

## ①中国政府による造船業支援施策の現状

[要旨] . . . . .

- 2011 年上期に中国が新規受注量トップの座を韓国に譲った。今年は中国が得意とするバルカーの発注が急減した一方で、オフショア構造物・LNG 船・大型コンテナ船などの高付加価値船の発注が増加したことがその原因である。中国造船業は二極化が進み、弱小造船所は新規受注を取れていないだけでなく手持工事量も不足しているため、一部の造船所では船台に空きが出始めている。
- 中国政府は現状の課題を認識しており、今年から始まった第十二次五カ年計画において高付加価値船への移行を目指すことを謳っている。だが、高付加価値船への移行には優良造船所の体力強化が必須であり、そのためには過当競争をもたらす建造能力過剰を解決しなければならない。その一方で、現時点では市場原理に基づく淘汰、政府主導による業界再編のいずれも実施が困難である。
- 中国政府が実施している造船業支援施策としてスクラップアンドビルド支援施策と船舶ファンド船舶産業投資基金の詳細を分析した。その結果、これら施策は造船業の高度化を目指して戦略的に組織されているわけではなく、当面の延命策として受動的に実施されていることが分かった。

. . . . .

### 1. 中国造船業の現状

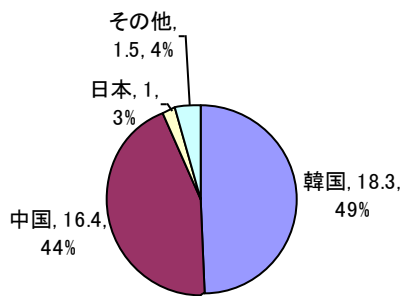
Clarkson のまとめによると<sup>1</sup>。2011 年上期の全世界の新規受注量は 37.2mDWT。このうち韓国が 18.3mDWT とほぼ半数を占め、中国の 16.4mDWT を抑えて首位となっている(ちなみに日本は 1.0mDWT)。

この原因は中国造船業が得意とするバルカーの発注急減と、同時期に発生した大型コンテナ船、LNG 船、オフショア構造物などの高付加価値船の発注ブームである。バルカーはここ数年 DWT ベースでの全体発注量のおおむね 6 割強を占めていたが、今年上期の時点では 40%。これに対し、大型コンテナ船・LNG 船・オフショア構造物の合計比率は、2010 年が 5.5%だったのに対し今年 38%まで急伸した。大型コンテナ船、LNG 船、オフショア構造物はいずれも代表的な高付加価値船型であり、今年受注は韓国大手造船所がほぼ独占している。このため、船型の付加価値を加味した工事量である CGT で計算した場合、今年の新規受注量の全体 15.4mCGT のうち韓国が 8.9mCGT、中国 5.2mCGT となり、その差が更に広がることになる。

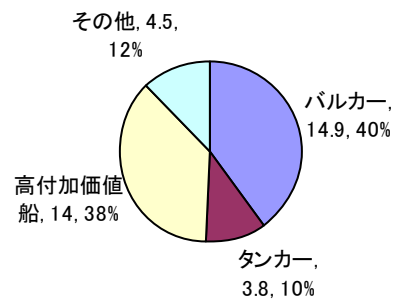
---

<sup>1</sup> Clarkson World Shipyard Monitor July-2011 より。なお、なお、本稿で利用する造船統計数値は特記しない場合は Clarkson のものを利用する。

2011年4月末国別新規受注量(mDWT)



2011年4月末船種別新規受注量(mDWT)



このトレンドは今年下期も継続すると予想され、年間ベースの新規受注量トップの座を韓国が奪還することが有力視されている。

もともと、十分な手持工事量があれば、日本の造船所のように手持工事を消化しながら受注環境の回復を待つことができ、造船所の経営にとって致命的な問題にはならない。中国にとっての課題は、中国の造船業界が2極化しており、業績不振の弱小造船所は今年になって新規受注を取れていないだけでなく手持工事量も薄くなっている点にある。中国船舶工業行業協会の報告書<sup>2</sup>によると、2011年第1四半期に赤字となった企業は加盟企業1519社のうち313社。赤字企業数は昨年から3社増加とほぼ変わらないが、赤字企業の損失額合計は11億人民元と昨年同期から29%増加した。また、加盟企業の約半数が今年に入って新造船を受注できておらず、一部は手持工事を使いきり船台に空きが出はじめている。

## 2. 中国政府による現状認識

もちろん中国政府はこの問題を認識している。今年から始まった第十二次五カ年計画（中国語では「十二五」と表記する）においては、10万CBM以上のLNG船、1万TEU以上のコンテナ船、オフショア構造物など高付加価値船への製品転換、またバルカー・タンカー・中小型コンテナ船などの従来製品では省燃費やIMOの新環境基準に適合した船型の開発を中国造船業の達成目標として取り上げている。

