

海運貿易からみた中国の現状

商船三井株式会社 営業調査室
主任研究員 加来 明華

はじめに

どんな形であれ誰もが三国志や水滸伝に接する機会があったと思う。これら中国古典には中華民族思想の根源が顕れている。例えば三国志には英雄豪傑が多々登場するが、それぞれが人間の特性を象徴し、中国人としてのあるべき出处進退を示唆しているのである。

筆者は船会社の駐在員として 2000 年から 2009 年迄北京に 9 年間在勤、その後の 3 年間も中国各地へ赴く機会があり、色々な方々と長くお付き合いさせていただいているが、ビジネスあるいは遊びにしろ、お付き合いの根元にはその精神が脈々と息づいていることが感じられる。欧米思想の影響も近年、特に若年層において感じられるが、こうした中国人が伝統的に持つ東洋的思想の多くを我々日本人も共有している。IT 化が進み、情報が一夜にして世界を一周、グローバルなビジネスチャンスあるいはリスクがあつと言う間に具現化する昨今ではあるが、有事の場合も含めてこの事は常に念頭に置いておくべきであろう。

1. 近年における中国の躍進

観点は色々あると思うが、ここ 10 数年間、中国で起こった大きな出来事を下表に示す。特に 2008 年、北京在勤中に発生した四川大地震時の日本側支援に対する中国側感謝の気持ちは並大抵のものではなかったし、それまでのわだかまりが一気に四散した記憶が強く残っている。両国間の経済合作関係は順調に発展してきたが、昨今の政治問題によって停滞がみられるのは非常に残念である。

2001 年以降の中国での大きな出来事

年	主な出来事
2001 年	WTO に加盟 (米国で同時多発テロ)
2002 年	胡錦濤氏が共産党総書記に
2003 年	SARS が大流行 (米英軍がイラクで軍事作戦) 中国が初の宇宙有人飛行
2004 年	胡錦濤氏が中央軍事委主席に
2005 年	中国各地で反日デモ
2006 年	外貨準備高が世界一に (1 兆 663 億ドル)
2007 年	・・・米サブプライム問題
2008 年	四川大地震 北京オリンピック開催 ・・・リーマンショック

2009年	建国 60 周年 自動車販売台数が、1,300 万台突破 (世界一) 大規模財政出動 (4 兆元投資)
2010年	上海万博 (5 月～)
2012年	日中間政治問題が深刻化、経済にも影響が及ぶ

この 12 年間、GDP と固定資産投資は年率 2 桁で伸び続け、中国の輸出入貿易総額は大きく拡大、粗鋼生産量は 6 億 8,300 万トン (2011 年度) となり、世界の工場から世界の市場、更には海外投資大国となっていた。世界経済に於ける中国のプレゼンスが巨大化している現在、中国の国家統計局や税関総署から定期的に発表される経済指標に世界中の注目が集まる。発表日前後には内外のウォッチャー達が眼を凝らして待ち構えている訳であるが (筆者もその一人)、巷には情報が溢れかえり、ビジネスパーソンとアナリストがその数字に一喜一憂している。

勿論、日本経済に与える直接、間接的影響も非常に大きい。また、中国での政治と経済の関りは他国に比べて遥かに大きく、全体の流れを掌握するためにも情勢把握は不可欠であろう。ただ、政治経済の複雑性が故に昨今は憶測が憶測を加速するような傾向が随所にみられ、事象認識の焦点がはっきりしない傾向がある。情報に溢れた複雑な環境でこそしっかりと視点と軸足を固めて、刻々と変化する事象を適時に認識し、柔軟に判断を下していきたいものである。

