

中国造船事情2011

2012年2月

社団法人 日本中小型造船工業会
財団法人 日本船舶技術研究協会

は じ め に

2010 年まで急成長を続けてきた中国造船は、2011 年は世界の造船供給力過剰の影響により構造調整を要する状況となり、造船受注においても世界的に競争が激化しました。

一方で、2012 年 1 月、中国政府は「船舶工業第 12 次 5 カ年発展計画」を発表しました。これは、製造業の量的拡大から競争力強化への転換を図る「中華人民共和国第 12 次国民経済・社会発展 5 カ年計画」（2011-2015 年）を受けて作成されたもので、その具体的な目標は「ハイテク船舶の重要技術の実現」など非常に野心的です。

このような状況の中、ジェトロ大連事務所船舶部は、当地の最新情報を迅速かつ十分にお伝えすべく、「中国海事通信」を毎月配信するなど、情報発信してきたところです。

本報告書は、2011 年の中国造船産業を様々な観点から分析し、さらに、中国造船業に関する各種統計データを添付しました。本書が皆様にとって、今後のビジネス戦略の一助となれば幸いです。

ジェトロ大連事務所船舶部
(社団法人日本中小型造船工業会共同事務所)

ディレクター 織田 陽一

目 次

第1章 2011年中国造船業産業環境分析	1
1.1 経済環境	1
1.2 産業政策	4
第2章 2011年中国造船業発展状況	11
2.1 全体状況	11
2.1.1 造船三大指標	11
2.1.2 生産経営状況	15
2.1.3 売上収入及び利益状況	17
2.1.4 輸出入分析	18
2.2 2011年中国造船業の運営特徴	22
2.3 2011年中国造船業の競争状況	23
2.3.1 中国船舶産業の全体状況	23
2.3.2 2011年7月まで主要造船企業のランキング	24
2.4 2011年中国造船業における主要事案	25
2.4.1 中国船舶企業と韓国企業との提携	25
2.4.2 船舶建造基準契約	26
2.4.3 アウトソーシングの精密化	27
2.4.4 船舶業界における技術進歩	27
2.4.5 中国造船企業がグリーン化を推進	28
2.5 2011年の中国船舶業界の技術開発状況	28
2.5.1 全体状況	28
2.5.2 2011年の船舶・船用企業の技術開発状況	29
第3章 2011年中国主要造船企業の経営状況	34
3.1 中国船舶工業集团有限公司 (CSSC)	35
3.2 中国船舶重工集团有限公司 (CSIC)	38
3.3 上海外高橋造船有限公司 (CSSC)	40
3.4 大連船舶重工集团有限公司 (CSIC)	43
3.5 江蘇新時代造船有限公司	45
3.6 江蘇揚子江船廠有限公司	47
3.7 江蘇熔盛重工集团有限公司	50
3.8 滬東中華造船(集团)有限公司 (CSSC)	53
3.9 金海重工股份有限公司	55
3.10 渤海船舶重工有限責任公司	58
第4章 中国造船業が直面する課題、将来の成長予測	61
4.1 2011年中国造船業の現状	61
4.2 2011年中国造船業の課題	61
4.3 2012～2013年中国造船業の発展予測	62
附録 中国造船統計資料 2011	63

1.1 経済環境

1.1.1 世界経済が中国造船業に与える影響

世界経済の特徴：

2010年、世界金融危機の影響が緩和しつつあり、世界経済が回復基調に向かうと予測されている中、2011年、ヨーロッパ各国において財政危機が広がっている。2011年、先進国の長期信用と金融システムの信用度が落ちたことは、世界経済の発展速度を緩めた。

1.1.1.1 世界経済の衰退が造船業に与える影響

▶ヨーロッパのソブリンリスク：

2011年末、ヨーロッパ各国首脳はソブリンリスクの拡大を抑える案について合意に達したが、一方、合意に達した協議は悪化しつつある市場を回復させなかった。資本市場が懸念されている原因は以下のとおりである。まず、ヨーロッパ金融安定化基金を4,400億ユーロ(5,922億米ドル)から1兆ユーロ(1.35兆米ドル)まで拡大したが、この規模でも財政悪化国及び金融機関への支援が足りない。必要な基金規模は3兆ユーロ(4兆米ドル)と予測されている。

また、ヨーロッパ各国は一部重大課題について意見が異なっている。

最後に、融資などの方法を通して、ヨーロッパ各国の2、3年間の財政問題を解決できるが、長期的な経済成長は懸念される。ヨーロッパのソブリンリスクが更に悪化すれば、ヨーロッパの金融機関は大きな影響を受け、更に深刻化すれば、2008年リーマン・ブラザーズの破産による金融市場の崩壊が再現する可能性が高い。その影響を受けて、ヨーロッパ経済が衰退し、他の国まで影響される。

▶アメリカ経済の衰退

今後、アメリカ経済が衰退していくことが懸念される。調査報告によると、アメリカ経済の成長が2011年では減速し成長率は1.3%に止まり、2012年では経済成長率が1.3%程度にとどまる見通し。

主要先進国の経済が衰退すると、他の国の経済成長率も影響される。不透明な経済要素による経済衰退は、国際貿易及び国際金融チャネルなどより発展途上国の経済成長及び経済の安定性を脅かす。

中国船舶産業は輸出に依頼し、中国造船企業の新造船受注量のうち、約 70%～80%程度が外国から受注しているため、世界経済の続く低迷は直接中国船舶工業の発展に影響する。2011 年は中国の新造船受注量が減少しつつあり、手持ち工事量及び船舶輸出量も激減した。

1. 1. 1. 2 人民元の切り上げが中国造船業に与える影響

国連経済社会理事会が発表した予測によると、2012 年、発展途上国の全体経済成長率は 2011 年の 6.1%から 5.6%に下落し、2010 年の 7.5%を大幅に下回る。うち、2012 年の中国、インドという二大新興経済大国の経済成長率はそれぞれ 8.7%、7.6%と予測され、2011 年に比して 1%減少する。一部の先進国は一方的に「再バランス」を求め、取り分け、為替レート調整により貿易黒字額の縮小を要求する。これらの国は新興国の経済成長を軽視して先進国の経済回復を求める。

現在、船舶の契約価格はほぼすべて米ドルで計算しているが、中国造船業の原材料コストは人民元で計算している。故に、人民元の切り上げは造船企業にとって、原材料コストが向上し、契約価格が縮小することになる。船舶の建造期間は長いため、造船企業の投資期間も長引く。例えば、大型船舶は通常の建造期間が 2 年から 3 年であるが、建造価格は 2, 3 年前の造船契約ですでに定めてある。建造期間内で、船主は分割して払ってはいるが、造船企業は多くのコスト支払いを立て替えている。故に、レートの変動は造船企業にとって大きなリスクである。現在、造船企業の収益率は 5%～10%の間で変動しており、人民元が年間 5%切り上がると、造船企業の利益は半分程度減少すると見込まれ、更に利益が消滅する可能性もある。

1. 1. 2 中国経済が造船業に与える影響

1. 1. 2. 1 中国全体の経済特徴

➤中国経済は比較的高い成長を維持しており、一時高騰していた物価も下落したものの、マクロ調整は依然として多くの難局に面している。

2011 年は「十二五」の初めである同時に、経済状況が極めて複雑な一年でもある。

全体的に見れば、中国経済は急速な成長を維持し、経済運営が良好である。具体的には、国家が一連の政策を公布したため、農業・水利建設を強化させ、食糧及び農業の発展を保障し、工業の好況な状況を維持し、サービス業の発展も加速させた。2011 年、中国の財

政収入が大幅に増加し、国民の収入もある程度向上した。

一方、中国経済はすでに高度成長後の短期調整段階にある。短期的に見れば、外国市場の需要が減少しているため、輸出及び外資投資による経済成長が弱まり、2012 年全体の経済成長率は 2011 年を下回ると予測される。

1. 1. 2. 2 中国海運市場の特徴

2011 年、中国海運市場は以下のような特徴を呈した。

1. 海運市場の需要が弱含み。

世界的なインフレの拡大、地震などの災害、資源開発の減少などの影響を受け、商品の需要量が大幅に減少した。取り分け、鉱石、石炭、食糧などの海上輸送量伸び率は 5%を下回った。

2. 船舶輸送能力の過剰。

海運市場は国際海運市場の影響を受けてはいるものの、国際金融危機後、中国経済の回復に対する楽観的予測が一般的であったため、2008 年-2009 年の新造船受注量が大幅に増加し、受注量はその当時の世界船舶保有量の約 80%に値し、しかも、当時発注された新造船が近年竣工している。現在、世界ばら積み船の保有量は 6 億 DWT に近く、輸送能力過剰の問題が深刻である。故に、新造船市場も影響を受ける。船主は新造船計画を縮小し、新造船価格も 2009 年、2010 年に比して大幅に下落した。更に、海運市場での輸送能力過剰の影響で、2011 年は海運市場の指数も急落した。

2011 年 11 月、上海証券取引所の公表したデータによると、ばら積み貨物運賃指数は 1,154 点で、前月に比して 7.4%下落し、前年同期に比して 29.2%下落した。輸送能力供給・需要関係悪化の影響を受けて、11 月沿海貨物輸送の運賃が更に下落した。秦皇島から上海、広州航路の石炭運賃はそれぞれ 31 元/トン、41 元/トンで、2009 年金融危機の際の最低値に近づいている。

沿海輸送市場は最も厳しい時期に入り、市場低迷の程度は 2009 年の金融危機とほぼ同じである。

3. コンテナ輸送市場の回復は予測を下回った。

コンテナ輸送量は増加しているものの、輸送能力の拡大速度がコンテナ輸送量を上回っている。

経済成長率が落ち、海運市場の低迷が続き、2011 年、中国造船業は「厳冬期」に入っ
た。

1.2 産業政策

1.2.1 中国造船業「十二五計画」(2011-2015 年)の解説

➤「十二五計画」の要項は中国船舶工業の発展方向を明示

2011 年 3 月 14 日、第 11 期全国人民代表大会の第 4 回会議が北京人民大会堂で閉幕し、
「国民経済と社会発展の十二五計画（中国第 12 次 5 カ年計画）綱要」が公示された。こ
の綱要に基づき、船舶業界は、国際的な新基準に適応した現代造船モデルを確立し、ハイ
テク、高付加価値な船舶と船用設備を発展させなければならない。要項は中国船舶工業の
発展方向を明示した。

「十二五計画綱要」は「中国船舶業界発展の重点」を以下のとおり明確に提示した。

- ① 国際的な造船新基準により、ばら積み船、タンカー、コンテナ船の三大船型のグレー
ドアップを推進する。
- ② 船用工業の水準と船用機器の国産化率を向上する。
- ③ 大型液化天然ガス船（LNG）、大型液化ガス船（LPG）、遠洋漁船、豪華客船などのハイ
テク、高付加価値船舶を重点的に開発する。
- ④ 海洋移動式掘削プラットフォーム、浮体式生産システム、海洋工事作業船舶、補助艦
艇および主要船用設備の自主設計・建造能力を向上する。

➤「船舶工業十二五発展計画」は今後 5 年間の船舶工業の目標、課題、重点分野、施策措
置について明示した。

2011 年 12 月 12 日、中国政府の工業情報化部が正式に「船舶工業十二五発展計画」を
公布した。「十二五計画」は十二五期間の船舶工業の発展目標を明示した。

2015 年まで、産業構造を合理化し、革新能力と総合素質が全面的に向上し、国際造船
市場における市場シェアが世界トップレベルに達し、世界的な造船強国になる。

また、「計画」は十二五期間の船舶工業の発展原則及び指導理念、主要課題、重点分野、
施策措置などを定めた。「計画」は中国船舶工業にとって重大な意義がある。

「十二五」の 5 年間は中国船舶工業が「大」から「強」へ変わる重要な段階であり、

産業発展の機会を迎えると同時に、挑戦もある。また、中国船舶工業はまだ成長期にあり、新たな国際新造船センターへの変革中にある。それと同時に、国際金融危機の深刻な影響を受け、新造船市場の需要量が足りなく、需要構成も変わりつつあり、船舶の安全性、環境保護などの要求が高まる。

「十二五計画」はここ 5 年間の船舶工業の面する状況を全面的に分析した後、産業構造調整を中心課題として、技術革新の推進をサポートとして、高品質都収益力を産業発展の基本要求として、軍需及び民用の結合を産業発展の戦略方針として、工業化及び情報化の推進を発展手段として全面的な産業発展を実現する。

1.2.2 2011 年中国造船業の他の重要政策の解説

1.2.2.1 全体状況

2011 年公布された関連政策からみると、

- ❶ 中国の船舶産業はグリーン志向で環境にやさしい方向に発展する。
- ❷ 将来、海洋構造物、高付加価値船舶は中国政府が支援する重要な分野となる。取り分け、海洋構造物である。2015 年まで、海洋構造物の設計・製造体制を構成し、海洋構造物の自主設計及び製造技術、一部の新型海洋構造物の製造技術、及び関連設備とシステムのコア技術を把握し、中国の海洋資源開発の戦略的重要性を満足する。
- ❸ 技術革新及び産業構造の調整がますます重視される。

1.2.2.2 政策内容

I 重要政策・計画

船舶解撤業「十二五計画」草案が公布された

草案の主要内容は次のとおり。

- ① 「十二五」期間、船舶解撤量 500-600 万 LDT を目標にする。
- ② 解撤業関連法案、廃棄船の回収方及び解撤場所に関する規則を策定する。
- ③ グリーン戦略を実施し、クリーンな作業を展開し、環境にやさしい船舶解撤ブランドを作る。
- ④ 解撤業の発展に有効なプラットフォーム及びネットワークを設立する。外国廃棄船舶の解撤リサイクルを重視し、廃棄船の利用率を高める。

当該草案の公布は、中国船舶解撤業の規程化を促進する。

「十二五産業技術革新計画」が公布された。

同計画は、「十二五」期間の工業都情報化分野の技術革新目標と主要課題を明示し、主要分野の技術革新を強化させ、産業構造調整及びグレードアップを促進する内容である。同計画により、船舶工業の目標は技術ボトルネックを解決したうえ、新しい技術を開発し、産業の革新競争力と持続的な発展能力を高める。
国家海洋局、教育部、科学技術部、農業部、中国科学院は、「全国海洋人材発展中長期計画綱要（2010-2020 年）」を共同発表した。 国家海洋局は「十二五」期間の海洋関連分野の留学人材に関する重要情報、及び「十二五」期間に海外で博士号を取得した海洋関連分野の留学人材百名を導入する情報を同時に発表した。当該綱要の目標は、約 10 年間で、海洋関連分野の人材規模を拡大し、素質を高め、発展環境の最適化を図り、海洋関連新興分野の専門技術者を充実させ、高いレベルの海洋関連分野の開発チームを作ることである。
国家発改委など 4 つの国家機関より、「海洋構造物産業革新発展戦略（2011－2020 年）」に関する通知」を発表した。 当該通知の主要課題は、海洋構造物産業の発展を促進することだ。当該通知の内容は、ここ数年間、海洋構造物及び新型海洋構造物を全力で発展させると同時に、海洋構造物製造企業の株式上場及び債権発行を支援することである。今回発表された「海洋構造物製造業中長期発展計画」は、「国家戦略性産業発展十二五計画」の詳細化と補充である。
「海洋構造物産業革新発展戦略（2011－2020 年）」が正式に公布された。 中国海洋構造物の製造技術と開発能力は、世界の海洋資源開発の需要に追い付かず、先進国との差はまだ大きい。当該戦略は、中国の海洋構造物製造業の発展方向を明示した。当該戦略の公布により、海洋構造物製造業はますます中国船舶業界の中心となる。
II 財政政策
財政部、税関総署、国税総局は、2005 年 12 月 31 日以前、海外にて船舶登録手続きを終えた船舶に「便宜国旗」を掲げる通知を発表した。また、船舶年齢が一定の年限に達し、かつ関連技術条件を満足した中資船舶(中国企業の出資率が 50%以上)が、2011 年 7 月 1 日から 2015 年 12 月 31 日の間に輸入通関報告する場合、関税と輸入増値税を免除する。
國務院は、金融財政支援策を公布し、小型企業と極小型企業に対して融資支援し、一部の金融サービス料金の徴収を免除する。

小型と極小型企業の融資チャンネルを改善し、小型・極小型企業へ財政面における支援力を強化する。小型・極小型企業の増値税及び営業税基準値を上げる。小型と極小型企業の企業所得税半減策の期間を 2015 年末まで伸ばし、対象企業の数を増やす。また、条件を満たす企業に対しては、中小企業公共サービスプラットフォームにおける技術開発用品輸入税の優遇措置を設定。

財政部、交通運輸部、工業情報化部、国家発展改革委員会は、「老朽輸送船とシングルハルタンカーの廃棄更新手当資金管理方法」を共同発表した。2010 年発表した「老朽輸送船とシングルハルタンカーの廃棄更新実施法案」と異なり、今回発表した管理方法は手当の支給基準、手当の申請基準と管理方法を詳細化した。当該管理方法により、手当支給要件に適合する場合であって、例えば 5 万トンケミカルタンカーまたは 5 万 DWT シングルハルタンカーが 8 年前倒しに放棄する場合、1 隻当たり国から 7,500 万元の手当が支給される。

船舶の廃棄条件について、当該管理方法は以下のように規定した。

1. 廃棄船舶となる対象は 2010 年 6 月 5 日以前、国内、国際輸送の経営資格を取得した 1,000 トン以上の中国籍老朽輸送船、または 600DWT 以上の中国籍シングルハルタンカー。
2. 老朽船は、交通運輸部の公布した「老朽輸送船舶管理規定」の強制廃棄年齢より 2 年から 10 年前倒しに解撤し、またシングルハルタンカーは 1 年から 10 年前倒しに解撤することが条件。
3. 対象となる廃棄船舶は、2010 年 6 月 5 日から 2011 年 12 月 31 日までの間に、関連部門から認定を取得した解撤船企業にて解撤を終える必要がある。また、当該管理方法により、手当の支給対象は老朽輸送船及びシングルハルタンカーの所有者であることが明示された。

財政部、工業情報化部、税関総署、国家税務総局は、「第三代原子力発電ユニット、千万トン級精油設備及び天然ガスパイプ輸送設備、大型船舶装備、紡績設備セット及び部品、原材料輸入の税收政策を調整する通知」を発表した。

2010 年 1 月 1 日から、当該調整策の条件に適合する国内企業を対象に、第三代原子力発電ユニット製造のために輸入する部品、原材料について、関税及び輸入増値税を免除する。2011 年 7 月 1 日から、当該調整策の条件に適合する国内企業を対象に、千万トン

級精油設備及び天然ガスパイプ輸送設備、大型船舶装備、紡績設備セットに必要な部品及び原材料について、関税及び輸入増値税を免除する。

III 規程及び手引き

国家標準化管理委員会は、2011 年第二回国家基準の修正計画を指示した。当該計画によると、船舶業界は 21 項目の推薦制国家基準を公布する。具体的な内容は、「船舶と海洋技術・船用呼吸器第一部分-船用緊急呼吸器(EEBD)」の適用する国際基準は ISO 23269-1:2008 とすること、また「船舶と海洋技術・船用呼吸器第二部分-船舶消防員用自給式呼吸器」の適用する国際基準は ISO/FDIS 23269-2:2010 とすることなどである。

新たに修正した 21 項目の国家基準のうち、14 項目は国際基準の適用を導入した。これは中国が船舶産業の基準において、全力で国際基準に近付けていることを反映する。国際基準の導入は、中国船舶業界基準の科学性と適用性を高め、造船企業の競争力を高める。

国家發展改革委員会、科技部、工業情報化部、商務部、知識産権局は、「当面優先發展させるハイテク産業の重要分野手引き」を共同発表した。当該手引きは、優先的に發展させる 137 のハイテク産業分野を明示し、ハイテク船舶、海洋構造物及び部品が含まれている。この内容から、中国政府がハイテク産業を發展させ、戦略的新興産業を全力で育成し、産業構造の再構成を推進し、変化しつつある国際需要に応じる決意がみられる。

工業情報化部は、「産業コア共通技術發展手引き(2011 年)」を発表した。設備製造、原材料、省エネ・環境保護、資源综合利用など八つの分野におけるコア共通技術の發展及び応用に関する指導を内容としている。このうち、11 項目の船舶と海洋構造物関連技術が含まれている。

「産業構造調整指導目録(2011 年)」(船舶関連部分)

【各分野の方向性を奨励・制限・淘汰の 3 分類に明確化したリスト】

第一類 奨励類

十七、船舶

1. 資源節約、環境保護、産業構造の最適化に有益であり、国際造船新規程・基準に適合するばら積み船、タンカー、コンテナ船。
2. 10 万 m³ 以上 LNG 船、1.5 万 m³ 以上 LPG 船、10,000TEU 以上コンテナ船、5,000 車両以上搭載ローロー船、大型旅客フェリー、IMO タイプ II 以上ケミカルタンカー、豪華

客船などハイテク、高付加価値船舶。

3. 大型遠洋加工漁船、1 万 m³ 以上の浚渫船、列車フェリー、科学探査船、砕氷船、海洋調査船、海洋監視船など特殊船舶及び設備。
4. 小水位双胴船、水中翼船、地面効果翼船、ホバークラフト、波浪貫通型船など高性能船舶。
5. 120m 以上水深掘削プラットフォーム、1,500m 以上水深掘削船、1,500m 以上の半潜水掘削プラットフォームなど海上掘削プラットフォーム(船)。15 万トン以上の FPSO、1,500m 水深半潜水プラットフォーム、SPAR、TLP、LNG-FPSO、など生産プラットフォーム。万馬力深水多用作業船、1,500m 水深大型クレーン配管船、1,500m 水深工事監視船、高性能探測船、5 万トン以上の半潜水輸送船、海上風車据付船など海洋作業船及び補給船。
6. 動力ポジショニングシステム、FPSO 係留システム、大型海洋プラットフォーム電気ステーションシステム、動力及び伝動システム、掘削プラットフォームジャッキアップシステム、採油システムなど海洋構造物。
7. 豪華遊覧船製造及び関連製品。
8. インテリジェント環境保護型船舶用中低速ディーゼルエンジン及び部品、大型甲板機器、船用ボイラー、水油分離器、海水淡水化装置、パラスト水処理システム、船用電機技術及び設備、液化天然ガス (LNG) 船用エンジン、大型ウォータージェット推進装置、大出力中高圧発電機、船用通信ナビゲーション及びオートマチックシステムなど船用機器。
9. 潜水器、ロボット、探測設備。
10. 精度管理制御、デジタル造船、ブロック溶接、予備艤装・モジュール化、塗装技術、高効率溶接技術。
11. 高付加価値船舶及び海洋構造物の修理と改装

第二類 制限類

十一、機械

57、輸出船ブロック建造プロジェクト

第三類 淘汰類

一、立ち遅れた製造・加工設備

(十一) 船舶

1. 海浜における廃棄船の解撤
2. 船長 80m 以上の船舶の一体式造船法

二、立ち遅れた製品

(八) 船舶

1. 一体式造船法を採用した鋼製輸送船
2. 基準に適合しない改造船及び廃棄時期を経過した船舶
3. シングルハルタンカー
4. 吊下げ船外機船、吊下げ船外機

IV その他

9 月 20 日、交通運輸部は、「外商独資投資の船務会社の条件及び経営範囲を拡大する通知」を公布した。外国海運会社は中国にて独資船務会社を投資する際、予め駐在機構を設立しなくてもいい。また、外国海運会社の開放された沿岸都市（開港）における独資船務会社の設立を許可する。

国务院と中央軍事委員会は、「軍事工業主要施設管理条例」を公布し、2011 年 10 月 1 日より実施した。当該条例公布の目的は、国防関連技術能力を維持し、または高め、軍事工業主要施設の管理を強化し、軍事工業施設の安全性、完備性及び有効性を保証すること。

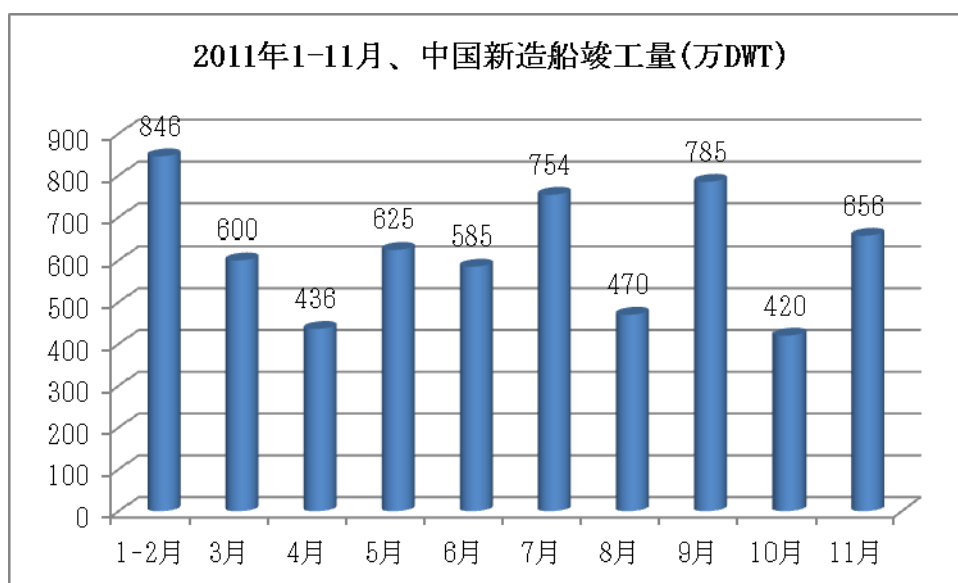
2.1 全体状況

2011年1月～11月、中国造船業の経済運営は穏やかな成長を維持し、新造船竣工量は持続的に伸びた。一方、世界経済成長の緩和及び海運市場低迷の影響を受けたため、新造船受注量と手持ち工事量が大幅に減少し、中国造船業の成長が脅かされている。

2.1.1 造船三大指標

2011年1～11月、中国新造船竣工量は6,177万DWT、前年同期に比して8.8%増。11月の新造船竣工量は656万DWT、10月に比して56.2%増となったものの、前年同月に比して26.5%減。

時期（期間）	新造船竣工量	
	2011年（万DWT）	2010年（万DWT）
1-2月	846	918
1-3月	1,446	1,457
1-4月	1,882	1,860
1-5月	2,507	2,365
1-6月	3,092	2,963
1-7月	3,846	3,520
1-8月	4,316	4,037
1-9月	5,101	4,582
1-10月	5,521	5,080
1-11月	6,177	5,676



※新造船竣工量から分析すると、2011 年は 2010 年の新造船竣工量を上回り、良好な発展を維持した。

2011 年 1～11 月、中国の新造船受注量は 3,369 万 DWT、前年同期に比して 47.3%減。11 月の新造船受注量は 394 万 DWT、前年同月の 40%に止まった。うち、ばら積み船の新造船受注量は 70.8%を占め、依然として全体の大半を占めた。また、コンテナ船の新造船受注量は全体の 11.5%、タンカーは 7.7%を占めた。

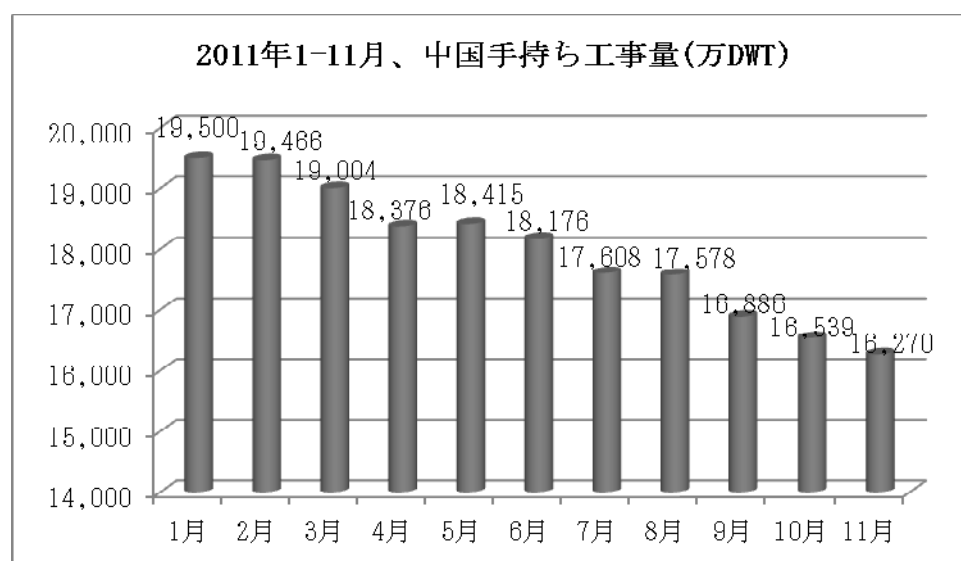
時期 (期間)	新造船受注量	
	2011 年 (万 DWT)	2010 年累計 (万 DWT)
1-2 月	826	572
1-3 月	1,091	826
1-4 月	1,362	1,277
1-5 月	1,811	1,964
1-6 月	2,160	2,378
1-7 月	2,358	3,332
1-8 月	2,807	4,451
1-9 月	2,902	5,071
1-10 月	2,975	5,462
1-11 月	3,369	6,398

※2011 年 9 月と 10 月の新造船受注量は著しく減少した。更に、新造船受注量の不足で、中小造船所は大きな試練を受けている。

新造船受注量が 11 ヶ月連続で新造船竣工量を下回ったため、手持ち工事量の縮小が加

速している。2011 年 11 月末まで、中国造船業の手持ち工事量は 16,270 万 DWT、前年同期に比して 17.4%減。

時期（期間）	手持ち工事量	
	2011 年（万 DWT）	2010 年（万 DWT）
1-2 月	19,466	18,695
1-3 月	19,004	18,410
1-4 月	18,376	18,458
1-5 月	18,415	18,640
1-6 月	18,176	18,427
1-7 月	17,608	18,816
1-8 月	17,578	19,399
1-9 月	16,886	19,474
1-10 月	16,539	19,366
1-11 月	16,270	19,936



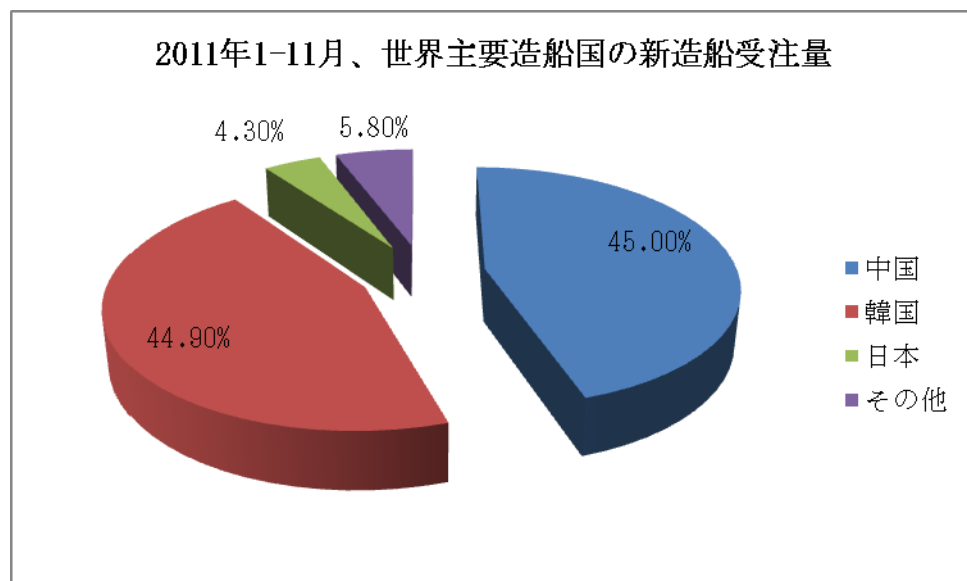
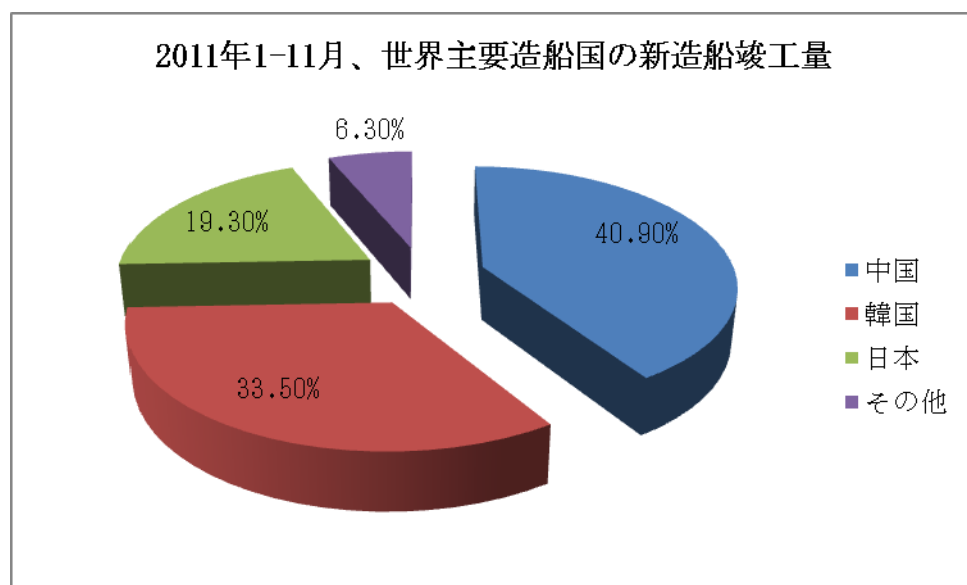
※2011 年中国造船業の手持ち工事量は著しく縮小した。

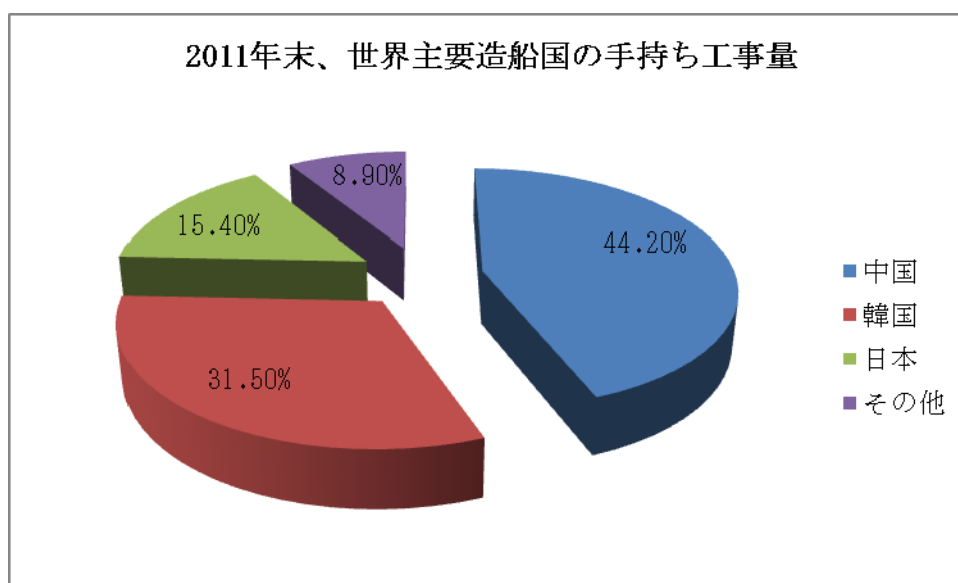
三大造船指標からみると、過去数年間の造船市場の好況で、造船企業の新造船工事量は 2012 年まで確保され、2011 年、造船企業は異常なく生産稼働し、新造船竣工量は 2010 年より上昇した。一方、新造船受注量が不足しているため、2011 年の手持ち工事量は減少傾向を示し、2011 年 11 月では、年間の最低値を記録した。

