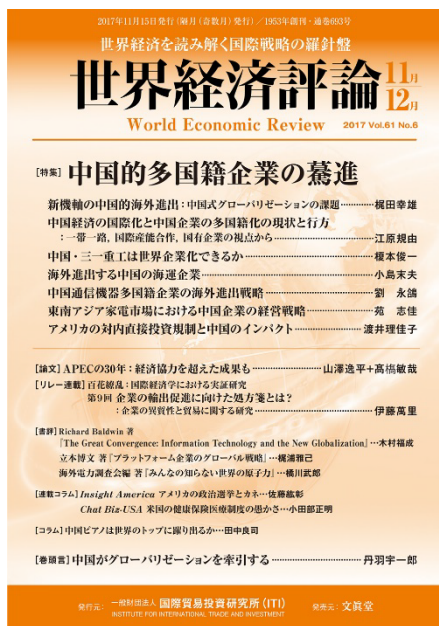


本論文は

世界経済評論 2017 年11/12月号

(2017 年 11 月発行)

掲載の記事です



世界経済評論

定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料

OFF



定期購読
期間中

富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

デジタル版バックナンバー読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp
雑誌のオンライン販売

海外進出する中国の海運企業

国際貿易投資研究所 (ITI) 客員研究員 小島 末夫

こじま すえお 1946年生まれ。早稲田大学商学部卒業、日本貿易振興会（ジェトロ）入会、香港・北京事務所勤務を経て、2002年4月より国士舘大学21世紀アジア学部教授、06年4月より同大学院グローバルアジア研究科兼任教授。2017年3月末の定年退職を機に「世界の物流を変える中国の挑戦」を上梓。

中国明朝の15世紀初め、鄭和が大船団を率いて南方・西域の海に向け大遠征を敢行して以来、はや600年余の長い年月が経過した。それから時代は流れ、「現代版陸と海のシルクロード」とも呼ばれる所謂“一带一路”構想の下で、今日では後者の「21世紀海上シルクロード（一路）」と形を変え再び活発な海外展開が蘇ろうとしている。これは、2013年10月に習近平主席がインドネシアのジャカルタで提唱したものである。

この海のシルクロードは、中国の沿海港から南シナ海、マラッカ海峡を経てインド洋、さらには欧州へと連なる重要な海上交易ルートである。つまり、中国の沿岸部から欧州までを結ぶ海上輸送ネットワークの確立こそが主な狙いとなっている。まさに「中国海運業にとって“一带一路”構想は千載一遇のチャンス」（中国の海運企業幹部の発言）と受け止められる所以でもある。

中国の輸出に関して2015年実績から輸送手段（モード）別にみると、海上輸出が全体の約3分の2に当たる67.6%と圧倒的であり、次いで陸上輸出のうち自動車（トラック）が16.1%、また航空輸出が14.6%と続いている¹⁾。これは輸入面でもほぼ同様な傾向にあり、中国の対外貿易では海上輸送が7割近いシェアを占めて主要な輸送手段になっていることが分かる。しかも、アジア地域から欧米諸国へ出荷される海上貨物のうち、今や中国が約7割ものシェアを占めるに至っている。

そうした状況の中で、上記の“一带一路”構想に逸早く呼応し、海外進出の先兵として積極的に海外展開を推進しているのが中国の海運企業であると言えよう。本稿では、中国海運業界の現況を考察するとともに、なかでも中核的な存在である中国遠洋海運集团有限公司（China COSCO Shipping Corp. Ltd., 2016年創立。以下、COSCO シッピング）のケースを主に取り上げ、とりわけ海外進出の最新動向について明らかにしたい。

I 中国海運業の現況

1. 中国発着の海上荷動きの増大

2001年末のWTO加盟以降、中国の対外貿易総額はこれまでほぼ増加の一途を辿り、遂に世界第1位にまで上り詰めるようになった（但

し、2016年は米国が4年ぶりに首位）。それに伴って中国の国際貿易貨物量は一貫して高い伸びを維持してきており、中国発着の海上荷動きも顕著な増大を示している。

その背景の一つには、中国が輸出を大きく伸ばす一方で、特に資源エネルギーの対外依存が強まるとともにそれらの輸入を拡大させてきた

ことが挙げられる。実際、主要な資源エネルギーのうち、例えば原油は既に1993年の時点で純輸入国へと転じたほか、同様に鉄鉱石は2000年に、そして石炭は2009年にそれぞれ輸入量が輸出を上回るような状態に陥っている。なかでも鉄鉱石の場合、2016年には同輸入量が実に10億トンの大台を超える水準（10億2400万トン）まで激増するに至った。ちなみに、原油のそれは3億8100万トンで、石炭のそれは2億5600万トン²⁾。