2. 景気判断指標と海上荷動きの動向

中国の粗鋼生産量は景気判断の重要な要素であるが、2010 年頃まで固定資産投資 (設備投資 + 建設投資) の伸びと粗鋼生産量は概ねリンクしていたと記憶している。現在もその基本は変わっていないと思うが、連動性は下がってきたように感じられる。これは生産設備過剰による直接輸出と造船や自動車、プラント等間接輸出を含めた鋼材の輸出依存度が高まっていることに起因するものと考えている。また最近では、李克強氏が景気判断の参考にしてしていると伝えられる鉄道貨物輸送量 (鉄道部公布)、電力消費量 (国家エネルギー局公布)、銀行新規融資額 (銀行業管理監督委員会公布) や石炭出荷港 (秦皇島等) の主に電力炭の港頭在庫量にも注目している。

ここ 10 年余の中国関連海上荷動きについても触れてみたい。その規模は全世界の半分程度を占めるまでに至っているが、太宗貨物¹ の今年第 1～3 四半期中国向け荷動き累計実績は次のようになっている。

¹ 量の大部分を占める主要貨物。ベースカーゴ。

2012年第1～3四半期中国向け荷動き

品目	輸出入	2012年第1～第3四半期実績		2011年度通年実績
鉄鉱石	輸入	約5億5,000万トン	約6,000～6,500万トン/月	6億8,500万トン
原油	輸入	約2億トン	約2,000～2,400万トン/月	約2億5,000万トン
製品油	輸入	約2,900万トン	約300～400万トン/月	約4,000万トン
製品油	輸出	約1,800万トン	約190～220万トン/月	約2,600万トン
大豆	輸入	約4,400万トン	約380～590万トン/月	約5,300万トン
鋼材	輸入	約1,100万トン	約90～130万トン/月	約1,600万トン
鋼材	輸出	約4,100万トン	約330～520万トン/月	約4,900万トン
石炭	輸入	約2億200万トン	約1,900～2,700万トン/月	1億8,300万トン
石炭	輸出	約750万トン	約50～130万トン/月	約1,500万トン

出所：中国税関総署発表の統計資料

2002年時点での輸入は鉄鉱石が約1.1億トン（2011年度は約6.8億トン）、原油が約7,000万トン（同2.5億トン）、大豆に至っては殆ど皆無（同約5,300万トン）、また輸出は石炭が約8,300万トン（同1,500万トン）、鋼材は皆無（同約4,900万トン）だったと記憶しているが、まさに隔世の感がある。前述のWTOに加盟して以降10数年間の中国の主な出来事と重ね合わせて、その産業経済の発展の速さ、資源エネルギー消費量の急増と食生活の変化がはっきりと認識される。

筆者は中国经济の発展は既に巡航モードに入り、過去にあったような2桁成長はもうないと考えるが、金融政策と地方開発の余地（特に中、南西部）からみて、今後とも紆余曲折はあっても中国は成長を維持していくであろうと思う。また、輸出入荷動きについても過去の爆発的な伸びはあり得ないであろうが、堅調に推移すると思われる。特に天然ガスの見掛け消費量、産出量、輸入量（2012年第1～3四半期では305億立方メートル）はともに近年急激に伸びており、この傾向は暫く続く。昨今注目されている中西部と新疆に於けるシェールガス開発についても、欧米の採掘技術を取り込みつつ中国石油天然ガス集団と中国石化が中心となって進められている。商業化にはまだまだ時間が掛るとみられるが最近、2回目の鉱区入札が行われ、この部門でも確実な進展が見込まれる。

また、輸出入実績ではないが、個品運送の中心となるコンテナ貨物港湾取扱量（内航、船の積替えや空コンテナ積揚作業を含む）の伸びもここ10年間著しく、全国港湾取扱量は2002年度の3,639万TEU（20フィーターコンテナ換算）から2011年には1億5,000万TEU以上に急拡大した。2012年も第1～3四半期で既に1億3,094万TEUに達し、前年同期比8.1%の伸びを示している。

ご既承の通り、上海（ここ数年連続して世界第1位取扱量）をはじめとする中国主要港は世界トップ10の常連である。足元では輸出景気の先行指標である製造業大省と言われている広東省、そして福建省、浙江省が軒並み9月の輸出金額と数量を前年比大きくアップさせており、輸出景気の下げ止まりが感じられる。

