

(公財) 日本海事センター企画研究部研究員 本図 宏子



研究員の本図と申します。本日は最後の発表で皆様お疲れかと思いますが、どうぞもう少々よろしくお願い致します。私の方からは中国のアジアから欧州、そしてアフリカまでを結ぶ物流網の構築を目指す一帯一路構想とその構想の下で、中国海運業がどのように変わろうとしているかについてお話しさせていただきます。

本日の説明の順番ですけれども、はじめに一

帯一路構想とはどのような構想なのか。海運業に関連する政策を中心にご説明致します。次に中国の海運業は現在どのような状況にあり、どのような課題を有しているのかについてご説明致します。そしてその課題に対して中国政府はどのように取り組もうとしているのか、中国出張をして政府の関係者や中国企業の関係者に話を聞いてまいりましたので、その結果も交えつつご報告させていただきます。そして最後に海上荷動きに関する最近のデータを交えながらまとめとさせていただきます。

はじめに一帯一路構想の概要についてです。この構想は2013年に習近平国家主席によって打ち出された構想です。構想の大きな目的としては2点ありまして、貿易の拡大とエネルギー資源を安定的に調達することです。構想の柱も2点ありまして、1点目が交通インフラの整備です。先ほど星野先生の方からもご説明がありましたが、中国とその最大の貿易相手であるヨーロッパを結ぶ交通網を構築することです。これまで中国は自国の経済発展を第一優先としてきましたが、この構想では連結する物流網を作るということに重きが置かれております。2点目は中国企業の海外進出を促進することです。この構想は中国の様々な国内問題が背景にあって打ち出された構想だと言われていますが、中国も成長が頭打ちになって成熟市場になってきているので海外に市場を見出そうということです。自由貿易協定の締結ですとか経済合作区の設置、これは工業団地を中国と隣接する諸外国に作るものですが、それによって

中国企業が海外に進出しやすいような枠組みを整備するということになっております。これに対して中国の海運企業がどのように捉えているかと言いますと、私は中国の海運企業が多く集まる会議に参加してきたんですが、幹部の発言としては「海運不況の中、この構想は千載一遇のチャンスだ、中国の物流企業、海運企業が連携して一帯一路構想の先鋒を担うべきだ」というような、この構想自体が中国の海運企業の士気を鼓舞しているような印象を受けました。中国政府がこの構想でよく強調しているのが、音楽に例えていて、この構想は中国のソロではなく、協奏曲、シンフォニーだ。他の国と一緒に作る政策で他の国と一緒に恩恵を享受するものだということを強調しています。

一方で、アメリカなどは中国の覇権拡大に当たるんじゃないか、また中国の海運企業が権益を取得している港湾に中国の海軍の艦隊が立ち寄りしていますので、軍事的意図もあるのではないかと。皆様よく真珠の首飾りという言葉もお聞きになったことがあるかもしれませんが、そのような反発も国際社会からは起こっています。

次に一帯一路構想の下で、どのような政策が行われようとしているのかについて海運業に関連する政策を中心に説明させていただきます。一帯一路構想は先ほど星野先生からもお話がありましたが、陸上シルクロード、これを一帯と呼びます、そして海上シルクロードを一路、一帯一路で構成されています。陸上シルクロードは中国の内陸部の都市からヨーロッパまでを結ぶ鉄道網を構築するもので、これはチャイナ・ランドブリッジと呼ばれています。現在既に10以上の中国の内陸の都市から30路線以上が整備されていると言われており、日本企業も利用を開始したというような報道がありました。海上シルクロードの政策内容については、沿線国における港湾建設や港湾物流網の整備、そしてそれによって重要資源—エネルギー資源を安定的に調達する輸送路の確保、そして陸上シルクロードと海上シルクロードを連結する経済回廊の建設、例えばパキスタンのグアダル港と中国の内陸部のカシュガルを結ぶ経済回廊を建設することによって、マラッカ海峡を通らずに石油を輸入するようにすることなどの整備が進められています。

