

造船業再編の動き

蔣 垂東 文教大学文学部教授

1. 企業統合で世界最大の造船所、誕生へ

1.1 巨大造船所中国船舶集団、発足へ

10月25日、国務院の国有資産管理委員会は、国務院の批准を得て、中国船舶工業集団(China State Shipbuilding Corporation Ltd, CSSC)と中国船舶重工集団(China Shipbuilding Industry Group Co., Ltd, CSIC)両国有企業を「中国船舶集団有限公司」(China State Shipbuilding Corporation Ltd.)として合併統合すると発表した。新会社は11月8日に北京で法人登録を終えて11月25日に正式に発足した。

表1が示すように、新会社は、資産総額が7,900億元(1元=約17円、以下同じ)に達し、傘下に147の関連企業と研究機関を保有、従業員総数が31万人に上る超大型の国有企業である。新会社の会長と社長にはCSSCの董事長(会長)雷凡培、総経理(社長)楊金成がそれぞれ就任し、CSICの総経理呉永傑は新会社の取締役兼共産党委員会副書記に就任した。

新生中国船舶集団は、世界全ての船籍協会の基準に符合する船舶の設計、現行の世界全ての技術規格と安全基準、あらゆる海域で航行できる船舶の製造に対応することができ、中国最大の造船基地および船舶製造全工程に係わる全ての技術と部品開発の能力を有し、製品は民間のバラ荷積み貨物船、コンテナ船、大型客船から航空母艦などの軍用艦船まで幅広い領域に及んでいる。売上規模は世界シェアの20%に迫り、世界最大規模の造船企業である。

表1 中国船舶集団有限公司の概要

資産総額	関連企業・研究機関	従業員総数	世界シェア
7,900億元	147社	31万人	20%

CSSCとCSICは1999年7月1日に当時の「中国船舶工業総公司」より分離独立したものである。以来、長江を境に、CSSCは南方、CSICは北方で事業を展開していることから、

CSSCは「南船」、CSICは「北船」とも呼ばれていた。統合により、両社は分立独立後20年目にして再び同じ企業に戻ったことになる。

CSSCは民間用船舶の開発と製造に長じ、世界全ての船籍協会の基準に符合する船舶の設計、現行の世界全ての技術規格と安全基準、あらゆる海域で航行できる船舶の製造に対応することができ、傘下に31社の製造企業、9つの研究開発機関の他、中国船舶、中船防務、中船科技3社の上場企業を有している。登録資本は320億元で、2018年の売上規模は297.8億米ドルだった。一方のCSICは、船舶の設計とシステムの統合に偏り、中国海軍の艦船、海洋設備の開発・製造の主な担い手であり、傘下に48社の製造企業、28の研究機関および中国重工、中国海防、久之洋、中国動力、中国応急など5社の上場企業を有する。登録資本は630億元、2018年の売上規模は3,150億元で、利益は88.6億元だった。

英国海運調査会社クラークソンリサーチのデータによると、2018年の造船完成量規模では、CSSCは925万DWTで、世界二位、世界シェアは11.5%となっている。一方のCSICは602万DWTで、世界三位、世界シェアは7.5%となっている。CSSCとCSICの規模などの比較は表2の通りである。

表2 CSSCとCSICの比較

	グループ 企業 機関	登録 資本 (億元)	売上 規模 億元	2018*世界シェア		
				完成量 (DWT)	シェア	順位
CSSC	43	320億	298*	925万	11.5%	2位
CSIC	71	630億	3,150	602万	7.5%	3位

*米ドル

出典：中国海事服務網

(1)2019/11/25

<https://www.cnss.com.cn/html/shipbuilding/20191126/333079.html>

(2)2019/10/28

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20191028/332391.html>

1.2 統合の背景と影響

1999年からの20年間、CSSCとCSICは「日韓に追いつけ、追い抜け」を合言葉に急速な発展を遂げ、世界規模の造船企業に成長した。しかし、造船業を取り巻く経営環境が大きく変わり、需要の低迷、生産能力の過剰の状態が続いている。こうした新しい状況の中で、同じルーツをもつ両社は統合する必要性が高まった。2019年1月14日、国务院の国有資産管理委員会は製造業、造船業、化学工業領域の国有企業の戦略的統合を推進するとの方針を発表した。以後、両社の統合は実質的な段階に入った。統合により、相互補完の強化、無益な重複競争の減少、経営効率の向上、規模拡大の効果など多くのメリットがあると期待されている。

