

2012 年の中国主要港における コンテナ取扱量の予測と分析[★]

中国科学院予測科学研究センター首席エコノミスト 汪 寿陽
北京航空航天大学経済管理学院博士課程 許 利枝

1. 中国主要港におけるコンテナ取扱量の発展の現状

近年、中国本土の港は急発展を遂げ、沿海部主要港の中でも上海港、深圳港、寧波～舟山港、広州港、青島港は世界上位 10 港に躍進した。2010 年には上海港のコンテナ取扱量が 2,906 万 9,300TEU に達し、シンガポールを抜いて初めて世界首位となった。2010 年現在、中国本土の港湾コンテナ取扱量は前年比 18.9% 増の計 1 億 4,500 万 TEU となり、7 年連続で世界首位を維持している。ただし 2011 年における中国本土の港湾コンテナ取扱量は前年比 11.4% 増の計 1 億 6,000 万 TEU で、2010 年に比べ増加がやや減速している。

中国の港湾におけるコンテナ取扱量の 75% が貿易貨物であるため、対外貿易にともなうコンテナ取扱量の増減は、中国の港湾コンテナ取扱総量を大きく左右する。また、中国のコンテナ取扱量は、欧米や日本など先進国の消費に対する依存が強く、特に珠江デルタや長江デルタの港は対外貿易への依存度が高いため、外部経済情勢に影響されやすくなっている。2010 年は、世界経済の順調な回復を受け、両デルタ地域の港湾の業績は平均して環渤海地域の港湾より良好だった（許、車、汪等、2010；汪、黄、許等、2011）。

長江流域や長江デルタ地域の対外貿易が急増した恩恵を受け、長江デルタの港湾も急発展し、コンテナ取扱量の急成長を維持している。2010 年、長江デルタ地域の港湾のコンテナ取扱量は前年比 21.3% 増の計 5,445 万 TEU で、増加率は全国平均を 2.5% 上回った。全国の港湾のコンテナ取扱総量に占める割合は 37.6% に達し、前年を 0.5% 上回った。中でも、上海港のコンテナ取扱量は史上最高となり、シンガポールを抜いて初めて世界首位に躍り出た。同じく長江デルタに位置する寧波～舟山港は、広州港や青島港を抜いて世界第 6 位となり、2010 年のコンテナ取扱量世界上位 20 港の中では最も急速に業績を伸ばしている。2011 年の長江デルタ地域港湾（上海港および寧波～舟山港）のコンテナ取扱量は前年比 9.9% 増の 4,629.2 万 TEU であった。

対外指向型の経済活動の水準が全体として高いことが、珠江デルタ地域における経済活動の最も重要な特徴である。珠江デルタにおける対外貿易規模の拡大や貿易額増加の恩恵を受けて、珠江デルタの経済も発展しつつあり、コンテナ取扱量の増加も促された。2011 年、人民元為替レートの上昇や、原材料価格の高騰、国の輸出税還付政策の調整^(註) などに対応するため、広東省は 400 億元を投じて珠江デルタ地域の労働集約型産業を省東部・西部や北部山間部へ移転する事業を進めており、産業移転によって珠江デルタ地域に生まれた広大な空間を生かし、産業構造の再構築を進め、先端工業やハイテク企業の集積を目指している。しかし一方で、産

★ 中国語で書かれた原文のタイトルは「2012 年中国主要港口集装箱運量予測与分析」である。本研究については、中国自然科学基金（Natural Science Foundation of China: NSFC）および中国科学院（Chinese Academy of Sciences: CAS）より資金援助を頂いた。ここに謝意を表したい。

業移転は港湾コンテナ取扱量の成長に影を落としている。2011 年における珠江デルタ地域の香港・深圳・広州の 3 大港のコンテナ取扱量は前年比わずか 3.9%増の 6,105.6 万 TEU であった。

環渤海地域は対外依存度が比較的低く、金融危機による影響も小さかった。同地域の港湾コンテナ取扱量は 2009 年に比べやや減少したが、2010 年は増加している。青島港の 2010 年のコンテナ取扱量は前年比 17.1%増の 1,201 万 TEU であり、「第 11 次五ヵ年計画」の目標である 1,100 万 TEU を上回った。天津港のコンテナ取扱量は前年比 16.1%増の 1,010 万 TEU、大連港は前年比 14.4%増の 524 万 TEU であり、世界コンテナ取扱量上位 20 港入りまであと一歩のところまで迫った。2011 年における環渤海地域の 3 大港（青島港、天津港、大連港）のコンテナ取扱量は、いずれも着実に伸びており、3 港のコンテナ取扱量は前年比 13.3%増の 3,099.9 万 TEU で、増加率は中国本土の平均を上回った。