国内でどのような政策をやろうとしているのかについては沿線の港湾の開発、そして上海、天津、福建、広州に設けられた自由貿易試験区において規制を緩和して外資を呼び込み、シンガポールやロンドンと並ぶ海事クラスターを創出するという事。そして沿海部にある従来からある青字で挙げました特

区の発展推進です。この中にはクルーズ産業を推進するということが掲げられた特区などもあります。そして陸海運と鉄道の複合一貫輸送の推進です。見て頂いたらお分かりかと思いますが、海上シルクロード構想は、陸上シルクロードのように地域横断的な整備計画があるわけではなく、現時点では基本的に既存の港湾を整備するというような政策を集めたものであり、関係が良好な国との間でできることからやっていくというようなスタンスのように見受けられます。ここまで一帯一路構想の概要について説明致しましたが、次に現在中国の海運業はどのような状況にあるのかについてご説明させていただきます。

よく中国政府の報道発表や政府高官の発言で用いられる表現が、規模が大きいが強くはないという言葉です。規模についてはこの図を見て頂けますでしょうか。2000年から隻数で2倍、船腹量では4倍に大きく成長しており、現在規模はギリシャ、日本に次いで世界第3位の規模になっております。ただ規模としては急成長を遂げましたが、様々な課題が指摘されています。最大の課題については国際競争力が弱いということです。国際競争力については積取比率という比率に着目して見て頂きたいと思います。積取比率というのは、中国商船隊が中国発着貨物をどの程度獲得できたかを指す比率です。この推移については左の表を見て頂けますでしょうか。改革開放期には50%程度あったのが、現在はその半分以上の20%程度に下落しています。またこちらの右の図を見て頂けますでしょうか。これは中国から北米までのコンテナの荷動量を示したもののなのですが、2000年から2015年にかけて全荷動量は3倍になっているのに対して、中国の大手トップ2社のシェアは13%から15%で一定になっております。この背景には計画経済の時代には一定程度の貨物を中国船社に割り当てるというような政策がとられていたのですが、WTOの加盟に当たって中国政府はこの政策を廃止しました。その結果中国企業は市場競争に晒され、中国のWTO加盟による荷動増の恩恵を受けられなかったということがあると思います。この他の課題としては船体の近代化が進んでいないということや海運企業の数が非常に多い、外航では200社、内航では2,000社程度あると言われています。

そして次に、これらの課題を解決するために中国政府がどのような取り組みをしているのかについてご説明させていただきます。政府は2020年までに海運強国を目指すという目標を掲げて、2014年に建国以来初の海運業に関する国家目標を発表しました。中国の国土交通省に当たる交通運輸部が出した詳細な計

画は60項目に及び、1つ1つの目標に達成期限や担当部局が示されている等、非常に本気度の高さが窺える内容になっています。政府がなぜ今国家戦略を策定したのかについて、政府の発表では、「資源の調達や海洋権益の確保において海運業の重要性がますます増しているからだ」としています。一帯一路構想も先ほどご説明しましたように資源エネルギーの安定的な調達を目的としたものでしたので、これらの政策は足並みが揃っていると言えます。次に様々な目標があるのですが、主要政策の詳細について3点に絞りご説明させていただきます。

1点は海運企業の改革についてです。海運業界では業界1位のコスコと業界2位のチャイナ SHIPPING 社が合併してコスコ・SHIPPING 社が本年2月に誕生しました。合併に際してコスコ社のホームページには、「一帯一路構想実現に向けた必然の選択だ」というような社長の談話が発表されており、これは国家の方針による企業再編であるということが窺えます。また業界3位と4位の合併も予定されています。これらの合併再編は「インフラ企業で世界で戦える企業を作る」という中国国務院の大きな方針の下行われておりまして、他の鉄鋼や鉄道等の分野でも企業再編が進んでいます。規模は大きいが強くないと言われる中国海運業が、さらに合併によって規模を拡大させることになるのですが、規模をさらに大きくただけで国際競争力強化につながるのかという疑問が挙げられます。ただ合併のメリットとしてまず挙げられるのが輸送網の拡充です。