2011 年 1-11 月、世界の造船三大指標

指標		世界	中国	韓国	日本
新造船竣工量	万 DWT	14,715	6,022	4,923	2,836
	シェア (%)	100	40.9	33.5	19.3
新造船受注量	万 DWT	5,907	2,682	2,654	255
	シェア (%)	100	45	44.9	4.3
手持ち工事量 (11 月末)	万 DWT	37,473	16,550	11,807	5,784
	シェア (%)	100	44.2	31.5	15.4

出所：クラークソン・リサーチ社





※2011 年、中国の造船三大指標は引き続き世界をリードしている。一方、新造船受注量において韓国との差はほとんどない。更に、中国の新造船受注量のうち、三大主力船舶が大多数であるのに対して、韓国は新造船のうち LNG 船が多い。LNG 船市場は世界的に好況に予測されているため、今後、韓国の新造船受注量が中国を上回る可能性が高い。

2.1.2 生産経営状況

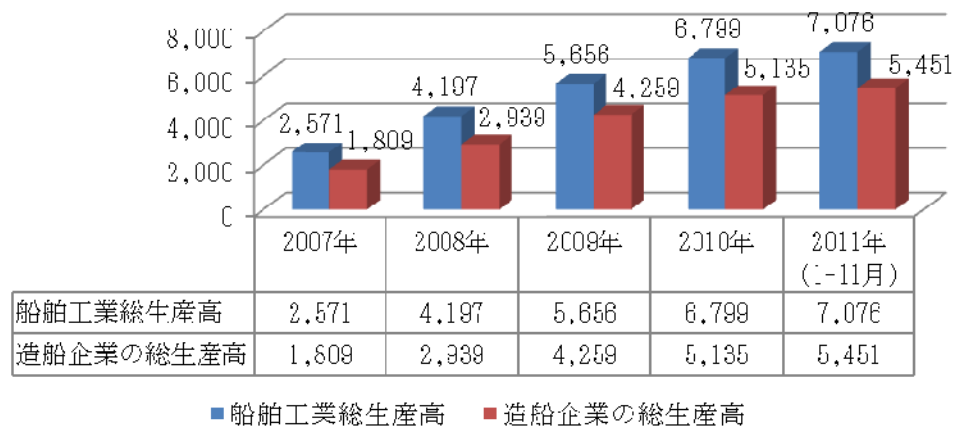
2011 年 1-11 月、中国の一定規模以上の造船企業は 1,536 社で、工業総生産高は 7,076 億元に達し、前年同期に比して 23%増となったものの、伸び率は前年同期より 2.1 ポイント低下。うち、造船による工業総生産高は 5,451 億元、前年同期に比して 22.7%増、船用機器による工業総生産高は 832 億元、前年同期に比して 33.2%増、修繕船及び解撤船による工業総生産高は 724 億元で、前年同期に比して 15.1%増。

2007 年～2011 年(1-11 月)、中国船舶工業と造船企業の工業総生産高

(単位：億元)

指標	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年(1-11 月)
船舶工業総生産高	2,571	4,197	5,656	6,799	7,076
造船企業の総生産高	1,809	2,939	4,259	5,135	5,451

近年、船舶工業の総生産高及び造船企業の総生産高(億元)

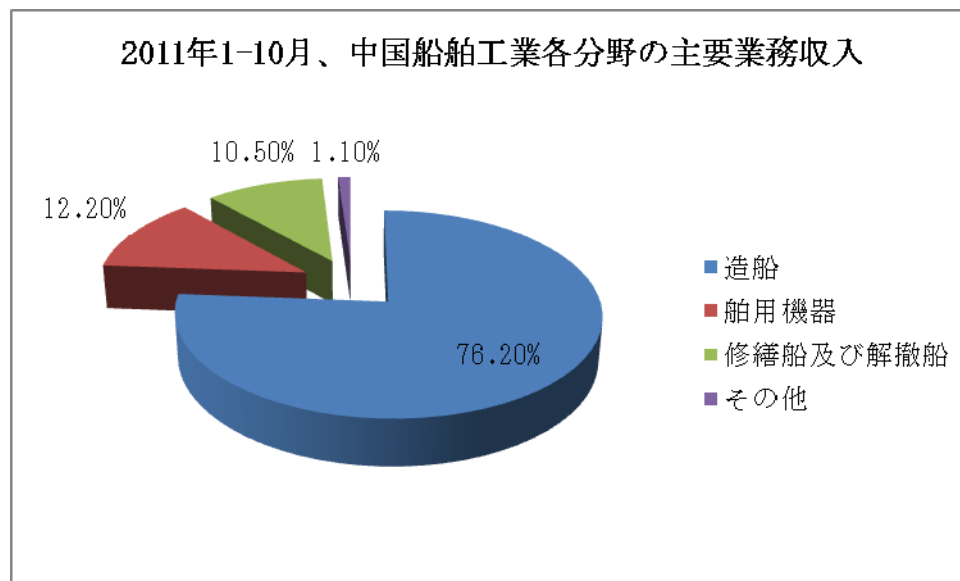


※中国船舶工業は依然として穏やかな成長を維持した。

2.1.3 売上収入及び利益状況

主要業務による収入は引き続き上昇した。

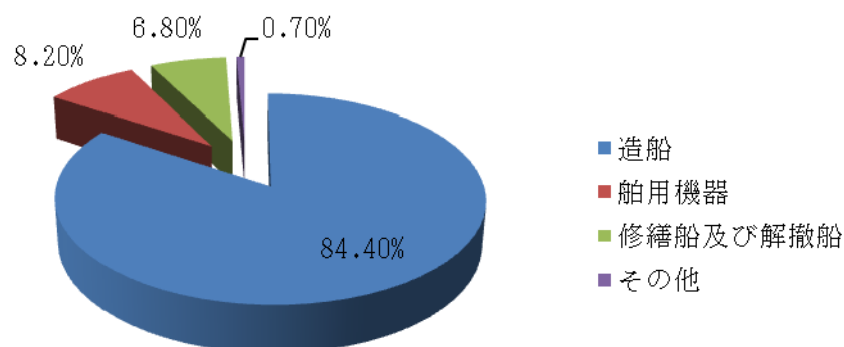
2011 年 1-10 月、中国の一定規模以上の造船企業は、主要業務による収入が 5,634 億元に達し、前年同期に比して 25.7%増となったものの、伸び率は前年同期より 2.5 ポイント低下。うち、造船による収入は 4,294 億元、前年同期に比して 26.6%増。船用機器による収入は 687 億元で、前年同期に比して 31.3%増。修繕船及び解撤船による収入は 592 億元で、前年同期に比して 14.7%増。



利益総額は上昇した。

2011 年 1-10 月、中国造船企業は利益総額が 429 億元に達し、前年同期に比して 25%増となった。このうち造船による利益総額は 362 億元で、前年同期に比して 27.5%増。船用機器による利益総額は 35 億元で、前年同期に比して 19.5%増。修繕船及び解撤船による利益総額は 29 億元(大部分が解撤船による利益総額)で、前年同期に比して 14.7%増。

2011年1-10月、中国船舶工業各分野の利益総額

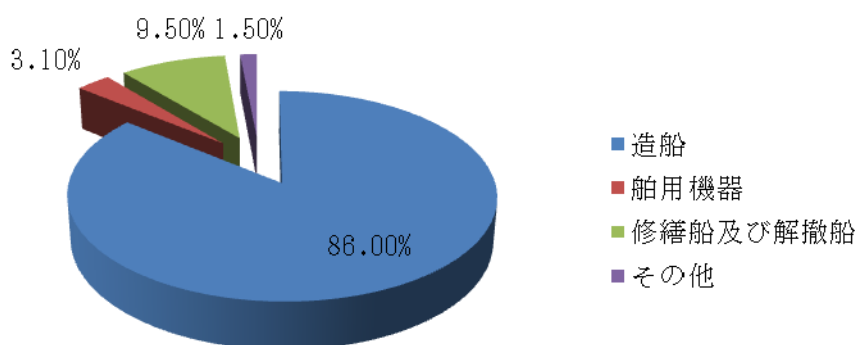


2.1.4 輸出入分析

➤船舶輸出入分析

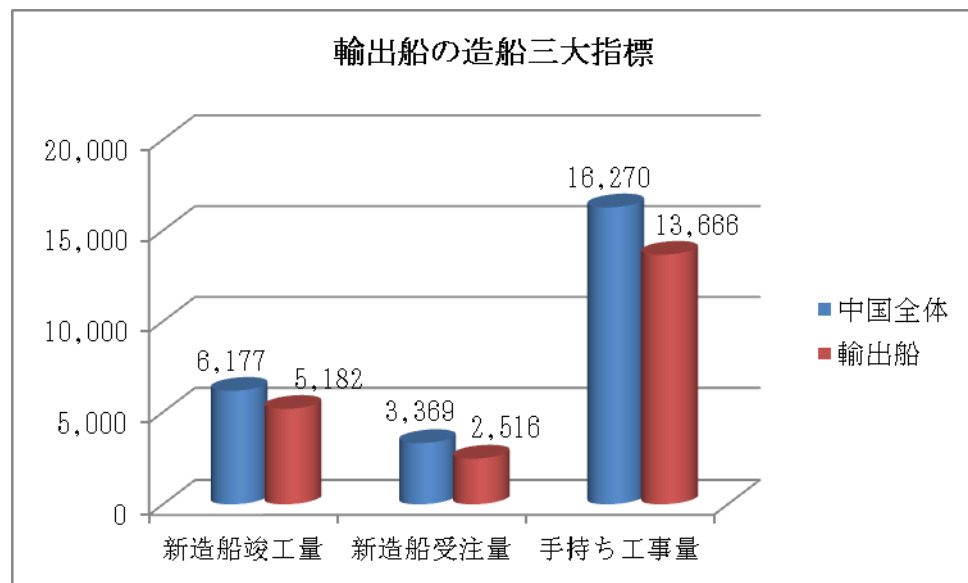
2011 年 1-11 月、中国の一定規模以上の企業は輸出による売上高が 2,913 億元に達し、前年同期に比して 4.1%増となったものの、伸び率は 3.1%元となった。うち、船舶輸出による売上高は 2,504 億元で、前年同期に比して 14.8%増。船用機器輸出による売上高は 90 億元で、前年同期に比して 10.2%増。修繕船及び解撤船輸出による売上高は 276 億元で、前年同期に比して 8.9%増。

2011年1-11月、中国船舶工業輸出による売上高



2011 年 1-11 月、中国の船舶輸出量は 5,182 万 DWT で、中国全体の新造船建造量のうち 83.9%を占めた。輸出船の新造船受注量は 2,516 万 DWT で、中国全体の新造船受注量のうち 74.7%を占めた。11 月末の輸出船の手持ち工事量は 13,666 万 DWT で、中国手持ち工事

量のうち 84%を占めた。



・ 2011 年 1-11 月、中国造船三大指標のうち、輸出船の占める割合：

月	新造船竣工量			新造船受注量			手持ち工事量		
	万 DWT	うち輸出船		万 DWT	うち輸出船		万 DWT	うち輸出船	
		万 DWT	比率		万 DWT	比率		万 DWT	比率
1-2 月	846	691	81.7%	826	633.5	76.7%	19,466	16,682	85.7%
1-3 月	1,446	1,220	84.4%	1,091	880	80.7%	19,004	16,514	86.9%
1-4 月	1,882	1,611	85.6%	1,362	1,106	81.2%	18,376	16,042	87.3%
1-5 月	2,507	2,123	84.7%	1,811	1,326	73.2%	18,415	15,708	85.3%
1-6 月	3,092	2,588	83.7%	2,160	1,642	76%	18,176	15,504	85.3%
1-7 月	3,846	3,246	84.4%	2,358	1,829	77.6%	17,608	14,966	85%
1-8 月	4,316	3,643	84.4%	2,807	2,147	76.5%	17,578	14,730	83.8%
1-9 月	5,101	4,305	84.4%	2,902	2,162	74.5%	16,886	13,863	82.1%
1-10 月	5,521	4,670	84.6%	2,975	2,234	75.1%	16,539	13,628	82.4%
1-11 月	6,177	5,182	83.9%	3,369	2,516	74.7%	16,270	13,666	84%

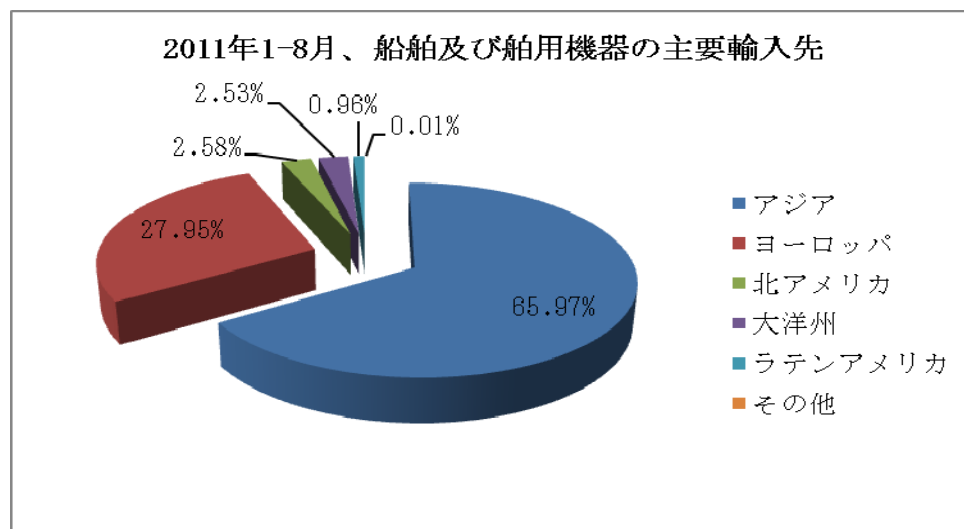
※中国の新造船は依然として輸出が中心で輸出割合は 80%以上である。中国の船舶工業は輸出依存産業である。

➤船舶輸入分析

- ・ 2011 年 1-8 月、中国の船舶及び舶用機器の輸入額は 12.99 億米ドルである。
- ・ アジアとヨーロッパは中国船舶及び舶用機器の主要市場であり、このうちアジアからの輸入量は 66%を占めた。

1-8月、中国は、45の国・地域から船舶及び舶用機器を輸入し、輸入額は12.99億米ドルに達した。アジアとヨーロッパは中国船舶及び舶用機器の主要市場である。うち、アジアからの輸入額がトップで、輸入額は8.57億米ドル、輸入総額の66.0%を占め、前年同期に比して3.7%減。第二位はヨーロッパで、輸入額は3.63億米ドルで、輸入総額の28.0%を占め、前年同期に比して1.0%増。

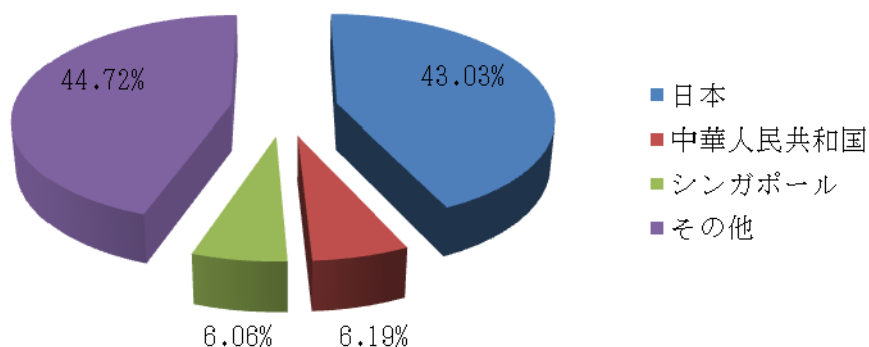
第三位は北アメリカで、輸入額は3,345.3万米ドル、輸入総額の2.6%を占め、前年同期に比して128.9%増。第四位は大洋州で、輸入額は3,280.32万米ドル、輸入総額の2.5%を占め、前年同期に比して3,504.0%増。第五位はラテンアメリカで、輸入額は1,250.96万米ドルで、輸入総額の1.0%を占め、前年同期に比して97.2%増。また、アフリカからの輸入額はシェア1%未満となっている。



輸入先から見ると、日本からの輸入額がトップで、輸入額は5.59億米ドルで、輸入総額の43.0%を占め、前年同期に比して8.9%減。第二位は中華人民共和国¹、輸入額は8,046.61万米ドル、輸入総額の6.2%を占めた。また、第三位はシンガポールで、輸入額は7867.98万米ドルで、輸入総額の6.1%を占め、前年同期に比して3,475.8%増となった。

¹ 普通は中国で生産・建造して、(保税區、輸出加工區などに)通関させた製品(貨物)を、ある原因で再び中国へ輸入する場合、輸出先が中華人民共和国となる。例えば、初期加工品、半製品、部品などは、実際は輸出された後、再び輸入される。税関の輸出入データでは、この部分の製品の輸入先は中華人民共和国となる。

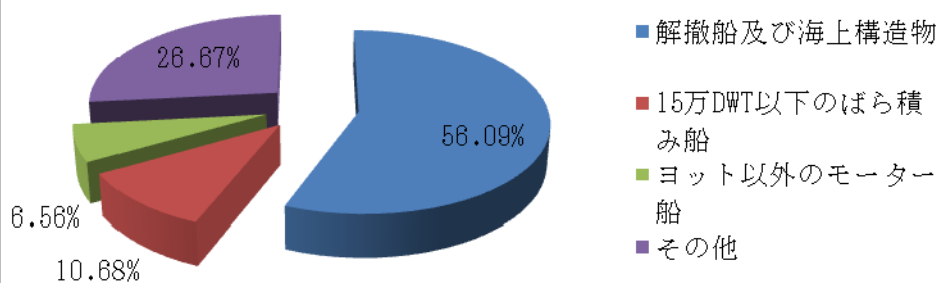
2011年1-8月、中国船舶及び舶用機器の主要輸入国



・解撤船及び他の海上構造物の輸入が船舶産業輸入の大半で、輸入額は前年同期に比して大幅に伸びた。

2011年1-8月、解撤船及び他の海上構造物の輸入は船舶産業輸入総額の半分以上を占め、輸入額は7.28億米ドルで、輸入総額の56.1%を占め、前年同期に比して31.1%増となった。第二位は15万DWT以下のばら積み船で、輸入額は1.39億米ドルで、輸入総額の10.7%を占め、前年同期に比して40.8%減となった。第三位はヨットを除くモーターボート(救助艇などを含む)で、輸入総額は8,517.71万米ドルで、輸入総額の6.6%を占め、前年同期に比して1,007.9%増となった。

2011年1-8月、中国主要船舶製品の輸入状況

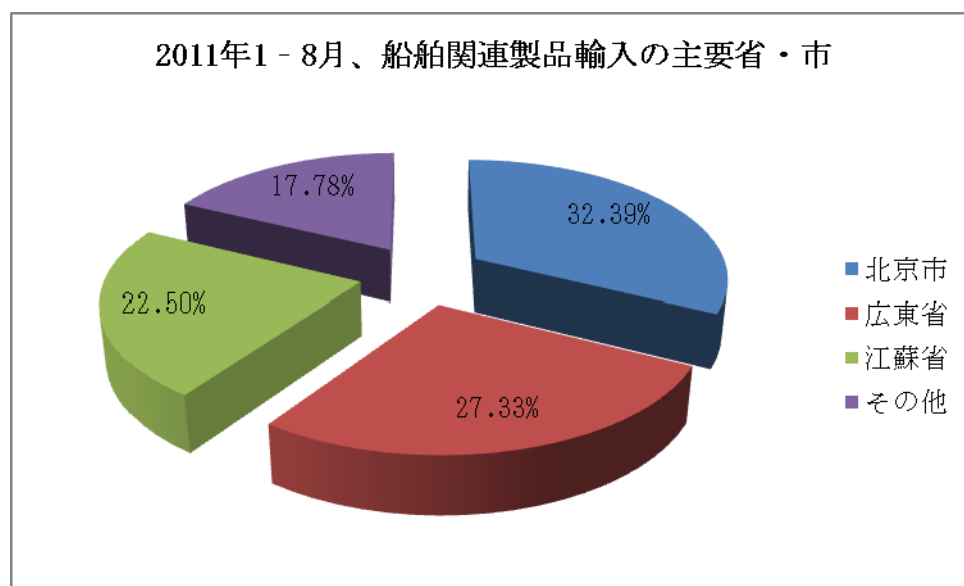


・2011年1-8月、輸入額が2,000万米ドル以上となった製品は10種類あり、このうち伸び率が最も大きい製品はパトロール船、観光船などの旅客船、フェリーで、伸び率の最も小さい製品は15万DWTばら積み船である。

・省別船舶輸入額ランキング

2011年1-8月、中国では19の省・市が船舶関連製品を輸入した。うち、輸入額が最も大きいのは北京市で、輸入額は4.21億米ドルに達し、輸入総額の32.4%を占め、前年同期に比して20.4%減となった。第二位は広東省で、輸入額は3.55億米ドルで、輸入総額の27.3%を占め、前年同期に比して38.8%増となった。第三位は江蘇省で、輸入額は2.92億米ドルで、輸入総額の22.5%を占め、前年同期に比して153.5%増。

2011年1-8月、船舶関連製品輸入額が1億米ドル超となったのは上記三つの省・市に止まり、輸入額が1,000万米ドル超となったのは七つの省・市である。



2.2 2011年中国造船業の運営特徴

➤2011年1-11月、中国造船業は全体的に成長を維持し、新造船竣工量は引き続き上昇した。一方、世界経済の成長減速の影響を受けて、海運市場の低迷が続き、新造船受注量が大幅に減少した。これを受けて、手持ち工事量も激減し、中国造船業は大きな試練に面している。

➤2011年の中国造船業の成長は以下のような特徴を有する：

- ・新造船竣工量は引き続き上昇した。
- ・新造船受注量と手持ち工事量が減少した。
- ・工業総生産高は引き続き上昇した。
- ・船舶輸出額の伸び率が落ちた。
- ・主要業務による営業収入は引き続き上昇したものの、造船企業の利益収入は減少傾向を示した。
- ・新造船受注量は主要造船企業に集中する傾向がある。
- ・新造船市場の需要量が足りない。

2.3 2011 年中国造船業の競争状況

2.3.1 中国船舶産業の全体状況

指標	2011 年 1-11 月
企業数	1,536(一定規模以上の企業)
工業総生産高	7,079 億元
造船による生産高	5,451 億元
船用機器による生産高	832 億元
修繕船及び解撤船による生産高	724 億元
その他	72 億元

▶現在、中国船舶産業の大型企業は主として以下のように分類できる。

企業タイプ	企業	地域分布	特徴
❶超大型企業グループ	中国船舶工業集团公司 中国船舶重工集团公司	—	—
中国船舶工業集团公司傘下の主要企業は、上海外高橋造船有限公司、滬東中華造船有限公司、江南造船(集団)有限責任公司、広州中船龍穴造船有限公司、広州広船国際股分有限公司、広州文沖船廠有限責任公司など。		長江デルタ地域と珠江デルタ地域	中央政府直属の管理で、中国船舶産業において非常に重要な地位がある。
中国船舶重工集团公司傘下の主要企業は、大連船舶重工集团有限公司、渤海船舶重工有限責任公司、武昌造船廠、山海関船舶重工有限責任公司、青島北海船舶重		環渤海湾地域	

工有限責任公司等。			
②大型省級企業	企業の規模が大きく、一般的には省級企業の投資により成立。例えば、金海重工股分有限公司。	長江デルタ地域	規模が大きく、地方政府が支えている。
③大型民営企業	ここ数年間発展が目覚ましく、造船業において重要な地位がある。例えば、江蘇熔盛重工有限公司。	長江デルタ地域	一般的には融資により規模を拡大し、成長が目覚ましい。

上記の企業は中国船舶産業において重要な地位があり、中国船舶産業の成長を左右している。上記企業その他、三大造船基地には多くの中小型造船企業が散在している。これらの企業はリスクに対応する能力が低いため、金融危機の影響を受けている中で生き残ることさえ困難である。

2.3.2 2011年7月まで主要造船企業のランキング

順位	企業名	手持ち工事量(隻)	手持ち工事量(DWT)
1	江蘇熔盛重工有限公司	95	16,204,572
2	金海重工股分有限公司	84	12,852,300
3	大連船舶工業公司(集団)	67	11,267,312
4	上海外高橋造船有限公司	45	11,031,652
5	渤海重工有限責任公司	55	7,054,080
6	新時代造船有限公司	45	6,919,063
7	南京中遠川崎船舶工程公司	41	5,615,060
8	江蘇新揚子造船有限公司	68	4,805,846
9	STX(大連)造船有限公司	74	4,373,210
10	滬東中華造船有限公司	65	4,306,050
11	江南長興造船有限責任公司	43	4,240,391
12	上海船廠船舶有限公司	66	3,514,450

上記のデータをみると、中国新造船受注量が絶対的に二大船舶企業グループに集中していた局面が少しずつ変わっていることが分かる。代わりに、熔盛重工、金海重工、新時代造船などの企業は近年急速に発展し、造船業における地位も急速に上がっている。

2.4 2011 年中国造船業における主要事案

2.4.1 中国船舶企業と韓国企業との提携

現在、中国は世界的な造船大国ではあるものの、技術面及び総合実力においてはまだ先進国と大きな差があり、造船強国とは言えない。中国の造船企業は外国の先進的な技術を狙い、逆に外国の造船企業は中国の大きな市場を狙っている。故に、中国の造船企業と外国の造船企業の連携により、WIN-WIN な関係を実現できる。

❶ 中国市場を狙う韓国船用機器メーカー

中国の大きな造船市場を見据えて、韓国の船用機器メーカーは近年訪中の回数を増やし、中国企業と締結した契約金額も拡大している。韓国船用機器の輸入量の増加は中国船舶業界にとって有益であるとの評価がある。中国造船企業が船用機器を購入する際、選択する対象が増えたため、中国船用工業の発展に有利な影響がある。一方、船用機器製造企業にとって競争が激しくなる影響もある。更に、長期的にみると、この状況が続けば、中国船舶業界に与えるマイナス影響がプラスより大きい。韓国船用機器の大規模な輸入を抑えないと、将来、中国の船用市場は韓国船用機器に奪われてしまう。

❷ 日林グループとデウ（大宇）の提携

韓国企業の市場戦略は中国企業を経由して最終的に北朝鮮へ進出することである。丹東港の最大株主となる日林グループは、修繕船業務を開拓し、更に修繕船基地を建設した。先進的な技術経験を有するデウとの提携により技術優位効果を果たし、双方にとってWIN-WIN の提携関係である。しかし、提携により相手の技術を手に入れようとする側の希望は殆どかなわない。競争関係にある中国、日本、韓国にとって、真の先進技術、コア技術を合資・提携によって獲得することは不可能に近い。

❸ デウとサムスンのブロック工場

デウ造船は、中国で新工場を投資し、船舶建造、船用機器分野で進出した後、煙台ブロック製造工場もすぐに産業グレードアップを実施。また、サムスンも進出を計画・実行中であり、中国でのブロック製造工場の建設を加速させる見通しである。

韓国の主要造船企業は、中国市場を奪うため、中国にて船舶建造企業の建設を推進している。中国は外資進出についての関連規定を公布しているものの、地方政府は建造実績を引き上げるため、税金などの面において外資造船企業に優遇政策を再三提供している。一

方、中国内の建造能力過剰問題及びハイテク船舶建造能力の不足問題の深刻化に加え、国際競争力のある企業が中国へ進出すると、中国船舶産業の構成調整にも産業グレードアップにもマイナス影響をもらたす。更に重要なのは、中国への進出により韓国が自国の建造能力過剰リスクを中国へ転化させる狙いもある。

2.4.2 船舶建造基準契約

船舶建造契約の書式が船主及び造船企業の利益に直接影響するため、どのような書式を採用するかは常に船主と造船企業の争議の焦点の一つである。

① CANSI と BIMCO の交渉

中国船舶工業行業協会 (CANSI) 会長 張 広欽は、バルチック海国際海運会議所 (BIMCO) 副秘書長と造船契約に関する問題について交渉し、張 広欽は、「長年の実践によると、中国船舶建造基準契約は、船主と造船企業の利益を保障し、最も合理的で適用性の高い契約書式であり、今の段階では中国向けに新しい契約書式を作成する必要がある」と強調した。

② 「上海書式」基準造船契約が正式発表

中国海事仲裁委員会 (CMAC) とバルチック海国際海運会議所 (BIMCO) が共同主催した基準造船契約セミナーにおいて、「上海書式」中国造船基準契約が、中国造船企業と海運会社の認可を所得し、正式に発表された。国際造船業において、基準化、書式化造船契約の作成は、中国船舶業界の権威を表すと同時に、中国船舶産業の地位が上昇したシンボルである。

長年にわたり、中国は伝統的な通用造船契約を使用していた。2007 年、世界最大の船主組織 BIMCO は、国際基準契約策定の経験及び広範的な影響力を利用して作成した「BIMCO 基準新造船書式契約」を発表した。当該契約は造船大国である中国の造船企業の成長と現況を考慮に入れていなかったため、ほとんど欧米船主の利益だけを保障していた。実施後の 1 年間余りで、予想された効果が見られず、中国及び韓国などアジア造船企業の抵抗をもたらした。2007 年末、中国造船工程学会上海活動センターと中国海事仲裁委員会上海分会が共同提唱し、「中国基準造船契約研究グループ」を設立し、「上海書式」基準造船契約の研究、作成を開始した。3 年間に 10 回の修正を経て、「上海書式」基準造船契約は、多数の国内海運会社、造船企業、関連法律専門家の意見を聴取したうえで、BIMCO 契約書式に劣らぬ権威があり中国特色のある国際適用の基準造船契約を発表した。

2.4.3 アウトソーシングの精密化

中国では船舶業界において人材が不足し、各造船企業ではハイレベル技術者の需要が多い。

造船企業は、現代化造船モデルを全面的に推進させると同時に、アウトソーシング労働者も管理範囲に入れ、精密化した管理を実現している。

11月19日、中国船舶工業行業協会会長 張 広欽は、船舶業界労働力雇用管理経験交流会にて上記の意見を提出した。当該会議は江蘇鎮江にて、中国船舶工業行業協会主催、江蘇省船舶工業行業協会の事務局担当により開催し、中船集团公司、中船重工集团公司及び江蘇省、上海市、広州市、福建省など地方船舶企業の人材資源管理部門の責任者 100 人余りが出席。

造船企業は、生産チームを確保し、雇用した労働者を含む主要技術者を確保しなければならない。精密化した管理の要求を参照に基礎を強化し、管理理念を生産現場の従業員にまで徹底的に伝える。革新的な労働者管理方式を重要な一環として強調し、これにより企業の競争力を高め、雇用労働者の管理水準を新たなレベルに向上させる。中国船級協会体制認証部の王 新亭主任は、造船企業の下請け管理、規程作成、規程要求三つの観点から、造船企業の管理システムを紹介し、造船企業の管理上の問題を指摘し、下請け企業と造船企業は一貫した管理システムを採用するようアドバイスした。

2.4.4 船舶業界における技術進歩

2011 年の中国船舶業界におけるブレイクスルー

❶ 2011 年 5 月、上海外高橋造船有限公司が世界最先端の第六世代 3,000m 深水半潜水掘削プラットフォームを建造した。当該プラットフォームは中国海洋石油総会社が 60 億人民元を投資して建造した。当該プラットフォームの重さは 3.1 万トン超で、甲板面積はサッカーグラウンドに相当し、底からプラットフォームの頂点までの高さは 137.8m、ケーブルの長さは 900 キロを超える。最大作業水深は 3,050m、最大掘削深度は 12,000m だ。当該プラットフォームは、現在世界最先端の DPS3 全動力ポジショニング設備、半潜水掘削システム及び衛星ナビゲーションを搭載し、24 時間稼働を確保している。当該プラッ

トフォームは、1983 年自主開発した「勘探三号」第三世代半潜水掘削プラットフォームを開発した後、20 年ぶりに建造した最新の半潜水掘削プラットフォームである。

❷ 2011 年 11 月、熔盛重工が世界最大のばら積み船を建造した。当該船舶は長さ 360m、幅 65m、深さ 30.4m である。当該船舶のエンジンは、熔盛重工が自主開発したエンジンであり、これまでに中国国内で自主生産した初の Wärtsilä 最大出力型低速ディーゼルエンジンである。

❸ 2011 年 10 月、世界初の純天然ガス推進の多目的遠洋輸送船の建造契約が上海にて締結された。ノルウェーNor Lines AS 社の 2 隻、計 7,000 万米ドル余りの契約を民営企業である豊立集団傘下の辻産業重械(江蘇)有限公司が受注した。

2.4.5 中国造船企業がグリーン化を推進

❶ 2011 年 7 月、中国船級協会（CCS）は、江蘇上上電纜集团有限公司に初の「船用製品無アスベスト認可証明書」を渡した。これにより、中国船舶業界は正式に「無アスベスト時代」を迎え、造船大国のグリーン化推進に重要な一歩を進めた。アスベストは耐久性、耐熱性、耐薬品性、電気絶縁性などの特性に優れているため、世界の造船業界で汎用されてきた。しかし、環境及び人体に被害をもたらすため、2009 年、IMO は 2011 年 1 月 1 日より全世界の船舶にアスベストの含まれる材料使用を禁止する決議を採択した。現在、日本、韓国など造船大国は全面的にアスベストの使用を禁止している。国際市場と歩調を合わせ、中国船舶業界の競争力を強化するため、中国船級協会は正式に船用製品無アスベスト認可方式を導入した。この方式により、船舶製品にアスベスト成分が含まれていないかを第三者検査により判定し、船舶企業に認可証明書を授与する。

2.5 2011 年の中国船舶業界の技術開発状況

2.5.1 全体状況

➤中国の船舶関連技術分野において特許権数が急速に増加した。「十一五」期間、国家知識産権局が公開した船舶建造、修繕船、海洋構造物分野の特許権申請数は 7,380 件である。

うち、国内特許権(中国の企業、団体、個人からの申請)が 6,599 件、海外特許権(外国の企業、団体、個人が中国で特許権を申請する場合)が 781 件である。

➤2011 年の中国技術開発特許権申請の特徴は、技術レベルが低く、特許権申請人が比較的分散している。また、中国と外国の特許権申請の重点が異なり、国内特許権申請は船舶設計及び建造に偏り、海外特許権申請は海洋構造物、プラットフォーム製造技術に偏っている。

2.5.2 2011 年の船舶・船用企業の技術開発状況

2.5.2.1 船用機器製造企業の技術開発及び受賞状況

時期	事案
2011 年 5 月	鎮江中船設備有限公司が担当した「L27/38 大出力船用中速ディーゼルエンジンの開発」と「産業化科学研究プロジェクト」の成果は、「2010 年度鎮江市科学技術進歩 2 等賞」を受賞した。
2011 年 5 月	独立知的所有権を有する「国産ウォータージェット推進機」が山東省東營でテストを受け、航速が 69km/h(37.2kn)達した。当該推進機は、海軍工程大学が設計し、広東順達船舶工程有限公司が製造し、天津万美達船舶科技发展有限公司が設計した「飛鷹一号」に搭載された。
2011 年 7 月	河南柴油机重工有限責任会社が自主開発した「ディーゼルエンジン斜穴加工設備・加工方法」は、国家知識産権局の公布した「発明特許権証明書」を取得した。
2011 年 7 月	嵊州市長運集団の発明した「ディーゼルエンジン省エネ装置」は、国家知識産権局の「実用新型特許権証明書」を取得した。
2011 年 8 月	長江三峡通航管理局の開発した「大型船舶水門同期上下装置と作業方法」は国家知識産権局の「発明特許権」を取得。これは 2007 年に実用新型特許権を取得した後の再受賞である。
2011 年 8 月	九江中船長安消防設備有限公司が自主開発した「船用プタフルオロプロパン(C3HF7)消防設備」は、「九江市科技進歩一等賞」を受賞。「40 兆気圧バルブ」は「九江市科技進歩二等賞」を受賞した。
2011 年 10 月	揚帆集团公司は、3 つの特許権説明書を国家知識産権局に申請した。三つ

