

中国の経済動向と海運への影響

～中国特需が海上荷動き・船舶需給等に及ぼす影響～

長 塚 誠 治

(日本郵船株 調査グループ アドバイザー)

目 次

はじめに

1. 中国の経済・産業の変化が与える影響
 - (1) 中国経済の顕著な進展
 - (2) 主要産業の国際化と中国の役割
 - (3) 輸出入貿易と海上荷動き量の増大
2. 海運業・造船業への影響
 - (1) 中国の海運業の動向
 - (2) 中国の造船業の動向
3. 中国の長期展望

はじめに：

21世紀に入り、特に中国を主体とするアジアの経済や産業の発展は、石油や鉄鉱石などの資源の輸入量増大とともに家電製品、建設資材、繊維衣料、IT産業関連製品等の輸出増大という世界の海上物流に大きな影響を齎している。

すなわち、2006年の現在、世界的な輸出入貨物量の増大は、国際航路における各種船舶の船腹需要を拡大し、そして、スポット傭船の不足が海上運賃を高騰させ予想以上に海運市場における好況の時代が続いている。さらに環境問題を考慮したタンカーの二重船殻構造への規制や各船種の老朽化に伴う運航規制等が船舶の解体量の増大を促進し、代替需要の増加や船腹需給のタイト化が、新造船需要の増加を齎している。

そこで船舶運航会社としては過去の海運史上、予期しなかつた近年における海運市場の好況と海上運賃高騰の持続を背景に、運航収益を改善し、21世紀に入り各種船舶の船腹需要の増大に対応して運航船腹量の増大に注力している。この様に中国を主体とする輸出入貿易量の増大は、世界の海運や造船にまで好況と同時に大きな構造変化を齎している。

そこで、中国の船主のみならず、世界の船主は、タンカー、バルカー、コンテナ船そしてLNG船の四主要船種の同時並行的な船腹需要の増大が、今後も数年間継続されることを期待し、多量の新造船の発注を促進している。この様に今後2008年までの数年間、膨大な新造船が建造され、新造船の船価が上昇しているのにも拘わらず、現在、韓日中の造船

業は4年分の手持ち工事量を有する程の好況状態にある。

そこで、今回は中国の経済や産業の発展が、どの様に世界の貿易構造を質的、量的そして流れを変化させ、海上輸送貨物の急激な拡大が、世界の海運の中でどの様な影響を齎しているのかを調査し、さらに今後の海運業や造船業に与える問題点は何かについて検討し、将来の海事交通の動向を展望するものである。

1. 中国の経済・産業の変化が与える影響：

20世紀末から、中国は、世界の自由経済市場に参入し、各種産業の生産工場を多数建設し、賃金の安い豊富な労働力を背景に、国際的に通用する商品を安い価格で多量に生産し輸出できる産業構造を構築してきた。

そこで中国の産業が近年、どの様に発展し、海外への輸出量を増大できる程に変化してきたのか、そして今後、世界の経済、産業の中でどの様な役割を占め、影響を与えるのかについて概観する。

(1) 中国経済の顕著な進展

中国を主体にしたアジア各国の経済は、1970年代の石油危機によるインフレや経済破綻、旧共産圏の解体から自由経済市場への参入等の大きな構造変化を経て1980年以降、世界の輸出入貿易量の増加傾向に応じて、発展してきた。

特に中国は、アジアの中で堅実な発展を続け、1990年代末のアジアの財政危機も無事に対応し乗り越え、21世紀初頭に入り、海外からの資本や技術の導入により予想以上に好調な産業の生産活動を背景に、比較的高い経済成長率を維持している。そして、中国の経済・産業の好況は、中国特需としてアジアからの輸出入貿易量を急増させ世界の発展経済・産業にも大きな貢献をしている。

2000年以降過去数年間の中国のGDP伸び率は年平均約9.5%と異常に高く2006年以降も約8.5%程度の高い伸びが期待されている。

その要因は、アジア特に中国の繊維・家電・建設資材・IT産業などの軽工業が海外からの技術や資本を受け入れ、優れた品質の製品を生産し、賃金の安い豊富な労働力により国際的な競争力を得て膨大な量の商品の世界市場へ供給し、輸出入貿易においても好調な貿易収支の状態を維持、発展しているからである。