こうした結果、それらの鉄鉱石、石炭や穀物などを含むバルク貨物を運搬する外航ばら積み船の輸送需要が急速に押し上げられるようになった。主として中国による旺盛な輸入が原因であり、同国の景気動向如何で伸縮するためその傭船料も大きく左右されつつある。このように今や外航海運の果たす役割が従前にも増してますます重要なものとなっているのである。

とはいえ、上海国際航運研究中心の調査報告に基づく、中国の商船隊による中国発着貨物の積み取り比率については、1978年の改革開放以前の段階では約49%であったのが、その後は減少を続け、2012年時点では半分以下の約20%まで低下したと言われる。それはすなわち、中国船社の国際競争力の弱さを端的に物語るものである。このため、同センターでは中国の経済安全保障の面で問題があると指摘している³⁾。

2. 貨物・コンテナ取扱量の急増

世界全体でグローバル化が進むなか、長距離輸送のニーズが一段と高まりを見せており、上述したバルク貨物のほか、国際海上コンテナ貨物の取扱い急増が大変目立つようになっている。なかでも急成長を続けているのが中国港湾

でのコンテナ取扱いである。

中国交通運輸部発行の『中国航運発展報告』によると、2015年における世界の上位20港のコンテナ総取扱量は前年比0.6%増とほぼ横ばいの3億1300万TEU（20フィートコンテナ換算）であった。そのうち中国港湾のコンテナ取扱量は合計で1億4921万TEU（同3.3%増、香港を除く）に達し、世界の上位20港計に占める割合は47.7%と半分近くを記録している。

ここで中国の港湾別に取扱量を比較してみると、世界ランキングのトップ10には第1位の上海港から第10位の天津港まで香港港を含めれば実に7港もランクインしている点が特徴的である。いずれもコンテナ取扱量が1000万TEUの大台に乗っており、特に上海港は3654万TEU（2016年は3713万TEU）と他港に比べ突出しており、2010年以来7年連続で世界一の座を守っている。この上海港の伸張ぶりにはまさに目を見張るものがある。なお、日本で一番取扱量が多い東京港でさえ約430万TEU（ちなみに、日本全国でも約1700万TEUと上海1港分の半分以下）の規模で、対照的に世界30位圏外と下位に低迷したままの状態にある。

3. 中国商船隊の規模拡大

世界の商船隊の規模からみると、2015年末現在、国別でトップ3は、1位ギリシャ（世界シェア19.0%）、2位日本（同14.3%）、3位中国（同11.9%）となっている⁴⁾。つまり、これら3カ国で世界全体の45.2%を占めている勘定になる。そのうち中国商船の船腹量は積載重量2億310万トン（DWT）に達しており、今や世界有数の海運国である。

中国は以前より、貿易量の急増に合わせて自国商船隊の増強を鋭意図ってきた。そのため、

表 1 中国の主要海運企業の船隊規模

順位	企業名	2012 年末		2015 年末					
		隻数	万トン	隻数	万トン	うち国際船隊		うち国内沿海船隊	
						隻数	万トン	隻数	万トン
1(1)	中国遠洋運輸(集団)	739	5326	527	4127	435	3707	92	420
2(2)	中国海運(集団)	411	2492	544	4047	187	2236	345	1807
3	招商局能源運輸	na	na	61	1469	61	1469	-	-
4(3)	中国外運長航集団	995	1720	1282	1219	129	697	115	331
5	山東海運	na	na	32	486	32	486	-	-
6(5)	福建国航遠洋運輸(集団)	50	289	54	343	na	na	na	na
12(4)	河北遠洋運輸	39	651	13	182	13	182	-	-