このような高付加価値船へのシフトは必要なことではあるが、それだけでは現状の中国造船業の抱える課題の解決には不十分である。中国は世界最大の建造能力を持つだけでなく、2010年に達成した竣工量62.1mDWTは今後数年の予測年間発注量を上回る。つまり中国造船業の建造能力は絶対的に過剰であり、他国からシェアを奪うことや海運業の成長による発注増では過剰分を吸

<sup>2</sup> 「2011年全国船舶工業経済運行状況」 [http://www.cansi.org.cn/cansi\\_jjyx/181973.htm](http://www.cansi.org.cn/cansi_jjyx/181973.htm) (中国語)

収することができないのである。このような状況下で業界全体の生き残りを目指す護送船団方式を取れば、日韓の大手造船所と競争できる優良企業の利潤が過当競争により失われ、高付加価値船に移行するための投資が不可能になる。

よって、この問題を根本的に解決するためには業界の再編が欠かせない。だが、自由競争による淘汰に任せて無秩序に落伍企業が出ることは許容できない。中国において造船業は100万人を雇用する巨大な産業であり、その混乱は大規模な雇用不安に直結する。また、中国において船用部品などの周辺産業は造船業本体に比べて未成熟であり、造船業の混乱は周辺産業の育成を妨げる。その一方で、政府の介入による造船所再編・救済合併は優良企業を含む業界のコンセンサスが取られていない。中国船舶工業行業協会が作成した資料<sup>3</sup>は日本の過去の業界再編に触れ、成功したのは市場の縮小・船価の下落が業界全体への脅威であると全ての日本造船企業が認識していたからだとしている。そして、現在の中国造船業も再編が必要としつつも、中国では造船業の二極化が進展し、救済を求める企業と自力で生き残れると考えている企業で認識が異なるため、現在は同様の政策を実施することが難しいと述べている。

### 3. 造船業支援施策の現状

本稿では、中国政府が実施している造船業支援施策を通じ、現在の中国政府の業界再編への意図を分析してみたい。当記事で紹介するのは、政府の介入による船舶の買い支えという直接的な効果を持つ、スクラップアンドビルド支援施策と船舶ファンドである中国産業船舶基金の2つである。

#### 〔スクラップアンドビルド支援施策〕

スクラップアンドビルド支援施策は2011年5月に公表された<sup>4</sup>。この政策は中国籍船(大陸籍のみ)で強制退役船齢まで10年未満の老朽船(バルカー23歳、タンカー21歳以上)を対象とし、解撤と代船建造を中国国内の指定施設で実施した場合に補助金を支給するものである。補助金の額は最大1,500元/総トン数であり、バルカーであれば新造価格の3分の1から4分の1に相当する。

対象となる船舶の具体的な条件は以下の通り

- 内航船、外航船のいずれも対象となる

---

<sup>3</sup> 「造船業界は第十二次五カ年計画で構造調整期を迎える」  
[http://www.cansi.org.cn/cansi\\_ztbd/178787.htm](http://www.cansi.org.cn/cansi_ztbd/178787.htm) (中国語)

<sup>4</sup> 原文は中国船舶工業行業協会のWebサイトで入手可能  
[http://www.cansi.org.cn/cansi\\_fg/180850.htm](http://www.cansi.org.cn/cansi_fg/180850.htm)

- 船種については限定無し
- 1000 総トン以上、但しシングルハルタンカーについては 600DWT 以上
- 2010 年 6 月 5 日以前に購入されているもの
- 中国籍船で有効な各種登録を行っている
- 中国の法律で規定された強制退役船齢(バルカー33 歳、タンカー31 歳など)より 2 年～10 年(シングルハルタンカーは 1 年～10 年)若い
- 政府が認可した中国国内の解撤ヤードで 2011 年 12 月末までに解撤を完了

また、代船の条件は以下の通り

- 基準を満たす中国国内の造船所で建造
- 総トン数が元の船より大きい
- 中国籍船であり中国の船級を取得
- 2012 年 6 月末までに建造契約を締結

補助金の金額は「単価(1000 元) × 総トン数 × 船齢係数(1.0～0.6) × 運航海域(海船 1.5、河船 1.05)」という数式で計算される

当施策は交通運輸部、財政部、工業情報化部、国家発展改革委員会が連名で提出したものであり、下記の 3 点が目標として謳われている。

1. 老朽船舶の解撤と代船の建造を支援することで解撤・造船需要を刺激し、造船業の発展を図る。
2. エネルギー効率の向上、排気ガスによる環境汚染の削減、老朽シングルハルタンカーによる事故リスクの排除などの環境対策を実施する。
3. 造船業の労働集約性、および輸送能力の拡大を含む関連分野への波及効果をかんがみ、代船の建造拡大により消費の刺激を図る。