その結果、世界の需要に応じた各種産業の製品や部品のアジアにおける生産量は、過去十年間に急激に増大し、アジアの各種産業は世界的な生産工場としての役割を担うほど生産量を増大し、欧米や発展途上国などを含めて広範囲な全世界への輸出量は年々増加している。

特に、その中で中国は最近、上記の様な軽工業のみならず、鉄鋼や造船などの重工業に関しても海外資本や技術の導入により、国際競争力を確立し、生産性を向上し原料や資源の輸入増加とともに鋼材や船舶などの製品輸出の増加を齎し世界的な貿易振興に寄

与しているのである。

この様に、中国を主体にするアジア各国は、人口増加と生活水準の向上や国内の消費財の需要増加によりアジア域内の経済や産業を向上させ、同時に輸出産業の発展が世界の生産工場的な役割を担い輸出入貿易量の増大が国際的な経済や産業を発展させる原動力になっている。

しかし、他方、急激過ぎるアジアの経済・産業の発展は、賃金の高騰、消費需要の増加、生活格差の問題、労働力不足などの問題を抱え、特に中国は、現在の特需がこれらの内蔵する何等かの原因により急激な構造変化あるいは伸びが鈍化する可能性も内蔵している。

(2) 主要産業の国際化と中国の役割

中国の産業が、世界の各種産業の中で急激に技術力や価格競争力をどの様にして確保したのか、そして今後どの様な役割を持って変化していくのかと云う問題は、今後の世界経済を論じるためには重要な課題である。

何故ならば、アジアの産業が、現在の世界の産業動向に大きく影響を与えている中国の国際化や構造変化は、今後さらに世界の産業に大きな影響を与えるであろうと考えられるからである。

そして、世界における、これらの産業構造の変化が、輸出入貿易の構造変化として反映され、21世紀にはいり海運の輸送対象となる海上荷動きの量や質そして流れに大きな構造変化を齎している。この様に現在、世界の産業構造を変化させる主要因が中国ではあるが、特に中国特需が影響を与える輸送対象貨物の構造変化が、世界の海運業界における船舶輸送に従事する船舶の船種、船型、船腹量に変化を与えているのである。

イ. 鉄鋼業と鉄源の輸入量増加

先進国の基幹産業である鉄鋼業は、1990年には世界全体で粗鋼生産量が約770.2百万トンであり、そのうち中国は約66.3百万トンで世界合計の約9%に過ぎなかつた。しかし、過去10年間に中国の産業の急速な発展は鋼材の消費需要を急増し、中国の粗鋼生産量は2004年に約272.5百万トン、そして2005年には、約305.0百万トンになり、世界合計の内の約28%を占めている。

さらに21世紀に入り中国の鉄鋼産業は急速に進展しており、今後の粗鋼生産量は、2010年には約400.0百万トンに増加し、2015年には約497.0百万トンと予測され世界の約31%を占めるものと見込まれている。

そして、粗鋼生産量を増加させる為には、中国は原材料としての鉄鋼石や原料炭を多量に必要とするが、国内の鉄鋼石や石炭では質的に問題があるので良質な鉄鉱石を豪州や南米など海外から輸入しなければならない。

そこで、中国の鉄鉱石の輸入は、1990年には約14百万トンと世界合計に占める割合は約3.5%に過ぎなかつたが2005年には約246百万トンを入力しシェアは約38%になる

位、大きく変化してきた。

そして2010年には、約353百万トン（シェアは約43%）に増加し2015年には約462百万トンの輸入が見込まれ、これは世界の輸入量合計の約47%に相当するであろう。

ロ. 石油産業の発展と石油消費量の増大

中国の各種産業の高度化や社会生活の水準向上は、国内の電力需要を急増させ、環境問題を重視して従来の石炭火力発電から石油火力発電への大幅な構造変換を促し、発電量の増加を必要とするため、近年大容量の発電所の新增設計画が促進され、原発を含めて急速に開発されている。

そして、一次エネルギー源としてのみならず、石油は石油化学産業の膨大な資源、材料として活用され、石油産業の発達は、環境問題とともに、原油需要の増大と石油製品を含む需給構造に大きな変化を生み出している。

さらに、中国における石油需要の増加を加速させているのが自動車の普及増大で、産業用や自家用としての自動車保有台数の急激な増大は、近年、年平均約14%の大きい伸びで自動車の販売台数が増大し、国内道路の整備と産業の発達が、陸上輸送貨物の増大とともにガソリンの消費需要を急増させている。

