するには積載量17万立米のLNG運搬船6隻を使用することが必要である。同じ6隻でも積載量27万m<sup>3</sup>の船舶を使用した場合、9.3億立米のLNGを受け入れることができ、受け入れ能力が50%拡大することができる。岸壁資源が不足している上海をはじめとする沿岸都市にとって、こうしたLNG運搬船の大型化は問題解決の有効な手段として高い需要が見込まれている。

滬東中華造船集団は中国で最高水準の製造技術をもつLNG運搬船の造船所であり、2008年に中国初の14.7万立米級のLNG運搬船を製造し、以来、17.4万立米級を含む20隻以上のLNG運搬船を製造してきた。

なお、中国はいまや世界第二のLNG輸入大国となり、沿海部に延べ21カ所のLNG受け入れステーションが整備され、年間の受け入れ能力は8,000万トンとなっている。

#### 1.3.2 世界初のLNGデュアルフューエルエンジンVLCC、開発着手へ<sup>4)</sup>

4月3日、COSOCエネルギー輸送は、大連船舶重工集団との共同による世界初のLNGデュアルフューエルエンジンVLCCの開発プロジェクトを始動させた。LNGを主燃料とする超大型タンカーVLCCの導入によって、船舶廃棄物排出量の削減を目指すのが狙い。LNGを主燃料とするVLCCは、通常为重油を使用する場合と比べると、二酸化炭素の排出量を約20%、硫黄酸化物排出量を95%以上削減することができる。窒素酸化物排出量は最高水準であるTierIII、船舶エネルギー効率を示すEEDIはPHASEIIIをクリアすることができる。

COCSOエネルギー輸送が新規に開発するVLCCは世界初のEEDIがPHASEIIIに達する超大型石油タンカーとなる

ことから、LNG デュアルフューエルエンジンを採用する新型 VLCC の設計基準と建造基準の革命を引き起こし、大型船舶の省エネ・排出削減のモデルケースになると見られる。

国際海事機構(IMO)大気汚染防止対策である硫黄酸化物(Sox)排出削減規制の 2020 の施行開始に備え、ばら積み貨物船、化学品輸送船舶、コンテナ船、フェリー、大型客船の使用燃料の LNG へのシフトの動きが活発になっている。LNG 燃料タイプの超大型タンカーの開発は今回が初めてである。

## 1.4 業界再編

### 1.4.1 中国船舶重工・中国船舶工業、統合の動きが加速へ<sup>5)</sup>

4月17日、国務院国有資産監督管理委員会は記者会見を開き、今年第一四半期の中央政府管轄企業の経営状況について発表し、その中で、市場原理に従って、資源配置の合理化と競争力の観点から中央政府管轄企業の統合・再編を準備していることを明らかにした。

日韓造船業の再編が進む中、中国でも 2016 年頃から造船業の二大巨頭である中国船舶重工集団と中国船舶工業集団の統合についての検討が始められ、両社の統合が今年の国有資本企業改革の目玉と目されている。両社の統合は、造船業の構造調整、国有資本の配置の最適化、無駄な競争の会費、企業規模の大型化による国際競争力の強化など多くのメリットがあると指摘されている。

### 1.4.2 海洋石油掘削設備管理会社、設立へ<sup>6)</sup>

2019 年 1 月、国務院国有資産監督管理委員会は国有資本造船各社の焦げ付き海洋石油掘削設備を管理するための「北京国海海工資産管理有限公司」を設立した。国有資本造船各社の不良債権および過剰生産を解消するのが目的である。法人登録日は 2019 年 1 月 24 日で、登録資本は 20,000 万元(1 元=約 18 円、以下同じ)となっている。出資者は 7 社で、出資比率は、中油石油投資ホールディング、北京誠通科創が各 25%、中国船舶工業集団、中国船舶重工集団、中遠海運重工、招商局海運、中国交通建設が各 10%となっている。

金融危機の前、海外から多くの海上石油掘削業者が中国に海上石油掘削プラットフォームを発注し、その数は延べ 100 基以上に上った。金融危機発生後、多くのキャンセルが発生したため、完成し実際に引き渡されたものは 4 分の 1 に止まっていた。約 80 基は引き受け手のない在庫品としてメーカーの手元に焦げ付き、資産総額は 2 千億元以上に上っている。主なメーカー中集来福士、振華重工、啓東中遠海運海工、上海外高橋造船、招商局工業、大船海工、南通中遠海運重工の 7 社は国有資本企業である。各社にとって、これらの在庫品

の債務、維持コスト、銀行融資が多大な負担となっている。管理会社はこうした在庫品に起因する財務問題解消および過剰生産を避けるために各社の生産能力の調整を図るのが目的である。

