【中国】

# 2018 年の造船業の動向

蒋　垂東　文教大学文学部教授

**中国造船業の 2018 年の業績および主な受注動向について以下にレポートします。**

## １．企業業績

### 1.1 2018 年の造船業、大幅な減収減益へ[1)]

中国船舶工業行協会はこのほど、下記 2018 年の造船統計を発表した。それによると、中国の造船業の 2018 年(1～12 月)の載貨重量トン(DWT))ベースの総完成量、新規受注量、2018 年年末現在の手持ち受注残高およびその内の輸出船舶の占める割合は表 1 の通りである。

表 1　2018 年の完成量・新規受注量・受注残高

| 項　目 | 全体 | | 内、輸出船舶 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 実績 | 対比 | 実績 | 対比 | 比率 |
| 総完成量 | 3,458 | ▲14% | 3,164 | ▲13.6% | 91.5% |
| 新規受注量 | 3,667 | 8.7% | 3,205 | 13.9% | 87.4% |
| 受注残高 | 8,931 | 2.4% | 7,957 | 1.1% | 89.1% |

*単位 : 万トン

造船不況が長引く中、中国企業の手持ち受注残高は 2017 年まで 4 年連続で減少したが、2018 年は小幅ながら 2.4%伸びた。国際市場における総完成量、新規受注量、手持ち受注残高のシェアは万 DWT ベースでそれぞれ 43.2%、43.9%、42.8%で、引き続き最大のシェアとなっている。

2108 年の国際新造船市場は、需要不足、供給過剰の状況にあるため、競争がし烈だった。中国では、政府主導の主導による体力が弱く、競争力の低い企業の整理、統合が進められた。その結果、2018 年末現在の船舶工業企業の数は 1,212 社となり、前年の同じ時期に比べ、198 社減少した。上位 10 社へのシェアの集中が進み、上位 10 社を合わせたシェアは、完成量では 69.8%、新規受注量では 76.8%に達し、前年に比べそれぞれ 11.5 ポイントと 3.4 ポイント上昇した。総完成量、新規受注量、手持ち受注量残高の 3 部門とも 5 社が世界のトップ 10 に入っている。

収支の面では、表 2 が示すように、1,212 社の船舶工業企業の本業売上と利益は全項目にわたって前年同期を下回り、大幅な減収減益となっている。

表 2　2018 年 1~11 月造船工業企業の収支状況

| 項　目 | | 本業売上 | | 利益 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 実績<br>億元 | 対比<br>% | 実績<br>億元 | 対比<br>% |
| 全　体 | | 4,032.2 | ▲31.7 | 91.4 | ▲35.5 |
| 内訳 | 船舶製造 | 2,853.6 | ▲30.8 | 51.5 | ▲17.7 |
| | 船舶部品 | 499.8 | ▲40.9 | 22.9 | ▲49.5 |
| | 船舶修理 | 175.6 | ▲15.1 | 5.2 | ▲24.6 |
| | 海洋工程 | 366.1 | ▲12.2 | 4.7 | ▲39.0 |

*1 元=約 18 円

競争激化の中、主要造船企業は二ニーズに応えて、商品構造の合理化に取り組み、エコ型鉱石運搬船とローカル線用コンテナの大量受注に成功し、2,500 人乗り豪華フェリー、7,800 台収容のカーフェリー、8.4 万立米の超大型液化ガス船、1.86 万立米の LNG 燃料船、4.8 万トン級半潜水タイプクレーン船、極地探検客船などハイテクで高付加価値の受注において成果を上げている。製品開発と製造能力の向上の面でも目を見張るものがあった。2 万 TEU コンテナ船の量産、世界初の 40 万トン級超大型ハイテク鉱石船、世界初風力装置を導入した 30.8 万トン級超大型タンカー、8,000 台収容カーフェリー、LNG ダブル燃料 1,400TEU コンテナ船、35 万トン級浮上式原油貯蔵卸装置(FPSO)など最先端の船舶と海上施設の製造に成功している。

### 1.2 揚子江船業集団、造船企業で最高益を計上[2)]

3月1日、揚子江船業集団(Yangzijiang Shipbuilding)は、同社2018年(1～12月期)の収支決算を発表した。それによると、同社の2018年の売上は232億元(1元＝約18円、以下同じ)に達し、前年対比で21%伸び、純利益は36億元で、前年の29億元より23%拡大した。造船部門では、昨年の新船引き渡し数は46隻で、前の年の33隻を大きく上回った。新規受注量は36隻で、受注金額は15億USDだった。2018年末現在の手持ち受注残高は113隻で金額にして39億USDとなっている。純利益、新規受注量、手持ち受注残高の3項目はいずれも中国造船企業で1位となっている。表3は同社2018年の収支状況である。