以上の様に、中国の石油消費量は、1990年に約117万トンで、世界合計の内の約3.7%に過ぎなかつたが、21世紀にはいり、急激に増大し2004年には約320百万トンと日本の石油消費量約241百万トンを凌駕している。

そして、今後、急激な増加が見込まれ、2010年には約460百万トン、世界に占めるシェアが約9.7%、さらに、2015年には約535百万トン、シェアが約10.3%に増加するであろう。

そのため、中国は原油の国内生産量が消費量に対して不足になって来たので最近では海外からの原油輸入量の増加に重点を置き、中東のみならずロシアからの輸入にも注力している。さらに原油のみならず石油製品の輸入も年々増大傾向にあり、同時に国内の精製の能力増大も促進している。そのため、原油の輸入量は、1995年の約32百万トンから2004年には約112百万トンに増加し、1995年には世界の内の約1.7%に過ぎなかつたが、2004年には約6%に増加している。

そして、2010年には約166百万トン、さらに、2015年には約234百万トンへ増加するものと予測されている。

ハ. 軽電機産業（家電・IT関連・部品・製品）

家電の高度化や社会の情報化進展に伴い急増しているIT産業関連製品は、国内に膨大な消費需要を有する中国における多量な自国内需要のみならず日本を含むアジアや欧米諸国等の世界の消費需要に対して生産され、競争力のある輸出商品として部品や製品の生産量を大幅に増加させている。

ステレオ・DVDプレイヤー等の電子機器生産量の世界に占める割合は機種により異なるが約50~80%であり、エアコン・冷蔵庫・電子レンジ等の家電は約40~60%を占めている。

ニ. 自動車産業

中国の産業で最近特に顕著な変化があるのは、自動車需要の急増であり、海外からの輸入車が増加するのと同様に21世紀となり、国産化への注力が強化されるため海外メーカーと技術提携し多数の自動車工場が建設され、部品生産を含め自動車の生産量が急増していることである。

国内生産量は1990年に約47万台で世界の第13位に過ぎなかつたが、2005年には約571万台に増加し世界の第4位までに増加し近い将来は米国、日本について第3位を占めるであろう。同時に自動車の国内販売台数は1990年に約56万台であつたが、2005年には約576万台と年平均約17%の急激な伸びで増加している。

そして、自動車保有台数は2004年に約2,700万台であつたが、2010年には約5,000万台に増加するであろうと予測されている。

ホ. 家具・住宅建設機資材

特に過去数年間、米国の住宅建設が増加しているため中国から建設資材や家具備品の米国への輸出は、コンテナ貨物の主要貨物の一つとして増加傾向にある。しかし、近年、住宅建設に下降傾向が示され始めたが、未だ建設資材の輸送量シェアは大きい。

以上の様に21世紀現在の中国は、各種産業の拡大と生産量の増大そして、外国資本の導入によるジョイントベンチャによる各種産業の国際化、生産設備の増大と国際価格競争力により輸出量を増大している。そして、家電や電子機器関連の製品や部品はコンテナ貨物として急増する反面、生産のための資源や原料の海外からの輸入増大等の世界の貿易構造、即ち海上物流の量と流れを大きく変化している。

そこで中国は自国貨物は自国船で輸送するという政策に基づき輸出の効率化から中国の海運力の強化と船腹量の増加を図り、中国海運力の強化と近代化を促進しているである。

(3) 輸出入貿易と海上荷動き量の増大

中国が世界の生産工場として商品を多量に生産するためには、商品の原料は国内でのみの生産量では不足するため海外から原材料や資源を多量に輸入せざるを得ない。そのため、21世紀にはいり、中国は石油・石炭・LNG等のエネルギー資源、鉄鉱石・燐鉱石・アルミナ・木材・等の原料等の各種資源、材料が多量に必要になり、海上荷動き量が増加している。

イ. エネルギー関係貨物（液体貨物）

原油や石油製品の輸入が中東やアフリカから輸入、一般炭が豪州や南アジアから、LNGの輸入が豪州や中東、そして最近ではロシアから原油やLNGの輸送が考慮されている。特に中国への石油、LNG、LPG等の液体貨物が今後も量的に増大していくであろう。

(中国の輸入量：2004年、原油は、約113百万トンで世界に占めるシェアは約7%)