大手2社が合併して輸送網が拡充したことに加えて、中国船社の合併等がきっかけとなって世界のコンテナ船のアライアンスが再編されることになりました。現在北米航路、欧州航路におけるコンテナ船社のアライアンスは4体制なのですが、来年の4月からこれが3体制になります。新コスコ社のコンテナ部門が属するアライアンスのシェアは、日本の船社が属するアライアンスのシェアよりも船腹量が大きくなっております。こういった面からは、アライアンスの再編はコスコにとっては輸送網拡充のチャンスになるということができると思います。

次に、国際競争力を上げるための政策として、先ほど申し上げました積取比率の向上です。なぜ中国の船会社は中国発着貨物を獲得できないのか、その理由について中国政府の研究機関は2つの理由を挙げています。1つは中国企業のサービス、技術水準、そしてブランド力が低いこと。もう1点は中国の荷主側に要因があるとしています。中国の大手の荷主は国有企業が多く、元々計画経済時代には政府の一部局であったためリスク管理意識が薄い。そして製造業荷主の大半を占める中小零細の荷主は国際物

流管理を担える人材が圧倒的に不足している。またネゴシエーション力も弱いということで中国の企業は海上輸送の決定権を相手方に委ねる傾向があるということです。そのため中国交通運輸部の取り組みとしては、荷主側へのリスク管理意識の啓蒙や船社や荷主との信頼関係の構築等を行っていく予定です。また日本は資源の積取比率が8割から9割と非常に高くなっております。中国は3割程度なのですが、日本の政策にも非常に興味を示しておりました。

ただ積取比率を向上させるにはハードルが高く時間もまだまだ要するのではないかと考えられます。理由は3点ほどありまして、まず荷主側において輸送の契約形態から変更する必要があること、また海運企業と荷主の協力関係を構築するのは一朝一夕には難しいと考えられること、そして最近では海上輸送を自社で担おうというようなヴァーレ等の資源メジャーも出てきています。

次に海運強国に向けた施策として中国企業の海外進出の加速です。赤字が、中国企業が権益取得等を行った港湾、青字が中国政府の支援により港湾建設が合意された港湾を示しています。中国の景気減速に伴って、中国国内の貨物取扱量が頭打ちになってきている。中国も成熟市場になっているため中国船社はアジアやアフリカ、そしてヨーロッパを中心に海外展開を急拡大させていると中国企業のホームページには書かれていました。コスコ社はギリシャの最大の港であるピレウス港の国営運営会社を買収したことが今年話題を集めました。新コスコ社のターミナルオペレーターとしての世界におけるコンテナ取扱量は世界2位になっております。

コスコ社はスエズ運河のコンテナ埠頭も一部運営しています。中国の現地出張をした際に中国企業のこれらの海外投資に当たって、どのように政府はプッシュしているのかという点について聞いてみたのですが、政府や企業共に「政府は全く関与はしていない、あくまでも企業主体である。海運は中国の中で最も改革開放が進んでいる分野だ」とこれ以上は聞くなという感じで遮られてしまったのですが、もう少しこれらの点について突っ込んで調査ができたかなと思っております。またコスコ社の社長がピレウス港を訪問したときは習近平国家主席がピレウス港を訪問したときよりもギリシャ側のおもてなしが凄かったというような話も聞きました。政府がどの程度関与しているかについてはまだ謎のままになっております。

さてこれらの中国企業が深く関与する港湾において、荷動きがどの程度推移しているかについて見てみたいと思います。コスコ社が経営権を取得したピレウス港から中国への海上荷動量はコスコグループ

の出資開始以降大きく伸びています。また中国の大きなターミナルオペレーターである招商局国際が出資しているナイジェリアから中国の海運海上荷動量も非常に大きく伸びています。中国企業が出資したから荷動きが伸びたのか、あるいは荷動きが伸びることを見越して中国企業が出資したのか、どちらの要因もあるかと思いますが、輸送網が拡大することは中国海運企業の国際競争力の強化には寄与することは確かだと思われます。