(注) () 内の数字は 2012 年末における順位を示す。

(出所) 中国交通運輸部『中国航運発展報告 2012, 2015』より筆者作成。

海運企業においても保有船隊の規模拡大にはとても熱心で積極的である。

中国の船隊規模で長らく第 1, 2 位を保持してきたのが、同国の二大国有海運大手企業の中国遠洋運輸(集団)総公司(China Ocean Shipping <Group> Company: COSCO, 1961 年創立)と中国海運(集団)総公司(China Shipping <Group> Company: 中国海運, 1977 年創立)である。表 1 から明らかなように、中国の海運企業の中では従来、COSCO と中国海運の 2 グループが双壁をなしてきたことがうかがえる。事実、具体的な数値を基に総輸送能力の視点から捉えると、2015 年末現在、第 1 位が COSCO で 527 隻、4127 万重量トン、第 2 位が中国海運で 544 隻、4047 万重量トンであった。それに対して、第 3 位の招商局能源(エネルギー)運輸は 61 隻、1469 万重量トン、第 4 位の中国外運長航集団(中外運長航, シノトランス)⁵⁾は 1282 隻(ほとんど内陸河川輸送用)、1219 万重量トンであり、他社を大きく引き離していることが理解される。

その上さらに、中国ではこれまで概して外航

の遠洋(国際)輸送については COSCO, 沿海輸送に関しては中国海運, フォワーダー・内陸河川輸送は中外運長航がと言ったように、各社それぞれ相対的な強みを発揮しつつは棲み分けがなされていたのである⁶⁾。しかしながら、昨今の海運業界をめぐる厳しい情勢に直面し、後述するような船社の合併や統合再編を余儀なくされているのが実情である。

なお、中国において 2015 年末現在、国際船舶の営業許可証を所有する海運企業は 262 社(2010 年時点では 220 社)で、国際定期航路の輸送業務資格のあるコンテナ輸送企業は 27 社を数える⁷⁾。

II 海運業界の再編とアライアンス

1. 「海運強国」に向けた強化策

景気の減速が近年常態化する中で、中国では 2013 年 9 月~10 月にかけて前述した“一帯一路”構想が提起された。他方、海運業界が苦境に立ち至っている状況を打破すべく、その頃に併せて「海運強国」を目指すという目標が同時

に掲げられ、自国海運業の国際競争力の強化に向けた新たな政策にも本格的に取り組まれ始めるようになった。

中国政府が翌2014年9月に建国以来初となる海運業に関する国家戦略を発表したのを受け、監督官庁の中国交通運輸部はそれに沿った『海運業の健全な発展促進に関する国務院の意見』実施方案』を直ちに公表したのであった。同方案の骨子には、中国が2020年までに実施すべき事項として合計60項目が記載されている。その中で幾つかの主要項目を列挙すると、①海運企業の改革開放、②海運船隊の現代化、③重点物資輸送の保障強化、④行政管理体制の改善などの措置が盛り込まれている。

これらのうち①に関しては、主に資源企業・製造業の海外展開の推進に向けた海運企業による対外投資の支援、国際インフラ設備への投資・運営への参画の推進や航路の整備などが謳われている。また②の方針についてみると、次に述べるような海運企業の再編、適正規模化の推進などが具体策として打ち出されているのである⁸⁾。

2. 船社の合併や統合再編の進展

中国では今日、政府主導による国有企業の合併や再編の動きが加速している。そうした中であって、海運業界でも更なる国際競争力の強化を求め、大型国有企業同士の「強強連合」に基づく合併・再編が目立ち注目を集めている。

まず2015年12月、船隊規模で中国第3位かつ中国最大のコンテナターミナル・オペレーターを傘下に擁する中国招商局集団（China Merchants Group、1872年創立。本社は香港）が、同4位の中外運長航（シノトランス）を子会社化する件について、中国国務院からの最終

認可が下り、両社の統合再編は実行に移されている。

さらに同年12月にはまた、先に述べた中国の二大国有海運大手企業であるCOSCOと中国海運が合併することに関しても、国務院は遂に承認を与えたのであった。そして翌2016年2月、両社の合併が成立し、ここに特大型中央企業のCOSCO SHIPPING（本社は上海）が正式に誕生することとなった。総資産額は6100億元（約10兆円）で、全体の従業員総数は11.8万人。ちなみに、米国の経済誌『Fortune』が毎年公表する世界の500大企業番付リスト最新版（2016年実績）によれば、当グループは366位にランクされている。