ロ. 乾撒積貨物（バルキー貨物）

中国を主体とするアジアへ、鉄鉱石や原料炭が豪州や南米から、製紙原料としての木材が南アジアや南米から、穀物は北米や全世界から、燐鉱石やアルミナは南アジアなど各地から輸入される様に、塩、木材等のマイナーバルクを含め各種の貨物が全世界から輸入され、中国で製品化された鋼材等は全世界へ輸出されている。

（中国の輸入量：2005年、鉄鉱石は246百万トン、33%）

ハ. コンテナ貨物の港湾取扱量

家具、建設用資材、繊維・衣料、家電、IT産業関係の製品や部品の輸出／輸入が全世界へ、コンテナ貨物として輸送され港湾取扱量が急増している。

特に2004年のコンテナ貨物の港湾取扱量は、世界合計で約336.9百万TEUであったが、その内、中国は約74.5百万TEU（シェアは約22%）で今後も増加傾向を維持するであろう。

（2005年、アジアから北米向け荷動きの内、約63%が中国と香港発、北米からアジア向け 〃、約39% 〃 着）

ニ. 自動車運搬船

21世紀になり中国では、海外資本や技術の導入により自動車の国産化が促進され部品の輸入や製品の輸出から現在は国内生産に移り自動車の輸出も今後増加する傾向にある。したがって現在は部品の輸入が増加しているが、近い将来には中国は自動車の輸出も考慮しており、世界の自動車の海上荷動きは今後順次変化していくであろう。

ホ. その他

中国では従来から繊維衣料や加工食料品等の生産は、豊富な安い労働力を背景に増加し、衣料産業は輸出産業として拡大してきたが、最近は建設資材や家具関係が増大

図表－1 世界に占める中国の需要のシェア

| 項 目 | 1995年 ()内はシェア | 2005年 ()内はシェア | 1995～2005年増減 | | 年平均伸び率 (%) |
|-------------------|-------------------|-------------------|--------------|--------|---------------|
| | | | 増減量 | 寄与率(%) | |
| 世界粗鋼見掛消費 (万吨) | 73,840 | 112,937 | 39,097 | 100.0 | |
| 中国 | 10,110 (13.7%) | 34,936 (30.9%) | 24,826 | 63.5 | 13.2 |
| 世界鉄鉱石海上輸送量(輸入,万吨) | 40,200 | 65,100 | 24,900 | 100.0 | |
| 中国 | 4,100 (10.2%) | 27,500 (42.2%) | 23,400 | 94.0 | 21.0 |
| 世界銅需要 (万吨) | 1,215 | 1,690 | 475 | 100.0 | |
| 中国 | 114 (9.4%) | 367 (21.7%) | 253 | 53.3 | 12.4 |
| 世界アルミ需要 (万吨) | 2,049 | 3,194 | 1,145 | 100.0 | |
| 中国 | 194 (9.5%) | 712 (22.2%) | 518 | 45.2 | 13.9 |
| 世界石油需要 (万バレル/日) | 6,956 | 8,246 | 1,290 | 100.0 | |
| 中国 | 328 (4.7%) | 699 (8.5%) | 371 | 28.8 | 7.9 |
| 世界トウモロコシ需要 (万吨) | 54,380 | 68,331 | 13,951 | 100.0 | |
| 中国 | 10,810 (19.9%) | 13,100 (19.2%) | 2,290 | 16.4 | 1.9 |
| 世界大豆需要 (万吨) | 13,160 | 20,546 | 7,386 | 100.0 | |
| 中国 | 1,410 (10.7%) | 4,021 (19.5%) | 2,611 | 35.4 | 11.0 |
| 世界自動車需要 (万台) | 4,956 | 6,074 | 1,118 | 100.0 | |
| 中国 | 156 (3.1%) | 576 (9.5%) | 420 | 37.6 | 14.0 |

資料: IISI, CLARKSON, World Bureau of Metal Statistics, 三井物産戦略研究所中国経済センター資料等からNYK調査グループが作製

し21世紀にはいり、さらに品質や生産性を向上し輸出量は増加傾向にある。特に中国が今後輸出量を増加する海上輸送貨物は家電製品、電子電気製品や部材であり、IT産業の進展は、さらに関係部材や製品の生産の高度化を促進し、従来以上に中国における各種製品や部品の輸出量を増大するであろう。そして、これらの貨物はすべてコンテナ貨物としてアジアから全世界に輸出入されるであろう。