最後に海運強化策として税制の改革についてです。中国では法人税に相当する企業所得税は、国内企業、海外企業一律 25%になっております。現在ヨーロッパの先進国ではトン数標準税制という税制がとられております。これは法人税は利益に応じて税額が増減するのに対して、トン数標準税制は所有船舶のトン数を基準に税率を固定するものです。海運は非常に市況の変動に晒されやすい業種なので、税額が固定されることは投資がしやすくなるというメリットがある他、好景気のときには減税効果があります。アメリカや韓国、台湾でも導入されており、日本でも一部船舶について導入されております。中国の海運企業からは、ライバルの企業と同じ条件で競争できるようにして欲しいとこのトン数標準税制の導入に関して業界からは政府に要望し続けているということで、現在政府は欧州諸国のトン数標準税制について研究しているということです。ただ現在は海運不況で導入の意義が少ないということや、他産業との公平性の問題で財務省に当たる財政当局が難色を示しているということなので現在のところ導入の目途は立っていないということでした。また船員税制についても改革の動きがあるようです。

最後に中国と一帯一路構想沿線国の海上荷動きの動向について見ていきたいと思います。左の図を見て頂けますでしょうか。全体的な荷動きについては一帯一路構想発表後に荷動きが大きく増加したというような動きは見られません。外国で港湾整備を行っても、中国との貿易が増えなければ荷動きは増えないので構想発表からまだ 2、3 年位しか経っていない現時点で構想が荷動きに与える影響を見るのは時期尚早かもしれません。ただ中国政府が重要視する資源輸送、タンカーの積取比率は着実に増加しています。また右の図を見て頂けますでしょうか。これはライナー SHIPPING コネクティビティーというコンテナ航路の充実度を指す UNCTAD がまとめた指標になっております。これは中国が群を抜いて世界 1 位になっており、これも着実に増加しております。よって中国からの航路網は確実に拡充しています。また海外の船社や港湾会社も一帯一路構想をビジネスチャンスと捉えて中国の企業や港湾と提携関

係を結ぶ動きがあります。例えばフランスの CMA-CGM 社は中国のターミナルオペレーターである招商局国際との間で一带一路構想に関連した戦略的提携関係を構築しています。また日本でも大阪港が中国の一带一路構想の拠点である連雲港との間で協定を締結したようです。

最後にまとめとさせていただきます。まず2点申し上げたいと思います。まず中国海運業の国際競争力は強化するのかという点についてです。政府主導の海運企業による再編や世界のコンテナ船のアライアンス再編、そして海外港湾の買収や整備は中国の海運企業の輸送ネットワークを拡大し国際競争力の強化に寄与すると言えます。一方で積取比率の改善や現状の企業税制等課題も多く残ると言えます。ただ中国が海運業の強化に本格的に取り組み出したことは確かなので、今後共その動向を注視していくことは必要だと考えます。そして2点目、一带一路構想が世界の海運業に与える影響についてです。一带一路構想の下で海上物流網の整備が進み、貿易が活性化するという事はビジネスチャンスとも言えます。中国と経済関係が深いヨーロッパや韓国の企業は、抜け目なくこの構想に伴うビジネスチャンスに着目していつているように見受けられますので、そのような視点でこの構想を見ていくことも重要ではないかと思います。

一方で、中国船社による海外港湾の整備や権益の取得については、今後海運市場にどのような影響を与えるのかというのを予測することは現時点では難しく、日本企業に何等かの不利益をもたらす可能性もあるかもしれません。公正かつ自由な競争が確保されているのかといった面についても十分目を向けていく必要があると思います。先ほど星野先生が仰られましたように「貿易路に変化が生じることは、国際物流に可能性と脅威をもたらす。どのように対応するかが問われる」という言葉をお借りしてまとめとさせていただきます。長い時間ご清聴頂きどうもありがとうございました。