2. 2012 年の中国経済と対外貿易の傾向

中国科学院予測科学研究センターによると、2012 年の中国の GDP 成長率は 8.5%にまで減速し、貿易総額の増加率も大幅に縮小すると予想されている（陳、祝、王、2011；欧、張、汪等、2011）。また、輸入が輸出より好調となるため、貿易黒字は引き続き縮小するとみられる。ユーロ債務危機が著しく悪化しない場合、中国の貿易総額は前年比 14.8%増の約 4 兆 1,721 億 2,000 万米ドルとなり、うち輸出額は前年比 13.6%増の約 2 兆 1,529 億 4,000 万米ドル、輸入額は前年比 16.1%増の約 2 兆 191 億 9,000 万米ドルと、増加率は 2011 年の 24.6%増を大きく下回ると予想される。

2012 年の中国の対米貿易額は小幅ながら減少するとみられる。ユーロ債務危機が著しく悪化しない場合、2012 年中国の対米貿易総額は前年比 13.8%増の約 5,089 億 6,000 万米ドルと見込まれる。うち輸出額は前年比 14.1%増の約 3,702 億 1,000 万米ドル、輸入額は前年比 13.1%増の約 1,387 億 5,000 万米ドルとなり、対米貿易黒字は約 2,314 億 7,000 万米ドルと予想される。

2012 年の対 EU 輸出額の増加率が大幅に下がるほか、輸入増加率もやや下がると見込まれる。ユーロ債務危機が著しく悪化しない場合、2012 年中国の対 EU 貿易総額は前年比 10.4%増の約 6,254 億 8,000 万米ドルと見込まれる。うち輸出額は前年比 6.8%増の約 3,787 億 8,000 万米ドル、輸入額は前年比 16.5%増の約 2,466 億 9,000 万米ドルと予想される。もしユーロ債務危機が大きく悪化すれば、中国の対 EU 輸出が月によってはマイナス成長になることも予測される。

3. 米国経済の回復不安による中国の港湾コンテナ取扱への影響

国際通貨基金（IMF）は、米国の 2011 年および 2012 年の GDP 成長率をそれぞれ 1.5%および 1.8%と予想した。消費財価格の上昇率はそれぞれ 3.0%および 1.2%、失業率はそれぞれ約 9.1%および 9.0%の予想である。世界銀行は、2011 年および 2012 年の米国の実質 GDP 成長率をそれぞれ 2.8%および 2.9%と予想した。2011 年、米国の輸出は好調であり、米国で進んでいる輸出刺激策が奏功した形になった。WTO の統計によると、北米の輸出は 15.7%増加し、世界の平均輸出増加率を上回った。

米国は中国の主要貿易相手国であるため、中国のコンテナ港市場の拡大は、米中間の貿易の発展によって大きく影響されている。米中貿易の健全な発展は、東アジアのコンテナ港市場の持続的な成長の原動力にもなりうるが、一方で、米国の対中貿易赤字を引き金に、米国で貿易保護主義や、他の貿易活動に影響をおよぼす短期的措置がとられ、東アジアのコンテナ港市場に大きな痛手を与える恐れもある。現在、米政府や EU 諸国政府は関税措置や貿易障壁を設けるなどの圧力をかけ、中国に人民元為替レートの切り上げなどを迫っているが、これにより非中継および中継を含めたコンテナ輸送需要の急成長が阻害され、ひいては中国のコンテナ港市場の継続的な大規模発展に影を落としかねない。

2012 年、米中間の貿易増加率が小幅ながら縮小するとみられ、中国のコンテナ輸送の今後の需要見通しにマイナスの影響を与えるものの、米中貿易は今後も中国主要港のコンテナ取扱量の実質的な増加を支えていくだろう。