表3　2018年1～12月揚子江船業集団収支状況

| 項　目 | | 本業売上 | |
|---|---|---|---|
| | | 実　績 | 対比 |
| 全　体 | | 232億元* | 21% |
| 内訳 | 造船部門 | 140億元 | 14% |
| | 貿易部門 | 70億元 | 29.6% |
| | 関連事業部門 | 5.81億元 | 47.8% |

*1元＝約18円

表3の本業売上の内訳では、中核の造船部門は140億元で、前年対比14%伸びたのに対し、貿易部門は前年の54億元から70億元へ大きく伸びた。海運物流・船舶リース・船舶設計サービス・船舶解体など関連事業部門の収入は前年の3.93億元より5.81億元に拡大した。中核の造船部門の粗利は前の年の17%より18%に上がった。2018年第四四半期の売上は前年同期の63.55億元より49.45億元に減少したが、純利益は前年同期の6.78億元より84%伸びて12.45億元に拡大した。

2018年末現在の総資産に対する負債率は前年の39%から36%に下がり、保有する現金の資金量は2017年末の62億元より66億元に上昇し、一株当たりの資産価値は2017年の6.52元より7.32元に上がった。

同社が昨年受注した36隻の新船の内訳は、12,690TEU級コンテナ船が5隻、2,700TEU級コンテナ船が3隻、2,400級コンテナ船と1,800TEU級コンテナ船が各2隻、83,500トン級多目的貨物船が3隻、82,000トン級バラ積み貨物船が15隻、180,000トン級バラ積み貨物船が2隻、208,000トン級バラ積み貨物船が4隻となっている。なお、同社2018年末現在の手持ち受注残高は中国で第1位、世界で第5位となっており、2021年までの作業量と安定的な収入が確保されている。

同社は中国造船企業のビッグ5の一角を占める民営企業で、シンガポール証券取引所の上場企業で、同証券取引所2018年度業績が最も優れている銘柄の一つである。高付加価値のLNG船の受注拡大の一環として、同社は昨年10月に、三井E&S造船・三井物産と江蘇省南京付近の太倉で合弁の造船所を設立した。

## ２．造船動向

### 2.1 滬東中華、世界初大型コンテナ船LNG動力改造を受注[3)]

1月30日、滬東中華造船集団はドイツHapag-Lloydより大型コンテナ船のLNG動力システム改造契約を受注した。契約高は2億元(1元＝約18円)余り。契約内容によると、滬東中華はHL側の15,000TEU級大型コンテナ船1隻に対するLNG動力改造を行い、2020年に完成することになっている。1万TEUクラス以上コンテナ船のLNG動力改造は世界初の試みで、世界海運業界におけるLNG動力改造のデモンストレーションとして注目を集めている。

今次改造では、改造コストと所要時間を大幅に削減する目的から世界で初めてメンブレン型燃料タンクを一回で取り付ける工法を用い、燃料タンク周りの保護材はフランスGTT社のMarkⅢ特許を採用することにしている。受注にあたって、滬東中華の開発研究所、LNG研究所、溶接試験所、溶接実験室などの技術開発部門は協同で、溶接による変形、絶縁枠の変改などの一連の技術面の難題をクリアした。

IMOによる燃料の硫黄含有量制限の強化に伴い、滬東中華は時代の流れを先取りして積極的に構造調整を行い、LNG関連事業を主軸とし、LNG関連技術の確立とその成果の応用に取り組んできた。今回の受注成功はこうした同社の取り組みの成果の現れである。

Hapag-Lloydは世界規模の海運企業であり、コンテナ輸送力は世界で第5位を誇っている。同社は欧州でいち早く化学製品、原油など特殊工業製品の輸送に取り組んでいる海運業者でもある。IMOによる燃料の硫黄含有量制限の強化が進む中、同社は既存船舶に対するLNG動力改造は最も有効な手段であるとしている。同社の試算によると、LNGを燃料とした場合、二酸化炭素の排出量を20%、硫酸化合物排出量を

100%、粒子状物質排出量を 90%削減することができるという。

主要海運業者は船齢が 5～10 年で、LNG 動力改造が可能な大型コンテナ船は 160 隻以上を抱えており、HL 社だけでも改造が予定されているコンテナ船は 10 数隻を数えている。これに膨大なバラ荷積み貨物船が加われば巨大なマーケッティング需要となる。滬東中華はこれをビジネスチャンスととらえて、他社に先駆けてニーズを掴み、顧客にあった提案を積極的にプロモートしている。