## 2. 2019 年第一四半期海運業の動向

### 2.1 上海の国際海運センター指数、世界 4 位に躍進<sup>7)</sup>

上海市城郷建設&交通發展研究院がこのほど「2018'上海総合交通年報」を発表し、その中で、昨年上海の国際海運センター指数はドイツのハンブルクを抜いて、シンガポール、ロンドン、香港に次ぐ 4 位に上昇したと指摘している。

2018 年、上海の国際海運センターの整備がさらに前進し、洋山深水港区四期の竣工により港湾の処理能力、荷役効率、発展の持続力が向上した。コンテナ取扱実績は 4.4%増の 4,201 万 TEU に達し、9 年連続で世界一となった。水路=水路の中継比率は 47%に上昇、海運=鉄道複合一貫輸送の輸送量は 88%増の 7.9 万 TEU を記録した。また、吳淞客船埠頭 II 期計画が完成し、4 隻の客船による同時接岸が可能となった。「バルチック国際海運センター發展指数報告(2018)」が上海国際海運センターとしての順位が世界の第 4 位に上昇したことを示している。

長江デルタ地域内の更なる質の高い一体化發展を推し進めるため、昨年、「長江デルタ地区境界道路の貫通に関する協力協定」「長江デルタ地区トラック過積載の取り締まりに関する協力協定」「長江デルタ港湾・航空の一体的發展に関する六大大行動計画」などの協力協定が締結され、上海青浦—江蘇省昆山間、上海青浦—浙江省嘉善間の路線バスが開設されるなど域内の道路整備のみならず交通の市内公共交通化も図られた。地域内の出発ベースの鉄道利用者数は 6%増の 42 万人/日に達し、上海虹橋高速鉄道駅の利用者数も増え続け、113.6 万人/日に膨らむ等、長江デルタの一体化が進展している。

### 2.2 2018' 世界港湾の貨物・コンテナ取扱統計<sup>8)</sup>

上海国際航運研究中心がこのほど「世界港湾發展報告(2018)」を発表した。それによると、2018 年の世界經濟は緩やかに成長し、成長率は 2017 年と同じ 3.7%だった。一方、世界貿易は、滑り出しは好調だったが、貿易摩擦の影響により最終的に 4.2%に止まり、伸び率は 2017 年を 0.5 ポイント下回った。そうした中、中国と「一帯一路」沿線国との貿易額が 13.3%伸び、アジア域内港湾の貨物取扱量は増加傾向を保った。表 5 が示すように、上位 20 港に中国大陸の港湾が 13 港ランクインしたものの、經濟成長率が前年の 6.8%から

6.6%に下落したのを反映して、港湾貨物総取扱量が131億トンとなり、伸び率が3.9%という小幅なものに止まった。

表5 2018年世界港湾貨物取扱実績上位20港

順位	港湾	2018年 (万ト)	2017年 (万ト)	対比 (%)
1(1)*	寧波舟山	108,439	100,711	7.67
2(2)	上海	73,048	70,563	3.52
3(3)	唐山	63,710	56,540	1.75
4(6)	シンガポール	63,031	56,540	11.45
5(5)	広州	61,313	56,619	8.29
6(7)	青島	54,000	50,799	6.30
7(4)	蘇州	53,200	60,774	▲12.46
8(8)	ヘッドランド	51,799	50,533	2.51
9(9)	天津	50,774	46,735	8.64
10(10)	ロッテルダム	46,898	47,255	▲0.76
11(11)	大連	46,784	45,105	3.72
12(12)	プサン	46,005	40,051	14.87
13(13)	煙台	44,308	40,058	10.61
14(14)	日照	38,067	36,002	5.74
15(16)	營口	37,001	36,239	2.10
16(15)	サウススリジャ ナ	30,310	30,786	▲1.55
17(16)	クワンヤン	30,192	29,183	3.46
18(20)	黄驊	28,771	26,957	6.73
19(18)	香港	25,736	28,155	▲8.59
20(22)	深圳	24,981	24,097	3.67

コンテナ取扱量では、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。

表6 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	2,047	5.48
7(5)	香港	1,959	2,076	▲5.61
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)	ポート克蘭	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)	タンジュンペラバス	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	2.31

### 3. 「一帯一路」関連

#### 3.1 COSCOの「一帯一路」沿線コンテナ航路、167路線に<sup>9)</sup>

COSCOの許立榮社長は3月23日の中国発展サミット経済フォーラムでの挨拶の中で、同社の「一帯一路」沿線国関連業務の実態について明らかにした。それによると、世界最大の海運業者として、同グループは海外で投資している22の埠頭の内、18は、「一帯一路」沿線国のものである。また、グループ全体で「一帯一路」沿線国に167ものコンテナ便の定期航路を開設、コンテナ総輸送力の58%にあたる172万TEU分の輸送力を投入し、2018年の「一帯一路」沿線のコンテナ輸送量は1,215.2万TEUに達し、前年対比で9%伸びた。

