

《連載》中国造船とドライ市況<上>／民営大手の展望に注目

《連載》中国造船とドライ市況<上>
需給の最大要因は今後も中国造船
民営大手の展望に注目

ドライバルク市況の命運を握る中国。鉄鉱石を中心とした外航輸送での荷動きが注目を集めるが、揚子江や沿岸などの内航輸送も目が離せない。外航で使用されるハンディマックス級が石炭輸送など内航分野に大量投入されているからだ。また、供給面からの注目は中国造船所の膨大な建造能力。受注苦戦が伝えられる中、果たして設備処理が進んで膨らんだ供給力が調整されるのか。中国建造船の品質問題も絡み、中国の造船動向が今後の市況を左右する。本紙では、中国の造船所の供給力がドライ市況に与える影響に焦点を当てたインタビュー連載を企画した。第1回目は、世界の造船・海運マーケットへの影響という視点から中国造船業の調査・分析を続けている三井住友銀行企業調査部業界情報第2グループの甲斐中明グループ長(写真左)、西澤有祐部長代理補(右)に話を聞いた。

■ 中小淘汰も効果小さい

—— 中国の新造船供給能力をどのように見ているか。

「われわれは世界全体の新造船の需給見通しを調査しているが、その中で近年最も注目している要素がまさに中国の供給力の見通しである。中国の造船業界がどの程度竣工量を積み上げるかが、需給における最大の変動要素になる。クラークソン統計によれば、世界全体の竣工量シェア(2010年、D/Wベース)は中国が40%、韓国が31%、日本が21%、その他が8%となっているが、これを属性別に見た場合、中国造船所は国営大手(15%)、民営大手(13%)、新興・中小(12%)、韓国は大手3社(21%)、中堅・中小(10%)に分類することができる。このうち、競争力に劣り受注残が枯渇しつつある中国の新興・中小と韓国の中堅・中小については淘汰再編が進んでいくのではないかと見ている。ただし、これら中国の新興・中小と韓国の中堅・中小の建造能力を合算しても、世界全体の22%にしかならず、仮にこれらの造船所が全てなくなったとしても大幅な供給調整にはつながらない。供給調整の大きなカギを握るのは13%の建造能力を持った中国の民営大手で、彼らの今後の展望を今期の主要な調査テーマの1つに設定しようと考えている」

「中国造船業界の行方を占う上で注目していたのが船用工業第12次5カ年発展計画。その中では、2015年までの計画で造船の売上規模を1.2兆元、船用工業で0.3兆元に引き上げる計画を掲げている。造船・船用工業ともに2010年対比で2倍の規模であり、現地の業界関係者の中でも流石にこの数値目標の実現は難しいとみられているようだが、一方で中国政府が造船支援を今後も続けていくという強いメッセージとも取れる。また、同計画では上位10社の国内竣工シェアを7割まで高めるとしているが、われわれはこの10社の中に民営大手が入ってくるかどうか注目している。現在、現地でのヒアリングを始めているが、政府は国営だからといって必ずしも全面的に支援するわけでもない様子だ。民営の中でも競争力の高い造船所があり、そうした民営大手への支援は続けられる可能性が高い。上位10社で7割という数値目標については、中国の新興・中小の受注残が枯渇しつつある現状を鑑みれば、ある程度の淘汰再編が進み、結果として達成されることになるのではないかと」

■中国の造船支援は継続

—— 必ずしも国営企業のみを優遇するわけではない。

「現地では国営企業への過度な支援を批判した“国進民退”という言葉がよく使われるが、かかる民意を踏まえると、国営企業ばかり支援するのは難しいだろう。こうした見解は国営系の関係者からも聞こえてくる。競争力があれば、国営・民営問わず政府の支援を受けやすくなる、という意見であった」