	の成果は、「船舶エンジン給油方法」、「ハッチカバー液圧モーター調整可能基盤」、「船用集中ガス供給装置」である。
2011 年 10 月	宜昌船舶柴油機有限公司は、「超大型複雑鑄造部品テスト方法及び装置発明特許権」、「電動快速水平調整器実用新型特許権」、「工装調整実用新型特許権」を取得した。
2011 年	2011 年、広西玉柴重工有限公司は 34 件の特許権を取得した。現在、玉柴重工が取得した有効特許権が 81 件で、うち「実用新型特許権」が 70 件、「外観設計特許権」が 11 件である。
2011 年 10 月	中国南車資陽機車公司の「大中型船用ディーゼルエンジンクランクシャフト製造工程開発」など三つの工程開発の成果が、四川省科技庁の成果鑑定に合格した。その全体技術は国内及び国際先端レベルに達し、中国の大中型船用ディーゼルエンジン製造においてクランクシャフトの輸入以来の局面の進展である。
2011 年 10 月	重慶躍進機械廠有限公司が開発した「低速ディーゼルエンジン Durasplindle 排気バルブ」の熔接、ロールフォーミング、時効硬化という三つのコア技術は、MAN 社の認証を取得した。
2011 年 11 月	大連船用柴油機有限公司が自主開発した「大型低速船用ディーゼルエンジン盤式鑄鋼連軸器」、「大型低速船用ディーゼルエンジン移動装置」など 7 種の船用エンジン加工工程が国家実用新型特許権を取得した。

2.5.2.2 造船業の開発状況及び受賞状況

時期	事案
2011 年 1 月	渤海重工が申請した「ドイツ特許軸穴内径測量システム」は、1 月 7 日ドイツ特許商標局の特許権証明書を取得した。
2011 年 2 月	南通中遠船務工程有限公司と江蘇大学が主な実施主体となる「超深海円筒型 FPSO コア製造技術プロジェクト」は、「江蘇省科学技術進歩一等賞」を受賞した。
2011 年 3 月	渤海重工は、日本の特許庁から「軸穴内径測量システム」の特許権証明書を取得した。

2011 年 5 月	上海外高橋造船有限公司が完成した「30 万トン超大型 FPSO プロジェクト」は、2010 年度上海市科学技術奨励大会で「上海科学技術賞」を受賞した。
2011 年 6 月	「雪龍号」局地科学考察船の改造で、上海船廠船舶有限公司は「上海市市科学技術進歩三等賞」を受賞した。
2011 年 7 月	天津航道局が開発した「環境保護型浚渫カッター」は国家発明特許権を取得。
2011 年 7 月	広州中船龍穴造船有限公司が「オートマチック CO ₂ 横向熔接技術」を開発した。同技術は、船舶の熔接技術を向上させ、船舶の建造期間を短縮した。中船龍穴公司与深圳市瑞凌実業股分有限公司は、共同発明特許権を申請した。
2011 年 7 月	中船第九設計研究院工程有限公司が完成した「中船長興造船基地大型水工構造物の設計・実施コア技術研究プロジェクト」は、「上海市科学技術進歩二等賞」を受賞した。
2011 年 7 月	金海重工会社の「超大型船舶構造物モデル化建造技術と応用」、「船体熔接密接性技術と応用」という二つの省級プロジェクトは、「浙江省財政庁科学技術特別資金」を合計 203 万元獲得した。
2011 年 8 月	煙台中集来福士海洋工程有限公司の建造した「COSLPIONEER 深水半潜水掘削プラットフォーム」は、山東省経済・情報化委員会から「2011 年度山東省重点分野重大技術賞」を受賞した。
2011 年 9 月	江南造船(集団)有限責任会社が実施した「海外船舶規程・規則の応用分析と転換プロジェクト」は、科学技術鑑定に合格した。
2011 年 10 月	大連中遠船務が建造した「DDD 深水掘削船プロジェクト」は、「2011 年度国家重点新製品計画」に立案された。
2011 年 10 月	広東中遠船務、上海船舶研究設計院が共同開発した「57,000 トンばら積み船」は、「技術成果類市長賞」を受賞し、賞金 100 万元を獲得した。
2011 年 10 月	南通中遠船務の「超深海円筒型 FPSO コア製造技術プロジェクト」は、「国家科学技術進歩一等賞」を受賞した。
2011 年 10 月	鎮江中船設備有限公司の「L32/40 船用中速ディーゼルエンジン国産化プロジェクト」、中船華南船舶機械有限公司の「重型海洋プラットフォームク

	レーンの国産化プロジェクト」は「2011 年度国家火炬計画」に納入された。
2011 年 10 月	滬東中華造船(集団)有限公司の「8, 530TEU コンテナ船設計建造技術研究プロジェクト」は、初回の「滬東新区革新成果賞」を受賞した。
2011 年 10 月	広州中船龍穴造船有限公司と華南理工大学華欧熔接工程研究センターが実施した「T 型材双面双線高速熔接設備・工程のコア技術プロジェクト」は、中船集团公司の科学技術成果鑑定に合格した。当該技術は同分野における最初の事例であり、熔接効率と質は世界先端レベルに達した。
2011 年 11 月	東莞現代船廠が建造した 73.8m 作業船が係留テスト段階に入った。当該船舶は東莞初の「周波数変換技術」を採用した作業船である。
2011 年 12 月	ノルウェー船級協会 DNV と上海船舶研究設計院 SDARI は、新ばら積み船開発の契約を締結した。双方が共同開発するばら積み船の概念は 2020 年から 2025 年までの期間でも競争力を有する。
2011 年 12 月	中遠船務部の「FPSO の改造専用技術とブロック製造技術」、「超大型浮きドック設計・建造技術」という二つの研究成果は中遠集団の鑑定に合格。
2011 年	龍穴造船公司是、超大型タンカーと鉾石運搬船の設計・建造方法を開発し、多くの特許権を取得した。
2011 年	新世紀造船集団は、15 項目の特許権を申請した。このうち 7 項目が発明特許権である。

2.5.2.3 その他の技術認証等

時期	事案
2011 年 2 月	広州市科学情報局は文冲船廠、中交広州航道局有限公司、中国船舶工業集团公司第 708 研究所が共同開発した「9,000m ³ 自航型浚渫船研究プロジェクト」の成果鑑定会を開催した。
2011 年 3 月	江蘇省科学技術庁、ロイド船級協会 LR、日本海事協会 NK、中船重工 703 所、702 所、天業会計事務所などの専門家からなるグループは、南通中遠川崎船舶工程有限公司が実施する「江蘇省重大成果特別資金プロジェクト - 30 万トン超大型鉾石運搬船」の開発・産業化・建造を現地評定した。
2011 年 3 月	川船重工会社が担当する「重慶市重大科学技術プロジェクト - 船舶 3D デジ

	タル化生産設計プラットフォーム建造と応用開発」が審査に合格した。
2011 年 3 月	天津修繕船研究所、中遠船務、中船澄西船廠、中海集団企管部、中海情報の専門家からなる評価グループは、中海工業長興船廠の「管理情報システム（MIS）プロジェクト」の認証、評価を行った。
2011 年 6 月	上海外高橋造船有限公司が担当した「3,000m 水深半潜水掘削プラットフォーム建造技術研究プロジェクト」は、上海市科学技術委員会の認証に合格した。
2011 年 6 月	江蘇省科技厅は、江蘇熔盛重工の「3,000m 深水配管クレーン船の成果鑑定会」を開催し、技術成果鑑定に合格した。
2011 年 7 月	広州中船龍穴造船有限公司と中国船舶及海洋工程研究設計院の共同開発した「30.8 万 DWT 超大型原油タンカー（VLCC）」が中船集団科学技術部の公布した成果認証証明書を取得した。
2011 年 8 月	江蘇海新船務重工有限公司の船舶設計法案が審査に合格した。

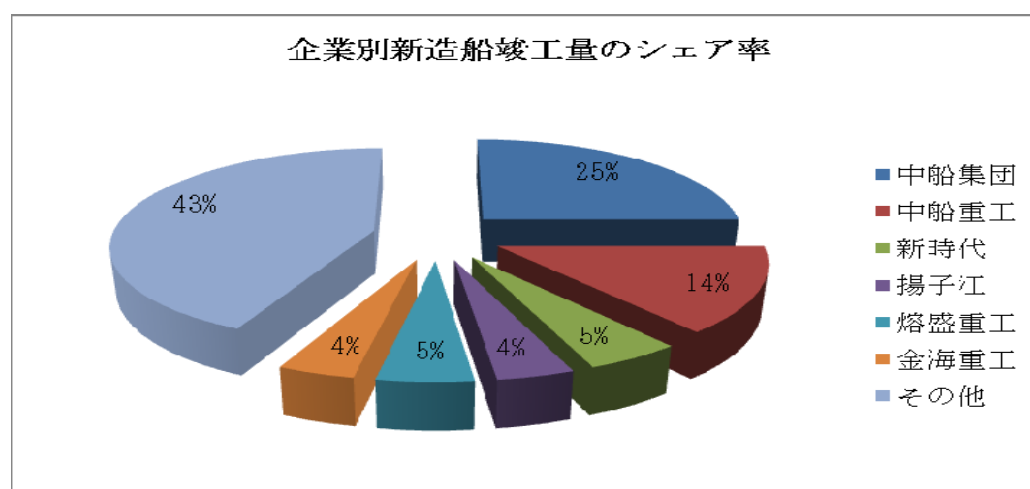
第3章 2011年中国主要造船企業の経営状況

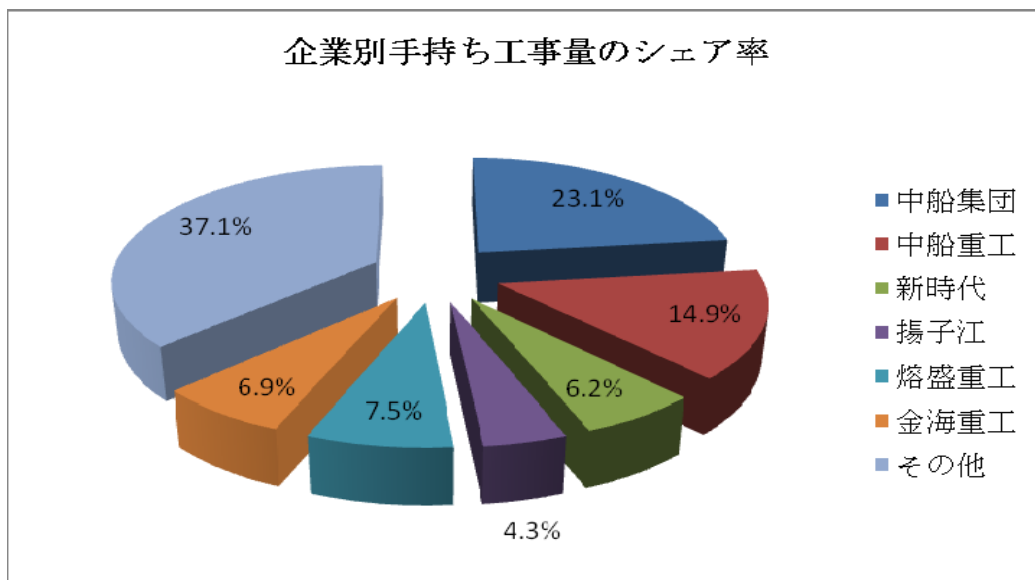
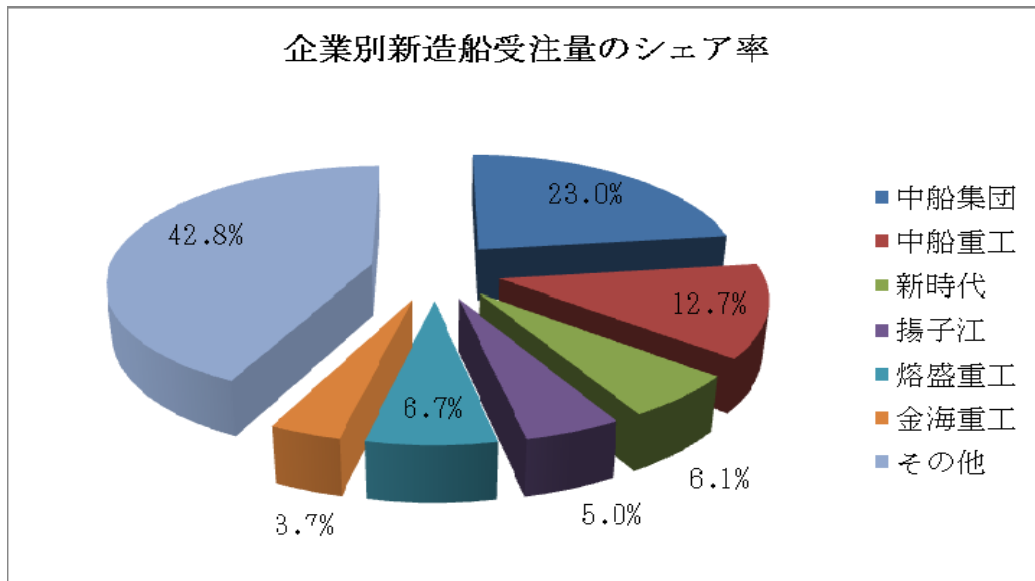
中国の造船企業には、主として二大造船グループと省級の大型造船企業があり、殆どすべてが国営企業である。大型国営企業は中国造船業において重要な位置を占めている。また、大型国営企業の外、近年、熔盛重工など大型民営企業の成長も目覚ましい。本調査の調査対象となる造船企業は、造船業において規模の大きい業界内の主要企業であり、これらの企業の経営状況は中国造船業全体の発展を直接左右する。

(単位：万 DWT)

順位	造船企業	新造船竣工量	新造船受注量	手持ち工事量
1	中国船舶工業集团有限公司	1,645.9	1,733	4,519
2	中国船舶重工集团有限公司	931.5	958.1	2,926
3	上海外高橋造船有限公司	706.6	644.2	1,221.5
4	大連船舶重工集团有限公司	586.2	365.4	1,527.2
5	江蘇新時代造船有限公司	359.8	459	1,222.1
6	江蘇揚子江船廠有限公司	254.28	374.5	844.1
7	江蘇熔盛重工集团有限公司	315.5	504.1	1,465.6
8	滬東中華造船(集团)有限公司	219.4	137.9	410.4
9	金海重工股份有限公司	243.2	279.8	1,346.2
10	渤海船舶重工集团有限公司	151.6	192.8	743

注：2010年のデータ





※2010 年、中国船舶工業集团有限公司(中船集团)は、造船三大指標においてすべて第一位となった。

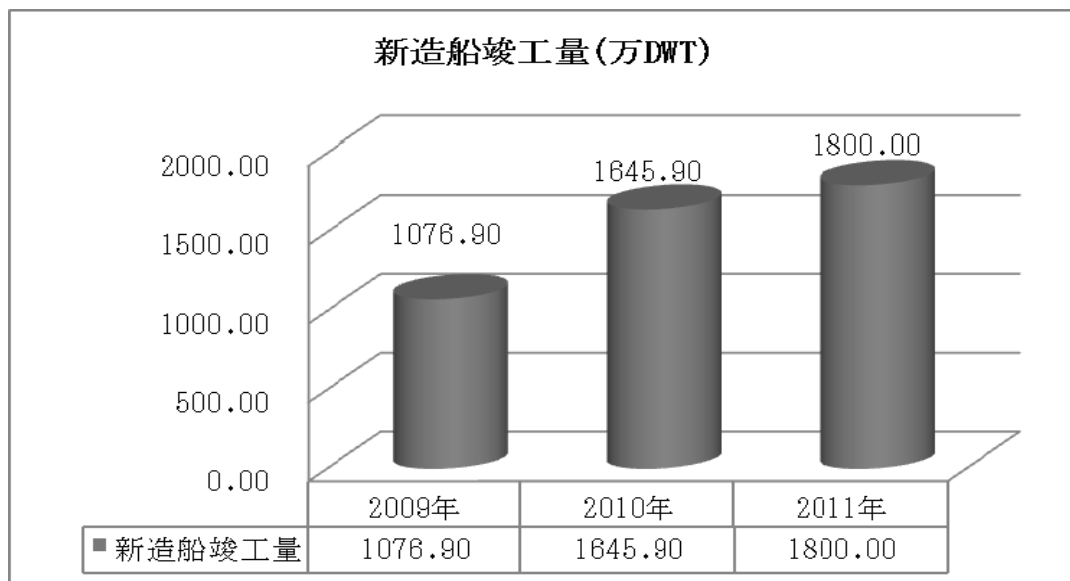
3.1 中国船舶工業集团有限公司 (CSSC)

3.1.1 企業概況

会社名	中国船舶工業集团有限公司		
住 所	北京市海淀区首体南路 9 号主語城 1 号楼		
電 話	010-88573305	FAX	010-68034592

企業体制	国有企業	設立時期	1999 年(1950 年)
会社案内	•グループ傘下に 56 社の企業及び団体を有し、うち、修繕船企業 11 社で、主として上海市、広東省、広西省など沿海地域に散在。 •2010 年の船舶建造能力が 1.800 万 DWT に達した。 •グループの主要製品はタンカー、ばら積み船、コンテナ船など。		

3.1.2 会社の新造船竣工量



※2011 年、中国船舶工業集团有限公司の新造船竣工量は 1,800 万 DWT を上回る見通し。

3.1.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 1 月	5 万トン半潜水船	アジア最大の大型海洋構造物運搬船	中国遠洋運輸(集団)総公司
2011 年 4 月	31.9 万トン VLCC	31.6 万トン VLCC をベースに開発したアップグレード船舶	シンガポール海洋油船(私営)有限公司
2011 年 4 月	地球物理探査船	アジア初の新型地震探知船で、中国初の PSPC 基準に適合する海洋工事船	中海油服股份有限公司

2011 年 4 月	8,888TEU 超大型コンテナ船	中国造船企業で自ら設計・建造し知的財産権を有する最大のコンテナ船	香港東方海外航運輸公司
2011 年 5 月	3,000m 半潜水掘削プラットフォーム	世界最先端の第六世代深海水域半潜水掘削プラットフォーム	中国海洋石油総公司
2011 年 5 月	17.6 万 DWT グリーンケープサイズばら積み船	国際的な「グリーン・環境保護」の理念により設計	アメリカ Foremost Maritime 社
2011 年 6 月	23 万 DWT 鉱石運搬船 (VLCC)	龍穴造船公司から海外企業に輸出した一番船	香港遠航集団有限公司
2011 年 6 月	31.6 万トン超大型タンカー	CSR（共通構造規則）に適合する世界最大トン数のグリーン環境保全型 VLCC	中国外運長航集团有限公司
2011 年 6 月	5.5 万トンプロダクトタンカー	中国内の河川も航行する最大のプロダクトオイルタンカー	上海北海船務股分有限公司
2011 年 7 月	8,530TEU コンテナ船	上海長興造船基地で建造した最大のコンテナ船	ギリシア船主
2011 年 9 月	7.6 万 DWT ばら積み船	PSPC（バラストタンク塗装性能基準）に適合するバルカー	中外運航運有限公司
2011 年 10 月 12 日	20.6 万トンケープサイズばら積み船	米国船主向けに中国から輸出する最大のバルカー	アメリカ Foremost Maritime 社
2011 年 12 月 2 日	第六代半潜水掘削プラットフォーム	「海洋石油 981 号」と命名	中国海洋石油総公司
2011 年 12 月 16 日	3,000m 水深工事探査船	中国近海の水深 500～3,000m で海洋工事を行う探査船	中海油田服務股分有限公司
2011 年 12 月 16 日	46,000DWT ばら積み船	中国で初建造の陸岸高压電源対応のバルカー	神華集団

3.1.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 1 月	17.2 万 m ³ 低速ディーゼルエンジン 及び再液化装置推進 LNG 船 4 隻	日本商船三井(2015～2016 年)
2011 年 4 月	4,800TEU コンテナ船 4 隻	ノルウェー船主(2013)
2011 年 6 月	沿海石炭輸送専用船 8 隻	中遠集団深圳運輸股份有限公司
2011 年 9 月	3,000 フィート掘削船 4 隻	OPUS OFFSHORE 社
2011 年 10 月	10,000TEU コンテナ船 4 隻	中海集装箱運輸(香港)有限公司

3.1.5 船舶建造状況

起工時期	船型	船主(引渡日)
2011 年 9 月	地球物理探査船	—
2011 年 11 月	500 トン漁業監視船(fishery administration ship)	漁業局

3.1.6 将来発展

2010 年に比して 2011 年は中船集団の新造船受注量は大幅に減少した。今後 1～2 年間、会社は造船分野において低迷が続く見通し。中船集団の業務内容は単一的で、船舶の付加価値も比較的低いため、今後、会社は海洋構造物製造、海洋資源の開発など新しい業務分野を開拓する予定。

将来、会社は船舶及び海洋構造物の開発に重点を置き、主として大型 LNG 船、超大型コンテナ船、大型ローロー船などハイテク船舶及び特殊船舶の開発に力を入れ、同時に、半潜水掘削プラットフォーム及び補給船を開発する。

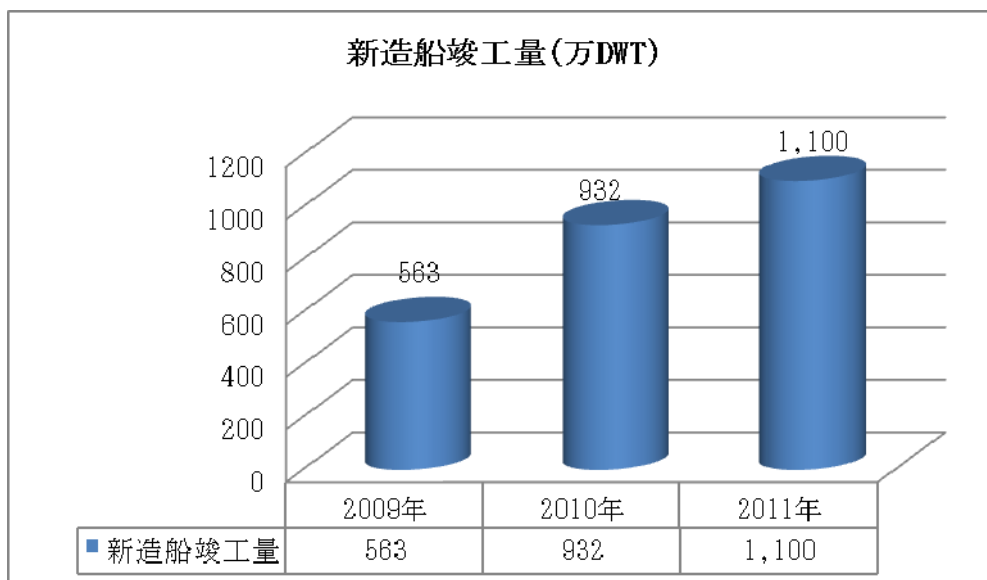
3.2 中国船舶重工集团有限公司 (CSIC)

3.2.1 企業概況

会 社 名	中国船舶重工集团有限公司
住 所	北京市海淀区昆明湖南路 72 号

電 話	010-88598000/88475591	FAX	010-88599000
企業体制	国有	設立時期	1999 年
会社案内	・グループ傘下には 80 社の子会社と団体があり、うち、工業企業 34 社、研究所 29 社、地域管理機構 5 社。 ・グループは、10 万トン以上の船台・ドック 15 基を有し、うち、30 万トン級以上のドック 11 基、10～20 万トン級船台・ドック 4 基。2010 年、グループの船舶建造能力が 1,500 万 DWT に達した。 ・主要製品は、タンカー、ケミカルタンカー、コンテナ船、ローロー船、LNG 船など。		

3.2.2 会社の新造船竣工量



※2011 年、中国船舶重工集团公司の新造船竣工量は 1,100 万 DWT を上回る見通し。

➤3.2.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 6 月	18 万トンばら積み船	2011 年、会社の主要な注目製品の一つ。	招商局能源運輸股分有限公司
2011 年 7 月	38.8 万トン超大型鉱石運搬船	自主開発し、知的所有権を有しており、各種国際基準に適合するグリーン船舶。	シンガポール船主

2011 年 8 月	30 万トン鉦石運搬船	最新の SOLAS、ICLL、MARPOL など国際基準に適合し、世界のあらゆる地域で航行可能な大型鉦石運搬船。	中海發展(香港)航運有限公司
2011 年 11 月	6,600TEU コンテナ船	自主開発した主要製品の一つ。	シンガポール Pacific International Lines (Pte) Ltd

3.2.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 3 月	18 万トンばら積み船 3 隻	山東航運(2012 年)
2011 年 10 月	4.5 万トンばら積み船 4 隻	天津中海華潤航運有限公司
2011 年 10 月	10,000TEU コンテナ船 6 隻	中海集装箱運輸(香港)有限公司

3.2.5 船舶建造状況

起工時期	船型	船主(引渡日)
2011 年 8 月	18 万トンばら積み船	山東海運股分有限公司(2012 年)
2011 年 9 月	18 万トンばら積み船	香港金山輪船国際有限公司(2012 年)

3.2.6 将来発展

「十二五」の期間、中船重工は造船分野において発展するだけでなく、エネルギー設備、交通運輸、電子情報、特殊設備、物流貿易など五つの分野で全面的に発展する計画である。主要経済指標が 2000 年をベースに四倍増し、世界トップ 500 企業に躍進する見通し。

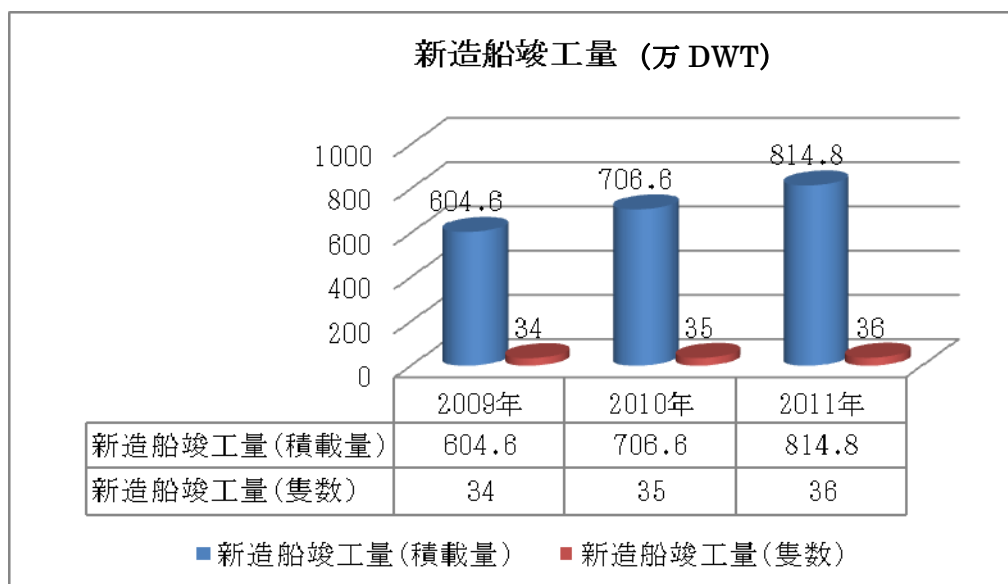
「十二五」の間に、中船重工の経営規模は 2,400～2,500 億元に達する見通しであり、会社は中国最強、世界一流の造船グループを目指している。

3.3 上海外高橋造船有限公司 (CSSC)

3.3.1 企業概況

会 社 名	上海外高橋造船有限公司		
住 所	上海市浦東新区洲海路 3001 号		
電 話	021-38864500	FAX	021-58483991
企業体制	国有	設立時期	1999 年
会社案内	・中国船舶工業集团有限公司傘下の独資子会社である。 ・傘下には、上海江南長興造船有限公司、上海外高橋造船海洋工程有限公司二つの子会社があり、本社の造船基地を加え、三つの造船基地を有する。 ・2010 年末、船舶建造能力は 700 万 DWT に達し、従業員は 11,000 人を上回った。 ・本社造船基地は、30 万トン級ドック 2 基、600 トン門型クレーン 4 基を有する。		

3.3.2 会社の新造船竣工量



※2011 年、上海外高梁造船有限公司の新造船竣工量は 900 万 DWT を上回る見通し。

3.3.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 5 月	第六世代 3,000m 半	世界最先端技術を採用した。	中国海洋石油

	潜水掘削プラットフォーム		総公司
2011 年 5 月	グリーンケプサイズばら積み船	世界で「グリーンな環境保護」理念を採用した初の事例。	Foremost Maritime 社
2011 年 6 月	31.6 万トン超大型タンカー	共通構造規則(CSR)に適合した世界最大総トン数のグリーン VLCC。	中国外運長航集团有限公司
2011 年 7 月	17.6 万 DWT ケープサイズばら積み船	2011 年に Foremost Maritime 社向けに建造・竣工した第 3 隻目の船舶。	Foremost Maritime 社
2011 年 10 月	20.6 万トンケープサイズばら積み船	世界最大総トン数のケープサイズばら積み船。	Foremost Maritime 社

3.3.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 6 月	206,000 トンばら積み船 4 隻	ギリシア Polembros 社(2013)
2011 年 6 月	17.6 万トンケープサイズばら積み船 1 隻	日本三徳船舶株式会社
2011 年 8 月	20.5 万 DWT ばら積み船 2 隻	ギリシア Polembros 社(2013)
2011 年 8 月	F&GJU-2000E 型掘削プラットフォーム 5 隻	ProspectorOffshoreDrillingS. A(2014)
2011 年 11 月	17.6 万トンばら積み船	Minerva(2013 年)
2011 年 12 月	8.2 万トンばら積み船 4 隻	Rizhao Steel(2013 年)

3.3.5 将来発展

国際造船市場の変化に応じるため、外高橋造船公司は製品構成の調整を加速し、積極的にハイテク船舶、高付加価値船舶分野に進出した。

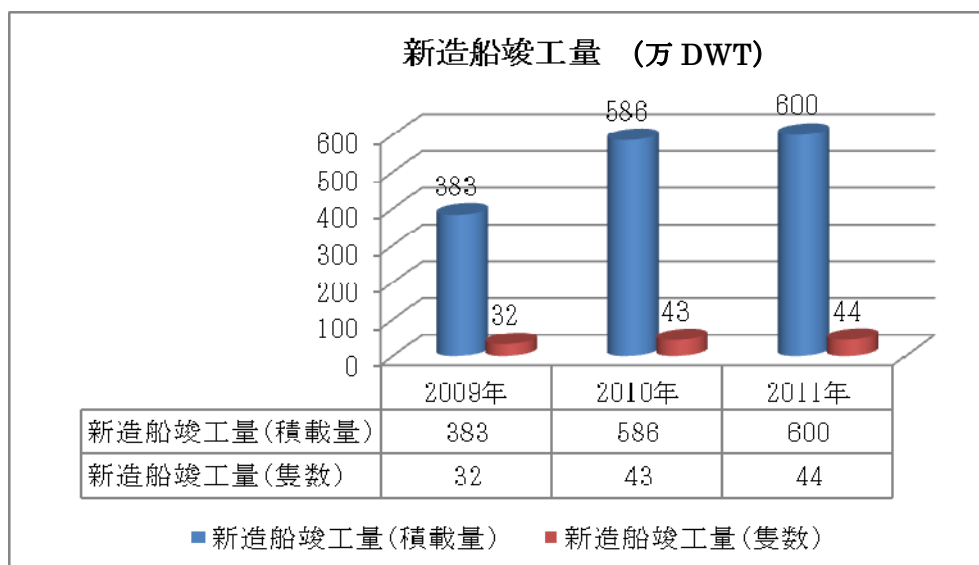
将来、会社は中国における国際競争力及び影響力のある海洋構造物製造企業を目指して、海洋構造物分野で製造可能な製品を可能な限り拡大し、上海、強いては中国における重要な海洋構造物開発・設計・製造事業者となるために努力している。

3.4 大連船舶重工集团有限公司 (CSIC)

3.4.1 会社概況

会社名	大連船舶重工集团有限公司		
住 所	遼寧省大連市沿海街 1 号		
電 話	0411-84482888	FAX	0411-82633461
企業体制	国有	設立時期	2005 年
会社案内	・ CSIC 傘下に属する大型企業である。 ・ 敷地面積 542 万 m²、ドック 10 基、船台 9 基、(吊上げ能力 45 トン以上の)大型クレーン 110 基を有する。 ・ 社員人数は 7,000 人、船舶建造能力 600 万 DWT 強。		

3.4.2 会社の新造船竣工量



※2011 年、大連船舶重工の新造船竣工量は 600 万 DWT を突破する見通し。

3.4.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 1 月	1,800TEU コンテナ船	船名「MAERSK VARNA」	シンガポール船主

2011 年 3 月	30 万トン原油タンカー	船名「遠金湖」	中遠集団大連遠洋運輸 公司
2011 年 3 月	18 万トンばら積み船	船名「大宋」	中外運航運有限公司
2011 年 4 月	30 万トン原油タンカー	—	中远集团大连远洋运输 公司
2011 年 5 月	18 万トンばら積み船	船名「新泰海」	華世航運
2011 年 7 月	18 万トンばら積み船	—	浙江遠洋集团
2011 年 7 月	30 万トン原油タンカー	船名「凱景」	招商局能源運輸股分有 限公司
2011 年 7 月	7.6 万プロダクト/原油 タンカー	船名「吉奥格・雅克 布」	ドイツ船主
2011 年 11 月	7.6 万トン 26 号船	船名「白鷺座」	中海航運有限公司
2011 年 12 月	6,600TEU コンテナ船	自主開発した主要製 品の一つ。	シンガポール Pacific International Lines (Pte) Ltd
2011 年 12 月	2.4 万トン多目的船	PSPC 基準を参照した 第 1 隻目の船舶	シンガポール Pacific International Lines (Pte) Ltd

3.4.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 1 月	32 万 DWT 原油タンカー1 隻 11 万 DWT プロダクトタンカー3 隻	中海發展（香港）航運有限公司
2011 年 11 月	10,000TEU コンテナ船 4 隻	中海集装箱運輸(香港)有限公司

3.4.5 船舶建造状況

起工日	船型	船主(引渡日)
2011 年 6 月	8.1 万トンばら積み船	遠東宏信

3.4.6 将来発展

今後、会社の事業は軍需工業、民用船舶、海洋工事、修繕船/解撤船、重工業という五つの分野に分けられる。

2015 年までに、大連船舶重工の経営規模は 300 億元を突破する計画で、このうち海洋工事、修繕船/解撤船及び重工業の占める割合が 50%を上回る見通しである。