### 2.2 CIMC SOE、世界最大級の LNG 燃料供給船受注へ[4)]

南通中集太平洋海洋工程有限公司(CIMC SOE)がこのほど 2 隻の 20,000 立米級 LNG 燃料供給船を受注した。これは同社が STOLT-NIELSEN GAS B. V.社と取り交わした 2+2+2 契約の最初の 2 隻である。

CIMC SOE は気体輸送船舶の設計、製造、出荷において豊富な経験と実績をもち、LNG 運搬船に関しては 27,500 立米の多目的 LNG 運搬船を 6 隻出荷したことがある。今回受注した 20,000 立米級は世界で最大級の LNG 燃料供給船である。メインタンクは C 方式二連結タイプのタンクを採用し、安全性が高く、かつ省エネで環境にやさしい特徴があり、LNG を運搬することができるだけでなく、他の船舶や施設に LNG を供給することもできる最新の技術水準を有している。CIMC SOE はこうした LNG 燃料供給船を同社のこれからの主力商品として据えている。

STOLT-NIELSEN GAS B. V.は世界最大の化学品海運業者 Stolt-Nelsen と LNG 行業界の 2 大巨頭 Hoegh LNG、Avenir LNG との全額出資の子会社で、小規模の LNG 運搬業務と LNG 燃料供給業務に特化した会社である。

一方、CIMC SOE は春和集団、シンガポール SPOM PTE . LTD.、江蘇太平洋造船集団が共同出資して、江蘇省啓東の造船団地に設立した合弁企業で、登録資本が 14,990 万米ドル、投資総額が 21,980 万米ドルに上り、860m の岸壁と 1,000 人の従業員を有している。

### 2.3 初の国産超大型客船、年内 10 月着工へ[5)]

中国初の超大型客船は年内 10 月 18 日上海外高橋造船所の創立記念日に正式に着工することが決まった。引き渡し日は 2023 年 9 月 30 日の予定である。模型の作成は昨年すでに始まり、5 月末までに完了する予定である。イタリア側がグランドデザインを担当し、700 の部分からなる模型の制作は外高橋客船設計第二研究所が担当する。2018 年 11 月、中国船舶工業集団、米カーニバルグループ、イタリアフィンカンティエリグループの 3 社が 2+4 隻の Vista13.55 万トン級超大型客船の新船建造契約を取り交わした。契約内容によると、中国で 2 隻の新しい超大型客船を建造し、1 番船は 2023 年、2 番船は 2024 年 12 月に引き渡すことになっている。上記年内着工予定のものはその 1 番船である。中国にとって超大型客船を建造するのは今回が初めてである。

中国船舶工業集団とカーニバルグループは昨年、合弁会社「中船カーニバル客船有限公司」を設立した。計画では、合弁会社は中国に本部を置き、2019 年中に自社の客船を保有して中国でクルージング事業を開始することになっている。クルージング界の巨頭であるカーニバルグループが中国で合弁会社を設立するのはこれが初めてである。合弁会社は中国で新船を建造する他、カーニバルグループ傘下のコスタクルーズより 2 隻の完成済み客船を購入することになっている。1 隻は 85,861 トンのコスタアトランテイカ号で、収容人数は 2,210 人、引き渡しは 2019 年末を予定している。もう 1 隻はコスタアトランテイカ号の同型姉妹船コスタメディテラン号で、収容人数は 2,114 人、引き渡し日は未定。

中国では、国際観光の発展に伴い、客船の利用者数は急速に拡大している。定期客船の利用者数は 2010 年の 7.9 万人から 2017 年の 212.5 万人へ 27 倍拡大している。2017 年の客船の利用者数は出入国合わせて 495.5 万人に達し、前年に比べ 34%伸び、世界客船市場の平均伸び率 4.5%を大幅に上回った。市場規模は 2017 年が 89.2 億元(1 元＝約 18 円、以下同じ)に上り、32.5%拡大した。定期客船の利用者が客船総利用者に占める比率は 2010 年の 10%から 2017 年の 46.9%に拡大し、2017 年の売上が 39.7 億元で全体の 44.5%を占め、定期客船が客船観光の主流になりつつある様相を呈している。

**出典**


1）2019/01/29 中国海事服務網
https://www.cnss.com.cn/html/2019/domestic_industry_0129/322815.html

2）2019/03/05 中国海事服務網
https://www.cnss.com.cn/html/2019/shipbuilding_0305/324933.html

3）2019/02/02 中国海事服務網
https://www.cnss.com.cn/html/2019/zcjs_0202/323247.html

4）2019/02/28 中国海事服務網
https://www.cnss.com.cn/html/2019/hg_0228/324671.html

5）出典：2019/03/18 中国海事服務網
https://www.cnss.com.cn/html/2019/yzxc_0318/325519.html