
内航～外航のハブ化戦略を加速させる上海港

岡山県上海事務所 小林和暁

(日中経済貿易センター上海事務所 副所長)

世界一の取扱量を誇る上海港

2012年、上海港のコンテナ取扱量は3,250万TEU(20フィートコンテナ換算、20フィートコンテナ1個分=1TEU)に上り、3年連続で世界一の取扱量となりました。同港は2013年に入っても引き続き好調を維持しており、過去最高の取扱いを記録している月もあります。中国経済が減速しつつある中でも同港が好調を維持できる理由は、中国国内でのハブ化戦略の成功にあります。

長江戦略の展開

上海港の後背地である上海市や江蘇省南部、浙江省北部は世界有数の工業地帯かつ、一大消費地であり、膨大な貨物需要があります。しかし、同港はこの恵まれた環境に甘えることなく、10年も前から「長江戦略」を展開してきました。

「長江戦略」とは、長江を軸とした内陸500kmの地域を同港の勢力範囲とみなす考え方で、同港を接点として長江の河川物流と、海外や中国の他地域を結ぶ海運をつなぐものです。実際に同港のコンテナ取扱量の90%は、長江流域からの貨物となっています。

上海港は資本参加等の形式で長江沿岸の各河川港との連携を密にし、現在では重慶、武漢、南京、蕪湖(ぶこ)、南通、宜賓(ぎひん)、九江などと結ばれています。

このことにより、一時衰退しつつあった河川物流も息を吹き返しました。武漢港では2004

年8月に上海港までの直行航路を開通させた後、通年での取扱量は11万TEUに達し、前年比で40%増となりました。

河川物流の発展

一方、河川物流が今後も大きく発展していくためには、船舶の標準化、港湾機能の多様化、バックアップ機能の強化、情報化など管理水準のレベルアップの問題があります。これらは今後、上海港と内陸各港との提携による技術協力などで解決する見通しです。

武漢港では上海港と合資会社を設立し、今後3～5年でコンテナ埠頭、バラ積み貨物埠頭、自動車埠頭、燃料埠頭、液化ガス埠頭、危険物埠頭などを順次整備し、5～15年後には華中地区のハブ港となる計画です。

国土が広く大河が多い中国では河川物流が利用されることも多く、そのコストはトラック輸送に比べ概ね4～5割も安くなっています。現時点では日系現地法人が河川物流を利用する例は比較的少ないですが、今後河川物流のレベルアップの状況によっては、利用される日も来るかもしれません。



中国では河川物流は広く利用されている

(写真は江蘇省の江陰港)

(2013年8月)