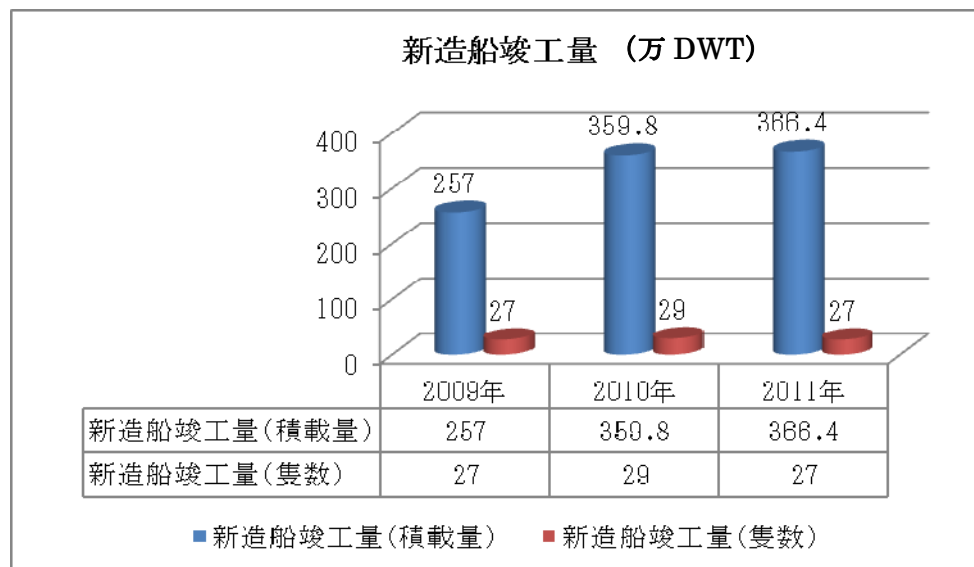
2020 年までに、大連船舶重工の経営規模は 500 億元を突破する計画で、その当時には中国をリードし、世界トップレベルの設備製造グループになる見通し。

3.5 江蘇新時代造船有限公司

3.5.1 会社概況

会社名	江蘇新時代造船有限公司		
住 所	江蘇省靖江市新港港口		
電 話	0523-84216239/84215129	FAX	0523-84211573
企業体制	中外合資	設立時期	2004 年(前身設立は 1970)
会社案内	・ 会社前身は靖江船廠、2001 年企業体制を民営に変え、更に、2005 年中外合資企業に変えた。 ・ 会社は 300 トンと 600 トン門型クレーン付き 15 万トン、30 万トン大型ドライドックそれぞれ 1 基、万トン級以上のバージ 4 基を有する。 ・ 船舶建造能力 500 万トンを有し、社員人数 4,500 人。		

3.5.2 会社の新造船竣工量



※2011 年 1－10 月、新時代造船の新造船竣工量は 366.4 万 DWT。

3.5.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 1 月	17.6 万トンばら積み船	船 名 「 MARIA CARMEN CEMBO」	ギリシア船主
2011 年 5 月	16.3 万トンプロダクト タンカー	船名「DEMETRIOS」	—
2011 年 8 月	7.3 万トンタンカー	タンカー製品スタンダ ード化の基礎づくり。	—
2011 年 8 月	11.5 万トンばら積み船	船名「PAOLA」	PietrantonioCafiero
2011 年 9 月	17.6 万トンばら積み船	長さ 291.8m、幅 45m、 深さ 24.75m。	STX PanOcean Co., Ltd
2011 年 9 月	11.5 万トンばら積み船	長さ 255.258m、幅 43m、 深さ 20.2m。	Hanjin Shipping Co., Ltd
2011 年 9 月	16.3 万トンタンカー	長さ 274.2m、幅 50m、 深さ 23.2m。	Centrefin Management Inc
2011 年 9 月	8 万トンばら積み船	長さ 229m、幅 32.26m、 深さ 20.25m。	KOENIG&CIE. REEDEREI GMBH&CO. KG

3.5.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 8 月	81,500DWT カムサマックスばら積み船 1 隻	大通海運公司(2013)

3.5.5 船舶建造状況

起工日	船型	船主(引渡日)
2011 年 8 月	32 万トン超大型タンカー	ギリシア船主

3.5.6 将来発展

2010 年、会社はシンガポール IPO で株式上場の予定であったが、金融危機の影響を受け、新造船受注量が減少したため、株式上場は後回しを余儀なくされた。

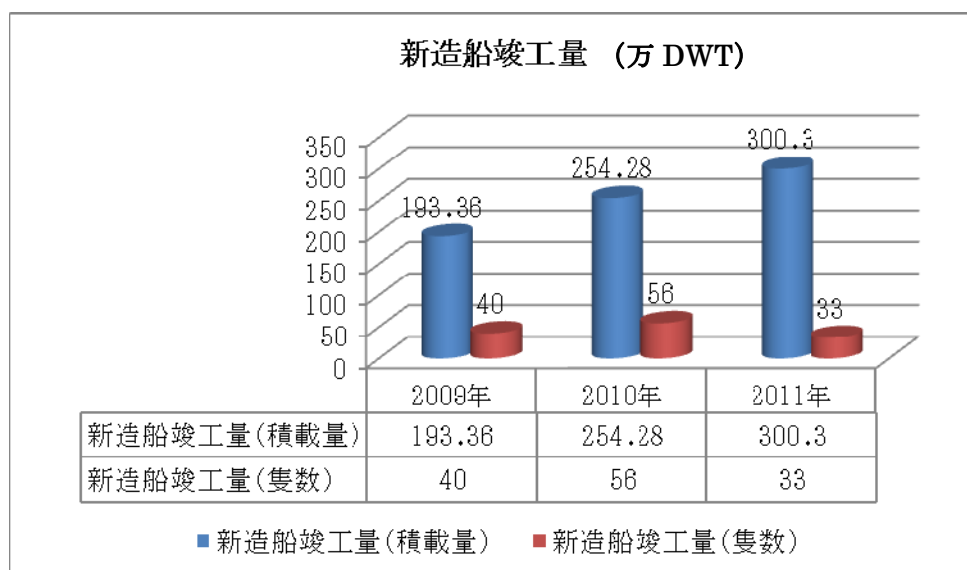
今後、会社は技術革新を重視し、主要業務内容を高付加価値船舶の建造に変更する予定。

3.6 江蘇揚子江船廠有限公司

3.6.1 会社概況

会社名	江蘇揚子江船廠有限公司		
住 所	中国江蘇省江陰市鱗魚港路 38 号		
電 話	0510-86855360	FAX	0510-86856631
企業体制	民営	設立時期	1992 年
会社案内	- 敷地面積 20.25 万 m²、沿岸 1,000m 強。 5 万トン級、3 万トン級、1.5 万トン級船台それぞれ 1 基、60 トン～300 トン門型クレーン 6 基を有し、艀装埠頭長さ 700m、生産現場 8 万 m²、造船インフラ設備が完備。年間で、5 万トン以下の各種船舶 15 隻と 30 万 CGT の新造船能力を有する。 - 会社の主要製品は、50,000DWT 以下ばら積み船、3,000TEU 以下コンテナ船である。 - 会社は中国船級協会 ISO9001:2000 の認証を取得。		

3.6.2 会社の新造船竣工工量



※2011 年、揚子江造船の新造船竣工工量は 300 万 DWT を上回る見通し。

3.6.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 7 月	92,500 トンばら積み船	長さ 229m、幅 38m、深さ 20m。ドック工事から引渡日まで 137 日。	インドミッタ ル社(Mittal)
2011 年 7 月	7,600 トン多目的船	SCR システム、石炭探知装置などを搭載し、セントローレンス川の通過基準に適合した。更に、汚染水処理装置を搭載したため、環境保護の基準にも適合し、さらに広い水域でも基準に適合する。	ノルウェーオ スロ海運会社
2011 年 9 月	45,000 トンばら積み船	2010 年 4 月に受注した 6 隻のうち竣工した第 1 隻目である。旧造船廠が建造した最大トン数のばら積み船であり、PSPC 基準に適合した第 1 隻目の船舶である。	福建省輪船総 公司
2011 年 10 月	34,000 トンばら積み船	長さ 181m、幅 30m、深さ 14.6m、総トン数 24,000 トン、積載量 34,000DWT。	ノルウェー SFI 社

2011 年 10 月	7,600 トン多目的船	同社が建造する最後の 7,600 トン多目的船。25 トンクレーン 2 基付き、積載量 8,000 トンに達し、また、コンテナ運搬も可能。	イギリス carsibrooke 社
2011 年 11 月	9.25 万トンばら積み船	長さ 229m、幅 38m、深さ 20m、喫水 4.6m。	イタリア V-SHIP 社
2011 年 12 月	4,250TEU コンテナ船	長さ 261m、幅 32.2m、深さ 19.3m、出力 3.66 万 KW、航速 24.5 ノット。	ドイツ船主

3.6.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 6 月	省エネ・環境保護型 10,000TEU コンテナ船 25 隻(18 隻が候補船)	カナダ Seaspan 社 (2014 年 - 2015 年)
2011 年 6 月	10,000TEU コンテナ船 8 隻	Peter Dohle Schiffahrts-KG 社

3.6.5 船舶建造状況

起工日	船型	船主(引渡日)
2011 年 3 月	4,250TEU コンテナ船	中遠集運
2011 年 3 月	1,000 トンクレーン船	—
2011 年 7 月	86m、80m バージ	—
2011 年 8 月	47,500 トンばら積み船	江蘇輪船股分有限公司
2011 年 10 月	3.4 万トンばら積み船	—
2011 年 10 月	1 万トンばら積み船	—

3.6.6 将来発展

将来発展について、揚子江造船は三大主力船舶建造の上、多元化発展を試みる。船舶建造を主要業務にして、船主の要求を満足する低炭素型、環境保護型、経済型船舶を開発し、市場シェアを高める。

また、揚子江造船は船舶解撤、船舶修繕及び船舶改造、海洋構造物製造分野に進出する予定である。

具体的には以下の方面から着手する：

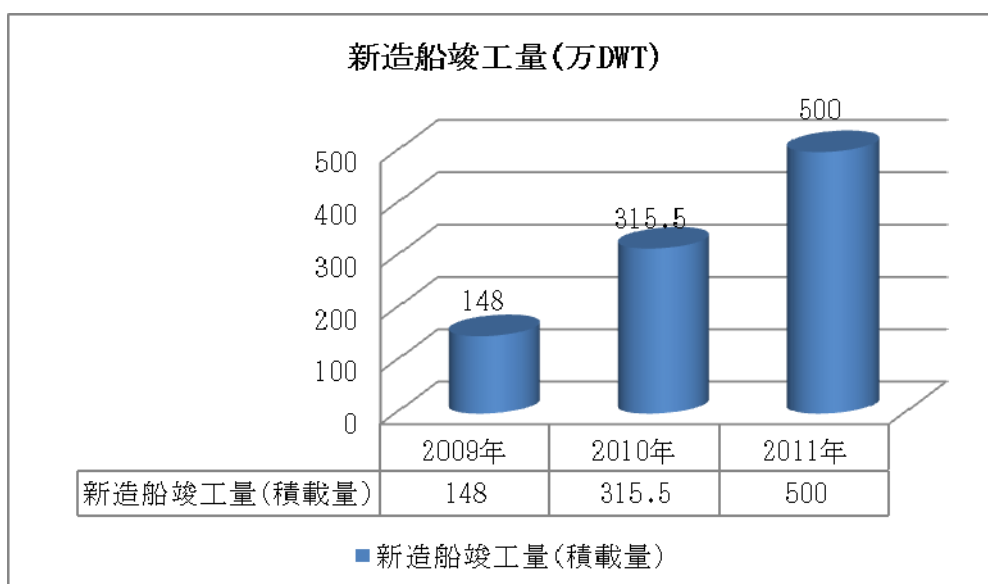
- ・製品のグレードアップ及び製品の大型化を促進する。業務内容を 10 万トンばら積み船の建造から 30 万トンばら積み船の建造に変え、4,000TEU コンテナ船の建造から 1 万 TEU コンテナ船の建造に変える。
- ・海洋構造物製造分野に進出する。具体的には直接大型海洋構造物製造企業の買収により海洋構造物製造分野に進出。
- ・造船企業の合併により船舶建造能力を拡大する。
- ・金属再加工及び船舶解撤分野における更なる発展を図る。船舶解撤及び金属再加工は造船業の上流下流産業であり、当該 2 分野の発展はグリーンな環境保護要求に応じるうえ、企業リソース調整にも重大な意義がある。

3.7 江蘇熔盛重工集团有限公司

3.7.1 企業概況

会社名	江蘇熔盛重工集团有限公司		
住 所	江蘇省如皋市如皋港經濟開發区		
電 話	0513-87319777	FAX	0513-87689012
企業体制	民営	設立時期	2005 年 10 月
会社案内	・敷地面積は 700 万 m²、沿岸 6 キロ。 ・900 トン門型クレーン付き大型ドック及び 1,600 トン門型クレーン付き大型海洋工事ドック計 3 基を有する。 ・社員人数は 7,000 人余り。 ・製品は、ばら積み船、タンカー、コンテナ船、海洋構造物をカバーする。		

3.7.2 会社の新造船竣工量



※2011 年、熔盛重工の新造船竣工量は 500 万 DWT に達する見通し。

3.7.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 6 月	17.6 万トンばら積み船	長さ 291.80m、幅 45.00m、深さ 24.75m。	—
2011 年 6 月	3,000m 深海配管クレーン船	3,000m 深海配管能力、4,000 トン吊上げ能力及び DP-3 級動力ロケーション能力を同時に有する世界初の船舶で、長さ 204.65m、幅 39.2m、深さ 14 m、中国 CCS 船級協会、アメリカ ABS 船級協会に入級。	中海油公司
2011 年 7 月	15.6 万トンタンカー	長さ 274.5m、幅 48.00m、喫水 6.5m、総トン数 83,695 トン、積載量 156,000DWT。	—
2011 年 11 月	38 万トン超大型鉱石運搬船	現在、中国造船企業が建造した最大トン数のばら積み船であり、世界最大トン数のばら積み船である。長さ 360m、幅 65m、深さ 30.4m、最大積載量 40 万 DWT。	ブラジルヴァーレ社 (CVRD)

3.7.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 5 月	パナマックスばら積み船 4 隻	ギリシア Golden Union 社
2011 年 6 月	6,600TEU コンテナ船 2 隻	ヨーロッパ船主
2011 年 6 月	20.5 万トンばら積み船 10 隻	ヨーロッパ船主
2011 年 8 月	6,600TEU コンテナ船 2 隻	ヨーロッパ船主
2011 年 9 月	シャトルタンカー 2 隻	上海北海船務股分公司
2011 年 12 月	15.7 万 DWT スエズプロダクトタンカー 20 隻	ギリシア Golden Union 社

3.7.5 船舶建造状況

起工日	船型	船主(引渡日)
2011 年 3 月	7.6 万トンばら積み船	民生租賃公司
2011 年 3 月	40 万トン鉱石運搬船	ブラジルヴァーレ社(CVRD)
2011 年 3 月	15.7 万トンタンカー	Cardiff 社
2011 年 4 月	7.6 万トンばら積み船	—

3.7.6 将来発展

熔盛重工は、海洋構造物製造を主要業務とする大型民営グループである

熔盛重工は、引き続き石油及び天然ガスに関する分野及び省エネ技術に注目し、会社の四大業務を更に発展させる。主として海洋作業船及び LNG 船など高付加価値船舶の建造に注力し、中国市場の潜在的取引先を開拓し、石炭などエネルギーに関する分野に注目し、ばら積み船市場と小型コンテナ船市場を開拓する。

熔盛重工は、管理強化、生産性向上、コストダウン、収益力向上を図り、投資、合併及び買収などの手段を通して業務内容を拡大し、新しい分野を開拓する。

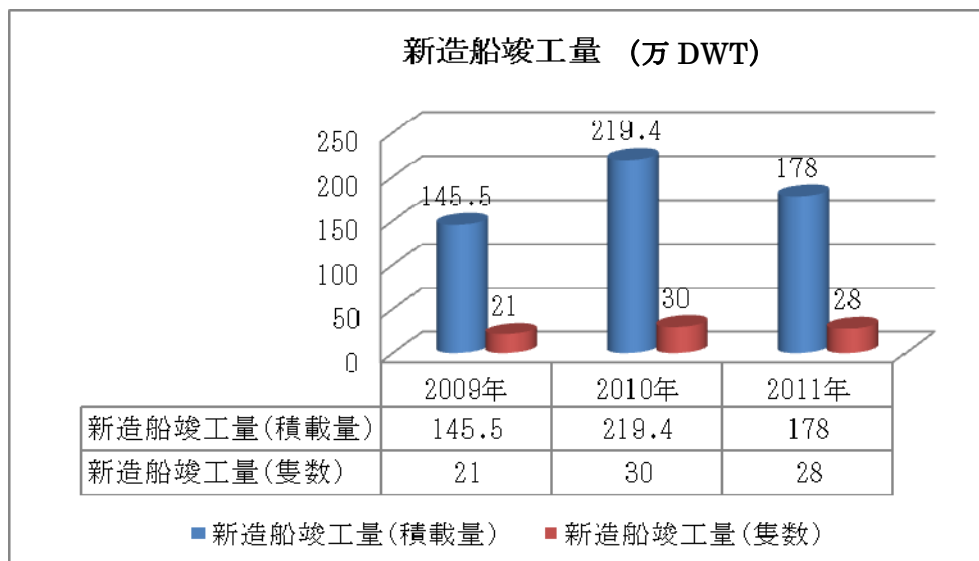
これから数年間、熔盛重工は高付加価値船舶の研究開発に更なる力を入れ、ハイテク、高付加価値製品より新たな市場ニーズに応じる。

3.8 滬東中華造船(集団)有限公司 (CSSC)

3.8.1 企業概況

会社名	滬東中華造船(集団)有限公司 (CSSC)		
住 所	上海浦東大道 2851 号		
電 話	021-58713222	FAX	021-58712603
企業体制	国有	設立時期	2001 年 4 月
会社案内	・元滬東造船集団と元中華造船廠の合併により設立。中国船舶工業集团公司傘下に属し、造船、船用ディーゼルエンジン部品を製造する総合型集团公司である。 ・敷地面積は 135 万 m²、埠頭の海岸線 2,600m。360m×92m の大型ドライドック 1 基、12 万トン級と 8 万トン級船台それぞれ 1 基、2 万トン級以下船台 2 基を有する。 ●社員人数は 13,000 人余り。		

3.8.2 会社の新造船竣工量



※2011 年、滬東中華の新造船竣工量は 178 万 DWT に達する見通し。

3.8.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 3 月	87,000 トンばら積み船	「CONSTANTINOS G.O.」と命名され、長さ 229m、幅	ギリシア船主

		36.8 m、最大喫水 13.5m。	
2011 年 3 月	8,600TEU コンテナ船	同社が建造する 2 隻の最大コンテナ船シリーズのうちの 1 隻。長さ 335m、幅 42.8m、深さ 24.8m、設計喫水 13m、構造喫水 14.65m。	香港東方海外 コンテナ航運 公司
2011 年 4 月	8,888TEU 大型コンテナ船	「OOCL BEIJING 号」と命名され、長さ 334m、幅 42.8m、深さ 24.8m、設計喫水 13m、構造喫水 14.65m。滬東中華が当該船舶を自主設計、建造し、完全な知的所有権を有する。	香港東方海外 コンテナ航運 公司
2011 年 6 月	110,000 トンプロダクトタンカー	「堅認角」と命名され、長さ 243m、幅 42m、深さ 22m、設計喫水 13.3m、構造喫水 15.35m。	ドイツ船主
2011 年 7 月	8,888TEU 大型コンテナ船	「東方加拿大」と命名され、長さ 335m、幅 42.8m、設計喫水 13m、ドイツ GL 船級協会に入級。	香港東方海外 コンテナ航運 公司
2011 年 9 月	110,000 トンプロダクトタンカー	「CAPE ENTERPRISE」と命名され、長さ 243m、幅 42m、深さ 22m、設計喫水 13.3m、構造喫水 15.35m、アメリカ ABS 船級協会に入級。	ドイツ船主

3.8.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 1 月	LNG 船 4 隻	商船三井株式会社
2011 年 4 月	8.7 万トンばら積み船 2 隻	シンガポール Pacsari 海運会社(2013 年)
2011 年 5 月	87,000DWT 超パナマックスばら積み船 2 隻	アメリカ Foremost Maritime 社
2011 年 10 月	10,000TEU コンテナ船 6 隻	中海集装箱運輸(香港) 有限公司

3.8.5 船舶建造状況

起工日	船型	船主(引渡日)
2011 年 8 月	8,600TEU コンテナ船	香港東方海外コンテナ航運公司
2011 年 11 月	76,000 トンばら積み船	恒厚実業(香港)有限公司(2012 年)
2011 年 12 月	76,000 トンばら積み船	ギリシア船主

3.8.6 将来発展

2012 年は、2011 年の実績をベースに引き続き基幹事業を固め、「業界強者になってから事業拡大」という目標を実現。

2012 年は、主として以下の内容に重点を置く：

- ✓経営戦略を変え、船舶建造と製品開発を結合し、高レベル市場の発展を図る。
- ✓体制の最適化を図り、新しい技術の応用を推進、生産効率を高める。
- ✓一貫してコストダウンを図る。
- ✓LNG 船を主要船型として、HSE と 5S 管理を推進。

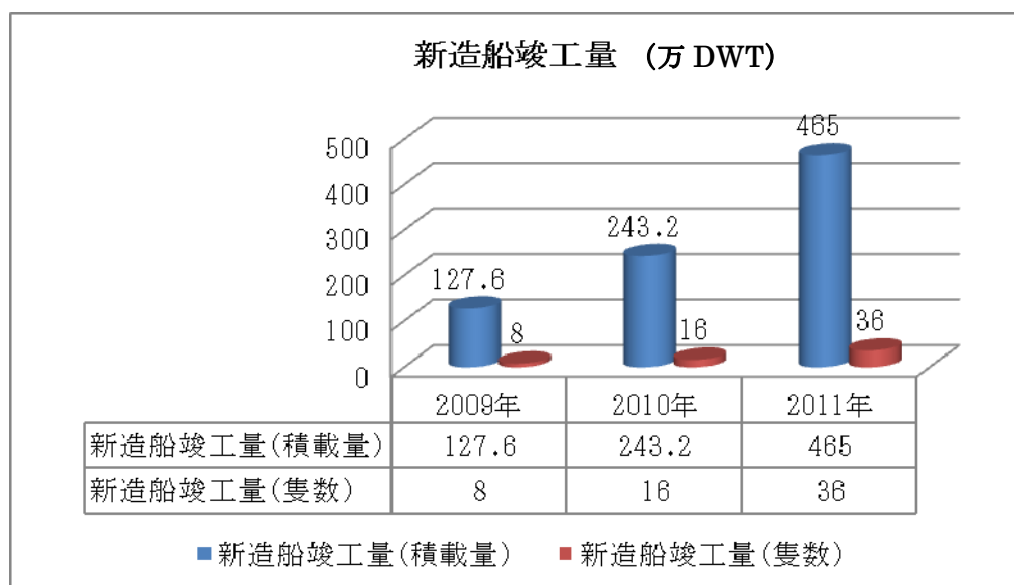
3.9 金海重工股分有限公司

3.9.1 企業概況

会社名	金海重工股分有限公司
-----	------------

住 所	浙江省舟山市岱山県長塗鎮金海大道一号		
電 話	0580-4716054	FAX	0580-4716004
企業体制	国有	設立時期	2004 年 2 月
会社案内	・前身は舟山金海湾船業有限公司で、上海舟基(集团)有限公司の投資により、2004 年設立。 ・敷地面積は 8,000 万 m² 余り、海岸線は 11,000m 余り。 ・ドック 6 基(168 万トン)を有し、うち最大ドックは 50 万トン級(800 トン門型クレーン 2 基つき)である。		

3.9.2 会社の新造船竣工量



※2011 年、金海重工の新造船竣工量は 465 万 DWT に達する見通し。

3.9.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 3 月	17.6 万トンばら積み船	長さ 291.8m、幅 45m、深さ 24.75m、設計喫水 16.5m	トルコ船主
2011 年 7 月	17.6 万トンばら積み船	長さ 291.8m、幅 45m、深さ 24.75m、設計喫水 16.5m	浙江遠洋運輸股分有限公司
2011 年 8 月	17.6 万トンばら積み船	長さ 291.8m、幅 45m、深さ 24.75m、設計喫水 16.5m、アメリカ ABS 船級協会に入級	大新華物流

2011 年 9 月	17.6 万トンばら積み船	長さ 291.8m、幅 45m、深さ 24.75m、設計喫水 16.5m、浙江遠洋向けに建造した第 7 隻目の船舶。	浙江遠洋運輸股分有限公司
2011 年 11 月	17.6 万トンばら積み船	浙江遠洋向けに建造した第 8 隻目の船舶。	浙江遠洋運輸股分有限公司
2011 年 11 月	17.6 万トンばら積み船	長さ 291.8m、幅 45m、深さ 24.75m。	大新華物流

3.9.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 4 月	32 万トン VLCC4 隻	アラブ首長国連邦 Gulf Navigation Holding PJSC(2012 年 12 月/2013 年 5 月末)
2011 年 4 月	8.15 万トンばら積み船 2 隻	シンガポール Wilmar International グループ(2012 年 12 月 31 日)
2011 年 6 月	2,000TEU コンテナ船	イギリス船主(2013 年)

3.9.5 船舶建造状況

起工時期	船型	船主(引渡日)
2011 年 5 月	7.6 万トンばら積み船	—
2011 年 8 月	8.2 万トンばら積み船	—
2011 年 8 月	8.2 万トンばら積み船	—
2011 年 8 月	32 万トンプロダクトタンカー	ノルウェー船主
2011 年 9 月	18 万トンばら積み船	ギリシア船主
2011 年 10 月	32 万トンプロダクトタンカー	—
2011 年 10 月	8.2 万トンばら積み船	—

3.9.6 将来発展

会社は、「世界クラスの造船企業、世界クラスの企業ブランド」を長期目標としている。

会社の短期目標は、中国一流の造船企業になり、浙江省の経済構造調整をリードし、浙江省船舶工業の発展をリードする造船企業になること。

上記の目標を主として以下の手段で実現：

✓内部調整と発展

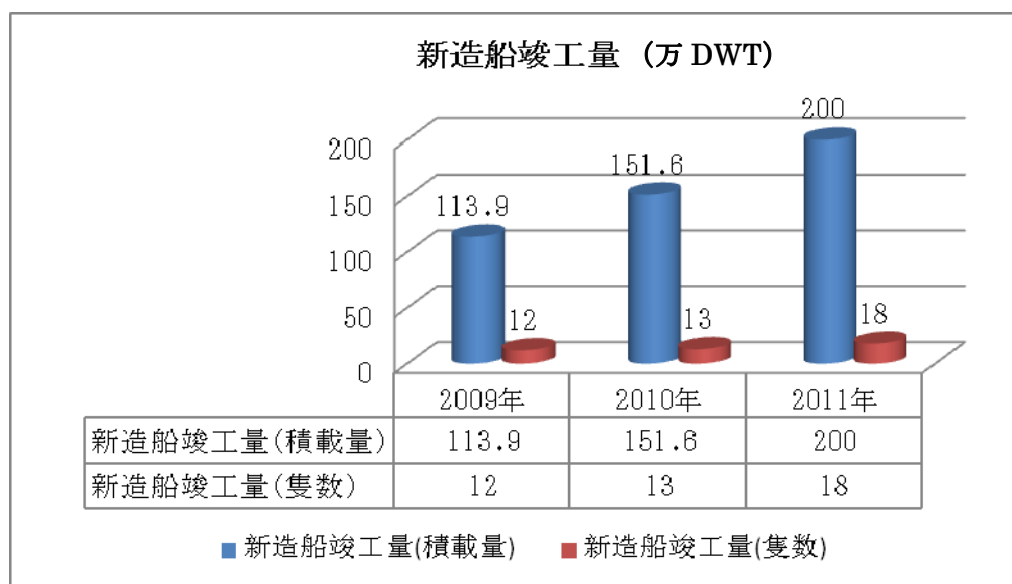
- ✓管理方法の革新と技術革新
- ✓安全管理と品質管理
- ✓生産と販売のバランス重視、流動資金の確保
- ✓人材育成と企業文化の建設

3.10 渤海船舶重工有限責任公司

3.10.1 企業概況

会社名	渤海船舶重工有限責任公司		
住 所	遼寧省葫蘆島市錦葫路 132 号		
電 話	0429-2792114	FAX	0429-2792251
企業体制	国有	設立時期	2001 年 7 月
会社案内	・ 前身は遼寧省渤海造船廠。2001 年 7 月現在の会社名に変更。中国船舶重工集团公司、国家開発銀行、中国華融資産管理公司、中国建設銀行の共同出資により設立し、中国船舶重工集团公司傘下に属する。 ・ 敷地面積は 465 万 m²。 ・ 社員人数は 9,000 余り。		

3.10.2 会社の新造船竣工量



※2011 年、渤海重工の新造船竣工量は 200 万 DWT に達する見通し。

3.10.3 会社の生産経営状況

引渡日	船型	船舶の特徴	船主
2011 年 3 月	174,000 トン ばら積み船	174,000 トンケープサイズばら積み船は自主開発した優秀船型である。船型のサイズ、エネルギー消費量などのすべてが国際先端レベルに達した。	希腊特蘭梅斯特航運公司
2011 年 5 月	49,000 トン プロダクトタンカー5 号船	49,000 トン 5 号船は、同社が大量建造したプロダクトタンカーである。	南京油運公司
2011 年 7 月	297,000 トン VLCC	同社が長航油運股份有限公司に建造した第 4 隻目の VLCC である。	中国長航南京油運股份有限公司
2011 年 9 月	38.8 万トン 鉍石運搬船	自主開発し、知的所有権を有する。各規程の要求に適合するグリーン船型であり、シンガポール百国山公司から受注した 4 隻のうち第 1 隻目である。	新加坡百国山公司

3.10.4 新造船受注状況

受注日	船型	船主(引渡日)
2011 年 8 月	40.5 万トン超大型鉍石運搬船 2 隻	淡水河谷公司
2011 年 10 月	4.5 万トンばら積み船 4 隻	天津中海華潤航運有限公司

3.10.5 船舶建造状況

起工時期	船型	船主(引渡日)
2011 年 2 月	58,000 トンばら積み船起工	長航鳳凰股份有限公司
2011 年 3 月	320,000 トンプロダクトタンカー起工	中国長航南京油運股份有限公司
2011 年 3 月	203,000 トンばら積み船起工	希腊特蘭梅斯特航運公司

3.10.6 将来発展

同社は「十二五発展計画」を策定した。「十二五発展計画」の主要内容は、製品構成の

合理性、良好な製品品質、バランスある生産維持、積極的な生産態度である。計画では5年間のうちに、会社を中国トップクラス、世界先進造船企業に成長させる。

将来の発展について、主として以下の内容を中心に展開する：

- ・革新重視。革新に対する理解を深め、革新の範囲を拡大する。技術革新、管理方法革新、体制革新に力を入れる。
- ・従業員の能力向上。人材の能力と素質は、直接会社の発展に影響する。これからの数年間、同社は全力で管理人材、開発人材及び技術者の能力と素質を向上させ、会社管理上の問題及び船舶設計上の問題を解決する。
- ・管理強化。企業管理を強化する。

4.1 2011 年中国造船業の現状

➤国際金融危機が造船業、海運業に与えてきた長期的影響が徐々に顕著化したため、2011年の中国の新造船受注量は2010年を大幅に下回った。このうち、ばら積み船とタンカーの新造船市場低迷が目立つ。

➤国際金融危機以来、新造船市場は急激に売り手市場から買い手市場に変わり、競争が益々激しくなっている。新造船受注量は、先進的製造技術を有し、船舶品質の高い造船企業に集中している。2011年は、中国の多くの中小型造船企業は新造船受注がなく、中小型造船企業の成長が懸念される。

➤造船業によるGDPの急速な成長を見据えて、数年前から、各地方政府は相次いで新設造船企業を支援した。このため現在、中国造船業の製造能力過剰問題が深刻化している。

➤ばら積み船及びタンカーの新造船市場が低迷しているものの、高付加価値船舶、省エネ船舶、海洋構造物の需要量は影響を受けず、大幅に伸びた。

4.2 2011 年中国造船業の課題

中国造船業の既存課題
❶船舶製造能力の過剰 ❷船用機器産業の発展が遅く、自国製率が低い ❸国際造船新基準・規程に適合することが困難 ❹人民元レートの持続的な上昇 ❺製造する船種が低付加価値船舶に集中
2011年の中国造船業の課題
❶グローバル経済の衰退、海運市場の低迷、新造船受注量の大幅な減少 ❷世界金融システムの安定懸念による企業の融資困難 ❸中国CPIの上昇に伴う原材料と人経費などコスト向上により、造船企業の利益が激減

4.3 2012～2013 年中国造船業の発展予測

▶将来、造船業は小幅に変動し、2012 年の新造船受注量は 2011 年より更に減少する見通し。

▶新造船受注量の不足は依然として造船企業が直面する課題で、造船企業の受注困難な状況が益々深刻化する見通し。影響を受けて、造船企業の破産や、企業間の合併が普遍的に発生する見通し。

▶中国は、常に造船業の産業構造調整を強調し、環渤海湾、長江デルタ、珠江デルタを世界クラスの造船基地とすることを目指している。トップ 10 の造船企業による新造船竣工量が全国の 70%強を占める。また、国際競争力のある一定規模以上の修繕船企業を作る。中国政府は大型企業の支援に注力しているため、将来の中国造船市場では、大型造船企業が更なる発展を迎える。

▶新造船価格では、主流船型、特にばら積み船の価格は更に下落する予測であるが、下げ幅は小さい見通し。ハイテク船舶の価格は全体的に変動しないが、一部の船種では価格が小幅に上昇する見通し。

▶将来、中国造船企業の新造船規程は更に国際基準に近づき、デジタル造船能力が向上する見通し。

▶世界の経済発展減速の影響を受けて、コンテナ市場の需要量が徐々に減少し、新造船価格も下落する見通し。ばら積み船では、これからは受給バランスが取れず、供給と需要の矛盾関係がさらに悪化する可能性が高い見通し。また、海運市場の低迷、近年の過剰な船舶建造のため、これからの数年間、タンカーの新造船受注量が比較的少ない見通し。全体的には、コンテナ船、ばら積み船及びタンカーの三大主流船型の新造船市場は低迷状況が続き、一方、LNG 船及び大型海洋構造物の需要量が増加する見通し。

中国国内で実力のある造船企業は、海洋構造物の開発及び製造に注力している。加えて、中国政府は海洋構造物製造を戦略的地位に位置付けたため、これから数年間、中国における海洋構造物製造が急速に発展する見通し。

大手造船企業は、技術革新、企業合併などの手段により、高付加価値船舶製造分野に進出しつつあるため、今後、ハイテク船舶及び高付加価値船舶製造における競争は益々激しくなる見通し。

