

一帯一路構想と中国海事産業 ～中国ワールド・ SHIPPING・サミットに参加して～

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201511
日本海事センター企画研究部
研究員 本図 宏子

ポイント

- ・一帯一路構想の推進に向け、中国海事関係企業、海事大学、船級協会等から前向きな期待溢れる発表が続々となされ、産官学挙げて構想実現に邁進する意気込みが感じられた。
- ・一方、欧米圏の参加者からは、一帯一路構想の具体的施策がまだ提示されていないという懸念や、「中国による経済支配」と受け取られないようオープンなマーケットを形成することの重要性が訴えられるなど警鐘を鳴らす場面も見られた。

1. はじめに

本稿では、本年 11 月 5 - 6 日にかけて広東省広州市で開催されたワールド・SHIPPING・サミットについて報告する。本サミットは、海運業界の「ダボス会議」と評されており、海運、造船、港湾、金融等各分野から有識者が一堂に会し、海運業の発展と関係者の交流進展を促すことを目的として、2004 年以降、コスコの主催により、開催されてきた。

今回は、『一帯一路構想と海事産業』というテーマで、北京、上海に次ぐ中国第三の都市で、華南地区の経済的中心である広東省の省都広州市で開催された。本サミットでは、中国海運企業の経営陣や学术界、欧米のアナリストなど、約 50 名の有識者により講演が行われた。サミット参加者は約 500 名に上り、海事関連企業に加え、船舶金融・保険、法務、経営コンサルタント、情報通信、研究・教育機関等、業種も多岐に渡り、まさに「海事クラスター」というコンセプトを具体化したような会議であった。欧米勢としては海運会社をはじめとして港湾公社や船舶管理会社、金融機関、鉄道企業等が参加していた。

2. 広東省における海事関連政策について

開催地である広州市は、古代シルクロード時代より栄えてきた港湾都市である。近年は電子・電器産業や自動車産業の集積も進んでおり、広州港は 2014 年時点で貨物総取扱量は世界 5 位、コンテナ貨物取扱量は世界 8 位となっている。また、2015 年 3 月に中国政府が発表した「シルクロード経済ベルトと 21 世紀海上シルクロードを推進し共に構築する構想と行動」において「21 世紀海上シルクロード」の開始点となる重要都市と位置付けられ、2015 年 4 月には中国（広東）自由貿易試験区が設置されるなど、今後とも、海上貿易における中核都市として発展していくことが見込まれている。

広東省政府も本構想の推進にあたり、本年 6 月に「広東省『一帯一路』建設への参与実施案」を策定している。方案では、「省内の港湾建設の強化や空港・道路・鉄道との相互接続の促進」に加え、「パキスタンのグワダル港等の港湾建設への参画」、「シルクロード沿線国における鉱物資源への開発協力」等、省内から海外に至るまでインフラ整備に積極的に関与するという野心的な目標を掲げている。本サミットにおいても、省政府高官や広州港集団等から、広州における国際的な海事センター「国際航運中心」創設に向けた取組について説明があった。なお、広州を含む自由貿易試験区における海運業等に関する規制緩和措置は、表 1 の通りとなっている。現地ヒアリングによると、広東省における自由貿易試験区では、大きな優遇措置を講じられているのは香港・マカオ企業であるため、日本企業はまだ様子見状態とのことであった。

表 1. 自由貿易試験区における規制緩和内容

時期	詳細
2013 年 9 月 (交通運輸部公告 2013 年第 55 号)	中国資本の海運会社による中国船籍以外の船を用いた中国沿岸の港湾・上海港間での輸出入コンテナ輸送業務を許可する。
2015 年 6 月 (交通運輸部公告 2015 年第 24 号)	国際船舶運輸業務：外資の出資規制を撤廃。ただし、外国独資企業について、上海自貿区（外国企業一般が対象）、広東自貿区（香港・マカオ企業が対象）のみで許可。
	国際船舶代理業務：外資比率 51%までの中外合作・合弁企業を許可。
	国際海運貨物積卸業務、国際海運コンテナにおけるヤード管理業務：独資企業を許可。
	国際船舶管理業務：独資企業を許可。省級交通運輸部門が許可する。

3. サミットでの講演内容について

はじめに、企業経営陣の講演から概説する。コスコの馬澤華董事長は、需要が伸び悩み、船腹過剰状態が続く中、一帯一路構想は大きなチャンスであり、同業他社と共同して構想実現の先鋒を担うべきであると述べ、本構想推進に尽力することは海運企業としての社会的責任であると強調した。また、同社の李雲鵬総経理は、本構想の推進にあたり、海運、造船のみならず船主、荷主、物流、船舶金融、情報通信業など、海事クラスターにおける連携をより強化していくことが肝要だと述べた。

