

World Watching 123

ワールド・ウォッチング



中野 宏幸
国土交通省 博(工) Mphil

上海港のネットワーク戦略 ゲートウェイを核とした 港湾間の連携モデル

図 長江流域で連携する港湾等
(出典：SIPG資料)

「長江デルタ地区港湾群」の中核港湾として、「国際航運センター」と位置づけている。そして長江下流域の港湾とのハブ・アンド・スポーク系統を整備し、経済発展に寄与するとの方向性を打ち出した。

上海港の港湾当局は、1986年までは中国政府交通部の組織であったが、地方に権限が委譲されて同年に地方国営企業となった。その後、政府における「政企合一」から「政企分離」への方針転換に伴い、2003年1月に機構改革が行われた(注1)。そして行政部局は、上海市港口管理局として上海市に移管され、港湾経営部局は、企業化されてSIPGが設立されている。SIPGは2005年6月に株式会社となり、2006年10月に上海証券市場に上場された。現在はChina Merchants International Terminals が26.54%、上海市政府が44.23%、上海の投資会社が16.81%の株式を保有している。

上海港は、呉淞、外高橋及び洋山の3地区から構成される。このうち、公共バースの運営とオペレーションは、SIPGが行っている。他方、コンテナ・ターミナルの運営には、ハチソンやAPMなどの外資系企業、COSCOやChina Shippingなどの中国本土系の海運企業が資本参画しているが、実オペレーションはSIPGが行っている。

外高橋は、上海港の約7割のコンテナを取扱う主力地区である。第1期から第5期までは完成・供用されており、第6期(自動車専用ROROの2バースとコンテナ専用の3バース)は、現在建設中

はじめに

2010年第1四半期の上海市の域内総生産は、昨年同期比で15%増となった。5月には万博が開幕しており、地下鉄ネットワーク拡充、虹橋国際空港第2ターミナル供用、ライトレール整備など基盤整備が進んでいる。

さて上海市と長江流域を後背地とする上海港は、中国本土の主要港としてのみならず、国際港湾として機能している。同港では、中国最大の港湾運営会社である上海国際港務(集団)有限公司(Shanghai International Port (Group) Co., Ltd: 以下「SIPG」という)が中核となって、際内を接続するネットワークによる貨物誘致と経済振興戦略を推進している。本稿では、2010年5月に実施したSIPGへのインタビューと現地視察等を踏まえ、戦略的展開の動向を報告したい。

上海港の港湾経営主体とターミナル整備

上海港の2009年のコンテナ取扱実績は、2,500万TEU(前年度比 10.7%)で、シンガポールに次ぐ世界第2位であったが、前年よりさらに差を縮め、首位に肉薄した。

中国政府は2004年に、「長江デルタ、珠江デルタ、環渤海湾三地域沿海港湾建設計画(2004年~2010年)」を打ち出し、3つの地域を港湾発展の重点地域とする方針を決定した。また、2006年制定の「全国沿海港口布局規劃」は、上海を



写真1 外高橋地区(第2期及び第3期)のコンテナ・ターミナル

で、2010年末に完成予定である(写真1)。なお、長江河口の航路は7mの水深であったが、2000年以降、3段階で浚渫されて12m化された。

上海港の約3割のコンテナを扱う洋山深水港では、外洋の小洋山・大洋山地区に、岸壁水深15m以上のコンテナ・ターミナルが整備されている。2002年6月に整備が開始され、第1期5バースは2005年12月、第2期4バースは2006年12月、第3期(A)3バースは2007年12月、第3期(B)3バースは2008年12月に、それぞれ供用されている。第4期は工事中であるが、水深は12~13mで、トランシップ機能を発揮するフィーダー船専用のターミナルとなる予定である。



SIPGの戦略と港湾背後地の状況

SIPGの物流戦略は、3つの重点目標から構成される。1つは、「長江水運振興戦略」であり、長江流域では7つの港湾等(武漢、九江、重慶、長沙、江陰、南京、宜賓)において、地方政府や地元企業と合弁会社を設立し、ターミナル運営に参画している。そして三峡ダム・船舶通航閘門の完工や大型船の開発とあいまって、長江流域のコンテナ定期輸送を充実し、外高橋や洋山地区で本船に積換え、欧米等との間を接続している(図、注2)。現在は長江流域からトランシップする貨物は、約200万TEUとなっている。2つめは、洋山港を東北アジアの国際トランシップのハブポートとしていく戦略である。現在は、こうした貨物の割合は上海港全体の2%程度である(注3)。3つめは、海外港湾に出資してターミナル運営を行う国際戦略である。船社をパートナーとして、アントワープ下流域の港湾に進出する計画が進んでいる。

外高橋の背後地には、1990年に中国初の保税区分として設立された「外高橋保税区分」、付加価値の高い製品を生産・加工する「金橋輸出加工区」、金融・貿易・商業機関の進出する「陸家嘴金融貿易区」、医薬・電子情報系企業が集積する「張



写真2 外高橋保税区分を運行する地下鉄6号線

江ハイテク区」が開発され、重要な経済拠点となっている(写真2)。また、洋山深水港の袂に位置する上海市南匯区政府開発の衛星都市「臨港新城」には、総合産業団地、大型装置製造業団地、物流園区等が形成されつつあり、2005年に中国初の「保税港区」に指定された洋山保税港区では、自由度の高い保税オペレーションを行うことが可能となっている。



今後の取組みへの示唆

上海港は、長江流域の港湾と提携しつつ、船舶の大型化等に対応しながら、広域的な連携によるビジネスモデルの構築を積極的に進めている。質量ともに拡充し、極めて意欲的な戦略が展開されており、沿岸部の港湾整備は、内陸とのルートを変革し、物流効率化にも大きく寄与している。

またSIPGは、物流高度化の観点から、三井物産、NTT、日本郵船と提携し、ICタグを活用して国際貨物の状況を把握するシステムを開発しており、国際的な普及も視野に入れている(注4)。

上海SIPGの取組みは、国際競争力強化を目指し、ゲートウェイを核とした連携モデルを構築していくうえで、参考になると思われる。なお、本稿中の見解は、全て個人的なものである。

注1: 「政企分離」を法制度として定め、港湾経営は、法に基づく企業が自主的に行うことを示した「中華人民共和国港湾法」は、2004年1月に施行されている。同法では、「国家は、法に準拠した国内外の経済組織と個人の建設投資、港湾経営を奨励し、投資家の適法な権利を保護する」(第5条)と規定している。

注2: 上海から概ね300km以内の貨物はトラックで運ばれるが、それ以上の距離帯では水運のシェアが増大し、500km以上となると6割の貨物は水運で輸送されている。

注3: 国内 国際のトランシップの割合は、外高橋で約35%、洋山で約50%である。

注4: 日本経済新聞2010年4月9日による。

[参考] 日中経済協会(2009)「日中経済交流2008年」