当該COSCO SHIPPINGに関わる総合輸送能力の内訳についてももう少し詳しく見てみると、同グループ全体の船隊規模は総計1114隻、8532万重量トンにも上り既に世界第1位にランクされるほどである。そのうちバルク貨物用の自社船隊は365隻、3352万重量トン、次いで原油やガスを運ぶ船隊については120隻、1785万重量トンを抱え、また一般貨物および特殊船隊の方は300万重量トンで、全て世界トップの成績を誇っている。このほか、コンテナ船隊の規模は計158万TEUと、こちらは世界第4位の記録である。こうして当グループは一段と躍進を遂げ、今ではもはや世界でも類例のない一大総合海運企業集団へと浮上しているのである。

3. 世界は三大アライアンスに集約

世界のコンテナ船社によるアライアンス（共同運航）は、2017年4月より従来の四大体制から次のような三大体制に再編された。すなわち、

表2 世界の定期コンテナ船社トップ10の輸送力とシェア

順位	船社名	2015年末		2016年末		2017年7月10日現在
		船隊規模(隻)	万TEU	万TEU	シェア(%)	シェア(%)
1	マースクライン(デン)	585	299.6	328.1	15.9	16.4
2	MSC(スイス)	487	267.9	284.7	13.8	14.7
3	CMA-CGM(仏)	462	182.1	213.7	10.3	11.2
4	COSCO シッピング(中)	294	155.6	161.7	7.8	8.4
5	エバーグリーン(台)	192	93.2	99.3	4.8	5.0
6	ハパックロイド(独)	172	93.0	96.6	4.7	7.2
7	ハンブルク・シュド(独)	134	64.6	60.6	2.9	2.7
8	OOCL(香)	104	56.2	57.6	2.8	3.2
9	陽明海運(台)	99	53.1	57.0	2.8	2.8
10	UASC(クウェート)	57	51.3	52.5	2.5	-
11	日本郵船(NYK)	97	49.6	51.9	2.5	2.6
12	商船三井(MOL)	95	55.4	49.5	2.4	2.6
15	川崎汽船(KLINE)	66	38.0	35.1	1.7	1.7

(出所) 仏アルファライナー社の資料を基に筆者作成。

- ・2M：マースクライン，MSC，現代商船
- ・Ocean Alliance：CMA-CGM，COSCO シッピング，エバーグリーン，OOCL
- ・The Alliance：ハパックロイド，陽明海運，日本郵船，商船三井，川崎汽船

こうして見ると、表2で示した世界の定期コンテナ船社トップ10のほとんどがカバー（残る2社も既に被買収か買収決定済み）され加盟していることが分かる。いずれもアライアンス再編や事業統合・合従連衡などをテコに、生き残りをかけようとするコンテナ船各社の強い姿勢がうかがわれる。世界のコンテナ輸送業界では昨今、共同運航によるグループ化とM&Aによるグループ化が一つの潮流となっており、巨大化するコンテナ船（最近では超大型の2万TEU時代に突入）の建造や広範なネットワークの運営・維持のため、莫大な投資資金が必要とされる事情が背景にある。

そうした動きの中で、まず立ち上げを決定し

たのが新アライアンスの Ocean Alliance であった。先に紹介した中国の有力海運企業同士の合併に加えて、韓国一の韓進海運の経営破綻などが直接の引き金となり、当初は上記の4社で構成されていた。ところが、2017年7月に入ると中国のCOSCO シッピングは、香港の同業で世界7位のOOCLを買収すると発表した。この買収が実現すれば、市場シェアで世界第3位の海運会社が新しく生まれる見通しである。今回の買収に当たっては、同盟関係にある大手船社のCMA-CGM（仏）やエバーグリーン（台）も関心を示していたとされる。その上、輸送量が最も多い北米航路の船社別シェアを見ると、表3のとおり直近（2017年上半期）の成績ではCOSCO シッピングのシェアが10.1%と、世界最大手のマースクラインを既に上回って、首位のエバーグリーンにも肉薄している状況が読み取れる。

