

## 2019 年第上半期造船・海運業の動向

蒋 垂東 文教大学文学部教授

### 1 2019 年上半期の造船業

#### 1.1 新船受注量世界一の座を維持

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 1～6 月上半期の世界の新船発注隻数は 421 隻、標準貨物船トン数ベースの新船需要は 2,664 万 CGT に止まり、前年同期の 978 隻、5,327 万 CGT に比べそれぞれ 57%、50% 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 40%にあたる 429 万 CGT を受注し、受注量世界一となっている。但し、第一四半期と比べれば、中国のシェアは 45%から 40%へ下がり、2 位の韓国との差は 16 ポイントから 9 ポイント台、3 位日本との差も 36 ポイントから 20 ポイント台に縮小している。表 1 は今年上半期中韓日三国の新船受注実績の対照表である。

表 1 2019 年 1～6 月中韓日三国新船受注実績の対比

		受注量(CGT)/ シェア	新規受注 隻数	手持ち受注残高 (CGT)/シェア
世界 全体		2,664 万トン	421	8,052 万トン
		100.00%	100.00%	100.00%
内	中 国	429 万トン	171	2,922 万トン
		40.33%	40.62%	36.29%
	韓 国	328 万トン	74	2,043 万トン
		30.83%	17.58%	25.38%
	日 本	117 万トン	71	1,386 万トン
		11.00%	16.87%	17.21%

\*手持ち受注残高は 7 月 14 日現在のもの

2018 年は、中国に起因する LNG 運搬船特需における受注合戦は韓国の独り勝ちの結果となり、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 月は韓国と世界一の座をめぐって中韓両国でデットヒートが繰り返されていた。3 月

は再び中国が逆転し、半期統計でも受注量世界一となった。

出典：2019/07/23 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20190723/329224.html>

#### 1.2 上半期の造船業統計

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 1～6 月の半期統計で完成量が伸びているものの、新規受注量と手持ち受注残高は前年同期を下回った。収益面では、増収増益だった。

##### 1.2.1 造船業三大指標、悪化へ

表 2 が示すように、上半期の完成量、新規受注量、手持ち受注残高主要 3 項目の内、完成量が前年同期に比べ小幅な伸びを維持しているのに対し、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、6 月末現在の手持ち受注残高も前年同期を下回り、国際造船市場の低迷による影響をもろに受けた形となった。

表 2 2019 年 1～6 月の全国の造船指標

項目 \ 実績	全体 (万ト)	対比	輸出船舶比率
完成量	1,966	14.2%	92.9%
新規受注量	1,206	▲46.9%	91.5%
手持ち残高	8,172	▲10.3%	90.8%

\*重量=DWT

新規受注量が減少したものの、高付加価値船舶へのシフトによる商品構造の改善に大きな成果が見られた。人口知能の面では、世界初の 40 万トン級超大型人工知能鉱石運搬船(VLOC)、30 万トン級超大型人工知能石油運搬船、13,800TEU 級人工知能コンテナ運搬船が順調に交付された。ハイテク船舶の開発では、8.5 万立方メートル級 VLEC、4.9 万トン級ステンレス化学品運搬船、6.4 万トン級大型木屑運

搬船が交付され、極地探検客船、17.4 万立方メートル級 LNG 運搬船の運航テストが完了した他、7,500 台クラス LNG 動力自動車運搬船、南極オキアミ捕獲船、民間用病院船、世界初の海上浮体式石油貯蔵船(FPSO)が進水したなどの成果があった。特殊船舶の建造においても進捗が見られ、初の国産極地科学探査砕氷船、新型遠洋総合科学調査船、海洋漁業総合科学調査船の交付、万トン級海洋巡視船第一号、大型浮体式 LNG 貯蔵&気化装置(LNG-FSRU)の着工がその例である。

## 1.2.2 主要造船企業、増収増益を維持

主な造船指標の不振に対し、表 2 が示すように、統計対象となる船舶工業企業 1,027 社の売上と利益はプラス成長だった。増収増益の原因は、全体として昨年同期の大幅減が比較の対象となっているためである。1,027 社を合わせた 1~5 月の収益状況は表 3 の通りである。