以上の様に、中国は生産対象の機種が順次高度化するのに従い、単に量的な拡大のみならず付加価値をつけた製品の生産に注力し金額ベースでの貿易黒字を増加させている。特に2006年の対米貿易黒字は膨大な額にも達し、好調な中国の貿易収支は、日本への輸出入増加を含め、世界の海上荷動き量に占める中国の輸出のシェアは年々増加している。

2. 海運業・造船業への影響：

中国を中心とする世界の海上荷動き量の増大は、既に述べた様に、これらの貨物を輸送する各種船舶と運航する船会社の拡大した物流対応を必要とし、今まで、あまり海運に注力していなかつた中国は1990年頃から自国船の拡大や確保に重点を置き、国内での港湾整備と同時に新造船建造や船舶修理に資本を投入し始めた。

(1) 中国の海運業の動向

イ. 強力な政策（自国貨物は自国海運で）

中国の政策で強力な海運業の強化の第一は、“中国に関する貨物は中国船で輸送する”と言う自国船船舶に依存する基本戦略である。そのため、政府は、効率的運営を図るために、必要な運航会社を設立し、コンテナ船部門、オイルタンカー部門、撒積貨物船部門、LNG船等の船種別の必要な運航専用部門が、船腹保有計画を確立し、船腹量を増大し、効率的運営を推進している。

ロ. 保有船腹量の急増

特に中国は、輸出入貿易の急激な増大のため、まず各種船舶の保有量の確保と同時に国内で使用する港湾の近代化や大型化等の開発を促進している。

対象となる各船種は、タンカー、バルカー、コンテナ船、LNG船など各分野におよび近代化や大型化を考慮した船腹量の増加が促進されている。

そして、中国籍船（香港籍は含まず）の保有船腹量は、100GT以上の商船を対象にしたロイズ統計によれば、1960年、約0.4百万GTで世界合計の約129.8百万GT（シェアは約0.3%）にすぎなかつた。しかし、1990年には約13.9百万GT（約3.0%）に増加し、2005年現在約22.3百万GT（約3.3%）に増加している。

そして、中国籍船として2006年以降就航する予定の既に発注された船舶も多く、中国海運は今後、世界最大級の船腹量を保有する海運国になるであろう。 他方、船腹

量の保有形態は、基本的には中国籍船であるが一部には、便宜置籍船も増加している為、香港船主を含めて中国が支配する商船は実質増加する傾向にある。

さらに中国海運としては、保有船舶の大型化を促進中であり、既に300千DWT型以上のVLCCが9隻、360千DWT型バルカー、そして10,000TEU型以上のコンテナ船が8隻、そして147m3型LNG船が4隻発注されている。

ハ. 中国の主要船社

中国海運には内外航に従事する下記の主要船舶運営会社が存在する。

| 社名 | 総輸送能力(隻数) | 万DWT |
|----------------------------|-----------|---------|
| 1. 中国遠洋運輸集団総公司 (COSCO) | 2,716 | (558) |
| 2. 中国海運集団総公司 (CHINA SHIP.) | 1,154 | (412) |
| 3. 中国対外貿易運輸総公司 (SINOTRANS) | 490 | (159) |
| 4. 中国長江航運集団総公司 | 388 | (1,815) |
| 5. 河北遠洋運輸股份有限公司 | 134 | (22) |

[2003年現在]