【附録】 中国造船統計資料 2011

（中国船腹量・海上輸送量・港湾貨物取扱量を含む）

目 次

1. 船舶工業総合状況	67
2. 船舶建造・機関製造・造修用主要施設状況（図）	68
3. 船舶工業工場数・従業員数・生産高	72
4. 2010 年地区別船舶工業工場数・従業員数・生産高	73
5. 2010 年地区別業態別船舶工業工場数・従業員数	74
6. 2010 年造船・修繕船基礎施設状況	75
7. 造船所別 10 万 DWT 以上造船用主要施設	76
8. 造船所別 10 万 DWT 以上修繕船用主要施設	77
9. 造船集団（グループ）別新造船竣工量推移	78
10. 造船集団（グループ）別新造船受注量推移	78
11. 造船集団（グループ）別新造船手持工事量推移	79
12. 2010 年船種別新造船建造量	79
13. 2010 年船型別（DWT）新造船建造量（図）	80
14. 2010 年仕向先別輸出船建造量	82
15. 2010 年仕向先別輸出船新規受注量	83
16. 2010 年主要造船所新造船建造量	84
17. 2010 年船種別新造船受注量	84
18. 2010 年船型別新造船受注量（図）	85
19. 2010 年末船種別・船型別新造船手持工事量（図）	87
20. 2010 年末船型別新造船建造量	89
21. 2010 年末仕向先別輸出船手持工事量	90
22. 2010 年納期別・船種別新造船受注量	91
23. 2010 年末納期別・船種別新造船手持工事量	91
24. 2010 年地区別新造船建造・受注・手持工事量	92
25. 2010 年地区別輸出船建造・受注・手持工事量	93
26. 2010 年沿海造船業生産状況	93
27(1)(2). 中国船舶工業集团公司・中国船舶重工集团公司低速ディーゼル機関製造状況	94
28(1)(2). 中国船舶工業集团公司・中国船舶重工集团公司中速ディーゼル機関製造状況	96
29. 中国船舶工業集团公司・中国船舶重工集团公司高速ディーゼル機関製造状況	98
30. 2010 年主要船舶工業企業経営概況	98
31. 2010 年主要船用ディーゼル機関製造企業販売状況	98
32. 旅客輸送人員推移	99
33. 旅客輸送人数・キロ数推移（図）	100
34. 貨物輸送トン数推移（図）	101
35. 貨物輸送量・輸送距離推移（図）	102
36. 航域別運輸船舶保有量推移（図）	103

37. 2010 年中国主要海運会社輸送力	105
38. 2010 年中国主要海運会社国際海運輸送力	106
39. 2010 年主要海運会社コンテナ船輸送力	107
40. 輸送形態別船舶貨物輸送量推移（図）	108
41. 中国内河主要港湾貨物取扱貨物量推移（図）	109
42. 沿海主要港湾取扱貨物量推移（図）	111
43. 主要港湾コンテナ取扱量推移（図）	113

1. 船舶工業総合状況

項目	単位	2010年	伸び率（対前年比）	2009年	2008年	2007年
船舶工業企業	社	2,179	7.9%	2,020	1,242	1,101
工業総生産額	万円	67,313,972	19.0%	56,561,617	41,967,773	25,705,949
輸出総額	万円	29,410,953	14.1%	25,766,617	21,221,136	12,653,298
産品買上収入	万円	63,122,048	22.9%	51,366,524	35,320,988	24,139,969
利潤総額	万円	5,501,179	32.0%	4,168,994	3,326,154	2,267,377

船舶の建造量、受注量

項目	単位	2010年	伸び率（対前年比）	2009年	2008年	2007年
新造船竣工量	万DWT	6,757	56.9%	4,307	3,041	2,164
新造船受注量	万DWT	7,608	186.1%	2,659	6,055	10,752
手持ち工事量	万DWT	19,504	4.9%	18,591	20,146	16,798

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

2. 船舶建造・機関製造・造船用主要施設状況

造船状況

区	分		単位	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
	隻数	噸数							
新造船建造量	積載量	DWT	13,095,676	15,870,280	21,638,035	21,638,035	30,406,414	43,073,231	67,565,693
	総トン数	GT	8,284,547	10,064,022	13,897,124	13,897,124	19,399,145	26,791,861	39,083,286
	修正総トン数	CGT	6,834,671	8,029,134	11,214,597	11,214,597	15,793,752	18,740,802	24,493,942
	隻数		267	387	522	522	768	860	1,201
うち輸出船	積載量	DWT	7,685,419	11,868,650	15,503,822	15,503,822	21,254,081	32,036,753	53,738,749
	総トン数	GT	4,770,560	7,283,839	9,709,260	9,709,260	13,452,991	18,755,770	30,167,191
	修正総トン数	CGT	3,176,581	4,742,684	6,453,439	6,453,439	9,166,866	11,035,671	15,935,881
	隻数		1,831	2,145	3,132	3,132	2,293	1,658	3,035
新造船受注量	積載量	DWT	18,737,504	52,057,716	107,516,002	107,516,002	60,545,751	26,589,378	76,077,284
	総トン数	GT	11,941,514	31,943,780	62,748,921	62,748,921	34,286,594	14,955,997	43,758,952
	修正総トン数	CGT	9,049,476	19,457,743	34,731,646	34,731,646	19,431,646	9,625,543	25,209,013
	隻数		400	1,035	1,774	1,774	988	317	952
うち輸出船	積載量	DWT	13,038,732	42,679,732	93,785,655	93,785,655	50,578,094	20,594,602	57,867,627
	総トン数	GT	8,243,835	25,999,437	53,896,425	53,896,425	28,135,892	10,951,362	32,246,098
	修正総トン数	CGT	5,332,560	15,184,193	27,761,148	27,761,148	13,734,548	4,748,633	15,211,111
	隻数		1,617	2,182	3,927	3,927	4,619	4,095	4,572
手持ち工事量	積載量	DWT	41,181,251	78,226,202	167,891,293	167,891,293	201,482,416	185,914,404	195,044,912
	総トン数	GT	26,240,733	48,417,156	100,350,804	100,350,804	116,007,420	105,122,858	111,482,407
	修正総トン数	CGT	16,729,892	39,312,003	55,244,899	55,244,899	61,788,434	54,357,162	57,812,974
	隻数		846	1,519	2,873	2,873	3,257	2,866	2,761
うち輸出船	積載量	DWT	34,924,271	65,646,926	144,879,934	144,879,934	174,372,112	165,605,456	166,988,625
	総トン数	GT	22,070,525	40,425,075	85,822,647	85,822,647	99,115,971	92,400,861	93,879,736
	修正総トン数	CGT	13,272,406	23,852,168	46,040,593	46,040,593	50,832,847	45,249,157	44,810,012

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

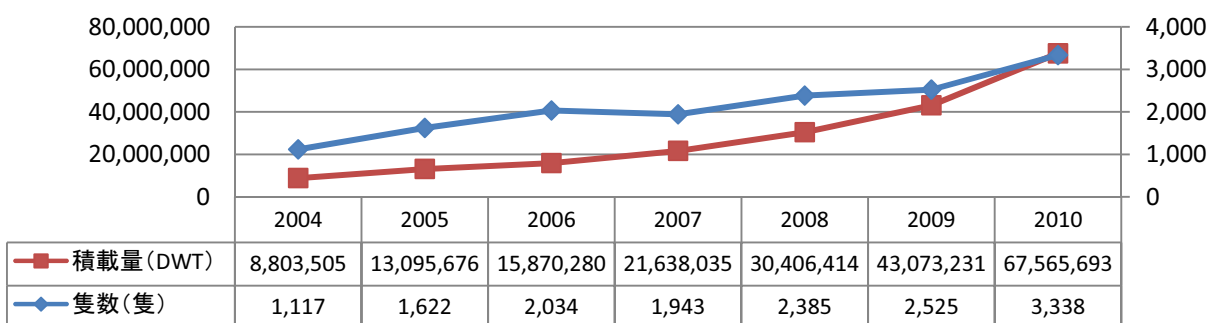
船用ディーゼル機関

区	分		単位	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
	船用低速ディーゼル	台数	台	132	166	249	306	320
船用中速ディーゼル	出力	KW	1,684,700	2,195,120	3,840,210	3,780,000	4,306,000	
	台数	台	8,145	6,299	7,488	17,413	16,258	
	出力	KW	3,656,606	3,499,712	4,888,667	7,760,000	8,245,000	
	台数	台	552	674	802	—	—	
うち輸出	出力	KW	167,989	321,365	369,834	—	—	
	台数	台	4,927	11,610	9,266	8,154	12,687	
	出力	KW	1,006,341	1,809,533	1,839,064	1,650,000	2,236,000	
	台数	台	88	432	1,046	—	—	
うち輸出	出力	KW	17,920	56,068	188,795	—	—	

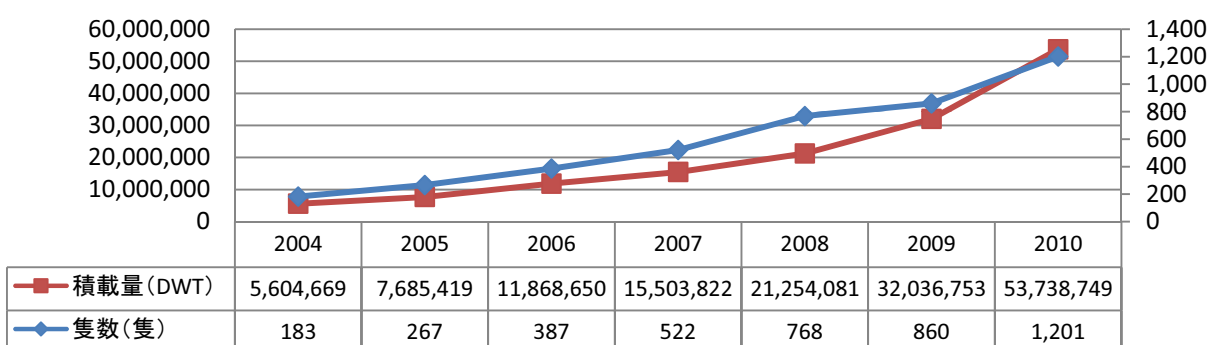
造船・修繕船施設

区	分		単位	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
	造船船台	総計	基	1,310	1,464	—	—	—
造船船台	万トン以上	基	341	463	571	643	643	
	総計	基	105	128	—	—	—	
造船ドック	万トン以上	基	31	65	57	66	93	
	総計	基	88	78	—	—	—	
修繕用ドレイドック	万トン以上	基	29	29	18	16	19	
	総計	基	108	102	—	—	—	
修繕用浮ドック	万トン以上	基	25	22	30	29	39	

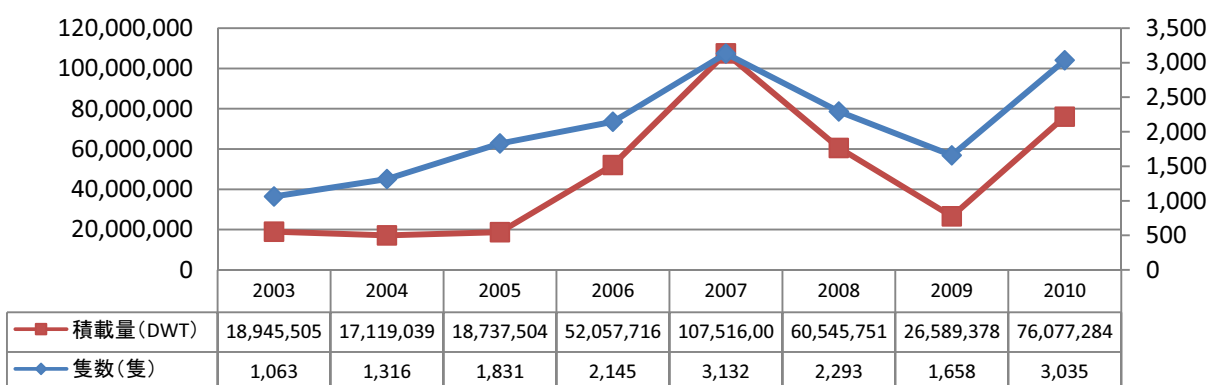
2004-2009年中国造船竣工量



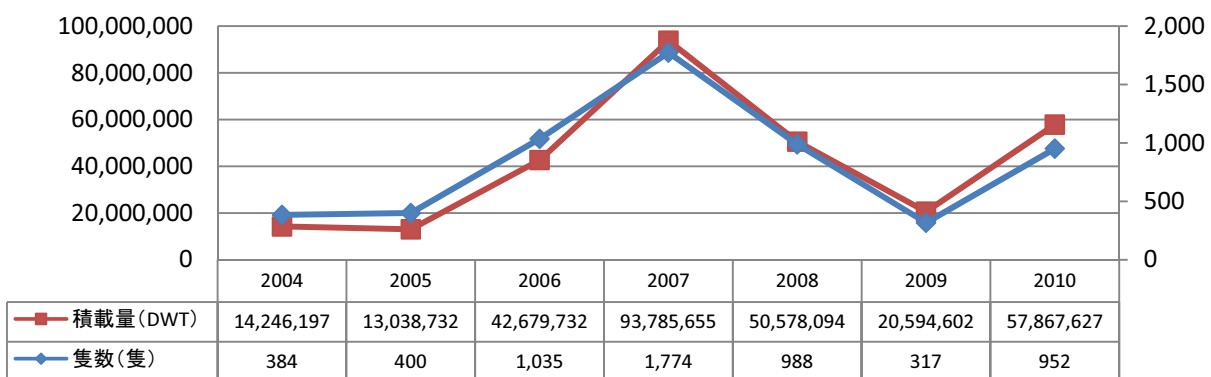
2004-2009年中国輸出船舶竣工量



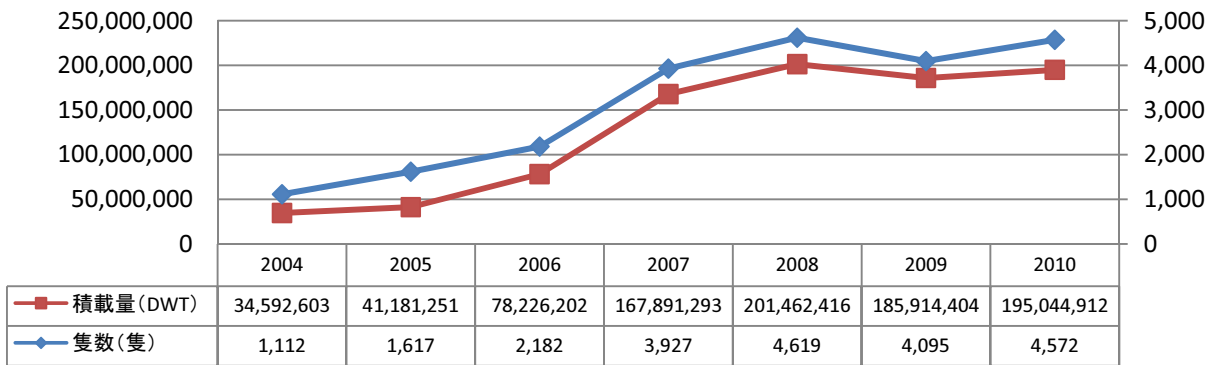
2003-2010年中国新造船受注量



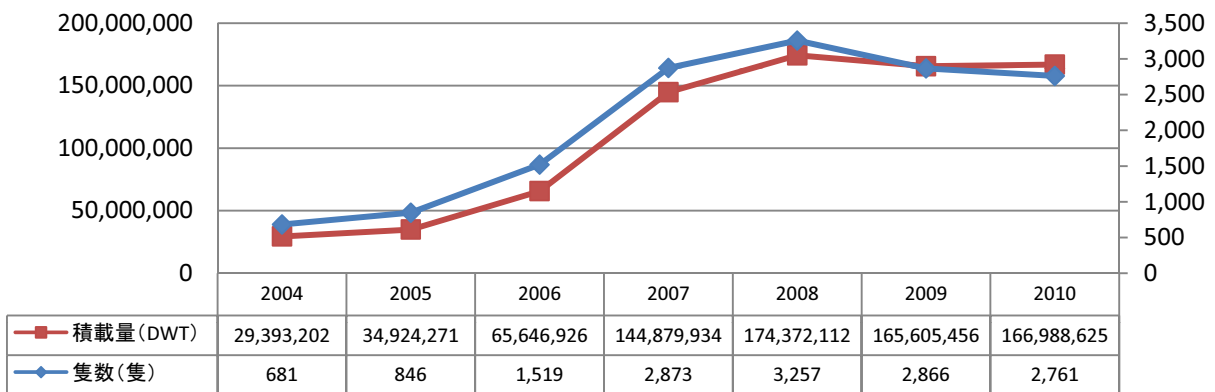
2004-2010年中国新輸出船受注量



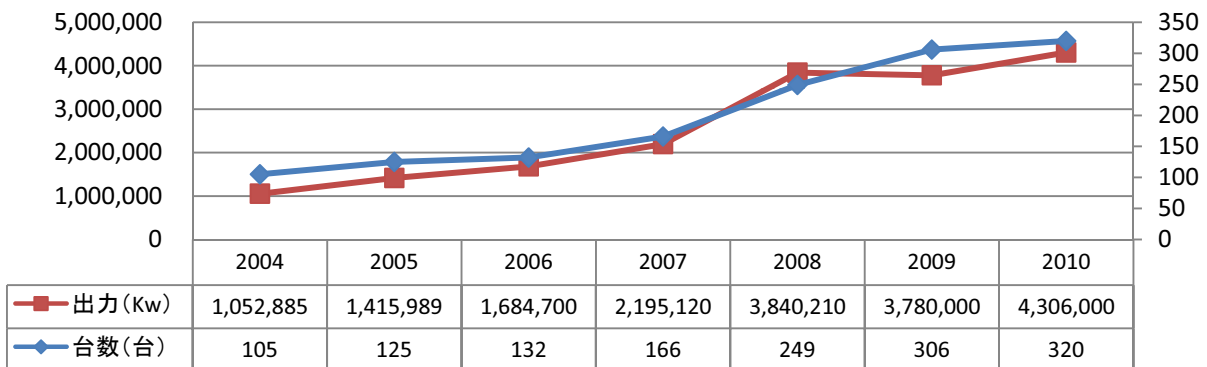
2004-2010年中国手持ち工事量



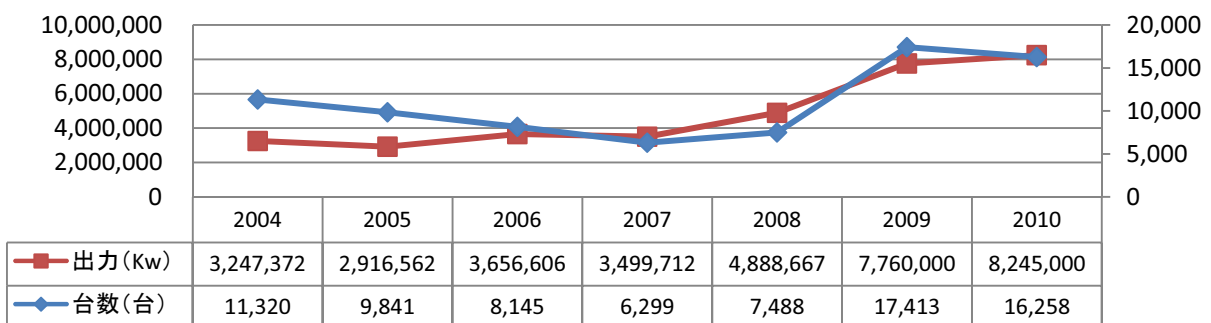
2004-2009年中国輸出船舶手持ち工事量



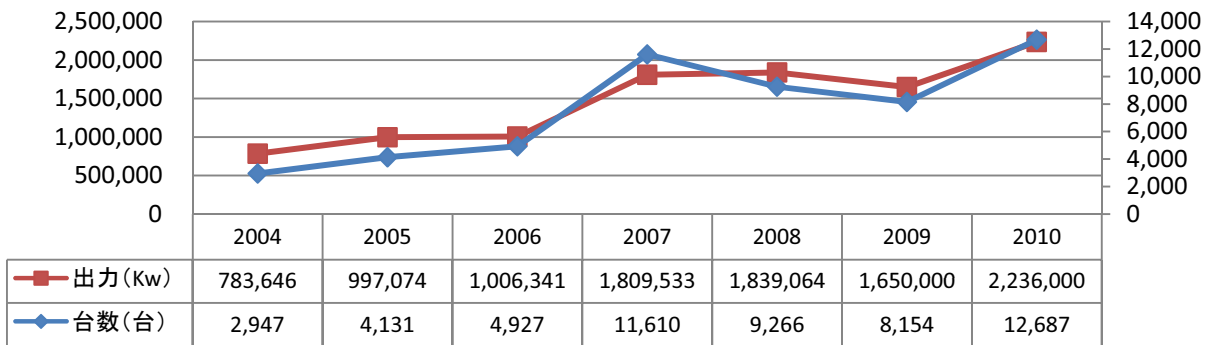
2004-2010年中国船用低速ディーゼルエンジン生産量



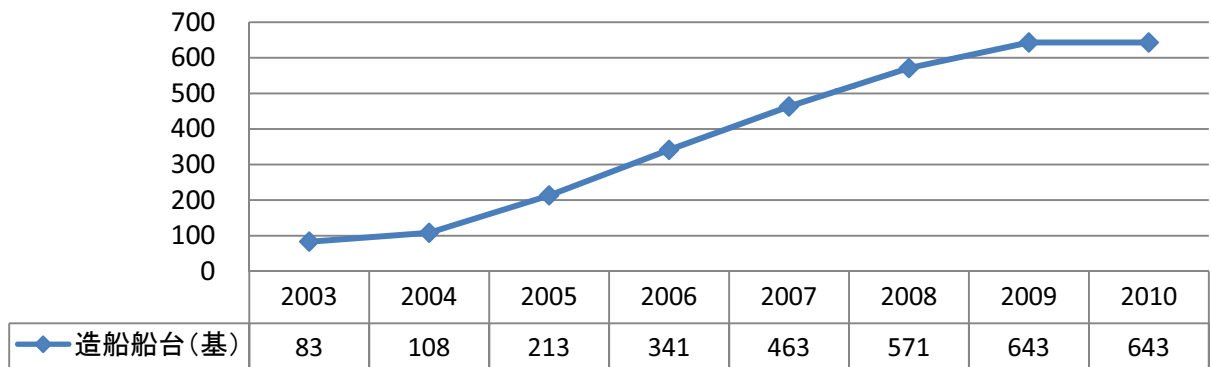
2004-2010年中国船用中速ディーゼルエンジン生産量



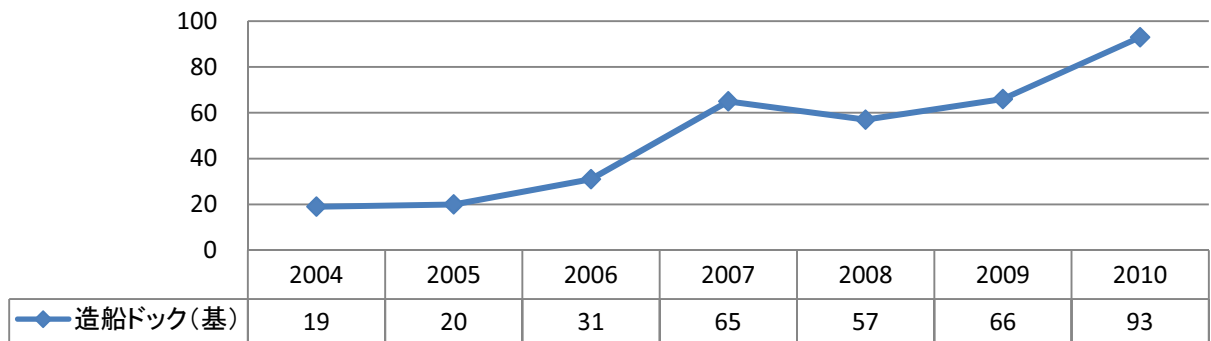
2004-2010年中国船用高速ディーゼルエンジン生産量



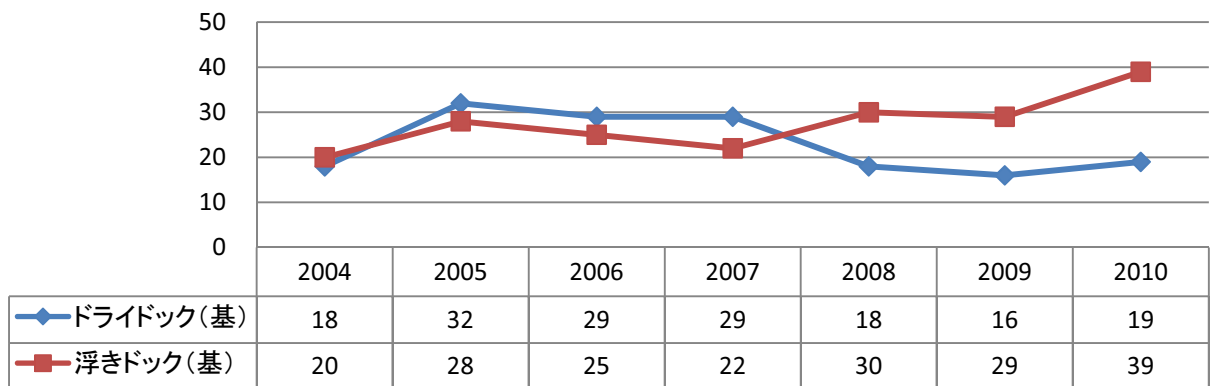
2004-2010年中国万吨级以上造船船台数量变化



2004-2010年中国万吨级以上造船ドック数量变化



2004-2010年中国万吨级以上修繕船用ドック数量变化



3. 船舶工業工場数・従業員数・生産高

区 分	単位	2010年	伸び率（対前年比）	2009年	2008年
企 業 数	社	2,179	7.9%	2,020	1,242
年平均従業員数	人	774,911	22.9%	630,540	459,966
工業総生産額	万円	67,313,972	19.0%	56,561,617	41,967,773
輸 出 額	万円	29,410,953	14.1%	25,766,617	21,221,136
産品買上収入	万円	63,122,048	22.9%	51,366,524	35,320,988

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

4. 2010年地区別船舶工業工場数・従業員数・生産高

地 区	企業数 (社)	工業総生産額 (万元)	輸出額 (万元)	産品売上収入 (万元)	税引前当期純利益 (万元)	年平均従業員人数 (人)
全国合計	2,179	67,313,972	29,410,953	63,122,048	5,501,179	774,911
北京市	3	17,314	2,070	16,643	3,773	205
天津市	37	504,056	318,514	447,010	28,653	7,685
河北省	14	417,078	336,321	307,780	24,212	9,217
内モンゴル	1	24,940	0	24,996	8,535	186
遼寧省	188	9,019,385	4,667,819	8,719,874	651,524	96,454
吉林省	2	3,379	0	3,314	79	143
黒龍江省	3	11,612	0	12,470	418	453
上海市	145	6,771,094	4,201,610	6,618,534	359,636	48,347
江蘇省	620	22,945,307	9,694,972	21,702,693	2,679,654	263,327
浙江省	359	8,575,846	4,667,519	7,602,119	440,171	93,817
安徽省	103	1,351,995	309,740	1,171,758	47,331	22,694
福建省	84	1,771,799	659,042	1,612,238	107,720	26,350
江西省	21	676,083	366,561	649,330	80,858	12,359
山東省	164	5,163,601	1,526,921	4,770,989	292,789	49,048
河南省	13	152,922	0	152,844	22,342	8,888
湖北省	117	2,681,461	529,985	2,357,097	216,264	34,736
湖南省	26	248,852	0	288,967	18,974	5,230
廣東省	174	4,897,001	2,059,407	4,695,642	405,748	57,897
広西自治区	39	555,725	24,867	552,598	62,150	11,137
海南省	3	64,235	0	66,076	-302	1,281
重慶市	55	1,201,687	45,604	1,027,714	45,608	19,267
四川省	6	85,398	0	157,999	4,543	1,527
貴州省	1	615	0	542	-39	78
陝西省	1	172,588	0	162,823	537	4,585

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

5. 2010年地区別業態別船舶工業工場数・従業員数

地区	全国合計		金属船舶製造業		非金属船舶製造業	
	企業数 (社)	年平均従業員数 (人)	企業数 (社)	年平均従業員数 (人)	企業数 (社)	年平均従業員数 (人)
合計	2,179	774,911	818	491,461	67	9,262
北京市	3	205	0	0	1	27
天津市	37	7,685	6	5,753	1	73
河北省	14	9,217	2	2,640	1	130
内モンゴル	1	186	1	186	0	0
遼寧省	188	96,454	23	43,854	0	0
吉林省	2	143	2	143	0	0
黒龍江省	3	453	2	207	0	0
上海市	145	48,347	16	18,782	1	192
江蘇省	620	263,327	180	195,950	16	1,909
浙江省	359	93,817	167	55,346	8	708
安徽省	103	22,694	83	19,788	0	0
福建省	84	26,350	30	13,458	3	171
江西省	21	12,359	12	5,597	2	146
山東省	164	49,048	64	35,876	8	765
河南省	13	8,888	10	8,436	0	0
湖北省	117	34,736	67	26,669	3	219
湖南省	26	5,230	17	3,485	4	1,379
廣東省	174	57,897	57	28,893	15	2,826
広西自治区	39	11,137	32	10,299	2	130
海南省	3	1,281	1	85	0	0
重慶市	55	19,267	41	15,275	2	587
四川省	6	1,527	4	661	0	0
貴州省	1	78	1	78	0	0
陝西省	1	4,585	0	0	0	0

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

6. 2010年造船・修繕船基礎施設状況

各地区造船インフラ施設（万トン以上）

地 区	合計	造船船台	造船用ドック
合 計	736	643	93
北京市	0	0	0
天津市	3	2	1
河北省	2	0	2
遼寧省	16	6	10
吉林省	0	0	0
黒龍江省	0	0	0
上海市	23	11	12
江蘇省	87	72	15
浙江省	444	411	33
安徽省	24	24	0
福建省	5	4	1
江西省	4	3	1
山東省	19	11	8
河南省	0	0	0
湖北省	34	33	1
湖南省	3	3	0
廣東省	27	18	9
広西自治区	0	0	0
重慶市	45	45	0
四川省	0	0	0
貴州省	0	0	0
中国船舶工業集团公司	27	12	15
中国船舶重工集团公司	21	9	13

各地区修繕船インフラ施設（万トン以上）

地 区	合計	修繕船用ドライドック	修繕船用浮ドック
合 計	58	19	39
北京市	0	0	0
天津市	0	0	0
河北省	2	2	0
遼寧省	3	1	2
吉林省	0	0	0
黒龍江省	0	0	0
上海市	11	0	11
江蘇省	15	0	15
浙江省	14	8	6
安徽省	0	0	0
福建省	0	0	0
江西省	0	0	0
山東省	4	3	1
河南省	0	0	0
湖北省	0	0	0
湖南省	0	0	0
廣東省	9	5	4
広西自治区	0	0	0
海南省	0	0	0
重慶市	0	0	0
四川省	0	0	0
貴州省	0	0	0
陝西省	0	0	0
中国船舶工業集团公司	11	3	8
中国船舶重工集团公司	6	5	1

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

7. 造船所別10万DWT以上造船用主要施設

造船船台

造船所	規格 (M)			設計上最大積載量 (DWT)
	長さ	幅	深さ	
大連船舶重工集团有限公司	307	52	0	180,000
浙江造船有限公司	280	45	0	120,000
滬東中華造船(集团)有限公司	326	65	0	110,000
中海工業有限公司	225	135	0	100,000
中海工業(江蘇)有限公司	150	227	0	100,000
揚州科進造船有限公司	381	110	0	100,000
泰州三福船舶工程有限公司	250	40	0	100,000
江蘇揚子江船廠有限公司	250	90	0	100,000
江蘇東方造船有限公司	268	605	0	100,000
渤海船舶重工有限責任公司	294	51	0	100,000

造船用ドライドック

造船所	規格 (M)			設計上最大積載量 (DWT)
	長さ	幅	深さ	
山海関船舶重工有限責任公司	440	100	12	500,000
青島北海船舶重工有限責任公司	530	125	13	500,000
	480	96	14	300,000
南通中遠川崎船舶工程有限公司	500	80	12	500,000
	350	68	12	300,000
金海重工股份有限公司	510	120	14	500,000
	310	54	14	200,000
	240	40	12	100,000
	400	80	14	300,000
	380	80	13	300,000
	380	68	13	300,000
江蘇新時代造船有限公司	588	106	11	500,000
	360	76	11	300,000
	280	83	9	100,000
江蘇東方造船有限公司	423	142		500,000
江蘇熔盛重工集团有限公司	465	102	11	320,000
	530	102	11	320,000
	530	106	11	320,000
舟山中遠船務工程有限公司	470	68	15	300,000
上海外高橋造船有限公司	480	106	12	300,000
	540	76	14	300,000
	520	76	12	300,000
	510	106	12	300,000
上海江南長興重工有限責任公司	580	120	13	300,000
	365	82	14	300,000
武昌船舶重工有限公司	480	115	14	300,000
滬東中華造船(集团)有限公司	360	92	12	300,000
広州中船龍穴造船有限公司	490	106	13	300,000
	480	92	13	300,000
煙台来福士海洋工程有限公司	380	120	14	300,000
岱山県海舟修造船有限公司	240	260	11	300,000
大連船舶重工集团有限公司	152	68	13	200,000
	400	96	13	300,000
	540	80	13	300,000
	370	86	15	300,000
渤海船舶重工集团有限公司	480	107	13	300,000
	400	72	21	300,000
舟山市鑫亜造船修造有限公司	362	54	12	250,000
舟山中遠船舶工程有限公司	539	49	11	150,000
舟山同基船業有限公司	380	68	14	150,000
舟山大神洲造船有限公司	300	39	13	100,000
中海工業有限公司	550	116	12	100,000
中国長江航運集団金陵船廠	280	50	13	100,000
	320	60	13	100,000
浙江欧華造船有限公司	325	39	10	100,000
揚州大洋造船有限公司	360	80	12	100,000
山東省威海船廠	389	50	12	100,000

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

8. 造船所別10万DWT以上修繕船用主要施設

修繕船用ドライドック

造船所	規格 (M)			設計上最大積載量 (DWT)
	長さ	幅	深さ	
青島北海船舶重工有限責任公司	360	78	13	300,000
	325	58	13	150,000
山海関船舶重工有限公司	340	64	13	300,000
友聯船廠(蛇口)有限公司	400	83	14	300,000
	360	67	14	300,000
中船遠航ドック有限公司	300	74	13	300,000
	360	65	13	200,000
	300	62	12	100,000
舟山万邦永跃船舶修造有限公司	350	65	14	300,000
	251	39	11	100,000
舟山市龍山船廠有限公司	310	55	13	200,000
山東省威海船廠	296	50	12	100,000

修繕船用浮ドック

造船所	規格 (M)			設計上最大積載量 (DWT)
	長さ	幅	深さ	
中海工業有限公司	410	72	20	85,000
	300	50	18	38,000
舟山南陽之星船業有限公司	280	42	11	80,000
友聯船廠(蛇口)有限公司	220	46	16	70,000
	177	39	15	30,000
大連中遠船務工程有限公司	360	66	27	65,000
	270	48	22	38,000
浙江天時造船有限公司	240	40	10	60,000
中船澄西船舶修造有限公司	330	65	25	50,000
	285	61	21	35,000
舟山市宏洲船舶修造有限公司	195	28	11	40,000
南通中遠船務工程有限公司	270	48	9	36,000
	270	48	9	36,000
	270	48	9	36,000
広東中遠船務工程公司	269	59	18	30,000
	238	49	16	30,000
紫金山船廠	186	42	12	30,000