#### 〔船舶産業投資基金〕

船舶産業投資基金<sup>5</sup>は船舶の長期保有を目的とした投資ファンドである。基本的には営利目的のファンドであり、基金の趣意書には民間資金を集めて運営し内部利益率 25%を目指すことが明記されている。その一方で、中国に 10 個しかない大型産業投資基金の一つであり国家発展改革委員会が批准していることから分かります。中国海事セクターの戦略的な発展を目指して高度な

<sup>5</sup> Web サイトが存在する <http://www.chinashipfund.com/> 現時点では英語版のリンクは機能しておらず中国語版のみが閲覧可能。

資源・エネルギー船隊を中国造船所で建造することも主要な目的としている。

この基金が設立されたのは世界同時不況の傷跡が残る 2009 年 12 月。設立が認可される前から船腹調達活動を行っていた模様で、2010 年の前半には 150 億円を投じて下記のような投資を終えていた。

- 180,000DWT バルカー 21 隻(新造 20 + 中古 1)
- 92,500DWT バルカー 12 隻(新造 12)
- 57,000DWT バルカー 8 隻(新造 8)
- 半潜水型リグ 4 隻(新造 2 + 中古 2)

2010 年夏以降は中国の二大国営造船グループである中国船舶工業(CSSC)と中国船舶重工集団(CSIC)を含むスポンサーに追加出資を求めて更なる発注の準備を進めてきており、今年の 6 月に 76,000DWT バルカーの 10 隻の発注を行った。

船舶産業投資基金は天津市で設立され、調達した船舶の運航は中通遠洋物流集団が行う。運用先は中国国営企業との長期契約が想定されており、例えば 92,500DWT バルカーには中糧集団(COFCO)との 8~10 年の契約が付与されている。

#### 4. 造船業支援施策の性質の評価

上記 2 つの施策は政府の介入する資金を用いて新造船を発注するものであり、どのような船舶を購入するかで中国政府の姿勢を判断することができる。高付加価値船を購入しているのであれば造船業の高度化を目的としていると判断できるし、造船所の救済を目的とするなら船種を選ばないものとなる。現在公表されている内容から施策がどのような性質を持つものか確認したい。

まずスクラップアンドビルド支援施策であるが、この施策が対象とする 20 歳を超える中国籍船はバルカー・タンカーなどの小型船がほとんどである。代船は元船より大きければサイズに制限は無いとはいえ、多くの場合では元船と同様の船種・サイズとなるであろう。このような船型であっても省エネルギーや各種 IMO 規制対応などで高付加価値化を行うことは可能だが、代船の契約期限が 2012 年 6 月末であり、造船所が高付加価値船を設計・提案するための時間の余裕は少ない。よって、当施策は高付加価値船への移行を目的とするより、足元の発注不足に対応するため期間限定でスクラップと代船建造を促す目的であると考えるのが自然である。

一方で、船舶産業投資基金は金陵船廠や江蘇熔盛重工などの大手造船所への発注を行っている。但し、高付加価値の船隊整備の計画が先にあり計画に従って新造船を発注しているのではなく、キャンセルされた発注を肩代わりしていることが資料から判明している。例えば、2011年6月に発注された10隻のバルカーは、民生金融租賃(中国民生銀行のファイナンスリース部門)の発注を肩代わりしたものである。キャンセルされた発注を肩代わりすることは造船所支援としては有効であり、造船所から割引を引き出せる点で投資妙味があるが、高付加価値船への移行を支援するという目的には直接的には合致しないであろう

以上の分析から、上記の造船業支援施策は、造船業の高度化を目指して戦略的に組織されているのではなく、当面の延命策として受動的に実施されていると判断することができる。

## 5. まとめ

現在の中国政府の造船業支援施策は戦略性を欠いた形で実施されている。設備能力全般が過剰の中このような延命策は合理的ではないが、一方で政府が介入せずに市場淘汰に任せることも業界再編に向けて明確な戦略を策定・実施することも上述の通り困難であり、現在の支援施策は当面の間継続される可能性が高い。今後、市場メカニズムに反して出てくる船がマーケットにどのような影響を与えるか、そしてこの政策が継続不可能になった後の中国の造船政策はどのようなものになるか、引き続き調査を進めていきたい。

(調査グループ 林 光一郎)

(7月20日記)