4. ユーロ圏の金融の混乱による中国の港湾コンテナ取扱の需要減退

2010 年 4 月以降、予期せぬ欧州債務危機が訪れ、一部の国でソブリン債のリスクが上昇し続け、世界の輸送業の発展にも潜在的な脅威や影響をもたらしている。2011 年以降、中東、北アフリカの情勢が緊張し、ユーロ圏の債務危機に対する注目はやや削がれたものの、債務危機は消失しておらず、欧州の一部の国のソブリン債問題は依然としてかなり深刻である。もし問題が解決されなければ、ユーロ圏は再び衰退に向かい、世界経済にもダメージをもたらしかねない。IMF は、2011 年および 2012 年のユーロ圏における実質 GDP 増加率をそれぞれ 1.6% および 1.1% と予想した。2011 年、財政緊縮策やユーロ単一通貨システムの影響により、欧州内において経済回復の不均衡が激化し、債務危機が拡大している欧州の貿易増加率は減速すると考えられる。ユーロ債務危機は主に対外貿易を通してアジアの経済情勢に影響するとみられ、ユーロ債務危機によりユーロ圏全体の経済が下向きになり、輸入需要が減退し、ひいてはアジアの今後の輸出情勢全体にも影響をもたらす恐れがある（李，韓，許等，2011）。

中国は多年にわたり、欧州にとって 2 番目の貿易相手国、かつ最大の輸入元の座を維持している。中国の輸出貨物の約 5 分の 1 が欧州向けである。2007 年の時点で、欧州はすでに米国を抜いて中国の最大の貿易相手先、かつ最大の輸出市場となった。中国の対外貿易総額の 17%、輸出総額の 20% 程度が対欧州貿易によるものであり、いずれも対米国を上回っている。このため、ユーロ債務危機による中国・EU 貿易への影響は今後も、アジアの貿易情勢全体を大きく左右するだろう。

このため、EU の経済成長減速にともない、2012 年の EU の消費セクターの投資も減退し、中国・EU 貿易の増加にもある程度影響をもたらすだろう。同時に、中国・EU 間でしばしば発生している貿易摩擦もさらに激化し、両者の経済・貿易関係の長期的な発展にも悪影響を及ぼす恐れがあり、さらには中国のコンテナ輸送の需要にダメージをもたらしかねない。もしユーロ債務危機が著しく激化すれば、2012 年の中国におけるコンテナ輸送業の需要の伸びは、大幅に減速するだろう。

表1 2012年の中国の主要港におけるコンテナ取扱量予測

港	2011年コンテナ 取扱量 (万TEU)	増加率 (%)	2012年コンテナ 取扱量予測(万 TEU)	増加率 (%)
上海	3,165.3	8.89	3,320～3,360	4.9～ 6.2
香港	2,438.4	2.90	2,500～2,540	2.5～ 4.2
深圳	2,255.3	0.19	2,330～2,370	3.3～ 5.1
寧波～舟山	1,463.9	11.38	1,660～1,690	13.4～15.4
青島	1,302.4	8.40	1,445～1,470	10.9～12.9
広州	1,411.9	12.54	1,515～1,540	7.3～ 9.1
天津	1,157.8	14.80	1,215～1,235	4.9～ 6.7
高雄	963.6	4.96	985～1,000	2.2～ 3.8
厦門	646.1	10.90	700～ 710	8.3～ 9.9
大連	639.7	21.60	790～ 800	23.5～25.1

(注)汪, 許, 謝(2012, p. 39)の表3で公表された予測結果から改訂されている。

(出所)筆者計算

5. 2012年の中国の主要港におけるコンテナ取扱量の予測と分析

TEI @ I 港湾物流統合予測理論のフレームをベースに、我々はTIE @ I 中国港湾統合予測モデルを作成し、2011年および2012年の中国の各主要港におけるコンテナ取扱量を予測した(許, 汪, 2012)。主な予測結果は表1の通りである。

上述の予測結果から、2012年の中国の主要港におけるコンテナ輸送量について、次の特徴が容易にうかがえる。

全体として、2012年の中国の主要港のコンテナ取扱量は引き続き上昇傾向を維持するものの、一部の港湾の取扱量の増加率は2011年に比べ、ある程度緩やかになることが予想される。2012年の米国経済の回復は不安定で、欧州は依然として経済危機の中にあり、世界経済の回復に対する不安定性、不確実性が上昇している。世界経済の下振れリスクは明らかに増大し、中国は外国貿易の発展において外需不足に直面している。さらには、海外の保護貿易主義の台頭などの問題により、中国のコンテナ輸送の発展に不確実性とマイナスの影響をもたらすことが予想され、非中継および中継するコンテナの運送量の大幅の増加を妨げる可能性がある。それにより、一部の中国沿海コンテナ港の取扱量の増加速度はある程度緩やかになると考えられる。