中国本土最大の港湾オペレーターである招商局集団の蘇新剛副総経理は、一帯一路構想の下で世界の港湾整備・運営に参画し、物流網の建設に注力するにあたり、企業間連携を強化していくことが重要だと述べた。同集団は、2010 年にラゴス港（ナイジェリア）のコンテナターミナルの株式買収を端緒に海外進出を開始し、スリランカ、バングラデシュ、トーゴ、

タンザニア、トルコ等 15 か国 28 つの港湾の権益取得に乗り出すなど、近年急速に海外展開を加速させている。最近では、一帯一路構想の下、同業他社と連携して「オール中国」として海外の港湾権益取得に乗り出す動きが活発化している。

シノトランスの宋徳星副董事長は、短期的な市況回復が見込めない中、本構想はまさしく光明であり、海運業は国際的な物流網構築に向け奮闘すべきだと述べた。中国では国内競争による消耗を避けるべく企業間合併の動きが加速しており、海運業界でもコスコと中国海運、招商局集団とシノトランスの合併が報じられるなか、宋副董事長は、自身の講演テーマが招商局集団の蘇副総経理のものと似通っていることを揶揄し、噂されている両社の合併の可能性を示唆する場面もあった。

次に学术界や船級協会からも、一帯一路沿線各国への技術協力拡大に向けた構想が発表された。

大連海事大学の鄭少南副校長は、関連企業と共同で「海上シルクロード教育基金」を設立し、沿線国家において海事大学設立や船員教育支援を展開していく構想に関し、「海事教育輸出」というテーマで講演を行った。既にスリランカ、バングラデシュ、タンザニアや他アフリカ諸国から協力要請を受けているとのことであった。

中国船級社の孫立成総裁は、安全・効率的、かつ環境保全に配慮した船舶運航の確保のため、沿線各国への技術協力を拡大していくと述べた。同社は、本構想の下、本年 9 月にアフリカ大陸における業務拡大を睨み、南アフリカ共和国に海外事務所を設立するなど、ネットワークを拡大している。

最後に、政府機関の発表としては、交通運輸部水運科学研究院の賈大山副院長が、本年 9 月に政府が発表した、国有企業に民間資本を導入する「混合所有制」を海運業でも推進すべきであること、海運・造船・船主・金融業の連携をより強化していくべきであるとの内容を発表した。また、政府は「海運強国」実現に向けて、トン数標準税制や海運企業への融資政策、船員所得税等に関して国際標準に基づいた新たな施策を研究中であることについても触れられた。

一方、欧米の講師陣からは、本構想推進にかかる懸念や課題が示された。マースクグループ中国代表の Tim Smith 氏は、UNCTAD が公表しているライナー・ SHIPPING・コネクティビティ (LSC) インデックスでは中国が世界 1 位で突出していることに言及し、本構想の下で更に物流網が整備されることにより輸送コストが下がり、貿易量が拡大すると分析した。一方、壮大な理念をどのように実践段階に移していくかが肝要であり、具体的施策がまだ打

ち出されていないという懸念を示したほか、本構想を「中国による経済支配」と受け取られないようオープンなマーケットで競争を行っていくべきであると警鐘を鳴らした。

国際海事法律事務所 Ince&Co 香港オフィス社長の David Beaves 氏は、一带一路構想の実現に向けて中国政府は 65 か国と自由貿易協定の交渉を行っているが、紛争解決手段の整備が重要であり、沿線各国にニューヨーク条約をはじめとする国際条約の批准を呼びかけるべきであると述べた。また、中国における外国裁判所による仲裁判断・裁判判決の承認・執行手続をより効率化することが必要であると述べ、本構想の推進にあたり適法性を確保することの重要性について論じた。

4. おわりに

一带一路構想の下、自由貿易試験区の設立や、海運業の長期的国家戦略である「海運業発展方案」等の施策が本年に入り相次いで打ち出され、中国海運業界は大きな変革の時を迎えようとしている。一方で、壮大な構想の影では「中国による覇権の拡大」といった側面も指摘されている。今後は、公正かつ自由な競争が確保されているかといった面にも十分目を向けていくべきであり、日本としての政策的対応が必要となる場面も想定されよう。

本サミットでは、海事産業の連携を強化して一带一路構想に伴うビジネスチャンスを掴もうという内容の講演が続き、参加者の士気を鼓舞し、ネットワーキングを強化するという効果は十分達成されたのではないかと感じられた。多岐に渡る海事クラスターの各部門の英知を結集してこのようなヴィジョンの発表と意見交換の場を設けることは、我が国の海事クラスター振興政策を考える上でも参考になると思われる。