なお、日本の海運大手3社は、同じく2017

表3 北米航路の往航上位船社別輸送量とシェアの推移

順位	船社名	2010年		2015年	2016年		2017年1~6月
		万TEU	シェア(%)	シェア(%)	万TEU	シェア(%)	シェア(%)
1	エバーグリーン(台)	125.1	9.6	10.4	167.9	10.8	10.8
2	COSCO シッピング(中)	152.7	11.7	11.2	157.9	10.1	10.1
	うち中遠集運(COSCON)	74.5	5.7	6.6	131.7	8.5	-
	中海集運(CSCL)	78.3	6.0	4.6	26.2	1.7	-
3	マースクライン(デン)	136.7	10.4	8.8	145.7	9.4	9.8
4	MSC(スイス)	77.6	5.9	6.7	118.4	7.6	8.2
5	CMA-CGM(仏)	72.5	5.5	7.7	116.1	7.5	7.7
7	川崎汽船(KLINE)	65.6	5.0	5.8	92.3	5.9	6.0
10	日本郵船(NYK)	60.0	4.6	4.6	73.8	4.7	5.2
12	商船三井(MOL)	54.5	4.2	4.5	71.3	4.6	5.0
	アジア18カ国・地域発合計	1309.3	100.0	100.0	1558.2	100.0	100.0

(出所) 日本海事センターによる取りまとめ資料を基に筆者作成。

年7月にコンテナ船事業の統合による新会社(本社はシンガポール)の発足を発表した。同社「Ocean Network Express: ONE」は、輸送能力の点で世界シェアの約7%を占めて第6位に上がり、統合後もシェアが維持されると仮定するならば、北米航路では何とトップ船社に躍り出る勘定である。

III 海外港湾への開発参画と権益取得

中国の海運・港湾各社は、上記の“一帯一路”構想がより具現化されるにつれて、アジア・欧州・アフリカ地域などの同沿線国港湾を主要ターゲットに海外進出を急速に拡大させつつある。ここでは、そのうちCOSCO シッピングおよび招商局集団の事例を中心に挙げる。

1. COSCO シッピング

合併前のCOSCOは、1963年6月にエジブ

トの地中海に面したポートサイド港に代表処を設置後、その海外事業を活発に推し進めてきた。具体的には同グループ傘下の中遠太平洋有限公司(2016年7月には中遠海運港口有限公司<COSCO Shipping Ports Limited>と改名)が、これまで世界各地のコンテナ埠頭運営会社などに次々と出資を行う形で事業展開を図ってきたのである。

COSCO シッピングの2016年度報告(年報)によると、表4に示した如く2016年12月31日現在、当グループが関与している海外コンテナ埠頭の総数は9カ国10港湾の合計51バースに達し、設計上の年間処理能力は3030万TEUにも及んでいる。ただ、今のところ海外で実際に運営されているものは、この中で42バース、2345万TEU(グループ全体の総処理能力のうち24.1%に相当)に留まる。とはいえ、当グループが中国・香港・台湾において運営している21港湾での合計116バース、年間処理能力7379万TEU(同75.9%に相当)のうち、中国

表4 COSCO シッピングによる海外コンテナ埠頭の運営状況

埠頭名	持ち株比率	バース数	年間処理能力(万 TEU)	水深(m)
海外		51	3030	
ピレウス (ギリシャ)	100	8	620	14.5-18.5
ハリファ第2期 (アブダビ)	90	3	240	18.0
中遠-新港 (シンガポール)	49	2	100	15.0
Euromax (オランダ)	35	5	320	16.7
Kumport (トルコ)	26	6	300	15.0-16.5
Zeebrugge(ベルギー)	24	3	100	16.0
スエズ運河 (エジプト)	20	8	510	16.0
アントワープ (ベルギー)	20	6	350	14.5-16.5
シアトル (アメリカ)	13.33	2	90	15.0
釜山 (韓国)	5.5	8	400	15.0-16.0

(出所)「COSCO シッピング年報」2016年版より筆者作成。

内における五大港湾群の数値と相互に比較すれば、海外でかなり高い実績を上げるまでになっていることが理解される。つまり、経営面に対する海外貢献度は今や決して低くないという事実が判明するのである。例えば、珠江デルタ地区港湾群の実績によると30バース、2702万TEU(同27.8%)、次いで環渤海地区港湾群では43バース、2360万TEU(同24.3%)、長江デルタ地区港湾群では29バース、1487万TEU(同15.3%)などと続いており、現状を踏まえるとそれは明らかである⁹⁾。