一方で、2012年の中国の国内経済は、依然として比較的高い発展を維持し、国家は引き続き内需の拡大、外需の安定および国民生活の保障などの政策を実施し、港湾の発展に良好な内部条件を創出している。同時に、2012年における新興の市場経済地域の発展は依然としてしっかりしており、発展途上国との間の補完性は徐々に強まり、中国と発展途上国との貿易量は着実に増加している。さらに、アジアの主要国の経済は依然として急速な発展段階である。“アセアン自由貿易地域”計画により、2011～15年までに関税は0%に引き下げられ、このことがアジア地域内の貿易を急速に増加させ、それによって中国の港湾に対しても一定の影響を及ぼし、コンテナ貿易量の実質的な増加を推し進めるものと思われる。

中国の10大港湾におけるコンテナ取扱量の予測結果より、2012年は異なる地区の港湾におけるコンテナ取扱量の増加率の違いが更に大きくなるものと思われる。中国環渤海および長江デルタ地域の主要港のコンテナ取扱量の平均増加率が珠江デルタ地域を上回る見通しである。近年、社会の安定維持、地域間格差を是正するため、中国は中西部地域の発展を加速させるための戦略・施策を打ち出している。中国政府はすでに長江デルタ、珠江デルタ、黄河デルタ、寧夏自治区、広西自治区、重慶市などを含めて13地域の発展戦略プランを打ち出している。中国東南沿海地域の労働力コストが上昇していることも、企業の中国中西部地域への移転を加速させている。中国の地域振興計画と経済構造の調整、貿易発展モデルの転換など、多くの要因が重なっていて、中国の既存物流システム、特に港湾の勢力構造に大きな影響を与えるのは必定である。東南沿海部の企業が内陸部へ移転することにより、中国南部の港湾のコンテナ取扱業務が内陸部へ流出するリスクがある。

2012年には、中国の10大港湾のなかで対外貿易への依存度が高い深圳港の増加率が比較的低く、上海港の増加率も緩やかであると予測される。一方、国内取引の割合が比較的高い大連港や寧波～舟山港では、コンテナ取扱量の増加率が2012年も依然として2ケタを維持できるだろう。中国政府が内需拡大策を大きく推進するのにもとない、中国の経済成長に対する内需の貢献率も拡大することが見込まれ、外需の不振をある程度補える。近年、国内取引関連のコンテナ輸送業務の発展は目覚ましく、対外貿易コンテナ取扱量より高い増加率を示している。2012年にも、中国の内需拡大により国内取引関連のコンテナ取扱量の増加が加速するだろう。しかし、現時点では国内取引関連のコンテナ取扱量は相対的に小さく、中国主要港のコンテナ取扱量の増加に対する貢献度は限られている。したがって当面の間、コンテナ取扱量の増加が鈍化するトレンドは変わらないだろう。しかし、国内取引が活発な港湾では、国内取引の増加により、2012年のコンテナ取扱量の増加率が押し上げられるとみられる。

中長期的にみると、中国の世界製造業の中心という位置づけや、経済の急成長の傾向は今後数年にわたり変わらず、中国の港湾におけるコンテナ取扱量も増加傾向を維持すると予想される。しかし、一連の要因により中国主要港の今後のコンテナ取扱量の増加の勢いは大きく抑えられ、コンテナ輸送業は急成長から安定成長に転じるだろう。

第1に、中国経済の発展は長年、主として投資や対外輸出によって牽引されてきたが、こうした粗放型の経済成長モデルは、今後資源や環境からの制約がますます高まる。同時に、貿易商品の技術価値や付加価値が相対的に低いため、代替が容易であり、国外との貿易紛争も増え続けている。そのため、従来のエネルギー大量消費型、低付加価値型、著しい輸出依存型の経済発展モデルから、資源節約型、環境配慮型、内需・外需並存型といった集約型の経済発展モデルへの転換を加速し、産業技術の高度化を急ぎ、ハイテク産業の振興を促し、貿易商品におけるハイテク製品の比重を高めていくことが必須の課題となっている。今後数年間、中国の経済構造の高度化が進むにつれ、中国の港湾におけるコンテナ貨物輸送の需要も様変わりし、落ち着いていくだろう。

第2に、中国では今後、対外貿易の成長モデルの転換が徐々に加速し、より質を重視するようになり、輸出入の構造調整が進み、加工貿易のモデル転換と高度化が促され、貿易総額に占める加工貿易の比重は次第に下降するだろう。改革開放以来、中国が遂げてきた港湾コンテナ