同社は海外では埠頭のみならず、物流団地や荷役場などへの投資も拡大させており、「一帯一路」構想の推進に全力を挙げている。

### 3.2 COSCO ピレエフス、発足以来の最高益を計上<sup>10)</sup>

COSCO ピレエフス港有限公司はこのほど 2018 年 1～12 月期の収支決算を発表した。それによると、同社 2018 年の売上は前年対比で約 20%、純利益は前年より 147%以上伸び、売上と利益はともに発足以来の最高水準を記録した。

表 7 COSCO ピレエフス 2018 年の収支決算

項目	2018 年	2017 年	対比
売上	1.329 億€	1.115 億€	19.2%
税引き前利益	4,230 万€	2,120 万€	99.5%
純利益	2,790 万€	1,130 万€	146.9%

利益が倍増した要因として、特許経営権部門の収入(約 1,220 万€)が 27.8%、コンテナ埠頭部門の収入(約 510 万€)が 25.3%、フェリー埠頭部門の収入(160 万€)が 13.2%、船舶修理部門の収入(260 万€)が 37.4%と、大きく伸びたことを挙げることができる。

ギリシャのピレエフス港が民営化するにあたって、COSCO は 2008 年に同港の 2 番埠頭と 3 番埠頭の 35 年間の特別経営権を取得した。2016 年にはさらに同港 67%の株式を取得して傘下に収めた。

COSCO の許立栄社長によると、2009 年 COSCO の進出以来、同港は地中海の小さな港湾から一躍地域最大の港湾に躍進し、現地に 8 千人分の雇用をもたらした。ピレエフスは今やギリシャで失業率が最も低い町となっている。2025 年にはその経済効果がさらに膨らみ、ピレエフス港がギリシャの政府財政に 4.747 億€を貢献し、地元で 3.1 万人の雇用をもたらし、ギリシャの GDP を 0.8 ポイント押し上げることができるといふ。

同社進出当初、ギリシャの政党、地域の住民などから反対の声も聞こえたが、同社がもたらした巨大な社会的・経済的効果を目の当たりにした今、与党、野党を問わず、識者や現地の住民もみな歓迎の態度に転じている。

COSCO はピレエフス港を同社の中欧航路の中継拠点とし、中欧国際貨物列車とも接続し、北アフリカ、地中海沿岸、南欧、東欧をカバーするハブと位置付けて、整備と発展を推し進めていくことにしている。

### 出典

- 1) 2019/04/10 中国海事服務網  
[https://www.cnss.com.cn/html/2019/international\\_industry\\_0410/326443.html](https://www.cnss.com.cn/html/2019/international_industry_0410/326443.html)
- 2) 2019/04/18 中国海事服務網  
[https://www.cnss.com.cn/html/2019/international\\_industry\\_0418/326688.html](https://www.cnss.com.cn/html/2019/international_industry_0418/326688.html)
- 3) 2019/04/04 中国海事服務網  
[https://www.cnss.com.cn/html/2019/yzxc\\_0404/326332.html](https://www.cnss.com.cn/html/2019/yzxc_0404/326332.html)
- 4) 2019/04/04 中国海事服務網  
[https://www.cnss.com.cn/html/2019/shipbuilding\\_0404/326367.html](https://www.cnss.com.cn/html/2019/shipbuilding_0404/326367.html)
- 5) 2019/04/19 中国海事服務網  
[https://www.cnss.com.cn/html/2019/domestic\\_industry\\_0419/326708.html](https://www.cnss.com.cn/html/2019/domestic_industry_0419/326708.html)
- 6) 2019/04/19 中国海事服務網  
[https://www.cnss.com.cn/html/2019/domestic\\_industry\\_0419/326693.html](https://www.cnss.com.cn/html/2019/domestic_industry_0419/326693.html)
- 7) 2019/04/15 中国海事服務網  
<https://www.cnss.com.cn/index.php>
- 8) 2019/04/16 中国海事服務網  
[https://www.cnss.com.cn/html/2019/hygc\\_0416/326547.html](https://www.cnss.com.cn/html/2019/hygc_0416/326547.html)
- 9) 2019/03/25 中国海事服務網  
<https://www.cnss.com.cn/index.php>
- 10) 2019/03/26 中国海事服務網  
[https://www.cnss.com.cn/html/2019/gkqy\\_0326/325843.html](https://www.cnss.com.cn/html/2019/gkqy_0326/325843.html)