表 3 では、船舶修理の利益が 550%伸びたのは、IMO の「バラスト水管理条約」と「硫黄酸化物排出規制」を踏まれた船舶バラスト水処理システムと船舶廃棄物処理装置の改修需要が爆発的に伸びたことが要因であり、主要船舶修理企業のドック稼働率は 95%台で推移していた。

表 3 2019 年 1~5 月船舶工業企業の収益状況

項目	収益	売上 (億元)	前年同期 対比	利益 (億元)	前年同 期対比
全体		1,588	5.7%	70.4	241%
内 訳	船舶製造	1,047	3.9%	32.4	248%
	船舶部品	213	9.2%	7.6	25.1%
	船舶修理	71	8.8%	2.8	550%
	船舶解体	50.7	52.7%	2.9	203%
	海洋作業船	181	2.2%	7.0	14.9%

\*1 元=約 17 円

出典：2019/07/29 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20190729/329390.html>

## 1.3 企業動向

### 1.3.1 受注量世界トップ 50、中国企業が半数を占める

英国海運調査会社クラークソンリサーチの統計によると、今年 6 月末現在、世界造船所の受注量別上位 50 社の内、中国企業が半数の 26 社を占めている。ライバルの日本は 9 社、韓国は 6 社だった。

トップ 50 社を合わせた受注量は、隻数で 1,646 隻、CGT で 5,864.5 万トンに達し、世界全体である 3,172 隻、7,888.6

万トンに占める割合が 52%、74%となっている。国別では、中国企業の受注量は 2,124.3 万トンで、全体の 27%を占め、世界一となっている。二位の韓国企業の受注量は 2,023.5 万トン、三位の日本企業の受注量は 780.3 万トンで、全体に占める割合はそれぞれ 27%、9.8%となっている。

なお、ランクインした 26 社の中国企業の内、トップは外高橋造船所で、新規にランクインしたのが招商局重工(江蘇)1 社のみである。また、4 社の外資合弁企業が含まれており、内、大連中遠海運川崎、南通中遠海運川崎、常石集団舟山造船の 3 社は日系合弁企業で、もう 1 社は台湾資本の合弁企業である。

出典：2019/07/24 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/shipbuilding/20190724/329241.html>

### 1.3.2 中国船舶重工、世界最大造船企業の地位を保持

7 月 22 日、世界企業番付である 2019 フォーチュングローバル 500 が発表され、ランクインした造船企業は、中国船舶重工集団と三菱重工の 2 社のみである。中国船舶重工集団の売上規模は 461.1 億米ドルで、全体の 243 位にランク、順位は前の年より 2 位上昇した。利益は 29.9%伸びて 9.3 億米だった。一方、三菱重工は、売上規模が 367.8 億米ドルで、334 位にランク、順位は 23 位下がり、利益は 0.9%のマイナスだった。中国船舶重工集団は 9 年連続のランクインで、世界最大の造船企業となっている。

フォーチュン誌のグローバル 500 は世界で最も権威のある企業番付で、2019 年版ではランクインした中国の企業の数は 129 社を数え、初めて米国の 121 社を上回った。

出典：2019/07/24 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/shipbuilding/20190724/329240.html>

## 2 2019 年上半期海運業の動向

### 2.1 上半期、貨物総取扱量・コンテナ取扱量上位 20 港

今年 1~6 月上旬の全国港湾の貨物総取扱量は 67,301 万トンに達し、前年同期対比 7.3%伸びた。内、対外貿易貨物の取扱量は 21,352 万トン、コンテナ取扱量は 12,699 万 TEU で、それぞれ 2.5%と 5.1%伸びた。表 4 は上半期の貨物総取扱量とコンテナ取扱量の上位 20 港を示している。

貨物総取扱量では、1 位の寧波-舟山港の取扱量実績は 55,796 万トンに達し、半期の取扱量が 5 億トンの大台に乗った世界唯一の港湾となっている。2 位の上海港は 0.7%減の