注：上記修繕船用浮ドックは3万DWT級以上である。

9. 造船集団（グループ）別新造船竣工量推移

年	中国船舶工業集團公司（CSSC）		中国船舶重工集團公司（CSIC）		その他		合計	
	隻数	積載量 (DWT)	隻	積載量 (DWT)	隻	積載量 (DWT)	隻	積載量 (DWT)
2003年	66	2,153,125	48	1,606,224	751	2,651,213	865	6,410,562
2004年	75	3,522,962	39	2,121,105	1,003	3,159,438	1,117	8,803,505
2005年	103	4,974,677	77	3,069,598	1,442	5,051,401	1,622	13,095,676
2006年	89	6,006,950	59	2,611,195	1,886	7,252,135	2,034	15,870,280
2007年	96	6,448,818	68	4,173,023	1,779	11,016,194	1,943	21,638,035
2008年	128	8,451,809	82	4,144,192	2,175	17,810,413	2,385	30,406,414
2009年	160	10,751,270	68	5,531,630	2,297	26,790,331	2,525	43,073,231
2010年	208	16,459,080	116	9,314,726	3,014	41,791,887	3,338	67,565,693

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

10. 造船集団（グループ）別新造船受注量推移

年	中国船舶工業集團公司（CSSC）		中国船舶重工集團公司（CSIC）		その他		合計	
	隻	積載量 (DWT)	隻	積載量 (DWT)	隻	積載量 (DWT)	隻	積載量 (DWT)
2003年	141	8,710,833	75	4,127,850	847	6,106,822	1,063	18,945,505
2004年	106	4,997,700	97	5,933,266	1,113	6,188,073	1,316	17,119,039
2005年	107	8,496,137	87	3,699,484	1,637	6,541,883	1,831	18,737,504
2006年	250	22,619,909	70	6,025,596	1,825	23,412,208	2,145	52,057,713
2007年	292	24,699,297	165	16,121,260	2,675	66,695,445	3,132	107,516,002
2008年	171	10,078,593	97	11,449,328	2,027	39,017,870	2,295	60,545,791
2009年	29	3,058,221	28	2,346,082	1,601	21,185,075	1,658	26,589,378
2010年	216	17,274,889	146	9,581,171	2,673	49,221,224	3,035	76,077,284

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

1 1. 造船集団（グループ）別新造船手持工事量推移

年	中国船舶工業集团公司 (CSSC)		中国船舶重工集团公司 (CSIC)		その他		合 計	
	隻	積載量	隻	積載量	隻	積載量	隻	積載量
2003年	195	11,533,297	103	6,254,371	530	8,440,950	828	26,228,618
2004年	225	12,971,634	153	10,073,024	734	11,547,945	1,112	34,592,603
2005年	232	16,493,450	173	10,809,830	1,212	13,877,971	1,617	41,181,251
2006年	394	33,253,628	172	13,793,747	1,616	31,178,827	2,182	78,226,202
2007年	571	49,835,627	271	25,960,182	3,085	92,185,484	3,927	167,981,293
2008年	638	52,183,659	269	33,249,539	3,712	116,029,218	4,619	201,462,416
2009年	475	43,580,850	264	30,226,632	3,356	112,106,922	4,095	185,914,404
2010年	484	44,987,354	294	29,364,069	3,794	120,693,489	4,572	195,044,912

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

1 2. 2010年船種別新造船建造量

船 型	新 造 船 建 造 量					
	国 内 船			輸 出 船		
	隻	積載量	隻	隻	積載量	積載量
合 計	3,338	67,565,693	1,201		53,738,749	
航 洋 船	2,369	64,587,903	1,124		53,571,857	
油送船（シングルハル）	8	6,668	0		0	
油送船（ダブルハル）	84	11,384,140	53		9,790,950	
プロダクトタンカー、ケミカルタンカー	185	3,561,762	124		2,515,177	
バラ積み貨物船	996	43,408,120	555		36,625,154	
雑貨船	112	1,463,742	80		1,370,490	
その他航洋船	984	4,763,471	312		3,270,086	
内 河 船	969	2,977,790	77		166,892	
一般貨物船	635	2,540,633	34		146,142	
液貨船	18	60,530	0		0	
その他内河船	316	376,627	43		20,750	

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

1 3. 2010年船型別 (DWT) 新造船建造量

造船竣工量

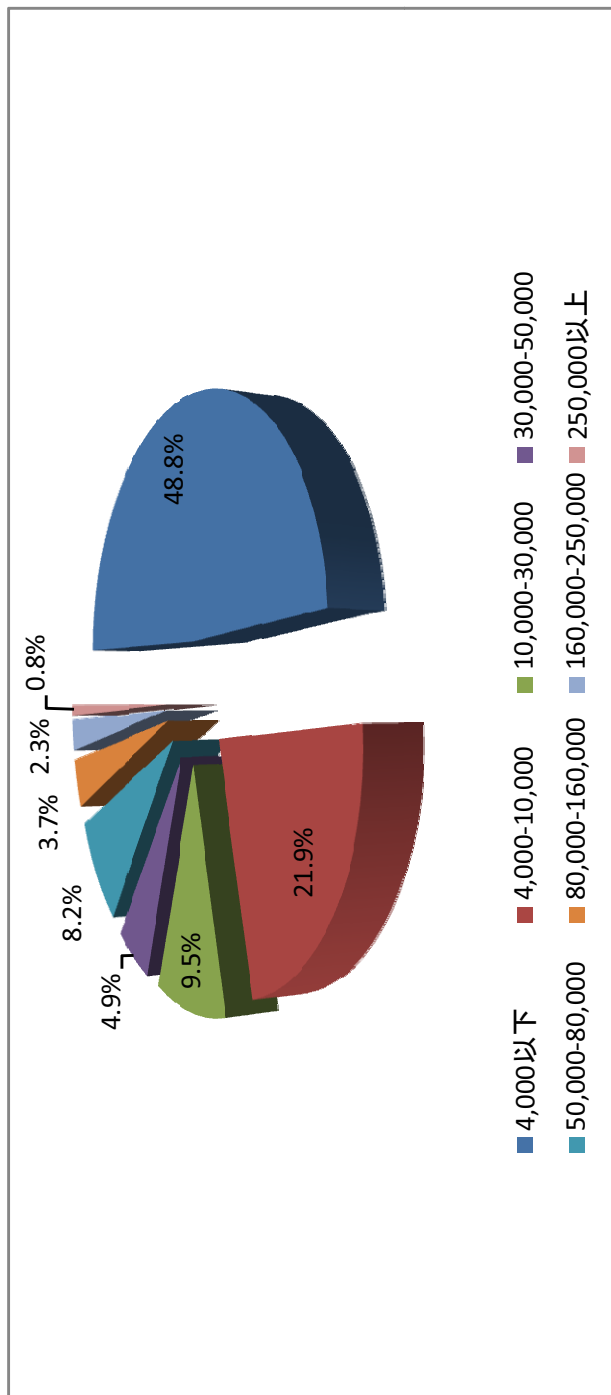
積載量	合計					うち油送船			うち散積貨物船			うちコンテナ船		
	隻数	積載量		総トン数		隻	DWT	比重	GT	比重	隻	DWT	GT	隻
		DWT	比重	GT	比重									
合計	3,338	67,565,693	100.0%	39,083,286	100.0%	277	14,952,570	8.063,403	23,643,147	996	43,408,120	3,211,130	2,700,870	127
4,000以下	1,628	1,595,247	2.4%	1,255,718	3.2%	60	109,847	77,549	144,556	149	233,810	62,470	41,648	33
4,000～10,000	731	4,490,959	6.6%	3,138,212	8.0%	92	614,107	391,559	830,033	183	1,231,297	91,560	78,132	14
10,000～30,000	318	5,534,755	8.2%	4,194,777	10.7%	34	5,309,916	336,713	1,963,709	160	2,940,319	695,900	566,534	36
30,000～50,000	163	5,726,572	8.5%	3,680,912	9.4%	9	403,900	252,280	2,530,736	121	4,025,334	684,200	517,846	16
50,000～80,000	273	15,998,760	23.7%	9,449,977	24.2%	19	1,133,800	667,279	7,259,546	222	13,018,960	1,576,000	1,385,610	27
80,000～160,000	122	12,624,400	18.7%	6,316,397	16.2%	34	4,528,000	2,336,326	3,868,971	87	7,995,400	101,000	111,100	1
160,000～250,000	77	13,767,000	20.4%	6,971,316	17.8%	8	1,304,000	690,720	6,280,596	69	12,463,000	0	0	0
250,000以上	26	7,828,000	11.6%	4,075,977	10.4%	21	6,328,000	3,310,977	765,000	5	1,500,000	0	0	0

輸出船

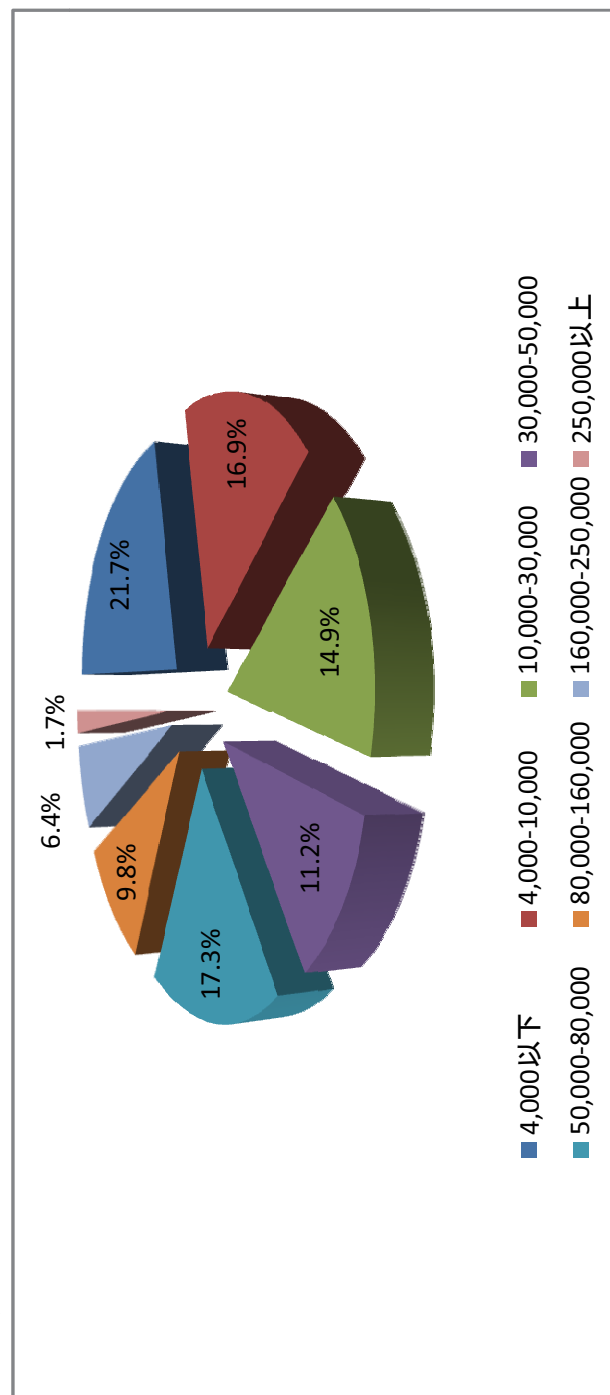
積載量	合計					うち油送船			うち散積貨物船			うちコンテナ船		
	隻数	積載量		総トン数		隻	DWT	比重	GT	比重	隻	DWT	GT	隻
		DWT	比重	GT	比重									
合計	1,201	53,738,749	100.0%	30,217,191	100.0%	177	12,306,127	6,592,339	19,512,963	555	36,625,154	2,514,600	1,976,268	76
4,000以下	261	310,982	0.6%	294,079	1.1%	10	35,550	23,112	19,265	9	27,500	0	0	0
4,000～10,000	203	1,367,187	2.5%	984,376	3.3%	66	440,131	279,706	323,122	62	444,560	53,000	39,428	7
10,000～30,000	179	3,050,086	5.7%	2,564,259	8.5%	26	403,616	259,213	615,671	50	890,900	671,900	550,934	34
30,000～50,000	134	4,617,234	8.6%	3,005,644	9.9%	4	164,000	102,756	2,133,684	103	3,387,234	684,200	517,846	16
50,000～80,000	208	12,131,860	22.6%	6,983,583	23.1%	15	831,800	492,019	5,632,604	172	10,145,560	1,004,500	756,960	18
80,000～160,000	118	12,175,400	22.7%	6,066,999	20.1%	32	4,308,000	2,212,878	3,743,021	85	7,766,400	101,000	111,100	1
160,000～250,000	77	13,767,000	25.6%	6,972,316	23.1%	8	1,304,000	690,720	6,280,596	69	12,463,000	0	0	0
250,000以上	21	6,319,000	11.8%	3,346,935	11.1%	16	4819000	2,531,935	765,000	5	1,500,000	0	0	0

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

2010年船型別新造船竣工量割合



2010年船型別輸出船舶新造船建造量割合



14. 2010年仕向先別輸出船建造量

仕向国	合計		うち油送船		うちばら積貨物船	
	隻	DWT	隻	DWT	隻	DWT
合計	1,201	53,738,749	177	12,306,127	555	36,625,154
アジア	454	21,450,233	53	3,409,900	218	17,109,450
キプロス	16	1,405,590	3	426,000	11	979,500
中国香港	131	9,916,410	12	1,059,600	94	8,660,850
インド	3	220,300	1	47,000	2	173,300
インドネシア	3	3,200	1	3,000	0	0
イラン	1	6,500	1	6,500	0	0
イスラエル	0	0	0	0	0	0
日本	37	2,609,250	2	8,950	32	2,563,100
マレーシア	33	171,321	10	97,650	1	8,100
サウジアラビア	3	15,800	0	0	0	0
シンガポール	125	1,915,241	12	790,700	15	613,600
韓国	30	1,294,300	0	0	28	1,291,600
タイ	2	7,025	1	7,000	0	0
トルコ	17	1,504,900	6	936,000	11	568,900
スリランカ	2	900	0	0	0	0
アラブ首長国連邦	3	10,000	0	0	0	0
中国マカオ	2	525	0	0	0	0
オマーン	3	309	0	0	0	0
アフリカ	30	1,068,460	7	1,053,500	0	0
アンゴラ	16	4,160	0	0	0	0
エジプト	7	10,800	0	0	0	0
リベリア	4	100,400	4	1,004,000	0	0
南アフリカ	3	49,500	3	49,500	0	0
ヨーロッパ	629	27,699,579	115	7,833,327	289	16,289,570
ベルギー	21	949,900	1	17,500	10	907,300
デンマーク	41	1,660,600	12	777,800	19	806,600
イギリス	35	410,629	16	102,000	13	267,000
ドイツ	203	7,379,281	10	239,800	77	4,378,360
フランス	42	971,674	0	0	16	927,000
イタリア	36	2,622,443	11	889,000	24	1,733,400
オランダ	65	804,608	4	19,700	29	544,000
ギリシャ	112	8,453,016	40	2,949,116	66	5,322,100
ルクセンブルク	2	6,011	1	6,011	0	0
ノルウエー	41	3,467,011	14	2,346,800	17	933,000
ポーランド	7	317,600	0	0	7	317,600
スウェーデン	3	22,900	2	11,600	0	0
スイス	2	37,500	0	0	1	31,800
ロシア	11	500,030	3	468,000	6	31,110
ウクライナ	2	15,700	0	0	2	15,700
ラテンアメリカ	22	1,176,862	0	0	21	1,467,434
バハマ	0	0	0	0	2	114,000
カイマン諸島	0	0	0	0	1	177,000
パナマ	22	1,176,862	0	0	18	1,176,434
北アフリカ	37	1,871,757	0	0	25	1,644,700
カナダ	6	242,800	0	0	3	90,000
アメリカ	31	1,628,957	0	0	22	1,554,700
大洋洲	12	132,092	2	9,400	2	114,000
オーストラリア	7	115,893	0	0	2	114,000
マーシャル諸島共和国	5	16,199	2	9,400	0	0

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

15. 2010年仕向先別輸出船新規受注量

仕向国	合計		うち油送船		うちばら積貨物船	
	隻	DWT	隻	DWT	隻	DWT
合計	952	57,867,627	89	11,482,659	600	43,125,630
アジア	545	31,512,278	41	4,721,059	338	25,787,750
中国香港	266	15,406,775	10	1,637,559	169	1,326,570
シンガポール	120	5,646,906	16	1,968,500	52	3,391,400
日本	34	2,265,400	0	0	31	2,240,200
インド	14	1,564,900	2	63,400	12	930,900
キプロス	10	1,030,000	0	0	10	1,030,000
韓国	13	684,600	0	0	9	637,800
トルコ	8	787,000	0	0	6	461,000
イスラエル	4	328,000	1	16,600	4	32,800
インドネシア	3	93,200	1	85,000	1	8,000
マレーシア	9	51,700	0	0	2	23,600
アラブ連合共和国	4	41,238	0	0	1	32,000
イラク	2	8,750	0	0	2	8,750
中国台湾	6	1,030,400	0	0	5	1,030,000
オマーン	3	309	0	0	0	0
アフリカ	28	901,596	2	8,300	12	809,200
リベリア	12	809,200	0	0	12	809,200
エチオピア	2	8,300	2	83,000	0	0
エジプト	8	6,700	0	0	0	0
赤道ギニア	2	1,800	0	0	0	0
ガーナ	4	896	0	0	0	0
ヨーロッパ	239	17,746,910	36	5,088,400	151	10,817,580
ギリシア	85	10,380,100	23	4,010,100	59	6,037,000
ドイツ	52	2,822,580	0	0	38	2,027,380
ノルウェー	23	1,558,400	5	783,000	10	517,200
イギリス	28	1,244,960	0	0	22	1,153,800
オランダ	24	527,803	1	5,000	4	160,000
デンマーク	7	290,300	7	290,300	0	0
ポーランド	4	150,400	0	0	4	150,400
ウクライナ	2	116,000	0	0	2	116,000
クロアチア	2	11,400	0	0	2	114,000
イタリア	3	314,600	0	0	3	314,600
スウェーデン	4	99,600	0	0	4	99,600
ベルギー	2	69,600	0	0	2	69,600
フランス	1	58,000	0	0	1	58,000
ロシア連邦	2	567	0	0	0	0
ラテンアメリカ	59	3,117,628	0	0	42	2,778,000
バハマ	34	1,747,428	0	0	30	1,747,000
ブラジル	10	338,000			0	0
セントビンセントお	1	35,000			1	35,000
ペルー	3	1,200			0	0
カイマン諸島	1	176,000			1	176,000
英領ヴァージン諸島	10	820,000	0	0	10	820,000
北アメリカ洲	48	2,841,111	6	942,000	39	1,884,100
北アメリカ洲その他	6	942,000	6	942,000	0	0
カナダ	33	1,243,100	0	0	31	1,228,100
アメリカ	9	656,011	0	0	8	656,000
オセアニア	27	1,058,616	2	8,200	18	1,049,000
マーシャル諸島共和	18	996,700	1	4,700	17	992,000
オーストラリア	6	61,272	1	3,500	1	57,000
フィジー	2	344	0	0	0	0
キリバス	1	300	0	0	0	0

出所：「船舶工業年鑑」により作成

16. 2010年主要造船所新造船建造量

造 船 所	積載量 (DWT)
上海外高橋造船有限公司	7,066,000
大連船舶重工集团有限公司	5,862,135
江蘇新時代造船有限公司	3,598,000
江蘇熔盛重工集团有限公司	3,155,000
江蘇揚子江船廠有限公司	2,542,800
金海重工股份有限公司	2,432,000
滬東中華造船集团有限公司	2,194,200
南通中遠川崎船舶工程有限公司	2,015,000
揚州大洋造船有限公司	1,678,336
広州中船龍穴造船有限公司	1,536,000
渤海船舶重工有限責任公司	1,516,500
中国長江航運集团金陵船廠	1,500,100
青島北海船舶重工有限責任公司	1,440,000
常石集团（舟山）造船有限公司	1,400,000
中海工業（江蘇）有限公司	1,145,400

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

17. 2010年船種別新造船受注量

船 種 別	新 造 船 受 注 量	
	隻数 (隻)	積載量 (DWT)
合 計	3,035	76,077,284
航 海 船	2,390	73,882,773
シングルハルタンカー	9	9,972
ダブルハルタンカー	133	11,764,897
プロダクトタンカー/ケミカル船	142	1,597,206
ばら積貨物船	1,043	55,719,717
雑貨船	50	700,049
他の航海船	1,013	4,090,932
内 河 船	645	2,194,511
一般貨物船	375	1,708,465
液体貨物船	18	68,383
他の内河船	252	417,663

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

18. 2010年船型別新造船受注量

2010年船舶積載量別新造船受注量

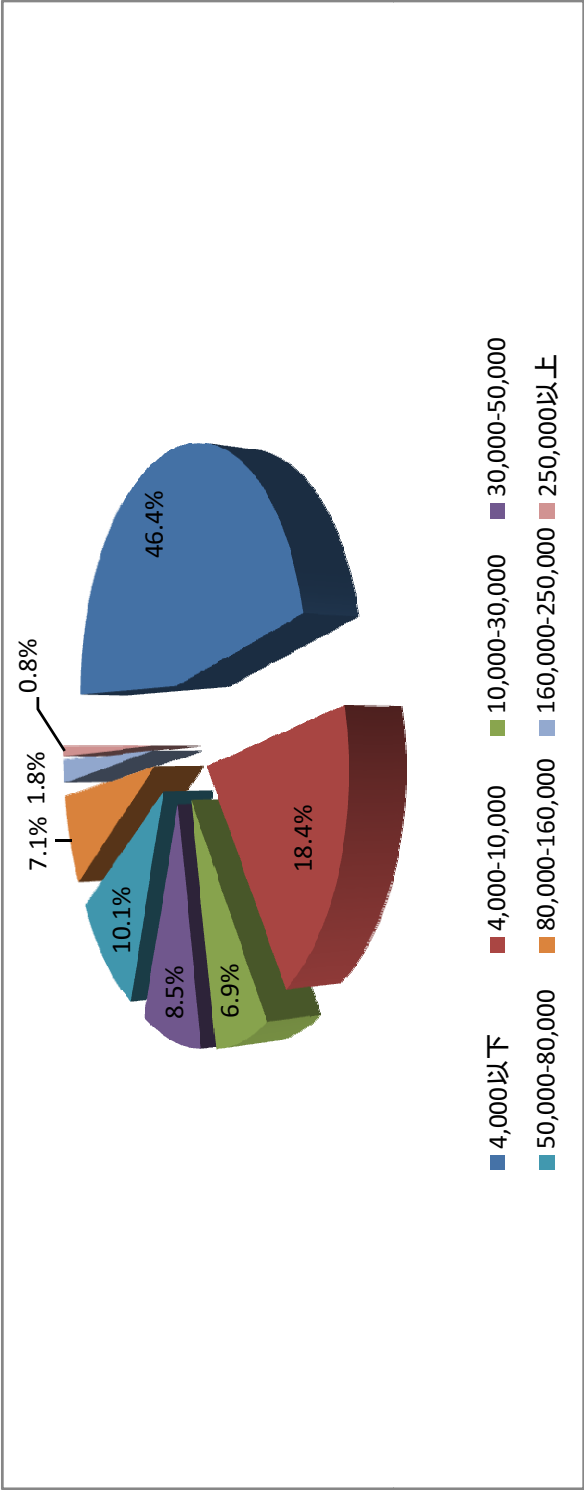
積載量	合 計				うち油送船				うち散積貨物船				うちコンテナ船				
	隻数	積載量		総トン数	DWT	比重	GT	比重	隻	DWT	GT	隻	DWT	GT	隻	DWT	GT
合計	3,035	76,077,284	100.0%	43,758,952	100.0%	284	13,372,125	7,112,083	1,043	55,719,717	30,893,594	80	2,310,489	2,015,463			
	1,409	1,221,879	1.6%	1,002,337	2.3%	96	189,875	136,263	69	116,195	80,899	17	23,020	14,572			
	558	3,313,014	4.4%	2,343,628	5.4%	96	580,550	369,824	135	836,939	500,878	9	68,161	66,175			
	210	4,278,927	5.6%	2,966,199	6.8%	27	597,400	400,020	92	1,902,323	1,229,375	24	536,708	420,086			
	258	10,430,984	13.7%	6,350,261	14.5%	10	467,000	294,210	220	8,869,780	5,281,649	18	710,000	451,370			
50,000～80,000	306	19,530,180	25.7%	11,286,230	25.8%	7	441,300	259,634	287	18,454,180	10,368,628	6	306,600	337,260			
80,000～160,000	216	19,630,300	25.8%	10,763,567	24.6%	19	2,770,000	1,407,722	191	16,194,300	8,629,845	6	666,000	726,000			
160,000～250,000	55	10,324,000	13.6%	5,128,320	11.7%	6	978,000	503,270	49	9,346,000	4,802,320	0	0	0			
250,000以上	23	7,348,000	9.7%	3,918,410	9.0%	23	7,348,000	3,741,140	0	0	0	0	0	0			

2010年船舶積載量別輸出船受注量

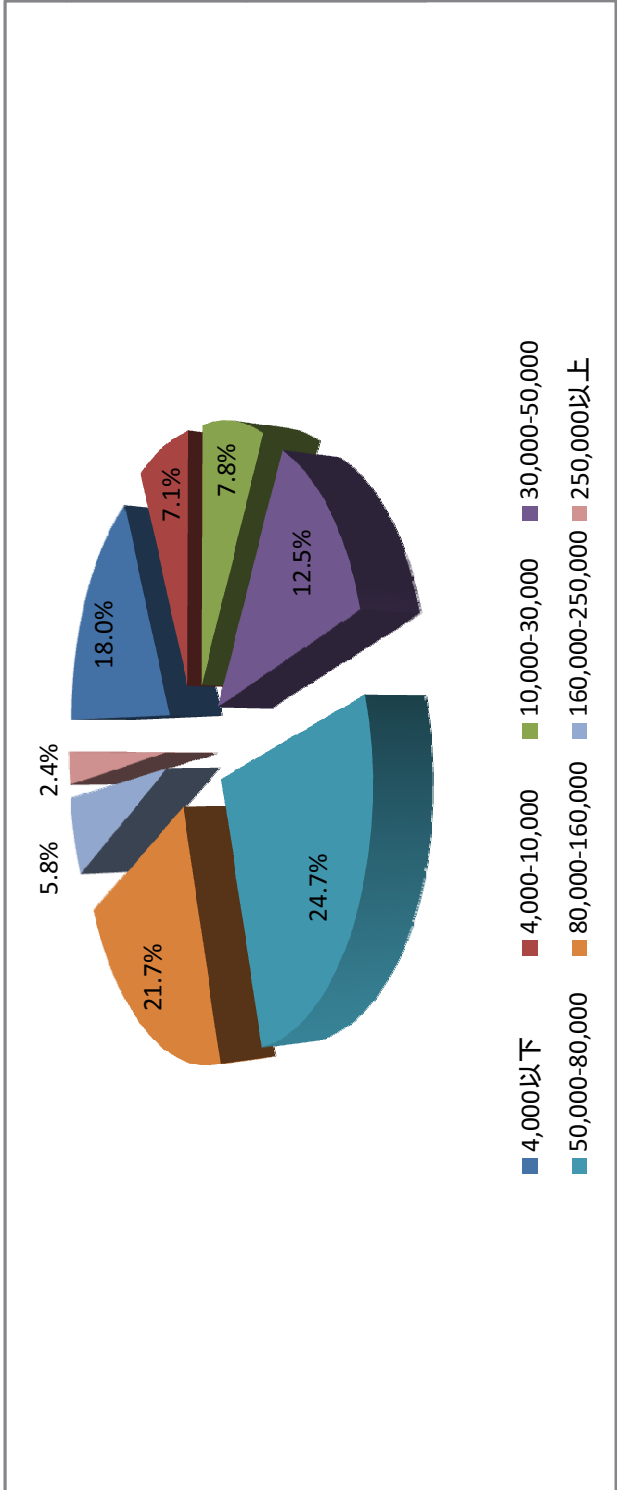
積載量	合 計				うち油送船				うち散積貨物船				うちコンテナ船				
	隻数	積載量		総トン数	隻	DWT	GT	比重	隻	DWT	GT	隻	DWT	GT	隻	DWT	GT
		DWT	比重														
合計	隻	57,867,627	100.0%	32,246,098	89	11,482,659	5,905,266	100.0%	600	43,125,630	23,406,553	50	2,058,880	1,829,318			
	171	211,567	0.4%	206,864	8	16,759	10,733	0.6%	2	1,800	1,800	0	0	0			
	68	465,100	0.8%	364,392	23	140,700	88,864	1.1%	16	126,450	94,116	6	53,200	53,500			
	74	1,648,280	2.8%	1,186,043	6	144,900	91,685	3.7%	34	738,700	479,186	14	323,080	261,188			
	119	4,311,600	7.5%	2,641,255	2	83,000	52,290	8.2%	95	3,370,600	1,989,595	18	710,000	451,370			
50,000～80,000	235	14,794,780	25.6%	8,523,019	5	331,300	194,734	26.4%	219	13,883,780	7,710,291	6	306,600	337,260			
80,000～160,000	207	18,764,300	32.4%	10,277,795	16	2,440,000	1,222,550	31.9%	185	15,658,300	8,329,245	6	666,000	726,000			
160,000～250,000	55	10,324,000	17.8%	5,128,320	6	978,000	503,270	15.9%	49	9,346,000	4,802,320	0	0	0			
250,000以上	23	7,348,000	12.7%	3,918,410	23	7,348,000	3,741,140	12.2%	0	0	0	0	0	0			

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

2010年積載量別新造船受注量割合



2010年積載量別輸出新造船受注量割合



19. 2010年末船種別・船型別新造船手持工事量

船種別手持ち工事量

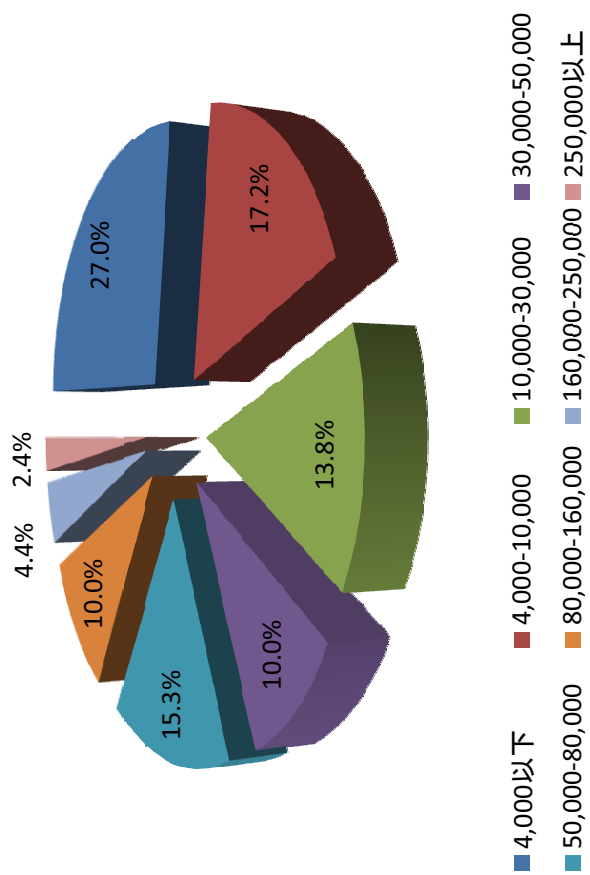
船 種	合 計				輸 出 船			
	隻数 隻	積載量		総トン数 GT	隻数 隻	積載量		総トン数 GT
		DWT	比重			DWT	比重	
合計	4,572	195,044,912	100.0%	111,482,407	2,761	166,988,625	100.0%	93,879,736
航 海 船	4,158	193,485,884	99.2%	110,362,179	2,725	166,949,756	100.0%	93,834,839
シンガポールタンカー	5	7,180	0.0%	4,595	0	0	0.0%	0
ダブルハルタンカー	213	32,332,792	16.6%	16,711,654	144	30,314,500	18.2%	15,561,275
プロダクト/ケミカル船	396	6,060,568	3.1%	3,746,304	228	4,543,571	2.7%	2,784,832
ばら積貨物船	2,077	137,687,048	70.6%	74,282,489	1,511	117,372,215	70.3%	62,319,175
雑貨船	255	4,092,521	2.1%	3,210,520	215	3,615,184	2.2%	2,856,575
コンテナ船	246	10,152,117	5.2%	9,075,288	210	9,333,920	5.6%	8,253,582
ローロ船	9	85,500	0.0%	128,223	6	63,000	0.0%	54,810
自動車運搬船	28	298,800	0.2%	625,840	26	287,600	0.2%	617,328
LPG船	32	155,447	0.1%	143,101	22	117,206	0.1%	102,735
LNG船	5	105,900	0.1%	159,650	5	105,900	0.1%	159,650
フェリー	4	20,372	0.0%	58,772	0	0	0.0%	0
旅客船	15	27,783	0.0%	42,947	2	6,000	0.0%	3,960
漁船	248	91,097	0.0%	88,200	7	2,527	0.0%	2,849
その他非貨物船	629	2,368,725	1.2%	2,084,579	349	1,188,133	0.7%	1,118,068
FPSO	6	34	0.0%	17	0	0	0.0%	0
内 河 船	414	1,559,028	0.8%	1,120,228	36	38,869	0.0%	44,897
一般貨物船	259	1,316,676	0.7%	860,029	17	36,278	0.0%	18,778
液体貨物船	20	70,173	0.0%	54,627	0	0	0.0%	0
コンテナ船	56	301,271	0.2%	251,371	0	0	0.0%	0
ローロ船	4	5,382	0.0%	3,550	0	0	0.0%	0
旅客船	50	58,546	0.0%	56,596	4	0	0.0%	78
その他非貨物船	58	27,684	0.0%	22,063	15	2,535	0.0%	26,041

積載量別手持ち工事量

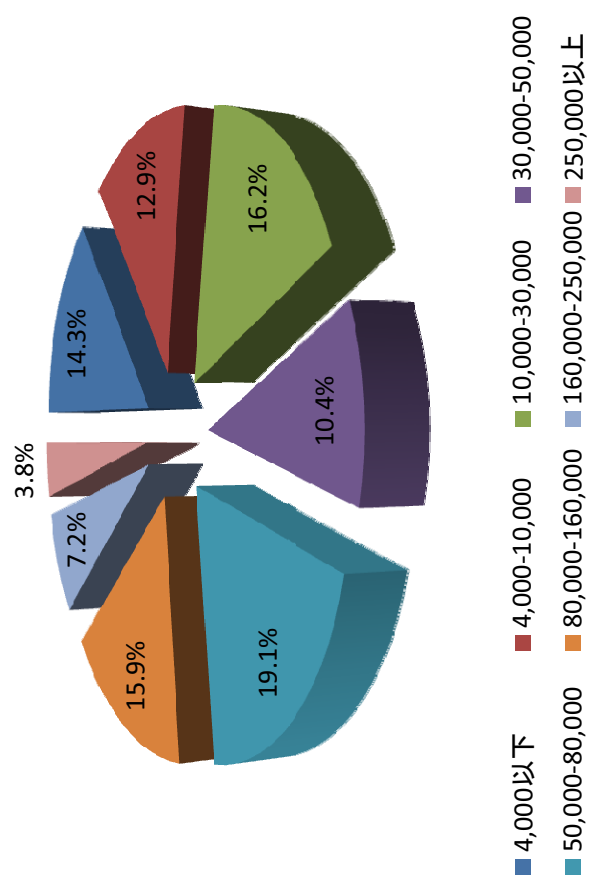
船型 (DWT)	合 計				輸 出 船			
	隻数 隻	積載量		総トン数 GT	隻数 隻	積載量		総トン数 GT
		DWT	比重			DWT	比重	
合計	4,572	195,044,912	100.0%	111,482,407	2,761	166,988,625	100.0%	93,879,736
4,000以上	1,235	1,585,583	0.8%	1,346,662	396	642,358	0.4%	571,755
4,000～10,000	787	5,007,269	2.6%	3,738,693	356	2,419,512	1.4%	1,824,755
10,000～30,000	629	11,393,432	5.8%	8,528,021	447	7,857,711	4.7%	6,126,230
30,000～50,000	457	17,470,149	9.0%	11,191,759	288	10,240,065	6.1%	6,772,473
50,000～80,000	698	43,224,939	22.2%	25,238,956	528	32,331,939	19.4%	18,675,024
80,000～160,000	456	43,387,540	22.2%	24,711,165	440	41,720,040	25.0%	23,784,568
160,000～250,000	200	36,961,000	18.9%	18,312,206	200	36,961,000	22.1%	18,312,206
250,000以下	110	36,015,000	18.5%	18,414,945	106	34,816,000	20.8%	17,812,725