外航に関しては主として中国遠洋運輸集団総公司 (COSCO) を主体に上記4企業が、中国全体の約70%のシェアを有している。

ニ. 港湾の大型化

輸出入貨物の増大は、船舶の多様化と共に各種港湾の大型化、近代化を必要とし、中国沿岸の天津、大連、上海、香港、深鋤等の既存港湾の開発や大型化を促進し、さ

図表-2 世界に占める中国の割合(輸出入貿易量や船腹量) NYK 調査グループ 2006/9/19

| 年 | 石油消費量 | | 原油輸入量 | | 鉄鉱石輸入量 | | コンテナ貨物取扱量 | | 中国籍船舶腹量 | | | コンテナ船舶腹量 | | |
|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|-----------|------------|---------|--------|------------|----------|--------|------------|
| | (百万トン) | 世界合計に占める割合 | (百万トン) | 世界合計に占める割合 | (百万トン) | 世界合計に占める割合 | (千TEU) | 世界合計に占める割合 | 隻 | (百万GT) | 世界合計に占める割合 | 隻 | (百万GT) | 世界合計に占める割合 |
| 1980 | 88.0 | 2.9 | 0.8 | | | | 1,529 | 4.0 | 955 | 6.84 | 1.6 | 1 | 0.004 | |
| 1985 | 100.0 | 3.0 | 0.9 | | 10 | | 2,735 | 5.0 | 1,408 | 10.57 | 2.5 | 29 | 0.320 | |
| 1990 | 116.6 | 3.7 | 7.6 | | 14 | 3.6 | 6,245 | 7.0 | 1,848 | 13.9 | 3.3 | 59 | 0.850 | 3.6 |
| 1995 | 169.7 | 5.2 | 31.5 | 1.6 | 41 | 10.0 | 17,229 | 12.8 | 2,948 | 16.94 | 3.5 | 88 | 1.380 | |
| 2000 | 233.3 | 6.7 | 70.3 | 4.1 | 70 | 15.7 | 40,984 | 17.0 | 3,879 | 26.74 | 4.8 | 158 | 2.960 | 4.9 |
| 2004 | 334.2 | 8.8 | 112.0 | 5.8 | 208 | 34.0 | 74,540 | 22.0 | 4,555 | 46.45 | 7.3 | 244 | 5.560 | 9.2 |
| 2010 (予測) | 460.0 | 9.7 | 166.0 | 7.9 | 353 | 43.0 | 130,000 | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |

注:イ、石油はBP統計、香港を含む
 ロ、コンテナ港湾取扱量には香港を含む
 ハ、船腹量には香港を含む
 ニ、世界合計に占める割合(%)をしめす

らに新たな大型港湾を建設している。その代表が洋山や上海等に新設大型港湾が順次建設されつつある。

特に大型タンカー VLCCの運航増大に関連して5箇所の石油精製基地が建設され、VLCC専用大型船係留設備が稼動している。さらにコンテナ貨物に関しては上海外高橋、洋山、深鋤等の大型コンテナヤードが主要地に建設され、増加している世界の港湾との間の膨大なコンテナを取扱い海上輸送に貢献している。

(2) 中国の造船業の動向

中国の海運業の拡大と発展は、保有船腹量の増大とともに国内での新造船の増大を促し、中国内部の造船業の拡大発展を促進している。

イ. 強力な造船政策

鉄鋼業の発展と同様に中国では、基幹産業として拡大発展している産業に造船業がある。海運と同様に中国は“中国の船舶は国内造船所で建造する”という政策で、従来日本や韓国に発注していた新造船を近年は国内造船業の近代化とともに自国内の造船所へ極力、発注している。

そして、1990年代末に中国は、北部の中国船舶重工公司 (CSIC)、南部の中国船舶工業公司 (CSSC) の従来の国営造船所を2グループに分割し、営業に自主性を持たせ、競合させる企業構造を採用している。

さらに上記2グループ以外のCOSCO川崎のような船会社が所有する或いは地方行政や海外企業との合弁会社が運営するグループの造船所が、相互の競合する立場で受注競争し、それぞれ約1/3ずつの造船量を確保している。

ロ. 造船能力の急増

以上の様に、中国自身は、世界的な輸出入貿易量を拡大するための船舶需要を増大し、さらに自国船としての新造船需要が増加するなら自国内で建造する必要上、国内に大型新造船工場を増設し、大幅な造船能力の増大を21世紀にはいり積極的に促進しているのである。

そのため、既存の数箇所の旧態造船所を解体し、別の場所に大型近代化造船所を新設し移転する政策が採られている。そして、今後新造船所への転換や建設は生産性の大幅向上が可能となり、技術や資本の海外からの導入は、効率的に早期に韓国や日本に追従できる可能性を有している。

そして、過去の建設状況から判断し、今後の建設中や計画の7割程度が実現したとすれば、中国の現実的な新造船建造能力は2005年現在の約9.00百万GTに対し、今後2015年までには、約2から3倍に増加することが見込まれている。