そうした海外展開の中で最も注目を集めたのは、中遠太平洋(香港上場)が2008年11月にギリシャ最大のピレウス港のコンテナ埠頭(第2,3埠頭)を向こう35年という長期間にわたり独占使用する権益を取得したことであった。これは、中国企業が海外港湾の運営権を獲得する初めてのケースとなった。さらに2010年6月には、当時欧州で金融不安が発生し債務危機が色々と取り沙汰されているなか、そのピレウス港のコンテナ処理能力を3倍に高めるべく、同社が一層の投資拡大を行うことについて両国は合意した。中国側の意図としては、同港

の取扱能力を一段と拡張することにより中国製品を欧州各地へ転送するための拠点として活用し、本格的な欧州進出の橋頭保に位置づけようとしていたことがうかがえる。そして2016年8月に至り、当グループは最終的にピレウス港務局から全株式を購入することで買収が完了したのである。

このほか2016年における海外展開の主な動きとしては、3件に上る海外M&A項目の実施が挙げられる。すなわち、第1は、2016年3月にシンガポールの港湾運営会社PSAとの間で合意された大型コンテナバースをめぐる取決め。第2は、同年5月に公表されたオランダ・ロッテルダムのEuromax埠頭の株式35%の取得。第3は、同年9月にアブダビの港湾会社PJSCとの間でハリファ港コンテナ埠頭第2期分の運営権に関し90%の権益を獲得。そのため、これは中遠海運港口にとってピレウス港に次ぐ2番目の株式過半のマジョリティを有する海外埠頭となった。

2. 招商局集団

中国の数多ある海運企業にあって創業が最も

古い当グループは、1979年に同国初の対外開放された工業園区である招商局蛇口工業区（深圳経済特区）を単独で開発した。それ以来、国内で3つの主力産業（交通、金融、不動産）に関わる様々な開発プロジェクトに参画してきたのみならず、海外展開を積極的に図ることで国際化の歩みを一貫して加速させてきている。特に海運関係では、今や世界の19カ国・地域に49の港湾を所有するまでになった。

当グループ傘下の子会社である招商局国際有限公司が実働部隊として、概ね2010年頃から南アジアやアフリカ地域などの諸港湾に海外進出を行ってきた。同社は2016年6月に召集された株主大会で、現在の招商局港口控股有限公司（China Merchants Port Holdings Company Limited）と社名を変更した。幾つかの具体的事例を列挙すると以下のようなになる¹⁰⁾。

- ・インド洋：コロombo港（スリランカ。中国側の株式保有85%）、ジブチ港（ジブチ。同23.5%）
- ・西アフリカ：ラゴス港（ナイジェリア。同47.5%）、ロメ港（トーゴ、同50%）
- ・地中海：アンバルリ港（Kumport, トルコ。3社のコンソーシアムで同65%）

これら海外投資のほか、2013年には次の関連会社が新たに加わることで、当グループ全体の海外権益が一気に広がることとなった。まず同年6月には、世界3位の仏船社CMA-CGMの子会社であるターミナルリンクの株式49%の取得が完了した。ここは、4大陸の8カ国にわたる計15のコンテナおよびバルク貨物ターミナルから成る港湾ネットワークの運営・開発投資を実践している所である。ちなみに、2016年のコンテナ取扱実績は1235万TEUであった。次いで、招商局国際とスリランカ港務局の

両者出資（85%対15%の比率）で設立をみたコロombo国際コンテナターミナルは、同国西南部に位置する深水自由港であり、2013年に正式に開港し翌2014年4月より同埠頭の運営が開始された。大型コンテナ船も接岸可能な深水バース（水深18m）3基を備え、設計上の年間コンテナ取扱能力は240万TEU（2016年実績は202万TEU）である。

こうした結果、2016年末現在、当グループ全体としてのコンテナ総取扱量は合計9577万TEUに上っており、その内訳は中国国内が7193万TEU（全体に占めるシェアは75.1%）、香港・台湾が688万TEU（同7.2%）、海外が1696万TEU（同17.7%）であった。つまり、海外におけるコンテナ取扱いの割合は全体の2割弱の水準にまで徐々に高まってきていることが分かる。