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

2010年船舶トン数別手持ち工事量割合



2009年船舶トン数別輸出船舶手持ち工事量割合



20. 2010年末船型別新造船建造量

船型 (DWT) (以上～未満)	合 計		うち油送船		うち散積貨物船	
	隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT
合 計	3,338	67,565,693	277	14,952,570	996	43,408,120
4000以下	1,628	1,595,247	60	109,847	149	233,810
4000～10000	731	4,490,959	92	614,107	183	1,231,297
10000～30000	318	5,534,755	34	5,309,916	160	2,940,319
30000～50000	163	5,726,572	9	403,900	121	4,025,334
50000～80000	273	15,998,760	19	1,133,800	222	13,018,960
80000～160000	122	12,624,400	34	4,528,000	87	7,995,400
160000～250000	77	13,767,000	8	1,304,000	69	12,463,000
250000以上	26	7,828,000	21	6,328,000	5	1,500,000

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

2 1. 2010年末仕向国別輸出船手持工事量

輸出先	手持工事量					
	合 計		うち油送船		うち散積貨物船	
	隻	DWT	隻	DWT	隻	DWT
合計	2,761	166,988,625	372	34,858,071	1,511	117,372,215
アジア	1,162	81,955,905	137	15,475,090	702	61,376,335
香港	460	35,534,387	40	5,572,490	273	26,057,000
シンガポール	254	12,608,746	44	5,268,900	88	6,562,000
韓国	56	4,500,900	4	652,500	48	3,790,600
トルコ	36	2,432,485	3	482,000	33	1,950,485
インド	20	2,023,600	5	889,000	15	1,134,600
キプロス	21	1,847,000	1	156,000	20	1,691,000
日本	49	2,536,800	3	81,000	43	2,407,800
オマーン	4	1,600,000	0	0	4	1,600,000
インドネシア	18	373,800	9	244,000	8	126,200
台湾	13	1,969,600	0	0	12	1,969,200
イスラエル	7	363,200	3	35,200	4	328,000
イラン	9	252,000	0	0	9	252,000
マレーシア	33	182,748	6	73,000	2	23,600
アラブ首長国連邦	7	257,238	0	0	5	256,000
カンボジア	2	26,000	0	0	2	26,000
イラク	2	8,750	0	0	2	8,750
サウジアラビア	1	7,000	1	7,000	0	0
クウェート	2	3,400	0	0	0	0
アフリカ	30	1,549,896	7	728,500	12	809,200
リベリア	14	1,405,200	2	596,000	12	809,200
エチオピア	2	83,000	2	83,000	0	0
南アフリカ	3	49,500	3	49,500	0	0
エジプト	5	9,500	0	0	0	0
赤道ギニア	2	1,800	0	0	0	0
カーナ	4	896	0	0	0	0
ヨーロッパ	1,303	62,958,527	196	13,186,781	643	41,185,080
ドイツ	464	18,644,710	34	1,619,900	208	11,717,380
ギリシア	266	25,212,200	69	7,340,200	183	16,944,600
ノルウェー	87	4,555,240	17	2,402,000	40	1,648,000
イタリア	45	3,518,869	8	75,300	34	3,392,500
オランダ	148	2,654,482	15	60,931	48	1,572,000
イギリス	59	1,863,021	11	122,500	35	1,598,700
ルクセンブルク	17	1,021,900	1	5,900	16	1,016,000
フランス	48	819,408	4	30,000	12	692,000
デンマーク	81	1,844,580	30	1,445,000	4	48,000
スイス	12	450,300	0	0	11	444,600
クロアチア	6	433,200	0	0	6	433,200
ベルギー	20	541,850	3	19,350	10	480,100
ポーランド	17	485,600	0	0	17	485,600
ロシア連邦	13	311,467	0	0	12	311,400
ポルトガル	3	171,000	0	0	3	171,000
ウクライナ	2	116,000	0	0	2	116,000
欧州他の国	5	186,000	0	0	2	114,000
フィンランド	6	63,000	0	0	0	0
マルタ	1	50,500	1	50,500	0	0
スウェーデン	3	15,200	3	15,200	0	0
ラテンアメリカ	95	11,923,755	14	3,172,000	58	8,280,600
ブラジル	22	5,138,000	0	0	12	4,800,000
パナマ	31	3,014,000	4	1,192,000	27	1,822,000
チリ	4	66,000	4	66,000	0	0
バハマ	8	239,900	0	0	3	111,600
ペルー	3	1,200	0	0	0	0
カイマン諸島	2	352,000	0	0	2	352,000
英領ヴァージン諸島	23	3,077,632	6	1,914,000	13	1,160,000
ベネズエラ	1	23	0	0	0	0
北アメリカ洲	126	7,133,991	15	2,214,500	71	4,344,000
アメリカ	79	4,161,391	4	629,000	37	2,971,900
カナダ	41	2,030,600	5	643,500	34	1,372,100
北アメリカ洲その他国	6	942,000	6	942,000	0	0
オセアニア	37	1,464,023	3	81,200	25	1,377,000
マーシャル諸島共和国	26	1,287,620	2	77,700	22	1,206,000
オーストラリア	9	176,059	1	3,500	3	171,000
フィジー	2	344	0	0	0	0

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

22. 2010年納期別・船種別新造船受注量

船 種	契 約 納 期					
	2010年		2011年		2012年	
	隻	積載量	隻	積載量	隻	積載量
合 計	999	3,806,394	1,142	17,523,119	512	29,496,923
航 洋 船	597	2,655,444	903	16,510,009	508	29,466,472
油送船	25	69,692	42	285,177	41	3,970,000
プロダクト・タンカー、ケミカルタンカー	25	117,779	88	646,897	16	229,830
散積貨物船	130	2,353,457	381	14,771,666	347	23,797,494
雑貨船	5	9,200	26	218,749	9	216,100
その他航洋船	412	105,316	366	587,520	95	1,253,048
内 河 船	402	1,150,950	239	1,013,110	4	30,451
一般貨物船	235	1,002,385	140	706,080	0	0
液貨船	6	24,000	12	44,383	0	0
その他の内河船	161	124,565	87	262,647	4	30,451

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

23. 2010年末納期別・船種別新造船手持工事量

船 種	契 約 納 期					
	2010年		2011年		2012年	
	隻	積載量	隻	積載量	隻	積載量
合 計	828	11,437,404	2,438	87,260,255	992	74,130,694
航 洋 船	700	11,040,087	2,158	86,152,995	986	74,076,243
油送船	19	804,290	91	11,429,877	77	13,384,805
プロダクト・タンカー、ケミカルタンカー	117	1,071,927	214	2,669,211	51	1,482,630
散積貨物船	266	7,533,535	1,038	65,844,719	629	52,988,037
雑貨船	65	900,220	146	2,232,601	33	683,800
その他航洋船	233	730,115	669	3,976,587	196	5,536,971
内 河 船	128	397,317	280	1,107,260	6	54,451
一般貨物船	62	279,964	162	792,008	2	24,000
液貨船	8	25,790	12	44,383	0	0
他の内河船	58	91,563	106	270,869	4	30,451

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

2 4 . 2010年地区別新造船建造・受注・手持工事量

(単位：隻)

地 区	新造船建造量	新造船受注量	手持工事量
合 計	3, 338	3, 035	4, 572
天 津 市	22	29	49
河 北 省	14	10	27
遼 寧 省	89	79	208
吉 林 省	2	2	2
黑 龍 江 省	0	0	1
上 海 市	107	108	279
江 蘇 省	653	611	1, 386
浙 江 省	722	851	1, 019
安 徽 省	257	158	186
福 建 省	52	35	103
江 西 省	36	11	56
山 東 省	402	428	468
河 南 省	68	8	12
湖 北 省	168	160	232
湖 南 省	42	33	24
広 東 省	307	216	325
広 西 自 治 区	133	50	62
重 慶 省	264	246	133

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

25. 2010年地区別輸出船建造・受注・手持工事量

(単位：隻)

地 区	輸 出 船		
	建造量	新規受注量	手持工事量
合 計	1,201	952	2,761
天 津 市	19	16	36
河 北 省	8	4	21
遼 寧 省	63	50	151
上 海 市	94	77	219
江 蘇 省	405	356	1,043
浙 江 省	177	225	489
安 徽 省	26	16	51
福 建 省	50	32	93
江 西 省	20	5	43
山 東 省	120	29	240
河 南 省	10	0	2
湖 北 省	43	37	129
湖 南 省	5	4	8
広 東 省	143	98	210
広 西 自 治 区	10	3	7
重 慶 省	8	0	19

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

26. 2010年沿海造船業生産状況

部門・地区	工業総生産額 (万元)	年平均従業人数	船舶建造量 (DWT)	新規受注量 (DWT)	手持工事量 (DWT)
中国船舶工業集团公司	9,560,000	53,000	16,459,000	17,275,000	44,987,000
中国船舶重工集团公司	9,137,000	150,000	9,315,000	9,581,000	29,260,000
江 蘇 省	22,945,307	263,327	23,328,845	29,999,990	73,876,140
遼 寧 省	9,019,385	96,454	8,550,760	6,367,037	25,237,489
浙 江 省	8,575,846	93,817	10,675,018	13,422,405	30,222,727
上 海 市	6,771,094	48,347	12,109,200	11,873,390	33,622,940
山 東 省	5,163,601	49,048	3,037,519	2,223,550	8,518,581
広 東 省	4,897,001	57,897	4,273,974	3,953,144	10,780,646
福 建 省	1,771,799	26,350	634,382	761,650	1,812,789
広 西 自 治 区	555,725	11,137	132,084	65,925	79,783
天 津 市	504,056	7,685	209,700	854,407	1,094,712
河 北 省	417,078	9,217	196,124	677,200	1,715,766

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

27 (1) . 中国船舶工業集团公司・中国船舶重工集团公司低速ディーゼル機関製造状況

会社名	所在地	型式	2007年			2008年			2009年		
			出力 (KW)	回轉数 (RPM)	製造量 (台)	総出力 (万KW)	出力 (KW)	回轉数 (RPM)	製造量 (台)	総出力 (KW)	総出力 (KW)
大連船舶 柴油機有 限公司	大連	6S70MC	16,860	91	-	-	16,860	91	-	16,860	50,580
		7S60MC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6S60MC	12,240	105	-	-	12,240	105	-	12,240	61,200
		5S60MC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6S50MC-C	9,480	127	-	-	9,480	127	-	9,480	284,400
		6S50MC	8,580	127	-	-	8,580	127	-	8,580	8,580
		5S50MC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6RTA68TB	18,420	94	-	-	18,420	94	-	18,420	18,420
		7RTA62U	15,540	113	-	-	15,540	113	-	15,540	31,080
		7RTflex58T	15,260	105	-	-	15,260	105	-	15,260	15,260
		7RTflex50	11,620	-	-	-	11,620	-	-	11,620	34,860
		7L70MC-C	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6RTflex50	9,960	-	-	-	9,960	-	-	9,960	19,920
		7RTA72UB	21,560	-	-	-	21,560	-	-	21,560	21,560
宜昌船舶 柴油機廠	宜昌	6S70MCC	18,660	-	-	-	18,660	-	-	18,660	335,880
		7S60MCC	16,660	-	-	-	16,660	-	-	16,660	33,320
		7S80MC	25,480	-	-	-	25,480	-	-	25,480	25,480
		5S60MCC	11,900	-	-	-	11,900	-	-	11,900	23,800
		合計	-	-	-	-	-	-	-	-	955,900
		5S60MC-C	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6S50MC-C	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6S46MC-C	7,860	127	-	-	7,860	127	-	7,860	39,480
		6S42MC	6,480	236	-	-	6,480	236	-	6,480	62,880
		6S35MC	4,440	170	-	-	4,440	170	-	4,440	126,120
		5S35MC	-	-	-	-	-	-	-	-	39,960
		5RTflex58TB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6RTA52U	9,360	135	-	-	9,360	135	-	9,360	18,720
		6RTA48TB	8,730	127	-	-	8,730	127	-	8,730	34,920
		6RTA52C	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6S35ME-B	-	-	-	-	-	-	-	-	20,880
		7RT-flex50	-	-	-	-	-	-	-	-	23,240
		合計	-	-	-	-	-	-	-	-	366,200

27 (2) . 中国船舶工業集团公司・中国船舶重工集团公司低速ディーゼル機関製造状況

会社名	所在地	型 式	2007年				2008年				2009年			
			出力 (KW)	回轉数 (RPM)	製造量 (台)	総出力 (万KW)	出力 (KW)	回轉数 (RPM)	製造量 (台)	総出力 (万KW)	出力 (KW)	回轉数 (RPM)	製造量 (台)	総出力 (KW)
滬東重機 有限公司	上海	5S60MC	10,200	105	5	5.10	10,200	105	5	5.10	10,200	105	10	10.20
		5S60MC-C	11,300	105	18	20.34	11,300	105	16	18.08	11,300	105	4	4.52
		6K80ME-C	21,660	104	4	8.66	21,660	104	2	4.33	-	-	-	-
		6S46MC-C	7,860	129	5	3.93	7,860	129	4	3.14	7,860	129	2	1.57
		6RT-flex600-B	-	-	-	-	14,520	114	2	2.90	-	-	-	-
		6S50MC-C	9,480	127	13	12.32	9,480	127	16	15.17	9,480	127	22	20.86
		6S60MC-C	13,560	105	2	2.71	13,560	105	15	20.34	13,560	105	6	8.14
		6S70MC	16,860	91	12	20.23	16,860	91	5	8.43	16,860	91	7	11.80
		6S80MC-C					23,280	91	1	2.33	23,280	91	3	6.98
		7K90MC-C	31,990	104	2	6.40	-	-	-	-	-	-	-	-
		7RT-flex600	16,520	114	2	3.30	-	-	-	-	-	-	-	-
		7RT-flex68B	21,490	95	3	6.45	21,490	95	3	6.45	21,490	95	2	4.30
		7S60MC	-	-	-	-	14,280	105	7	10.00	14,280	105	9	12.85
		7S60MC-C MK8	16,660	105	11	18.33	16,660	105	14	23.32	16,660	105	8	13.33
		7S60MC MK6	25,480	105	1	2.55								
		8S50MC-C	12,640	127	3	3.79	12,640	127	3	3.79	-	-	-	-
		上海中船 三井造船 柴油機有 限公司	上海	8RT-flex68D	-	-	-	-	25,040	95	1	2.50	25,040	95
8S60ME-C	19,040			105	1	1.90	-	-	-	-	-	-	-	-
6RTA58T-B	13,080			105	-	-	13,080	105	-	-	13,080	105	2	2.62
5S60MC-C8	11,900			105	-	-	11,900	105	-	-	11,900	105	2	2.38
6S60MC-C8	14,280			105	-	-	14,280	105	-	-	14,280	105	2	2.86
合計	-			-	82	116.01	-	-	94	125.88	-	-	81	107.42
6K80MC-C	21,660			104	1	2.20	21,660	104	6	13.00	21,660	104	1	2.17
7K90MC-C	31,990			104	1	3.20	31,990	104	7	22.40	31,990	104	2	6.40
7S80MC	25,480			79	1	2.50	25,480	79	6	15.30	25,480	79	2	5.10
8K90MC-C	36,560			104	-	-	36,560	104	6	21.90	36,560	104	6	21.94
8K98MC	45,680			104	-	-	45,680	104	5	22.90	45,680	104	8	36.61
6S70MC6	16,860			91	-	-	16,860	91	-	-	16,860	91	4	6.74
6S80MC-C	23,280			76	-	-	23,280	76	-	-	23,280	76	5	11.64
6S90MC-C	29,340			76	-	-	29,340	76	-	-	29,340	76	4	11.74
合計	-			-	3	7.90	-	-	30	95.50	-	-	32	102.32

出所：「中国内燃機工業年鑑」により作成

28 (1) . 中国船舶工業集团公司・中国船舶重工集团公司中速ディーゼル機関製造状況

会社名	所在地	型式	2007年			2008年			2009年		
			出力 (KW)	回転数 (RPM)	製造量 (台/万KW)	出力 (KW)	回転数 (RPM)	製造量 (台/万KW)	出力 (KW)	回転数 (RPM)	製造量 (台/万KW)
滙東重機股份有限公司	上海市	12PA6V-280MPC	3,540	1,000	4/1.42	-	-	-	-	-	-
		16PA6V-280STC	5,184	1,050	3/1.56	5,184	1,050	9/4.67	5,184	1,050	6/3.11
		16PA6-STC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		16PC2-6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		合計	-	-	7/2.98	-	-	9/4.67	-	-	6/3.11
鎮江中船設備有限公司	江蘇省 鎮江市	8L23/30	1,080	825	7/0.756	1,080	825	-	1,080	825	6/0.648
		6L23/30A	960	900	4/0.384	960	900	-	960	900	2/0.192
		5L23/30H	650	720	14/0.91	650	720	-	650	720	102/6.630
		6L23/30H	960	900	75/7.2	960	900	-	960	900	108/10.368
		7L23/30H	1,120	900	14/1.568	1,120	900	-	1,120	900	53/5.936
		8L23/30H	1,280	900	7/0.896	1,280	900	-	1,280	900	19/2.432
		6L28/32	1,320	775	2/0.264	-	-	-	-	-	-
		8L28/32	1,760	775	2/0.352	-	-	-	-	-	-
		6L28/32A	1,470	775	7/1.029	190	775	-	190	775	5/0.98
		6L28/32H	1,470	775	16/2.352	1,260	775	-	1,260	775	18/2.268
		8L28/32H	1,960	775	14/2.744	1,680	775	-	1,680	775	4/0.672
		6L21/31	1,200	900	6/0.72	1,200	900	-	1,200	900	4/0.48
		8L21/31	1,600	900	29/4.64	1,600	900	-	1,600	900	17/2.72
		9L21/31	1,800	900	18/3.24	1,800	900	-	1,800	900	8/1.44
		8L23/30A	-	-	-	1,280	900	-	1,280	900	7/0.896
		7L27/38	-	-	-	2,380	800	-	2,380	800	16/3.808
		6L27/38	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6L23/30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5L23/30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		8L28/32H	-	-	-	1,680	775	-	1,680	775	4/0.672
		合計	-	-	215/27.06	-	-	-	-	-	430/43.604
安慶船用柴油機廠	安徽省 安慶市	5DK-20	660	900	182/15.22	660	900	387/31.03	570	720/770	390/31.35
		6DK-20	960	900	-	960	900	-	660	960/900	-
		6DK-26	1618	750	15/2.43	1618	750	9/1.46	1618	750	8/1.29
		6DK-28	1912	750	4/0.76	1912	750	4/0.76	1912	750	2/0.38
		DK-20	-	-	-	1618	900	2/0.32	-	-	-
		6DKM-26	-	-	-	-	-	-	1618	750	-
		6DKM-20	-	-	-	-	-	-	956	900	-
		8DK-20	-	-	-	-	-	-	1280	900	-
		DSM-18A	-	-	-	-	-	-	440	750	-
		6DSb-18A	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		8PSHTe-26H	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		合計	-	-	201/18.41	-	-	402/33.58	-	-	400/33.03

出所：「中国内燃機工業年鑑」により作成

28 (2) . 中国船舶工业集团公司・中国船舶重工集团公司中速ディーゼル機関製造状況

会社名	所在地	型式	2007年				2008年				2009年			
			出力 (KW)	回転数 (RPM)	製造量 (台/万KW)	出力 (KW)	回転数 (RPM)	製造量 (台/万KW)	出力 (KW)	回転数 (RPM)	製造量 (台/万KW)	出力 (KW)	回転数 (RPM)	製造量 (台/万KW)
陝西柴 油機重 工有限 公司	陝西省 興平市	16PA6V	5,184	1,000	-	5,184	1,000	-	5,184	1,000	-	5,184	1,000	-
		12PA6V	3,530	1,000	-	3,530	1,000	-	3,530	1,000	-	3,530	1,000	-
		8PC2-6	4,400	520	-	4,400	520	-	4,400	520	-	4,400	520	-
		8PC2-5	3,442	520	-	3,442	520	-	3,442	520	-	3,442	520	-
		6PC2-6	3,300	520	-	3,300	520	-	3,300	520	-	3,300	520	-
		6PC2-5	2,868	520	-	2,868	520	-	2,868	520	-	2,868	520	-
		6L16/24	600	1,200	-	600	1,200	-	600	1,200	-	600	1,200	-
		5L16/24	500	1,200	-	500	1,200	-	500	1,200	-	500	1,200	-
		12V230	3,300	1,455	-	3,300	1,455	-	3,300	1,455	-	3,300	1,455	-
		8DK-28	2,500	750	-	2,500	750	-	2,500	750	-	2,500	750	-
		6DLM-26	1,250	750	-	1,250	750	-	1,250	750	-	1,250	750	-
		16PC2-6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6DK-28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		8DK-28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		9L21/31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		合計	-	-	-	-	-	278/63.93	-	-	-	-	-	-
上海船 用柴油 機研究 所	上海	6L20/27	600	1,000	20/1.20	600	1,000	19/1.14	600	1,000	1,000	600	1,000	-
		8L20/27	800	1,000	4/0.32	800	1,000	10/0.8	800	1,000	1,000	800	1,000	-
		12V20/27	1,200	1,000	19/2.88	1,200	1,000	10/1.2	1,200	1,000	1,000	1,200	1,000	-
		7L16/24	630	1,000	-	630	1,000	3/0.189	630	1,000	1,000	630	1,000	-
		4L20	645	900	-	645	900	55/3.5	645	900	900	645	900	-
		4L20	520	900	-	520	900	18/0.9	520	900	900	520	900	-
		4L20	670	1,000	-	670	1,000	6/0.4	670	1,000	1,000	670	1,000	-
		6L20	760	900	-	760	900	12/0.9	760	900	900	760	900	-
		6L20	875	900	-	875	900	45/3.9	875	900	900	875	900	-
		6L20	975	900	-	975	900	24/2.3	975	900	900	975	900	-
		6L20	1,050	900	-	1,050	900	14/1.5	1,050	900	900	1,050	900	-
		6L20	1,140	1,000	-	1,140	1,000	3/0.3	1,140	1,000	1,000	1,140	1,000	-
		8L20	1,200	900	-	1,200	900	4/0.5	1,200	900	900	1,200	900	-
		9L20	1,600	900	-	1,600	900	27/4.3	1,600	900	900	1,600	900	-
		9L20	2,580	1,000	-	2,580	1,000	2/0.6	2,580	1,000	1,000	2,580	1,000	-
		8L16/24	720	1,000	2/0.144	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		8L21/31	1,600	900	1/0.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		8L250	1,000	750	1/0.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		8LA250	1,300	750	2/0.26	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		合計	-	-	49/4.46	-	-	252/22.43	-	-	-	-	-	-

出所：「中国内燃機工業年鑑」により作成

29. 中国船舶工業集团公司・中国船舶重工集团公司高速ディーゼル機関製造状況

企業名	所在地	機関型式	2007年			2008年			2009年		
			出力 (KW)	回轉数 (RPM)	製造量 (台/万KW)	出力 (KW)	回轉数 (RPM)	製造量 (台/万KW)	出力 (KW)	回轉数 (RPM)	製造量 (台/万KW)
河南洛陽 柴油機 集團有限 公司	河南省 洛陽市	TBD234	99-660	1500-2100	550/17	99-660	1500-2100	497/15	99-660	1500-2100	1111
		TBD236	330-460	1500-2100		330-460	1500-2100		330-460	1500-2100	
		TBD620	781-2474	1500-1860	194/17.53	781-2474	1500-1860	254/23	781-2474	1500-1860	
		TBD604BL6	385-737	1500-1800		385-737	1500-1800		385-737	1500-1800	
上海船用 柴油機研 究所	上海	5L16/24	-	-	-	450	1200	18/0.81	-	-	-
鎮江船用 柴油機廠	鎮江	5L16/24	500	1200	31/1.55	500	1200	68/3.4	500	1200	51/2.55
		6L16/24	600	1200	66/3.96	600	1200	53/3.18	600	1200	3/0.18
		合計	-	-	97/5.51	-	-	126/6.58	-	-	54/2.73

出所：「中国内燃機工業年鑑」により作成

30. 2010年主要船舶工業企業經營概況

企 業 名	平均授業員数	工業總生産額 (億元)	利益總額 (億元)
大連船舶重工集團有限公司	7,000	230.7	20.9
上海外高橋造船有限公司	12,000	195.0	16.2
江蘇新世紀船業集團	4,500	180.3	34.5
滬東中華造船 (集團) 有限公司	13,000	131.7	3.3
渤海船舶重工有限責任公司	9,000	100.5	3.4
中船澄西船舶修造有限公司	10,000	72.3	8.6
広州広船国際股份有限公司	2,887	66.0	8.5
江南造船 (集團) 有限責任公司	6,800	55.7	3.9

出所：「中国船舶工業年鑑、各会社資料」により作成

31. 2010年主要船用ディーゼル機関製造企業販売状況

企 業 名	工業總生産額 (億元)	売上収入 (億元)	利益總額 (億元)
滬東重機股份有限公司	32.9	30.7	6.37
大連船用柴油機有限公司	32.7	27.4	3.5
宜昌船舶柴油機有限公司	18.2	15.8	1.8
陝西柴油機重工有限公司	17.3	16.3	0.72
鎮江中船設備有限公司	14.6	12.5	1

出所：「中国船舶工業年鑑」により作成

3 2. 旅客輸送人員推移

2004～2010年旅客輸送人数推移

輸送機関	2004年		2005年		2006年		2007年		2008年		2009年		2010年	
	億人	構成比	億人	構成比	億人	構成比	億人	構成比	億人	構成比	億人	構成比	億人	構成比
水 運	1.9	1.1%	2.02	1.1%	2.2	1.1%	2.28	1.0%	2.03	0.7%	2.22	0.7%	2.24	0.7%
道 路	162.45	91.9%	169.74	91.9%	186.05	91.9%	205.07	92.1%	268.21	93.5%	277.9	93.4%	305.27	93.4%
鉄 道	11.18	6.3%	11.56	6.3%	12.57	6.2%	13.57	6.1%	14.62	5.1%	15.2	5.1%	16.8	5.1%
空 港	1.21	0.7%	1.38	0.7%	1.6	0.8%	1.86	0.8%	1.93	0.7%	2.3	0.8%	2.7	0.8%
合 計	176.74	100.0%	184.7	100.0%	202.42	100.0%	222.78	100.0%	286.79	100.0%	297.62	100.0%	327.01	100.0%

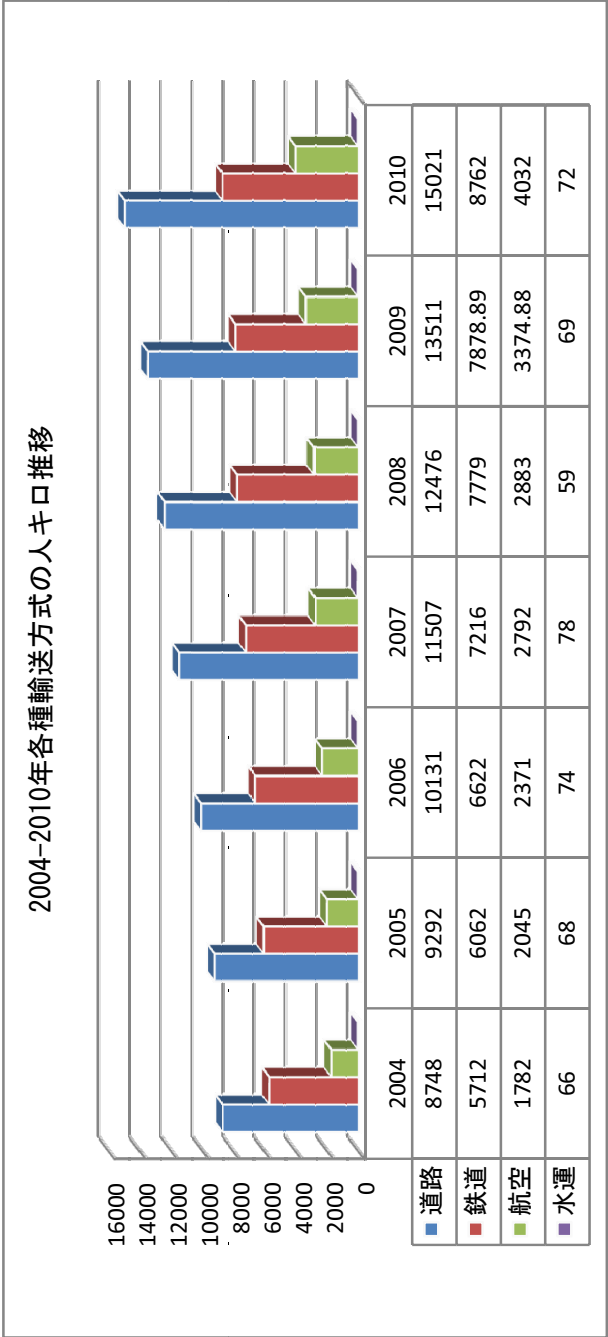
出所：中国航運発展報告、中国国家统计局

3 3 . 旅客輸送人数・キロ数推移

2004-2010年旅客輸送統計

輸送機関	2004年		2005年		2006年		2007年		2008年		2009年		2010年	
	億人・キロ	構成比	億人・キロ	構成比	億人・キロ	構成比	億人・キロ	構成比	億人・キロ	構成比	億人・キロ	構成比	億人・キロ	構成比
水 運	66	0.4%	68	0.4%	74	0.4%	78	0.4%	59	0.3%	69	0.3%	72	0.3%
道 路	8,748	53.6%	9,292	53.2%	10,131	52.8%	11,507	53.3%	12,476	53.8%	13,511	54.4%	15,021	53.9%
鉄 道	5,712	35.0%	6,062	34.7%	6,622	34.5%	7,216	33.4%	7,779	33.5%	7,879	31.7%	8,762	31.4%
航 空	1,782	10.9%	2,045	11.7%	2,371	12.4%	2,792	12.9%	2,883	12.4%	3,375	13.6%	4,032	14.5%
合 計	16,308	100.0%	17,467	100.0%	19,198	100.0%	21,593	100.0%	23,197	100.0%	24,834	100.0%	27,887	100.0%

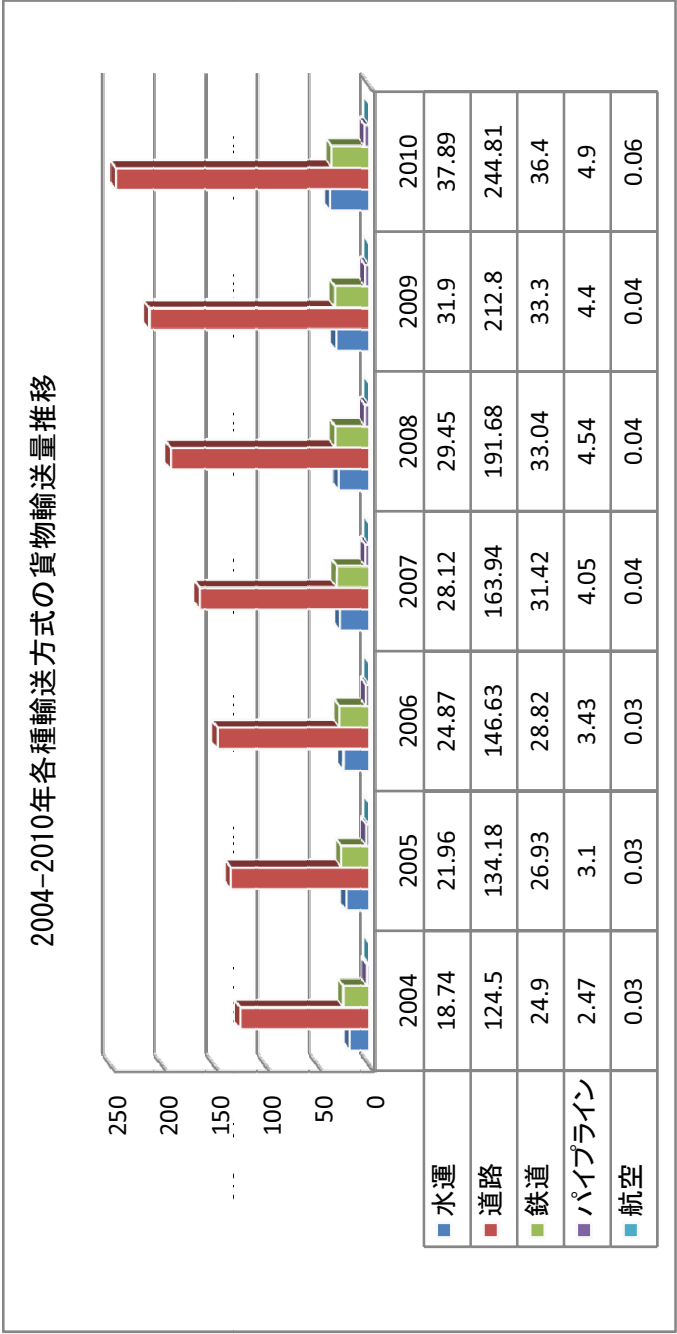
出所：中国航運発展報告、中国国家统计局



3 4 . 貨物輸送トン数推移

輸送機関	2005年		2006年		2007年		2008年		2009年		2010年	
	億トン	構成比	億トン	構成比	億トン	構成比	億トン	構成比	億トン	構成比	億トン	構成比
水 運	21.96	11.8%	24.87	12.2%	28.12	12.4%	29.45	11.4%	31.90	11.3%	37.89	11.7%
道 路	134.18	72.2%	146.63	72.0%	163.94	72.0%	191.68	74.1%	212.80	75.3%	244.81	75.5%
鉄 路	26.93	14.5%	28.82	14.1%	31.42	13.8%	33.04	12.8%	33.30	11.8%	36.40	11.2%
パイプライン	3.10	1.5%	3.43	1.7%	4.05	1.8%	4.54	1.8%	4.40	1.6%	4.90	1.5%
航 空	0.03	0.0%	0.03	0.0%	0.04	0.0%	0.04	0.0%	0.04	0.0%	0.06	0.0%
合 計	186.20	100.0%	203.78	100.0%	227.57	100.0%	258.74	100.0%	282.44	100.0%	324.06	100.0%