第20回海事立国フォーラムin北九州 2016

一帯一路構想下における中国海運業の動向

2016年10月12日
日本海事センター
企画研究部
本図宏子

1. 一帯一路構想の概要
2. 中国海運業の現状と課題
3. 「海運強国」に向けた政策概要とその評価
4. 中国と一帯一路構想沿線国との海上荷動き
5. まとめ

1

1. 一帯一路構想の概要

◆陸路と海路で中国から欧州を結ぶ交通網を整備し、貿易を活性化させることが目的。

背景

- 国内の過剰設備投資問題
- 低成長
- エネルギー資源の需要拡大
- 地域間格差

取組

- 交通インフラ整備
- 自由貿易協定等の締結
- 経済合作区の設置
- 基準の相互認証

目的

- 貿易の拡大
- エネルギー安全保障

「共商、共建、共享」
Win-Win原則の強調

中国

中国の覇権拡大
軍事的意図？
(真珠の首飾り)

米国 インド

“海運不況の中、千載一遇のチャンス”
(コスコ社幹部談)

(出所) 「Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road」 (国家発展改革委員会・外交部・商務部)

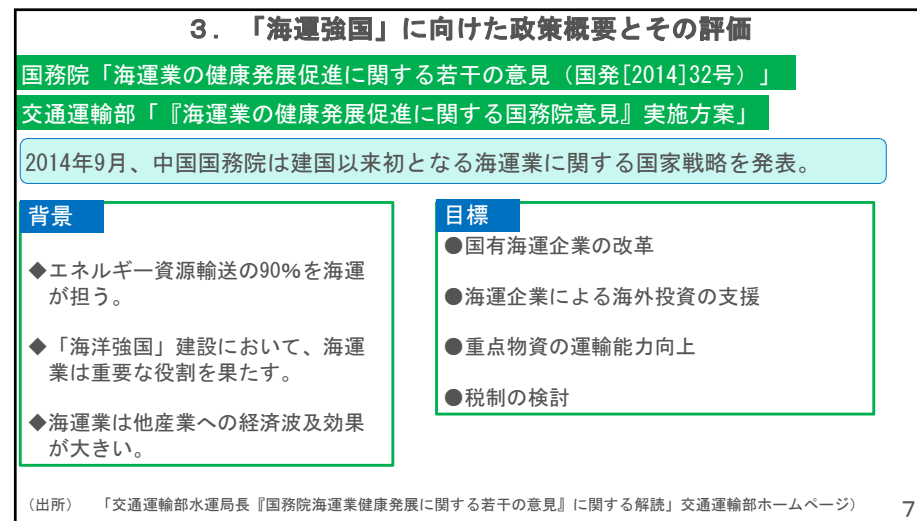
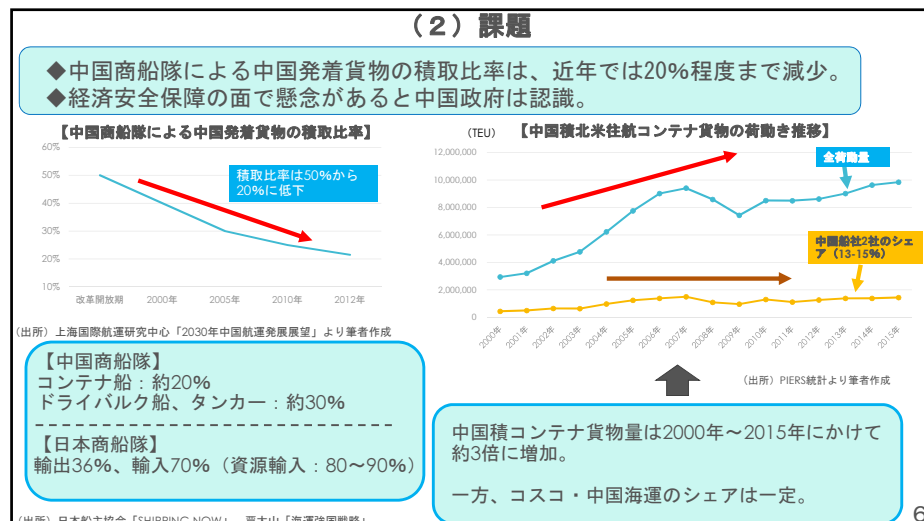
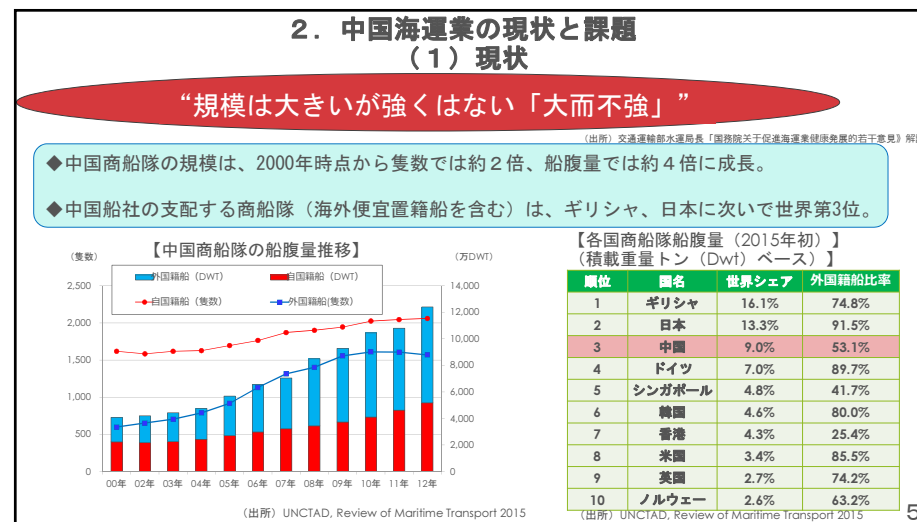
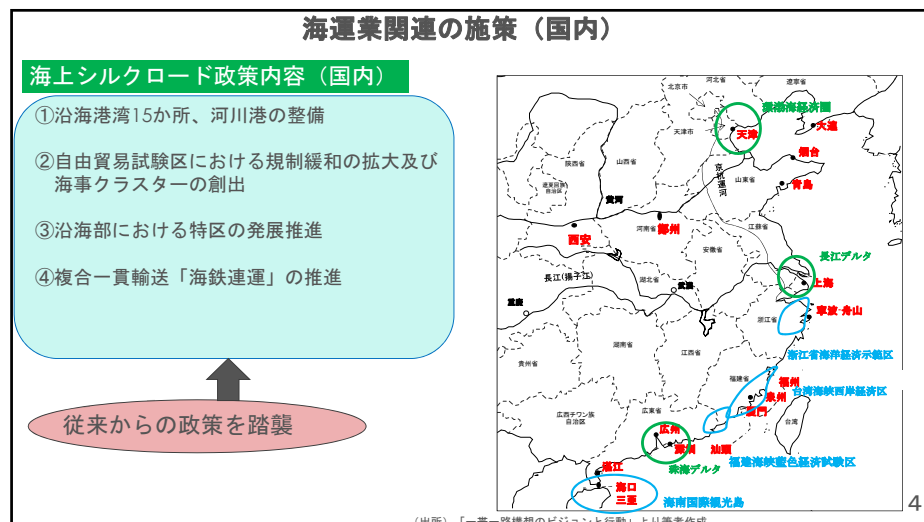
2