—— 中国造船所の受注を促進するための金融支援は今後も続くか。

「中国の金融機関による造船業への支援の確認が昨年のわれわれの調査テーマだった。中国の金融機関は国営系が多く、政策の意向を受けやすいという背景もあるが、支援姿勢は非常に強いものであった。09年から10年にかけて相当な金額が融資されており、その後総量規制の影響もあって現在は目立った金額は出ていないものの、強弱をつけながら支援を続けているようだ。中国が日本とやや異なる点は、海運と比較しても造船が非常に重要な産業に位置付けられている点。造船は膨大な雇用を生み出す上、外貨も獲得でき、軍事関連産業でもある。世界トップを狙える数少ない産業の1つで、金融や税制なども含めて造船業への支援は今後も続けていくとみられる」

—— 中国建造船の品質面は。

「実際の燃費がカタログの数字よりも相当悪くなるという声がユーザーからは聞かれる。運航中に突然止まるといった大きなトラブルは、少なくともわれわれの調査対象としている大手造船所についてはほとんど聞かれないが、燃費は日本対比劣後する、という声はある。これから中国建造船が中古船マーケットに出てくるが、日本建造船とどの程度の価格差が生じるかによって、新造価格にも影響がおよび、『品質評価』となって表面化するのではないかと」

■想定超えた中国の竣工実績

—— 中国造船所のバルカーの実際の竣工量は計画比で6割程度といわれていたが、現状は。

「2010年の竣工実現率を分析したところ、中国全体では5割弱、上位20社で6割程度だった。韓国全体では中国対比若干高く、日本は100%に近い状態であった。これは各造船所の個別の案件毎に進捗を管理し、そのうちどれぐらいが実現したかを分析したもの。われわれも昨年までは中国の竣工実現率は低いまま推移すると見ており、新興・中小の淘汰についてもある程度進むとの予測も織り込んだ上で、中国造船所のハンディマックスの2011年の竣工量を600万D/W程度と予想していた。ところが実際にはそれを大幅に上回り、年初時点で把握していた竣工予定量をも上回る量を実現してしまった。データで取りきれなかった受注残や期ずれの影響といった要因はあるにせよ、われわれの想定を大幅に上回る竣工量が積み上がったのは事実。特に2011年のハンディマックスの実現率は過去のトレンドから見ても異常値であった。中国でそれだけの量を造れる能力が存在することが実証されたという意味では、今ある受注残についてもそれなりに竣工してくるであろう」

—— 中国に発注された中小型バルカーには内航向けも含まれているといわれている。

「われわれの予想をはるかに超えた新造船の竣工増加の要因を考える中で、われわれはこのうちの一部は内航船向けではないかとの仮説を立て、検証を始めている。まず、中国の内航船には中国籍船が用いられることから、クラークソン統計を用いて中国籍船の竣工量は全世界の竣工量のうちどの程度の割合で竣工したかを、突出したデータを示したハンディマックスにて分析した。中国籍船のハンディマックスの竣工量は2008年が38万D/W、09年が84万D/W、10年が300万D/W、11年が360万D/Wと、足元で大幅に増加している。一方、2011年の全世界のハンディマックス竣工量は約2000万D/Wで、仮に中国籍船が全て内航船だとすれば、11年の全竣工量のうちの2割弱が内航船で、外航のマーケットには出てこないことになり、一定程度の影響はある、ということになる」

「ただし、中国籍船が全て内航船だとは考え難いとしている。足元では国輪国造政策の下、中国造船所から中国海運に納入する新造船が増加している。案件ごとの船籍までは確認未済ながら、これらが中国籍船の増加に寄与している可能性もある、との見解もある。また、現地で調査している方の話を聞くと、相応の内航船市場は存在するものの、少なくとも過去3年間は内航船も相当な供給過剰状態で、今後3年間も供給過剰が続くと分析されていた。つまり、現時点の感覚では、中国の内航需要による外航マーケットへの影響は一定程度はあるものの、需給ギャップが悪化している今の状況を大きく変える要素にはならないのではないかと考えてはいる。もっとも、小型船から大型船への代替需要がどの程度あるのかなど、中国の内航船市場についてはまだ分からない部分が多く、引き続き調査していくつもりだ」

(2012年5月30日付 日刊海事プレスより転載)

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時点で弊行が一般に信頼できると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行で保証する性格のものではありません。また、本資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。本資料の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。