33,349 万トンに止まり、0.7%の微減となり、中米貿易摩擦の影響による対外貿易貨物需要の減少を反映したと見られている。

表4 2019年上半期貨物とコンテナ取扱実績上位20港

順位	貨物総取扱量	順位	コンテナ取扱量
	港湾名		港湾名
1	寧波舟山	1	上海
2	上海	2	寧波舟山
3	唐山	3	深圳
4	広州	4	広州
5	青島	5	青島
6	蘇州*	6	天津
7	天津	7	厦門
8	日照	8	大連
9	煙台	9	蘇州*
10	大連	10	營口
11	南通*	11	連雲港
12	鎮江*	12	佛山*
13	黄驛	13	日照
14	泰州*	14	福州
15	營口	15	南京*
16	南京*	16	東莞
17	深圳	17	北部湾
18	連雲港	18	煙台
19	北部湾	19	泉州
20	秦皇島	20	珠海

\*印は河川港、無印は沿海港

貨物総取扱量上位10港の内、最大の伸び幅を記録したのは煙台港で、伸び率は13.8%だった。上位10港には、山東省の青島港(28,153万トン、5位)、日照港(22,869万トン、8位)、煙台港(19,346万トン、9位)の3港がランクインし、青島港と威海港の統合が決まっているなど、山東省の港湾統合の動きが加速しており、統合完了後には同省港湾の海運業における地位がさらに強化されるものと見られている。

内陸河川港の躍進が上半期の特徴の一つだった。鎮江港の取扱量(15,064万トン、12位)が倍増した他、南通港(14,921万トン、11位)が20%以上の伸び率を記録、泰州港(13,824万トン、14位)と南京港(12,590万トン、16位)も前年同期を上回り、長江デルタ河川網利用率の向上を示している。なお、上半期で最大のマイナスを記録した營口港(12,413万トン、

15位で、マイナス幅は36.4%だった。

コンテナ取扱量では、上海港の取扱量は5.0%増の2,154万TEUで、主力の洋山港区四期の人工知能化と24時間全自動運用により、取扱量が前年同期の60万TEUから150万TEUに増え、約160%伸びたのが要因だった。同港今年通年での取扱量は4,360~4,400万TEUに達し、4.2~5.1%伸びると予測されている。

上位10港の内、最大の伸び率を記録したのは5位の青島港(1,030万TEU)の9.8%で、前年同期を下回ったのは大連港(436万TEU)と營口港(281TEU)の2港で、マイナス幅は9.6%と10%だった。

出典：2019/0729 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/gkdt/20190723/329212.html>

## 2.2 COSCO、世界最大の海運企業に

7月22日に発表された世界企業番付である2019'フォーチュングローバル500では、中国遠洋海運集団(COSCO)がマークグループを抜いて、海運業世界一に躍り出た。

2019'フォーチュングローバズ500では、ランクインした海運企業がCOSCOとマークスの2社のみで、COSCOは売上規模が426億米ドルで、前年の335位から279位に躍進した。マークスは412.6米ドルで、前年の305位より294位に上昇した。COSCOが56位越えのビッグジャンプで、11位上昇したマークスを抜いて世界最大の海運企業となった。COSCOがフォーチュングローバル500にランクインしてからの躍進ぶりは表5の通りである。

表5 グローバル500に見るCOSCOの順位

年度	順位	売上規模(米ドル)
2019	279	426.08
2018	335	346.68
2017	366	293.10
2016	465	229.65

COSCOは売上規模において世界ナンバー1に躍り出たものの、表6が示すように、利益、株主に帰属す部利益、純利益、資産対比収益率の面はマークスに劣っている。従業員の生産性においても、従業員平均一人当たりの売上は、COSCOの38.25万米ドルに対し、マークスは48.88万米ドルで、従業員平均一人当たりの利益率はCOSCOの1.36万米ドルに対し、マークスは3.75万米ドルで、マークスの方が大きく上回っている。COSCOにとって真の意味での世界ナンバー1

になるにはまだ長い道のりがある。

表6 COSCO とマークスの比較

	COSCO		マークス	
	額(米\$)	伸び率	額(米\$)	伸び率
売上総額	42,607.7	22.9%	41,256.0	10.0%
利益	1,554.5	10.7%	3,169.0	—
資産総額	117,702.0	—	56,636.0	—
株主利益	27,288.6	—	32,621.0	—
純利益	3.6	—	7.7	—
資産収益率	1.3	—	5.6	—
従業員総数	111,397 人	—	84,404 人	—

出典：2019/07/24 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/shipbuilding/20190724/329236.htm>

1