海運業関連の施策（国外）

海上シルクロード政策内容（国外）

- ①一帯一路構想沿線国における港湾建設・港湾間物流網の整備
- ②重要資源の安定的な輸送の確保
- ③陸上シルクロードと海上シルクロードを結ぶ経済回廊の建設（パキスタンやカシュガル等）

3



(1) 海運企業の国際競争力強化

① 企業再編

◆世界で戦える巨大企業をつくるべく、インフラ関連企業の合併・再編の動きが加速。

(2015年9月：国務院「国有企業改革を深化するための指導意見」)

◆2016年2月、コスコと中国海運が合併し、船隊規模で世界最大を誇る中国遠洋海運集団（コスコ・ SHIPPING）が設立。“海洋強国建設、一帯一路構想実現に向けた必然の選択”（合併時のコスコ・ SHIPPING幹部談話）

◆シノトランス&CSCと中国招商局集団も合併予定。

【中国の主要外航海運企業の運航船隊（2014年12月31日現在）】

順位	企業名	隻数	万トン
1	中国遠洋運輸集団（コスコ）	574	4,446.3
2	中国海運集団（チャイナ・SHIPPING）	158	1,661.1
3	招商局運輸股份有限公司	54	1,128.0
4	中国外運長航集団有限公司（シノトランス&CSC）	174	911.9