しかし、現実的には十分な労働力や技術力、生産管理能力等の技術的ソフトが完成するのには、未だかなりの時間が必要であろう。

ハ. 造船量

膨大な各種船舶の建造需要を背景に、中国造船業は21世紀にはいり国際競争力を強

化しながら、自国船のみならず輸出船も積極的に受注し、生産性を上昇することにより新造船竣工量を増加している。

100GT以上の商船を対象としたロイズ統計によれば、中国は、2000年に新造船受注量が約2.6百万GT（世界に占めるシェアは約6%）であつたが、2005年には約10.6百万GT（約18%）に増大している。

また、新造船竣工量は2000年の約1.6百万GT（約5%）から2005年は、約6.5百万GT（約14%）と大幅に増大している。

2006年7月現在の手持ち工事量は約32.6百万GTと年竣工量の約4年分を確保し、造船量は世界造船界で韓国、日本について第三位を確立している。

そして、中国造船業は数年後には現在建設中の多数の大造船所が完成し、新造船を建造し始めるので、2015年以降は、さらに世界の造船業は大きく構造変化する時代になるであろう。

二. 問題点

中国造船業は、順次、造船設備を拡大し、自国船の船腹量の増大に注力しているが、世界一の造船量を確保し最大の造船国になろうとする目標の2015年までに、十分な労働力や技術者を確保し、主機や船用機器等の船舶関連産業の国産化がどの程度、進捗するかが問題であろう。そして、当然、造船所における生産性向上や技術力の維持向上が効果的になされるのかが大きな課題である。

そして、人件費や材料費の増大と元の対ドル為替の如何により国際価格競争力を確保できるのかが決まるであろう。

以上の様に、中国の経済や産業の進展は、世界の海上物流の量的、質的そして流れを大きく変化させ、特に中国を主体にした各種船舶の船腹量や竣工量は、今後も大きく増大するだろう。

3. 中国の長期展望：

21世紀の現在、中国は、経済、産業において、比較的安定した成長を続けているが、国内には、賃金の急騰、生活水準の格差、物価上昇、沿岸地域と内陸地域との経済格差、汚職問題など多くの問題が内在している。また、海外に対しては対米貿易黒字の増大、元の対ドル為替レートの切り上げ等の問題があり、中国に起因する環境要因の急変が、どの様に大きく影響するかという杞憂がある。

イ. 今後の経済産業

現在の中国は、2008年のオリンピック、2010年の万博までは政府の強力な指導体制により、現在の計画経済が中期的には予定通りに進めるものと見込まれている。したがって、石油価格の急騰、極端な為替変動や経済攪乱要因が大きく左右しない限り予定通りの産業発展を進め、輸出入構造は現状と同様な傾向が維持されるであろう。

ロ. 中国の海運業や造船業

中国は、現時点では、余裕のある13億という人口に恵まれているが、今までの“一人子”政策の結果、近い将来労働力人口の減少が見込まれている。その為、海運や造船という比較的賃金の安い仕事への就職者が技術者を含め減る傾向が既に見られ始めている。

このように若者の職業選びから既に問題化している日本や韓国と同様に、いかに海運業や造船業に必要な労働力を集めるのかが今後の課題であろう。

さらに、世界の海上荷動き量は、当分の間中国を中心として長期的には増加するであろうが、自国船が、全て従事しても不足するのは当然であるし、世界の海運が如何に効率的に配船し、中国の船腹需要に応じるのかであろう。

輸送能力の不足にたいして中国以外の海運関係国が海上荷動き量の輸送に協力するためには、更なる近代化された大型船指向が第一で、今後もタンカー、バルカー、コンテナ船、LNG船を含めて国内外の船社との保有船腹量の維持と運航が重要であろう。

そして、造船業においては自国内の新造船能力の増大は勿論、今後は修繕船事業に関しても従来以上に多くの設備投資を必要とし、新造船建造に関しては今後は輸出船建造にも注力し、世界最大の海運や造船の王国としての地位を確保する努力をする必要があるであろう。

ハ. 問題点

現在、中国内部には、地域による給与格差や失業、貧富の格差が顕在化し、賃金の急騰、物価上昇の傾向が見え始める中で、企業の近代化や有能な経営者不足や技術者不足等の問題をいかに対処していくのかが大きな課題である。

そして、近代化し国際化された海運業や造船業の発展のために現在以上に効率的に経営するのが問題であり、同時に今後の中国が、安定的に推移するのか、急激な反動にともなう、新たな構造改革が生み出されるのか、或いは予想外の経済不安を生み出すかであろう。

以 上