さらに、2017年に入ってから直近の新しい動きでは、招商局港口がスリランカ南部におけるハンバントタ港の99年間のフランチャイズ権を取得してもいる。同社は同港の開発や運営・管理を行うとされる。このハンバントタ港は、アジアから欧州に至る海上シルクロードで重要な位置を占めており、南アジアと東アフリカを広範囲にカバーする同域内の中枢港湾になるという¹¹⁾。

おわりに

以上で述べたように、中国の海運企業は同国政府が目下、最大限に注力している“一帯一路”構想の下で、文字通り海外進出の先兵としての重要な役割を果たすべく海外展開を積極的に推進してきた。それを一つのビッグチャンスと捉え、国家戦略に沿う方向で前向きに実行へ

と移してきたのが、主として COSCO シッピングであり、もう一つは招商局集団であった。本稿では、とりわけ COSCO シッピングの対外投資動向に関して着目し、その実態を詳しく明らかにした。

中国海運企業の参画する“一带一路”沿線各国における海外港湾では、着実な海上荷動きの増加傾向がみられ、国際貨物の輸送需要の拡大にも少なからず寄与していることが十分に考えられる。一方、これらの海外投資の遂行に当たっては、政権幹部による度重なる現地訪問を通じて、トップ・セールスが盛んに行われてきている。まさに「オール中国」として、政府からの強力な後押しを受けていることは確かである。

そうした中国の海運企業による海外港湾の埠頭買収や整備改善などの港湾投資については、結果として中国の海洋進出の強化にもつながっており、併せて軍事的な側面（例：アフリカ東部のジブチに中国軍初の海外拠点を設置）も垣間見られる。しかも、世界の海運市況に与える影響は決して小さくないため、今後ともその行方をしっかりと注視していくことが肝要である。

翻って、日本の主要な海運企業である邦船3社にとっては、特にコンテナ船事業で従前と異なりいずれも COSCO シッピングとは別のライアンスに所属するようになった。このため、強力な海外勢との対抗上、単なる規模拡大に止

まらず統合後も総合的な観点から、これまで以上に更なる経営効率化とサービス向上が何よりも求められるところである。

【注】

- 1) 大木博巳「『一带一路』における中国の貿易」『貿易と関税』2017年4月号、3ページ。
- 2) 『中国港口』2017年第2期、9ページ。
- 3) 本図宏子「『一带一路構想』下における中国海運企業の動向」『運輸政策研究』Vol. 19, No. 3, 2016 Autumn, 15ページ。
- 4) 中国交通運輸部『2015 中国航運発展報告』27ページ。
- 5) 中国外運長航集团有限公司は、2009年に中国対外貿易運輸(集団)総会社と中国長江航運(集団)総会社が合併して新設された海運企業。
- 6) 拙稿「中国海運企業の国際物流戦略 2000年～2010年」小島末夫『世界の物流を変える中国の挑戦』創土社、126ページ。
- 7) 注4)に同じ、25ページ&49ページ。
- 8) 注3)に同じ、16ページ。
- 9) COSCO シッピングのウェブサイト(www.coscoshipping.com)を参照。
- 10) 招商局集団のウェブサイト(www.cmhk.com)を参照。
- 11) 『日刊 CARGO』2017年8月4日。

【参考文献】

- 江原規由(2015)「21世紀海上シルクロード建設の意義とアジア太平洋地域の共同発展」国際貿易投資研究所(ITI)『季刊国際貿易と投資』2015年春号、No. 99。
- 大木博巳(2017)「『一带一路』における中国の貿易」『貿易と関税』2017年4月号。
- 小島末夫(2017)『世界の物流を変える中国の挑戦』創土社。
- 蔡桂林(2009)『大航海時代 中国遠洋航運60年紀実』河北大学出版社。
- 中国交通運輸部『中国航運発展報告』各年版。
- 日本海事センター(2017)「アジア18カ国・地域発米国向けコンテナ荷動きの船社別輸送量シェア表」。
- 本図宏子(2016)「『一带一路構想』下における中国海運業の動向—『海運強国』に向けた政策・企業動向—」『運輸政策研究』Vol. 19, No. 3, 2016 Autumn。
- COSCO シッピングのウェブサイト(www.coscoshipping.com)。
- 招商局集団のウェブサイト(www.cmhk.com)。