出所：「中国航運発展報告」により作成

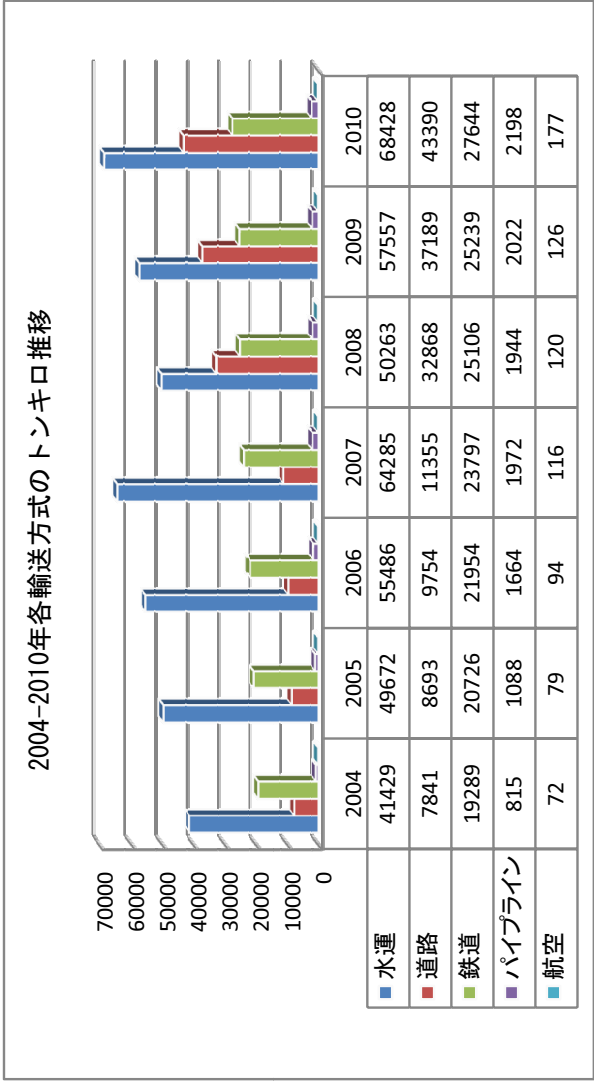


3 5 . 貨物輸送量・輸送距離推移

2004-2010年貨物回転量推移

輸送機関	2005年		2006年		2007年		2008年		2009年		2010年	
	億トン・キロ	構成比	億トン・キロ	構成比	億トン・キロ	構成比	億トン・キロ	構成比	億トン・キロ	構成比	億トン・キロ	構成比
水 運	49,672	61.9%	55,486	62.4%	64,285	63.3%	50,263	45.6%	57,557	47.1%	68,428	48.2%
道 路	8,693	10.8%	9,754	10.9%	11,355	11.2%	32,868	29.8%	37,189	30.4%	43,390	30.6%
鉄 路	20,726	25.8%	21,954	24.7%	23,797	23.4%	25,106	22.8%	25,239	20.7%	27,644	19.5%
パイプライン	1,088	1.4%	1,664	1.9%	1,972	1.9%	1,944	1.8%	2,022	1.7%	2,198	1.5%
航 空	79	0.1%	94	0.1%	116	0.1%	120	0.1%	126	0.1%	177	0.1%
合 計	80,258	100.0%	88,952	100.0%	101,525	100.0%	110,301	100.0%	122,133	100.0%	141,837	100.0%

出所：「中国航運発展報告」により作成



3 6. 航域別運輸船舶保有量推移

2005～2010年総運輸船舶

年末	隻数 (隻)	純積載量 (トン)	旅客定員 (人)	コンテナ積載量 (TEU)
2005	207,294	101,786,400	1,011,300	807,200
2006	194,400	110,257,100	1,059,200	927,900
2007	191,800	118,814,600	1,026,900	1,259,600
2008	184,190	124,169,100	1,008,500	1,153,400
2009	176,932	146,087,800	981,600	1,153,400
2010	178,407	180,408,600	1,003,700	1,324,400

2005～2010年沿海運輸船舶

年末	隻数 (隻)	純積載量 (トン)	旅客定員 (人)	コンテナ積載量 (TEU)
2005	8,700	20,477,600	136,700	84,600
2006	9,409	22,534,900	140,000	102,000
2007	9,213	24,505,800	147,500	121,100
2008	9,680	28,230,800	151,300	130,400
2009	10,018	38,600,000	156,200	132,700
2010	10,473	49,788,700	158,200	185,800

2005～2010年内河運輸船舶

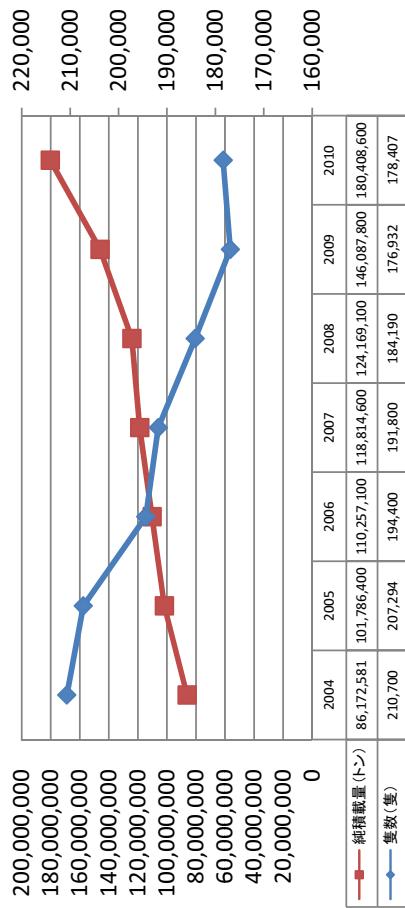
年末	隻数 (隻)	純積載量 (トン)	旅客定員 (人)	コンテナ積載量 (TEU)
2005	195,803	44,815,000	860,000	53,000
2006	182,900	49,423,200	903,000	64,000
2007	180,200	52,662,500	862,000	68,700
2008	172,374	55,174,300	842,400	78,100
2009	164,835	59,885,700	805,200	101,100
2010	165,721	74,358,600	825,100	128,000

2005～2010年遠洋運輸船舶

年末	隻数 (隻)	純積載量 (トン)	旅客定員 (人)	コンテナ積載量 (TEU)
2005	2,082	36,494,000	14,700	669,700
2006	2,278	38,299,000	16,900	763,000
2007	2,284	41,646,400	17,300	1,069,800
2008	2,136	40,764,100	14,900	944,900
2009	2,079	47,602,200	20,200	957,100
2010	2,213	56,261,300	20,400	1,010,700

出所：「中国航運発展報告」により作成

2004-2010年中国総運輸船舶数・船腹量



2004-2010年中国沿海運輸船舶隻数・船腹量



2004-2010年中国内河船舶数・船腹量



2004-2010年中国遠洋運輸船舶数・船腹量



37. 2010年中国主要海運会社輸送力

2010年船隊規模による中国海運会社ランキング

順位	海 運 会 社	総 輸 送 力		自 有 輸 送 力		用 船 輸 送 力	
		隻数	積載量 (万トン)	隻数	積載量 (万トン)	隻数	積載量 (万トン)
1	中国遠洋運輸 (集団) 総公司	799	5,779	481	3,008	318	2,771
2	中国海運 (集団) 総公司	472	2,346	379	2,009	93	337
3	中国外運長航集団有限公司	1,665	1,614	1,503	1,106	162	508
4	河北遠洋運輸有限公司	54	839	35	633	19	206
5	大新華物流控股集团	79	595	28	141	51	455
6	福建冠海海運有限公司	19	167	16	147	3	20
7	福建国航遠洋運輸 (集団) 有限公司	34	165	21	110	13	55
8	浙江遠洋運輸有限公司	11	164	11	164	—	—
9	上海時代航運有限公司	29	160	25	147	4	13
10	浙江省海運集団	41	115	38	103	3	12
11	寧波海運 (集団) 総公司	30	114	16	96	14	18
12	福建交通運輸集団有限責任公司	39	106	31	98	8	8
13	中国長江航運 (集団) 総公司	27	105	27	105	—	—
14	德勤集団有限公司	46	103	21	25	25	78
15	広東粵電航運有限公司	14	93	14	93	—	—
16	上海瑞寧航運有限公司	12	72	10	51	2	21
17	寧波經濟技術開發区龍盛航運有限公司	10	66	10	66	—	—
18	上海北海船務股份有限公司	8	61	6	54	2	8
19	新海豊集装箱運輸有限公司	49	58	15	18	34	41
20	海南省泛洋船務有限公司	18	48	5	18	13	29

出所：「中国航運発展報告」により作成

38. 2010年中国主要海运会社国際海運輸送力

順位	海 運 会 社	総 輸 送 力		自 有 輸 送 力		用 船 輸 送 力	
		隻数	載貨重量 (万トン)	隻数	載貨重量 (万トン)	隻数	載貨重量 (万トン)
1	中国遠洋運輸 (集団) 総公司	741	5,552	426	2,783	315	2,769
2	中国外運長江航運 (集団) 総公司	210	1,239	135	764	75	475
3	中国海運 (集団) 総公司	130	962	68	660	62	302
4	河北遠洋運輸股份有限公司	54	839	35	633	19	206
5	大新華物流控股集团	64	557	18	113	46	444
6	浙江遠洋運輸股份有限公司	11	164	11	164	—	—
7	福建冠海海運有限公司	14	146	11	126	3	20
8	江蘇華海海航運集团	12	80	12	80	—	—
9	新海豊集装箱運輸有限公司	49	58	15	18	34	41
10	寧波經濟技術開發区龍盛航運有限公司	4	28	4	28	—	—

出所：「中国航運発展報告」により作成

39. 2010年主要海運会社コンテナ船輸送力

順位	海 運 会 社	総 輸 送 力		自 有 輸 送 力		用 船 輸 送 力	
		隻数	載貨重量 (万DWT)	隻数	載貨重量 (万DWT)	隻数	載貨重量 (万DWT)
1	中国遠洋運輸 (集団) 総公司	150	614,092	101	359,135	49	254,957
2	中国海運 (集団) 総公司	168	510,089	86	284,471	82	225,618
3	中国对外贸易運輸 (集団) 総公司	197	58,108	88	19,995	109	38,113
4	新海豊集装箱運輸有限公司	49	44,440	15	12,557	34	31,883
5	海南省泛洋船務有限公司	18	33,723	5	13,194	13	20,529
6	大新華物流控股集团有限公司	25	26,660	15	19,144	10	7,516
7	民生輪船有限公司	52	16,368	24	5,774	28	10,594
8	上海海華輪船有限公司	17	10,491	15	9,233	2	1,258
9	中国揚子江輪船株式有限公司	21	9,270	5	1,334	16	7,936
10	上海集海航運有限公司	45	7,853	23	4,172	22	3,681

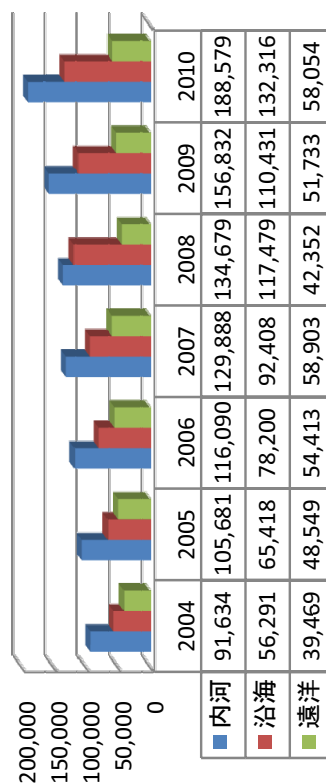
出所：「中国航運発展報告」により作成

40. 輸送形態別船舶貨物輸送量推移

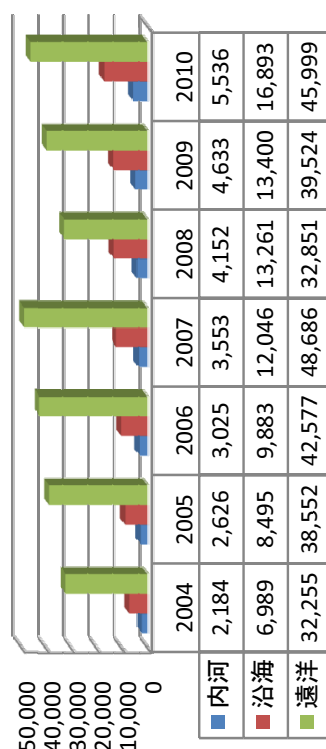
区 別	輸 送 形 態	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
貨物輸送量 (万トン)	内 河 水 運	91,634	105,681	116,090	129,888	134,679	156,832	188,579
	沿 海 海 運	56,291	65,418	78,200	92,408	117,479	110,431	132,316
	遠 洋 海 運	39,469	48,549	54,413	58,903	42,352	51,733	58,054
	合 計	187,394	219,648	248,703	281,199	294,510	318,996	378,949
貨物回転量 (億トン・キロ)	内 河 水 運	2,184	2,626	3,025	3,553	4,152	4,633	5,536
	沿 海 海 運	6,989	8,495	9,883	12,046	13,261	13,400	16,893
	遠 洋 海 運	32,255	38,552	42,577	48,686	32,851	39,524	45,999
	合 計	41,428	49,673	55,485	64,285	50,263	57,557	68,428
輸送距離 (キロ)	内 河 水 運	238	248	261	274	-	-	-
	沿 海 海 運	1,242	1,299	1,264	1,304	-	-	-
	遠 洋 海 運	8,172	7,941	7,825	8,265	-	-	-
	合 計	2,211	2,261	2,231	2,286	-	-	-

出所：「中国航運発展報告」により作成

2004-2010年中国各種船舶貨物輸送量



2004-2010年中国各種船舶貨物回転量



4 1. 中国内河主要港湾貨物取扱量の推移

中国内河主要港湾貨物取扱量(単位：万トン)

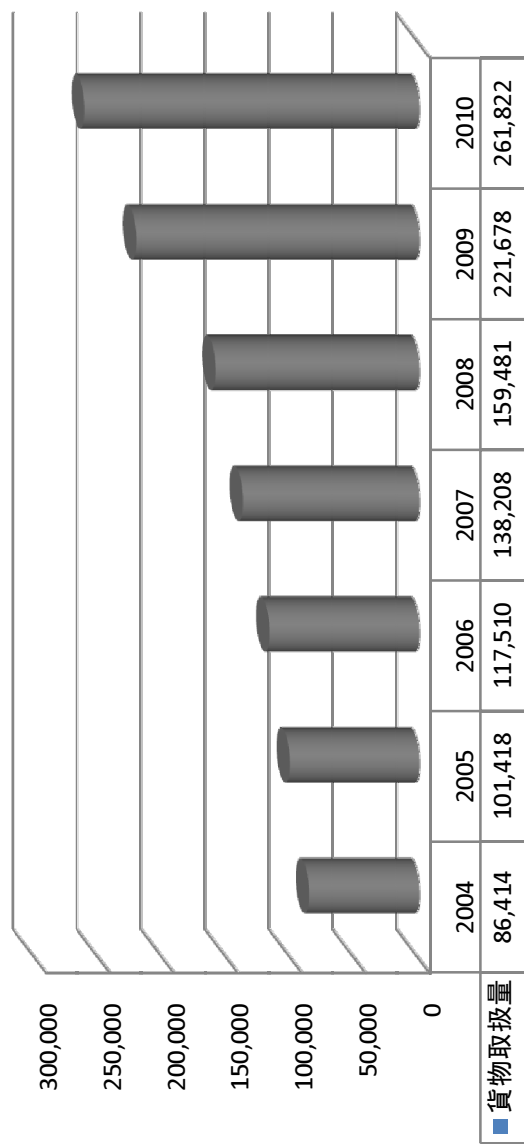
港 湾	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
合 計	86,414	101,418	117,510	138,208	159,481	221,678	261,822
蘇 州	9,059	11,919	15,085	18,377	20,348	24,634	32,877
南 通	7,218	8,327	10,386	12,339	13,214	13,641	15,070
南 京	9,589	10,686	10,091	10,859	11,125	12,146	14,719
湖 洲	3,321	3,869	4,607	4,204	4,241	14,945	14,357
江 陰	2,863	4,278	5,739	7,218	8,740	10,103	12,522
鎮 江	4,839	5,847	6,318	7,824	8,705	8,713	10,634
泰 州	1,285	1,581	2,787	2,128	2,592	7,467	9,890
重 慶						8,612	9,668
#原重慶	820	950	1,073	1,317	1,470	1,727	1,886
杭 州	4,864	5,094	5,221	5,550	5,299	7,605	8,753
岳 陽	1,259	1,418	2,003	4,100	6,539	7,822	8,170
武 漢	4,281	4,939	5,034	5,278	5,592	5,409	6,620
莞 湖	1,831	1,850	3,934	4,681	5,514	5,710	6,609
徐 州	1,482	1,645	1,524	4,379	4,738	4,708	6,308
馬鞍山	1,713	2,011	2,393	3,684	4,697	4,191	4,826
淮 安			595	3,606	3,743	3,881	4,381
長 砂			1,056	2,088	2,955	3,316	4,110
銅 陵			2,405	2,860	2,872	3,157	3,914
常 州			2,347	2,029	2,282	2,724	3,156
安 慶	1,479	1,835	2,839	2,852	2,800	2,554	2,813
池 州	1,073	1,752	1,952	2,101	2,250	2,244	2,576

中国内河主要港湾対外貿易貨物取扱量(単位：万トン)

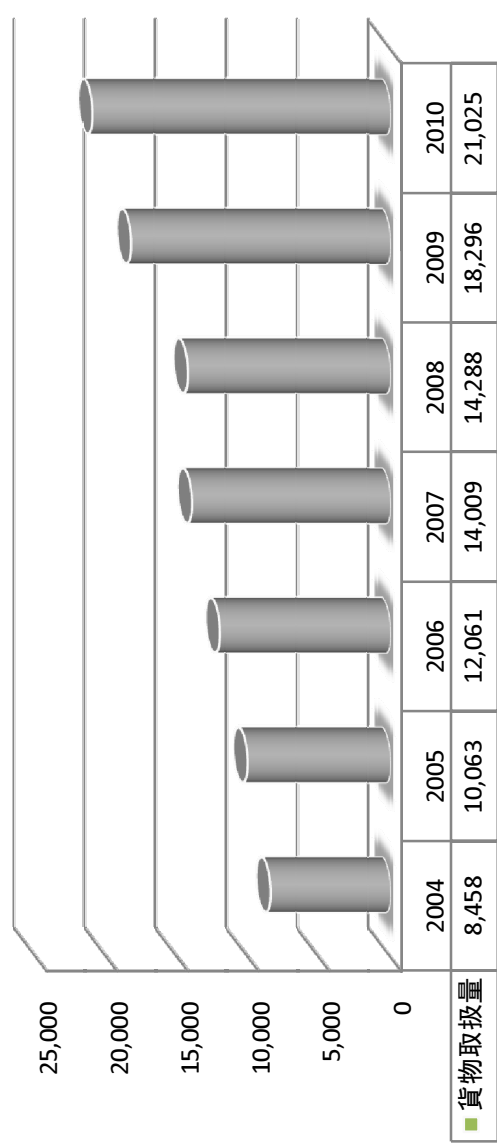
港 湾	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
合 計	8,458	10,063	12,061	14,009	14,288	18,296	21,025
蘇 州	2,765	3,386	4,149	4,718	4,570	6,084	8,137
南 通	694	776	966	1,882	2,439	2,860	2,961
仏 山						2,178	2,267
#容 奇	149	160	167	204	249	222	226
#西 南	74	102	161	162	177	155	99
#南海三山	386	379	426	441	449	449	484
鎮 江	793	1,012	1,216	1,351	1,162	1,370	1,546
江 陰	320	649	888	1,082	1,099	1,669	1,292
南 京	913	786	709	726	702	672	833
泰 州	188	322	448	399	304	463	803
武 漢	122	132	171	262	320	379	402
揚 州	213	219	265	298	327	296	371
常 州	144	253	229	180	202	322	342
江 門							312
重 慶						277	288
#原重慶	106	119	188	217	252	194	239
中 山							242
黄 石	99	106	146	129	117	143	185
肇 慶							150
莞 湖	57	73	104	154	173	110	139
岳 陽							121
九 江							111

出所：「中国航運発展報告」により作成

2004-2010年中国内河港湾货物取扱量



2004-2010年中国内河港湾对外贸易货物取扱量



4 2. 沿海主要港湾取扱貨物量推移

中国沿海主要港湾貨物取扱量(単位：万トン)

港 湾	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
合 計	246,074	292,777	342,191	388,200	429,599	475,481	548,358
寧波-舟山			42,387	47,336	52,048	57,684	63,300
うち寧波	22,586	26,881	30,969	34,519	36,185	38,385	41,217
うち舟山	7,359	9,052	11,418	12,818	15,862	19,300	22,084
上 海	37,896	44,317	47,040	49,227	50,808	49,467	56,320
天 津	20,619	24,069	25,760	30,946	35,593	38,111	41,325
廣 州	21,520	25,036	30,282	34,325	34,700	36,395	41,095
青 島	16,265	18,678	22,415	26,502	30,029	31,546	35,012
大 連	14,516	17,085	20,046	22,286	24,588	27,203	31,399
秦皇島	15,037	16,900	20,489	24,893	25,231	24,942	26,297
唐 山			5,171	6,759	10,853	17,559	24,609
うち京唐	2,602	3,365	4,066	4,570	7,645	10,541	12,017
うち曹妃甸			1,105	2,009	3,209	7,018	12,591
日 照	5,108	8,421	11,007	13,063	15,102	18,131	22,597
營 口	5,978	7,537	9,477	12,207	15,085	17,603	22,579
深セン	13,537	15,351	17,598	19,994	21,125	19,365	22,098
煙 台	3,431	4,506	6,076	10,129	11,189	12,351	15,033
湛 江						11,838	13,638
原湛江	3,780	4,647	5,664	6,075	6,682	7,090	7,635
連雲港	4,352	6,016	7,232	8,507	10,060	10,843	12,739
アモイ	4,261	4,771	7,792	8,117	9,702	11,096	12,728
黄 驊	4,599	6,763	8,145	8,333	7,980	8,374	9,438
泉 州	3,094	4,046	5,135	6,215	7,224	7,666	8,455
福 州	5,939	7,443	8,848	6,433	6,703	8,094	7,125
珠 海	3,203	3,557	3,567	3,713	4,086	4,407	6,065
錦 州	2,455	3,003	3,157	3,515	4,723	5,259	6,008

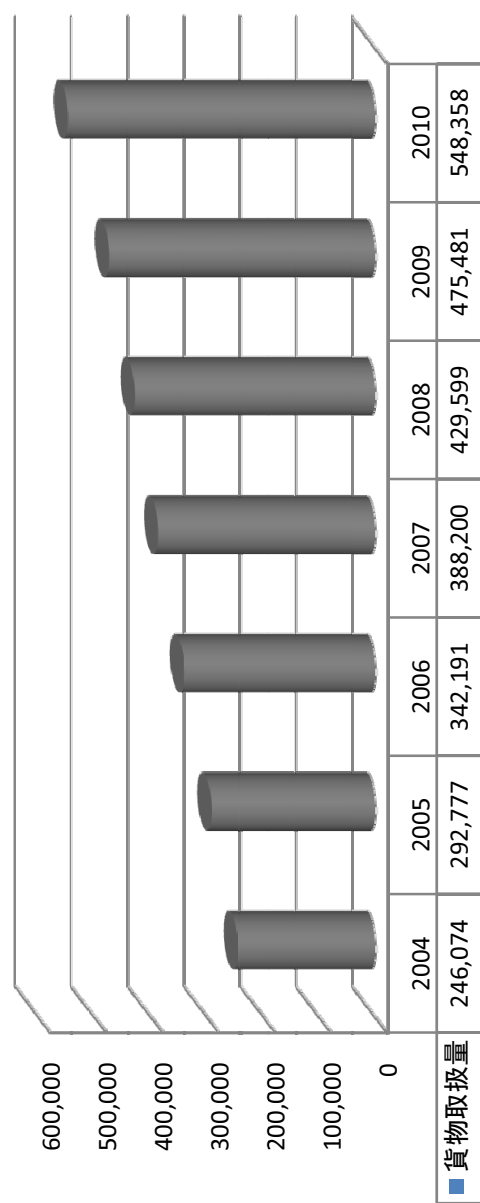
中国沿海主要港湾対外貿易貨物取扱量(単位：万トン)

港 湾	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
合 計	104,706	124,166	145,827	165,631	178,271	197,922	226,938
上 海	15,836	18,492	21,268	25,574	27,377	25,814	30,225
寧波-舟山			18,631	20,236	23,057	24,515	27,738
うち寧波	10,233	12,845	14,769	15,785	16,888	18,179	20,337
うち舟山	2,379	2,623	3,862	4,451	6,169	6,336	7,401
青 島	12,128	14,178	6,833	19,011	20,665	22,205	25,541
天 津	10,792	12,310	13,966	16,803	18,245	19,633	20,709
深セン	8,865	10,642	12,709	15,354	16,200	14,344	17,106
日 照	3,366	5,868	8,185	9,517	9,980	12,687	15,204
唐 山			2,851	3,963	5,477	10,171	11,395
うち京唐	708	1,267	1,752	1,975	2,334	4,308	4,125
うち曹妃甸			1,099	1,987	3,143	5,864	7,270
大 連	4,921	6,377	7,017	8,214	8,585	9,778	10,830
広 州	5,904	6,293	7,727	8,051	7,942	8,357	8,992
連雲港	2,760	3,893	4,481	4,983	5,508	6,606	7,804
北部湾港						5,870	7,195
うち防城	1,415	1,777	2,236	2,634	2,968	4,956	5,662
アモイ	2,848	3,265	4,188	4,629	5,394	5,635	7,082
煙 台			1,916	3,404	3,792	4,461	5,697
營 口	1,943	2,168	2,308	2,775	2,685	3,441	4,868
湛 江						4,587	4,760
うち原湛江	2,494	3,117	3,770	3,932	4,095	4,587	4,760
福 州							2,720
恵 洲							2,089

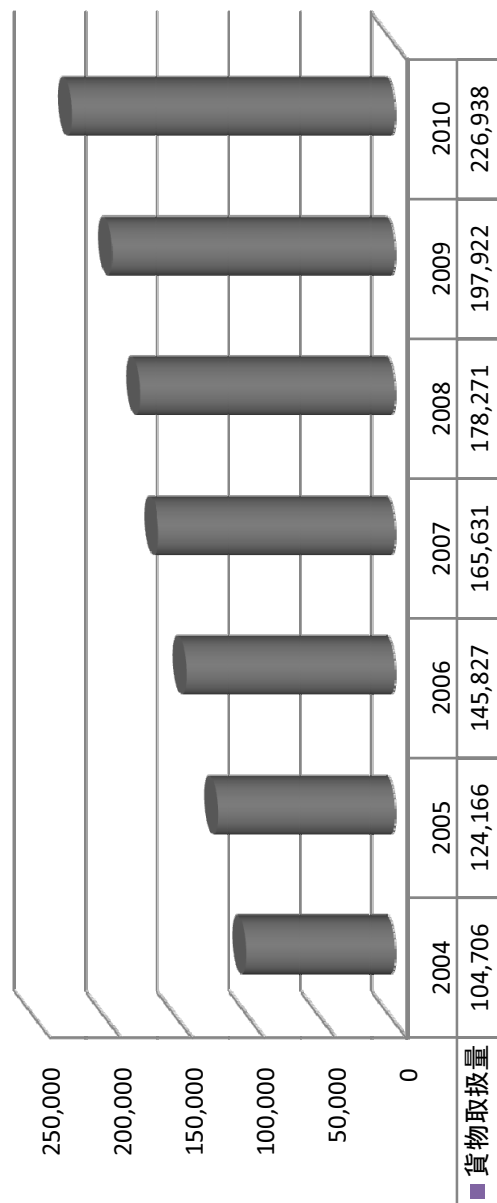
出所：「中国航運発展報告」により作成

注：「湛江」データは原湛江、海安のデータを含む；北部湾港のデータは防城、欽州及び北海を含む

2004-2010年中国沿海主要港口貨物取扱量



2004-2010年中国沿海主要港口对外贸易貨物取扱量



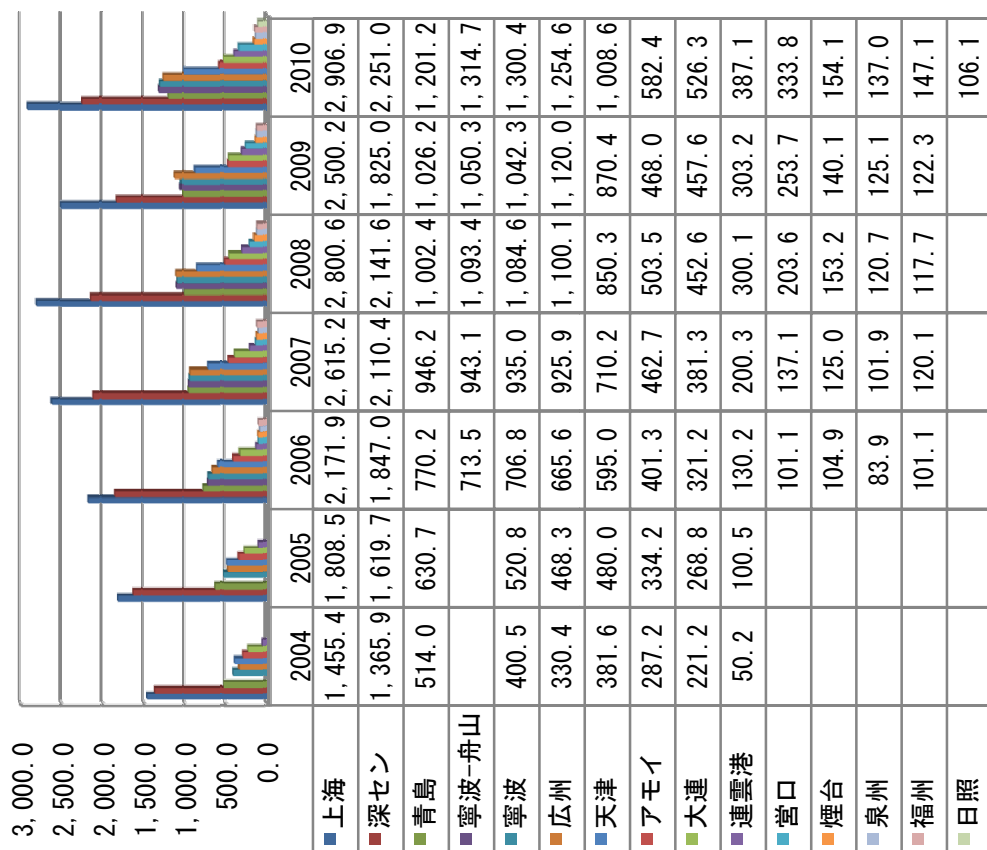
4 3. 主要港湾コンテナ取扱量推移

2004～2010年中国主要港湾コンテナ取扱量(単位：万TEU)

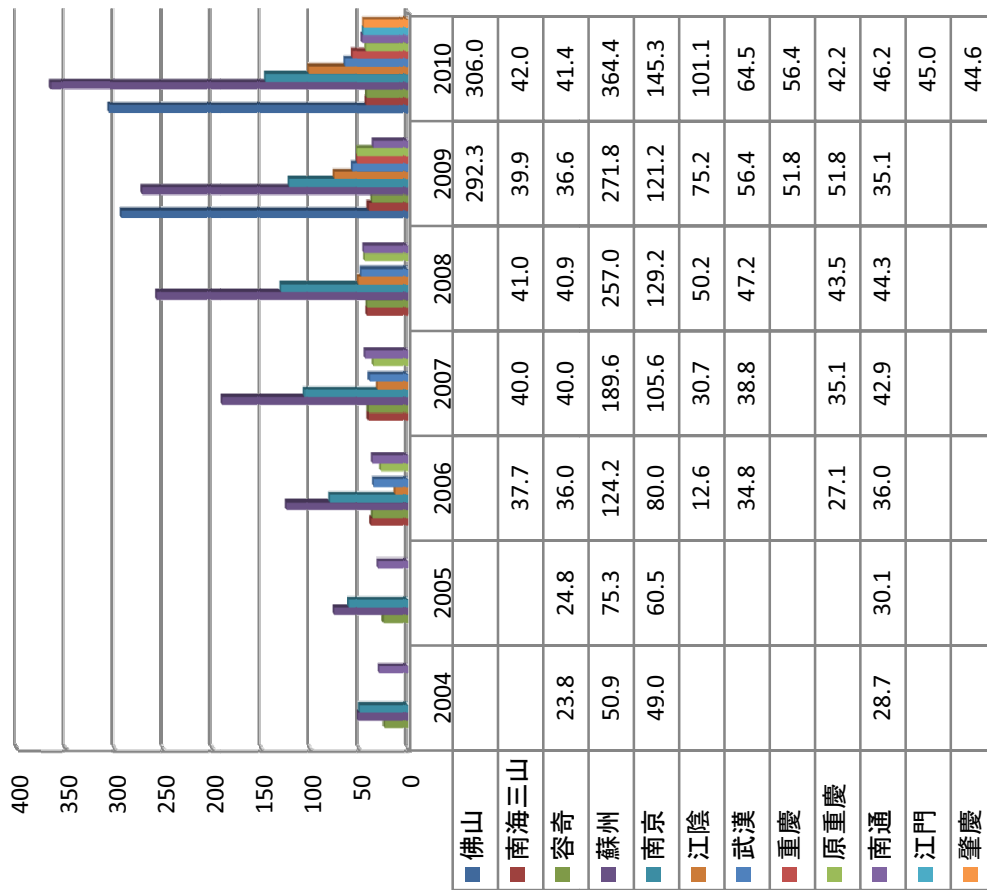
港湾	都市	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
沿海主要 コンテナ 港	上海	1,455.4	1,808.5	2,171.9	2,615.2	2,800.6	2,500.2	2,906.9
	深セン	1,365.9	1,619.7	1,847.0	2,110.4	2,141.6	1,825.0	2,251.0
	青島	514.0	630.7	770.2	946.2	1,002.4	1,026.2	1,201.2
	寧波-舟山			713.5	943.1	1,093.4	1,050.3	1,314.7
	寧波	400.5	520.8	706.8	935.0	1,084.6	1,042.3	1,300.4
	広州	330.4	468.3	665.6	925.9	1,100.1	1,120.0	1,254.6
	天津	381.6	480.0	595.0	710.2	850.3	870.4	1,008.6
	アモイ	287.2	334.2	401.3	462.7	503.5	468.0	582.4
	大連	221.2	268.8	321.2	381.3	452.6	457.6	526.3
	連雲港	50.2	100.5	130.2	200.3	300.1	303.2	387.1
	營口			101.1	137.1	203.6	253.7	333.8
	煙台			104.9	125.0	153.2	140.1	154.1
	泉州			83.9	101.9	120.7	125.1	137.0
	福州			101.1	120.1	117.7	122.3	147.1
	日照							106.1
内河主要 コンテナ 港	佛山						292.3	306.0
	南海三山			37.7	40.0	41.0	39.9	42.0
	容奇	23.8	24.8	36.0	40.0	40.9	36.6	41.4
	蘇州	50.9	75.3	124.2	189.6	257.0	271.8	364.4
	南京	49.0	60.5	80.0	105.6	129.2	121.2	145.3
	江陰			12.6	30.7	50.2	75.2	101.1
	武漢			34.8	38.8	47.2	56.4	64.5
	重慶						51.8	56.4
	原重慶			27.1	35.1	43.5	51.8	42.2
	南通	28.7	30.1	36.0	42.9	44.3	35.1	46.2
	江門							45.0
	肇慶							44.6

出所：「中国航運発展報告」により作成

2004-2010年中国沿海主要港湾コンテナ取扱量



2004-2010年中国主要内河港湾コンテナ取扱量





この報告書はボートレースの交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

中国造船事情 2011

2012 年（平成 24 年）2 月発行

発行 社団法人 日本中小型造船工業会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-2063 FAX 03-3503-1479

財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