取扱量の急成長は、まさにこうした対外貿易の成長モデルを反映している。中国は長期にわたり加工貿易を主体とする対外貿易構造を維持する中で、コンテナ輸送大国となり、各主要港のコンテナ取扱業務を急成長させてきた。今後数年間は、加工貿易の高度化やモデル転換にともない、港湾コンテナ取扱量の増加は緩やかになるだろう。

第3に、国際社会における新たな経済・貿易情勢を受け、中国を取り巻く外需は減退あるいは変化し、港湾のコンテナ貨物輸送の需要も大幅に減少するだろう。米国経済の回復が不安定であり、ユーロ圏の金融界の動揺が激化する中、先進国の消費規模も萎縮するとみられる。このほか、米国などの消費国で、改めて製造業重視の方向性が打ち出されたことも、現在のグローバル化の流れを大きく変えるとみられ、消費国では生産国に対する依存度が大幅に縮小するだろう。一方で、生産コストに起因する製品競争力の劣勢を補うため、消費国は貿易保護主義を強く打ち出すとみられ、中国などの生産国の輸出はこれにより減退するだろう。このため、貿易を取り巻く新たな情勢は、中国の各主要港のコンテナ輸送に短期的な変調をもたらす要因となるばかりでなく、今後の中国におけるコンテナ輸送に需要の変化をもたらす主因となり、中国主要港では近い将来、コンテナ輸送業務の伸びが大幅に減速するだろう。

以上を総合して、我々は中国主要港におけるコンテナ輸送は急成長から安定成長へ移ると予想している。現在の中国の港湾の業務取扱能力や各港の「第12次五ヵ年計画」期間の整備プランを考え合わせると、今後は輸送需要の増加率が縮小し、中国沿海部のコンテナ港は取扱能力過剰となり、埠頭の利用率が低下し、さらには港湾資源の浪費や港湾間の競争激化につながるだろう。2010年の統計では、港湾稼働率が天津港で81.8%、寧波～舟山港で89.4%と、一部でフル稼働に達しなかった港湾もみられた。青島港の稼働率は150.0%に達したが、青島港の整備計画によると「第12次五ヵ年計画」期間中に3億t規模の拡張事業が予定されており、同港のコンテナ取扱能力は2015年には2,000万TEUに達する見込みである。年平均増加率を10%として計算しても、青島港のコンテナ取扱量は2015年でも1,800万TEUを超える程度にとどまり、整備計画の規模が実需予想を上回っている（汪，許等，2011）。

中国政府に対する提案として、コンテナ輸送の今後の需要傾向を基に、全国の港湾整備の配分計画の合理性を期し、適正な港湾整備を維持することで、今後の需要拡大に見合った港湾整備を進め、港湾リソースのより有効な活用にも努めるべきと考える。中国政府の担当部署は、積極的な誘導策を講じて中国沿海部のコンテナ港における発展モデルの転換を加速させ、コンテナ港を粗放的な発展モデルから、資源節約型で且つ効率の良い発展モデルに移行させることで、港湾の持続可能な発展を実現させるべきである。

注

（注1）国の輸出税還付政策の調整により、製品の輸出税金の還付率が縮小あるいは取消された。

参考文献

<日本語>

汪寿陽，許利枝，謝剛（2012）「2012年のアジア主要港におけるコンテナ輸送量の予測と分析」『東アジアの視点』

23 (3), pp. 32 ~ 41

<中国語>

陳錫康, 祝坤福, 王会娟 (2011) 「2012 年我国 GDP 增長速度予測与經濟走勢分析」『2012 中国經濟予測与展望』北京：科学出版社

李自然, 韓艾, 許利枝等 (2011) 「2012 年國際經濟風險及其对中国經濟的影響」『2012 中国經濟予測与展望』北京：科学出版社

欧麥玲, 張嘉為, 汪寿陽等 (2011) 「2012 我国進出口形勢分析与予測」『2012 中国經濟予測与展望』北京：科学出版社

汪寿陽, 黄安強, 許利枝等 (2011) 『2011 年全球 Top20 集装箱港口予測報告』Global-Link Publisher, Hong Kong

汪寿陽, 許利枝等 (2011) 「青島港集装箱運量予測及其發展戰略建議」『中国科学院予測科学研究中心世界港口予測与戰略分析系列報告』

許利枝, 車欣薇, 汪寿陽等 (2010) 『2010 年全球 Top20 集装箱港口予測報告』Global-Link Publisher, Hong Kong

許利枝, 汪寿陽 (2012) 「港口物流予測研究：基于 TEI@I 方法論」『交通運輸系統工程与信息』12 (1), pp. 173 ~ 179