CSSCとCSICの統合を受けて、韓国の現代グループは世界最大の造船所の地位を死守すべく、大宇造船などとの統合を加速させている。また、造船需要が低迷する中、高付加地船舶の分野で中韓の価格競争に直面している日本の造船業でも統合と再編の動きが起こると見られている。

1.3 新生中国船舶集团有限公司の歩み

1950年10月 重工業部船舶工業局発足
1953年1月 船舶工業局が第一機械工業部に所属
船舶工業管理局に改称
1958年2月 第一、二機械工業部が第一機械工業部に統合、
船舶工業管理局は第九工業管理局に改称
1960年9月 第一工業部は第一、三機械工業部に分割
第九工業管理局は第三機械工業部の所属に
12月 第九工業管理総局に改称
1963年9月 第六機械工業部として独立
1982年5月 第六機械工業部撤廃、
中国船舶工業総公司発足
1999年7月 中国船舶工業集団、中国船舶重工集団に分割
国有資本の株式会社へ
2019年10月 中国船舶集団に統合
出典：中国船舶集团有限公司HP <http://www.cssc.net.cn/index.html>

2. 海洋工作物製造業界も、統合加速

2.1 中国海工集団北方本部、煙台で創設へ

造船業の統合再編に続いて、海洋工作物製造業でも統合と再編による中国海工集団設立の動きが加速している。

12月18日、中集集団と煙台市は、「中国海工北方本部」を共同で設立することに関する戦略的提携協定を取り交わした。中集集団関連の煙台深藍海洋漁業、中集海洋新エネルギー開

発センター、中集海洋オイル・ガス研究開発センターも同日をもって煙台で発足した。協定では、世界的な物流設備とエネルギー設備業者としての中集集団は、煙台市をモデル地区に海洋工作物、エネルギー化学工業設備、海洋資源開発、特殊車両、コンテナ、冷凍物流などの事業を展開する。

煙台市は、海洋工作設備の五大製造基地の一つとして海洋工作物製造企業の誘致に力を入れている。すでに、中集来福士、傑瑞集団、蓬萊中柏京魯船業などの有力企業が進出している。

2019年4月、招商局工業集団、中集集団、山東省、深圳市、国投創新投資管理の5者が世界最大の海洋工作物製造企業として「中国海工集団」を合弁で設立することについて合意した。同社は華北、華東、華南の3地域に5つの製造基地、深圳、煙台、海門、スウェーデン、ノルウェー、イタリアの6カ所に技術センターを設けて、海洋工作物の開発と製造を行うことにしている。招商局工業集団と中集集団は海洋工作部門の資産と事業で出資し、山東省、深圳市、国投創新は現金で出資することになっている。

2.2 中集集団と招商局工、統合へ動き出す

中集来福士は中国最大の深水半潜水式海洋掘削機のメーカーで、これまでにすでに9基の深水半潜水式海洋掘削機を出荷し、ノルウェー、ブラジル、西アフリカ、南中国海で稼働し、国内で78%のシェアを占めている。建造中のものは5基あり、世界シェアの23%を占めている。2017年に交付した次世代超深水半潜水式海洋掘削機「ブルーホエール1号」は海洋掘削機としては世界最高水準を誇っている。また、自昇式掘削機の領域でもかなりのシェアを占めている。さらに、海上牧場の領域でも20基以上を出荷するなど、多方面へ事業を展開している。

招商局工業集団の友連造船所と招商局重工も国際的に高い影響力を有する海洋工作物関連のメーカーである。前者は海洋工作物および船舶の修理と改造、後者は海洋工作設備の製造と特殊船舶の製造で高い知名度を有している。

2015年、深圳蛇口の世界最大級の海上工作設備本部基地事業における提携が両社の統合へ向けた動きとして注目され、2017年招商局工業集団による中集集団の24.53%の株式の取得によって統合の動きが加速された。両者が統合すれば、自昇式掘削機の製造数は38基、半潜水式掘削機の製造数は14基に達し、世界最大の実績を誇り、競争力を大きく高めることができる。

出典：2019/12/24 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/fydc/20191224/333553.html>