(出所) 中国交通運輸部「中国航運発展報告」（2014年版）

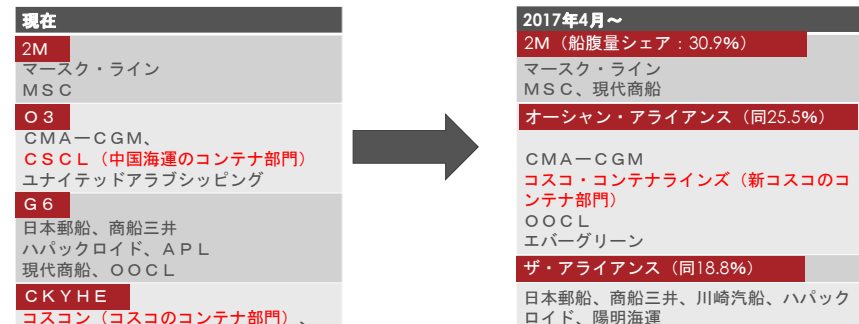
「規模は大きいが強くない」中国海運業が、さらに規模を拡大させる。

今後の国際競争力強化策は如何に？

8

◆北米・欧州航路におけるコンテナ船アライアンスは、4大体制から3大体制へ。

◆アライアンス再編により、北米航路・欧州航路において新生コスコは輸送網を拡充。



(出所) 船腹量シェアはAlphaliner HPの2016年9月末時点の船腹量に基づく。

9

問題の背景

② 積取比率の向上

【海運企業側の要因】

◆中国海運企業のサービス・技術水準・ブランド力が低い。

【荷主側の要因】

◆大手荷主：政府の一部局であったため、リスク管理意識が薄い。

◆中小荷主：製造業荷主の大半を占める。国際物流管理を担える人材が不足。

海上輸送の決定権を相手方に委ねる傾向がある。

輸出：FOB契約

輸入：CIF契約

(頁大山「海運強国戦略」)

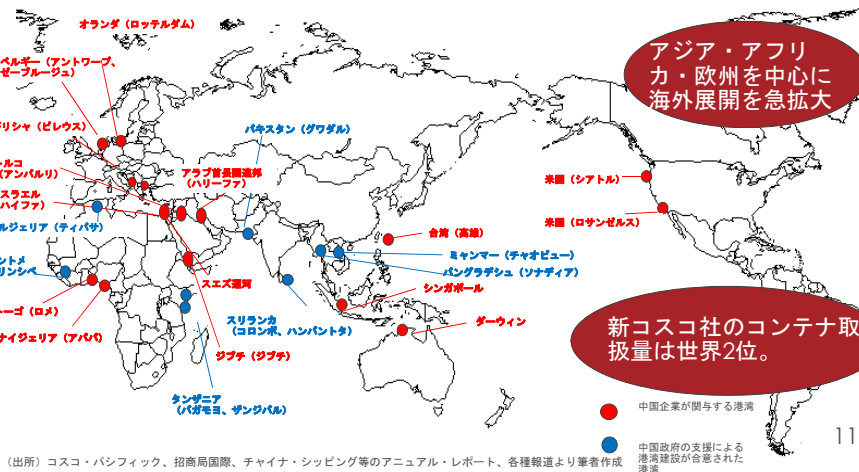
交通運輸部の取組

◆荷主側へのリスク管理意識の啓蒙、船社と荷主の信頼関係構築。

◆積取比率の高い国（日本等）の政策研究。

10

(2) 中国企業による海外港湾への投資拡大



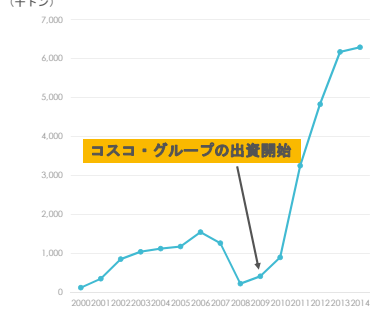
(出所) コスコ・パシフィック、招商局国際、チャイナ・SHIPPING等のアニュアル・レポート、各種報道より筆者作成

