



《第1回》

中国経済の恩恵を受ける海運業

グローバルなサプライチェーン管理の重要性が高まっている。今や、物流マンにとって国際物流に関する知識は、日々のオペレーションを円滑に進めていくうえでも欠かせない要素の一つになっている。本連載では輸出入業務と密接に係る海運を取り巻く環境の変化などについて専門家に詳しく解説してもらう。(本誌編集部)

構造不況業種の一つに挙げられていた外航海運業の業績が急回復しています。各社とも史上最高の利益を上げ、一〇〇〇億円クラブへの仲間入りを果たした企業もあります。中国の活発な経済活動と、それに伴う資源輸入や工業製品輸出という旺盛な荷動きが業績の改善を後押ししています。

日本の外航海運業は一九八〇年代以降の急激な円高と、世界的な政治・経済の大きな変化の中で国際競争力を失いました。その結果、構造不況業種に指定されましたが、八七年には緊急雇用対策という名目で業界あげてのリストラを断行するなど徹底した構造改革に取り組んできました。

今日の好業績はこうした構造改革と、中国経済の拡大による海運市況の好調という二つの要因が重なった結果、もたらされたものです。本稿ではそのうち中国経済の拡大が海運業の業績にどのように影響しているのか。その点に絞って話を進めていこうと思います。

資源の輸出国から輸入国に

第一に、経済の拡大によってエネルギーや鉄鋼の国内需要が急増した結果、それまで石油や鉄鉱石、石炭などの資源輸出国であった中国が輸入国になったことが挙げられます。つまり中国向けの原油、鉄鉱石といった資源の輸送需要が急激に増加したことが海運市況を押し上げているわけです。

国内需要を賄うため、中国の粗鋼生産は急増しました。長い間、粗鋼生産量の世界一は日本でしたが、九六年にはその座を中国に奪われました。中国の粗鋼生産量はその後増え続け、二〇〇四年には全世界に占める割合が二五%に達しています。それでも二〇〇八年には北京オリンピック、二〇一〇年には上海万博が控えていることもあって旺盛な国内需要を満すまでには至らず、輸入も増加の一途を辿っています。

日本は鉄鉱石の多くをオーストラリアから、原油のほとんどを中東から輸入しています。これに対して中国は鉄鉱石をブラジルやインドから、石油を西アフリカから調達しています。中国は輸送距離の掛かる国や地域から輸入している分、同じ量を輸入にしても日本に比べ多くの船舶が必要になります。

例えば、オーストラリアのダンピアから上海に鉄鉱石を運ぶ場合、その距離は三二〇〇マイルです。一方、ブラジルのツパロンから上海に輸送する距離は二万一〇〇〇マイル。

およそ三・五倍となります。つまりブラジルから運ぶ場合は三・五倍の船舶が必要になるのです。

中国向けの輸送で使用する船舶は足りない状態が続いています。これを補うため、海運会社は船舶の新造や大型化を進めています。従来、日本の鉄鉱石専用船は三万トン型が中心でしたが、最近では三〇万トン型の発注が相次いでいます。しかしそれでも間に合っていない。世界の造船所は数年先まで船台が埋まっている状態です。中国の輸送ニーズの高まりは海運業界だけでなく、造船会社や製鉄会社の業績にも恩恵をもたらしています。

しかし外航海運業にとって中国の世界経済や資源需給への影響はプラス面だけでなく、マイナス面もあります。船舶建造コストや備材料は上昇し、さらにコンテナは不足しています。燃料油も高騰しました。輸送需要が拡大している一方で、コストアップ要因も発生しています。

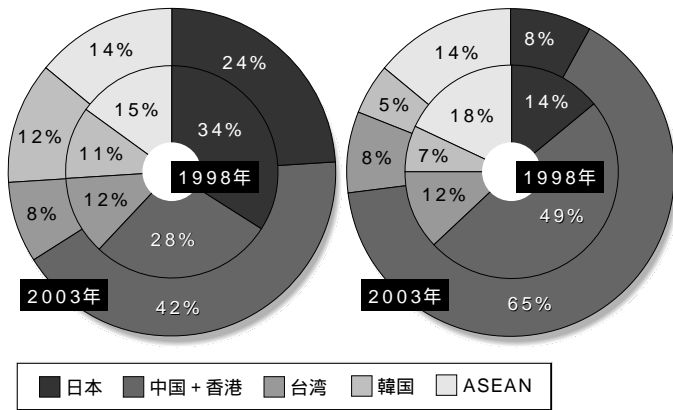
世界最大の海運ユーザーに

第二に、中国が「世界の工場」となり、米国や日本を中心とした先進国向けに輸出を拡大し、その結果、主要定期航路の船腹供給が荷動きの増加に追いつけず、運賃が上昇していることが挙げられます。ちなみに中国が世界一の生産シェアを持つものを拾ってみると、バイク(シェア五〇%)、テレビ(同三七%)、カメラ(同六九%)、電話機(四五%)、冷蔵