3. 交通運輸行政の方向性

さて次に、巨大な荷主国となった中国は今後、自国の交通運輸行政をどのように進めていくのであろうか。以下は、運輸行政の監督省庁である中国交通運輸部の白書に記載された2012年度の重点目標である。

2012年交通運輸度重点目標

1. 沿海港湾と河川航路の建設と補修を着実に推進
2. 運輸保障能力の強化と運輸サービス水準の向上
3. 安全監督と緊急対応能力を高める
4. 市場の管理監督強化
5. 科学技術の創造と省エネ、排ガス削減の推進
6. 法に基づいた交通運輸行政の推進と体制規制改革の深化
7. 国際交流協力の積極的展開

出所：中国交通運輸部

以上の目標に加えて、“緑色”交通運輸業を目指すとともに港湾投資を適切に行い、対外的な交流を積極的に深化、拡大する方針が示されている。

また、足元では昨今の中国海事産業の低迷、大手を含む自国海運会社と造船所に於ける厳しい状況に鑑み、国家として健全かつ安定的な発展を促すことを目的に、資金調達、税制（法人税、将来の炭素税等）、法制（新内航規定、既存法の運用徹底等）、港湾作業、集荷面での支援策が現在、検討あるいは一部決定されている。

更には、国家安全保障戦略的見地に立った輸入原油の自国船による積取比率の拡大（日本は現在8～9割）あるいは自国造船産業の船質、技術向上と安定発展に鑑み、業界では“国油国運”、“国船国造”の声が高まっており、政府もそれを支援している。

実際の動きとしても大連遠洋運輸公司（コスコグループ）や中国海運に国内造船所でのVLCC新造計画が顕在化しており、招商局やシノトランス長航グループもこれにフォローする可能性が高い。また、中国石油天然ガス集団がヴェネズエラとの合弁事業（中国向けオリノコ河域重質原油）関連で、VLCC（320,000トンサイズ）2隻（+オプション2隻）の自社発注を決定している。国内大手ユーザーのインダストリアルキャリアー構築に強く反対している中国船主協会との間で軋轢があるものの、米国、韓国や日本の例をみても、こうした自国VLCC船隊の拡大は自然の趨勢であろう。ただ、輸入原油量の伸びと海運市況など外部環境に配慮した安定拡大を望みたいところではある。

終わりに

最後に今後の中国について少し述べたい。労働人口高齢化（過去言われていたよりも早く訪れそうである）、賃金高騰問題、所得格差、設備過剰等々多くの問題を抱えるものの、賛否はあろうが危機に際して強みを発揮する中央集権体制での統制システムを持ち、金融

政策と開発余地のある中国経済ではハードランディングは起こらないものとする。

日中関係については、中国の経済規模は決して無視できるものではなく、一衣帯水の投資や観光業を含めた経済貿易関係は維持していかなければならない。冒頭に戻るが、本当に必要なのは四川大地震や東日本大地震災害時の温かい気持ち（筆者も沢山の中国友人にお見舞いの電話、メールを頂戴した）を思い出しつつ、相手を尊敬・理解し、また自分も理解してもらうための真摯な相互努力ではないだろうか。

《プロフィール》

加来 明華（かく めいか）

1976年	横浜国立大学経営学部卒業
1976～1977年	山新運輸（外国貿易船の本船掛りを担当）
1977年	山下新日本汽船（現商船三井）に入社
1977～1985年	近海、中国航路営業を担当（本社）
1985～1988年	香港駐在員、現法副総経理（香港事務所、現地法人）
1988～2000年	一般不定期船、鉄鋼原料船営業、運航業務を担当（本社）
2000～2009年	北京代表処長、中国総代表
2009～2012年	商船三井近海取締役（不定期船担当）
2012年～	商船三井営業調査室 主任研究員（現在に至る）

以上

2012年11月現在