11

中国船社が深く関与する港湾における荷動き

中国企業が深く関与する港湾では、荷動きが飛躍的に増加。

【ピレウス港から中国への海上荷動き量】



(出所: Eurostatより筆者作成)

【ナイジェリアから中国への海上荷動き量】



(出所: Global Insightより筆者作成)

12

(3) 税制改革

企業所得税 (法人税)

◆現在、一律25%。

◆欧州諸国のトン数標準税制について研究中。

【トン数標準税制】

所有する船舶のトン数を基準として一定の「みなし利益」を基に税額を固定する税制。好況時には減税効果があるほか、好不況の振幅が激しい外航海運市場において、企業の納税額が予測しやすくなるという利点を有する。

◆導入の目的は立っていない。

海運不況下では、導入の意義が少ない
他産業との公平性の問題

(交通運輸部ヒアリング結果)

国際競争力の強化には、時間を要する。

13

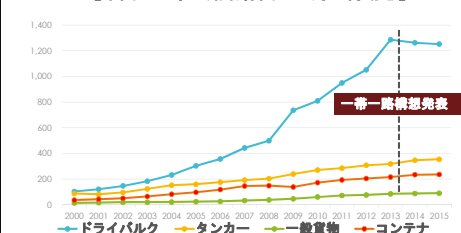
4. 中国と一帯一路沿線国との海上荷動き

◆一帯一路構想が荷動きに与える影響を見るには時期尚早。

- ・中国の海上荷動きの7割を占めるドライバルク船の荷動きは、インドの鉄鉱石輸出規制や海外炭の輸入規制の影響で、2013年をピークに2015年にかけて下落傾向。
- ・一方で、タンカーやコンテナ船の荷動きは増加している。

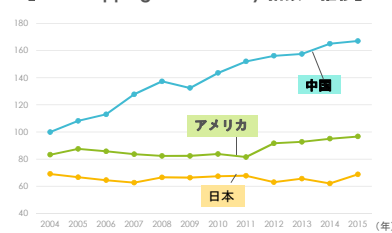
◆コンテナ航路網は群を抜いて世界1位。各国船社・港湾は、一帯一路構想推進に関して中国企業と業務提携を結ぶ動きも。(CMA-CGM等)

【中国と一帯一路沿線国との海上荷動き】



(出所: IHS Global Insightより筆者作成)

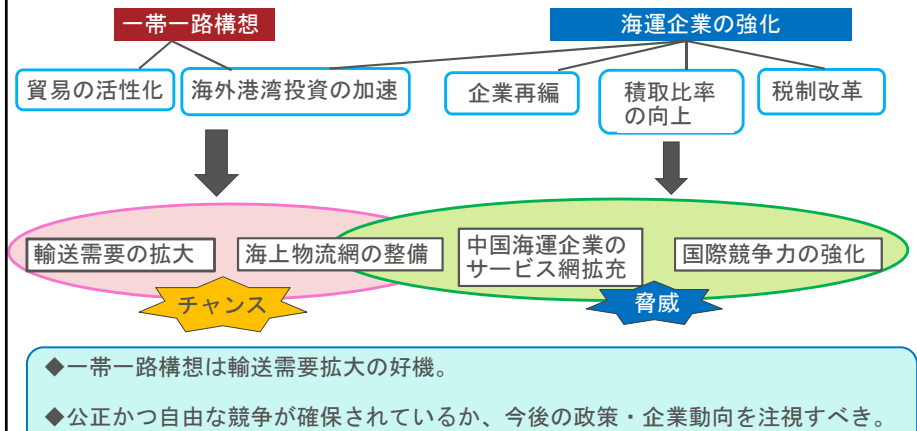
【Liner Shipping Connectivity 指数の推移】



(出所: UNCTADデータより筆者作成)

14

5. まとめ



15

ご清聴ありがとうございました。



公益財団法人 日本海事センター
URL:<http://www.jpmac.or.jp>