もり・たかゆき 1975年大阪商船三井船舶入社。97年MOL Distribution GmbH社長、2001年丸和運輸機関海外事業本部長、2004年1月より現職。主な著書は「外航海運概論」(成山堂)、「外航海運のABC」(成山堂)、「外航海運とコンテナ輸送」(鳥影社)など。日本海運経済学会、日本物流学会、ILT(英)等会員。青山学院大学、長崎県立大学等非常勤講師

図3 北米航路・国別構成(1998年対2003年)



データ：商船三井営業調査室

庫(一七%)、洗濯機(二五%)などがあります(丸紅経済研究所調べ)。
こうした状況を受けて今日、主要航路におけるコンテナ輸送は中国が中心となりましたが、現在ではアジアと米国のトレードとなり、しかもその中心は中国です。
例えば、二〇〇三年の太平洋航路の米国向け輸送は、中国+香港のシェアが六五%を占めています。日本はわずか八%にすぎません。欧州航路についても同様のことが言えます。コンテナ取扱量をみても、世界第一位が香港、第三位が上海、第四位が深圳と、中国の港が上位をほぼ独占しています。
二〇〇四年の取扱量は香港が二一九三万

TEU(二十フィートコンテナ換算)、上海が一四五五万TEU、深圳は二三六二万TEU。これに対して日本は全部合わせても一四五〇万TEUです(二〇〇三年実績)。いまや完全にコンテナ荷動きの軸足は中国に移ったと言えるでしょう。

二〇〇二年半ば以降、太平洋航路と欧州航路は中国貨物を中心に荷動きが堅調に推移しています。昨年の実績も前年比プラスで、荷動きは右肩上がりが続いています。需要の急伸に対して船腹供給が追いつかず、貨物船のスペースはタイトな状態にあります。昨秋に発生した米国のロサンゼルス、ロングビーチ港での船混みは、中国の貨物量の急増が一因に挙げられています。

アジア発米国向けのコンテナ貨物は二〇〇四年に前年比一七%増という大幅な伸びを記録しました。アジア発欧州向けのコンテナ貨物も一七%程度の増加となった模様です。さらに二〇〇五年も主要航路では二ケタの伸びが見込まれています。

貿易額は米国を逆転

第三に、中国が日本にとって最大の貿易相手国となったことが挙げられます。二〇〇四年に日本の対中貿易額は輸出入ともに過去最高を記録し、ついに米国を抜きました。香港を含む中国からの輸入額は一〇兆二二二億円、輸出額は一兆八二七八億円。合計で二二兆二〇五億円に達しました。対中貿易

額は日本の貿易額全体の二〇・一%を占めています。これに対して米国からの輸入額は六兆九六一五億円、輸出額は十三兆七二〇五億円、合計で二〇兆四七九五億円でした。

対中貿易が拡大した結果、日中間のコンテナ輸送量も大幅に増加しました。二〇〇四年日中間のコンテナ輸送量は前年比四六・七%増の二六二万TEUでした。九八年から六年連続で二ケタの伸びを示しています。輸送量の内訳は輸出が七八万TEU(前年比五七%増)、輸入が一八三万TEU(同四三%増)でした。

中国からのコンテナ貨物輸送量は日欧米の主要国以外の地域への割合も着実に増加しています。コンテナ貨物輸送量全体に占める中国の割合はアフリカ七・三%、オセアニア一三・七%、南米二〇・九%などとなっています。南米については九五五年の時点で三・六%でしたから、驚異的な伸びです。このように中国は太平洋航路、欧州航路などの主要航路以外でもコンテナ需要を押し上げています。

このように中国経済の拡大で、世界の貿易構造は大きく変わりました。これに伴い、海運市場も中国に重心が移りつつあります。こうした動きに対し外航海運会社は迅速に対応しました。自身の構造改革によって収益構造を見直し、国際競争力を取り戻したところに、中国経済の拡大という追い風が吹いて市況が好転。過去最高の業績を記録することになったのです。