

中国の外貨流出

2016年11月に中国人民銀行(中央銀行)が発表した10月末現在の外貨準備残高は前月比-457億ドルの3兆1,207億ドルとなった。9月は同-187億ドル、8月は同-158億ドルと、中国の外貨流出が止まらない状況だ。

2014年から始まった中国の外貨流出は、2016年に入っていったん沈静化の兆しを見せていたが、最近になって再び加速し始めている。これまで外貨流出の要因は外債返済の返済によるものといわれていたが、現在は中国企業による海外直接投資が要因とされる。

日本で報道される情報では、中国大手企業の海外投資やその規制強化など、規模の大きいものが多いが、広くは市民レベルにおいても、外貨流出阻止のためにさまざまな規制が存在する。

某日系銀行担当者の話によると、外貨管理局から各銀行に対して外貨バランスが「払い超過」とならないよう口頭指導があったそうだ。中国の場合、外貨両替や外国送金の可否は銀行の書類チェックや判断に委ねられているため、外貨管理局からの指導により銀行の外貨両替時の書類審査が厳しくなった。各銀行によって対応は異なるようだが、中国に人民元預金を持つ企業や個人は注意が必要で、事前に取り引銀行に確認することをお勧めする。ちなみに、中国の為替管理制度上では、個人は年間5万ドル相当まで外貨両替が可能だ。

また、中国の金融情報誌『財新』によると、中国政府はこれまで中国本土で外貨両替を規制することで外貨流出を抑制しようとしてきたが、最近はこの規制を回避するため、人民元のまま海外へ送金してから、オフショアマーケット(中国国外のマーケット)で外貨両替を行うケースが増加しているという。このまま外貨流出が続くようであれば、この手法にも何らかの規制がかかるかもしれない。

さらに身近な話をすれば、爆買の象徴ともいえる「銀聯カード」。日本へ旅行する中国人や中国駐在の日本人にとっては欠かせないものであるが、以前は比較的自由に日本のATMから引き出せていたが、段階的に規制が強化されている。1日あたりの引き出し限度額は1万円(約16万円)で年間限度額は存在しなかったが、外貨流出が問題になり始めた2015年秋には、年間10万円(約160万円)の限度を新設。加えて日本側の「海外発効カードの不正引き出し防止」という規制により、現在、大半のATMで1回5万円までしか引き出せないようになっている。

人民元は、2016年10月に国際通貨基金(IMF)が特別引出権(SDR)の構成通貨に人民元を加え、国際通貨の仲間入りを果たしたが、「真の国際化」はまだこれからである。

「しがぎんアジア月報」12月号より
上海駐在員事務所長 宮木 暢久



上海を拠点とする春秋航空。搭乗率は常に高い水準を維持している

き、産業全体が底上げされるとともに、人々のニーズを確実に取り込む土壌が構築されている。

航空機メーカーは「A・B・C」

世界最大の航空旅客市場になる見通しの中国に、世界の2大航空機メーカーであるボーイングとエアバスが相次ぎ工場を開設した。ボーイングでは、中国の航空機需要を今後20年間で6,330機、約9,500億ドル(約108兆3,000億円)と見込む。ボーイングはこれまで、世界最先端の航空機製造技術が流出することを危惧し、中国国内での現地生産に消極的だったが、巨大市場を背景にした中国側の要請に屈した格好だ。

一方、中国の航空機メーカー中国商用飛機(COMAC)が中大型商業用旅客機C919を開発しており、今後、エアバス(Airbus)、ボーイング(Boeing)に続く

存在として「ABC航空機時代」の到来を予感させる。

日本企業はボーイングの最先端旅客機B787型機の部品のおよそ35%を供給しているが、航空機の部品供給分野において、今後は中国企業が最大のライバルとなるだろう。

世界へはばたく中国エアライン

昨今、エアライン各社で、新たな路線就航や航空機の購入などさまざまな事業が行われている。昨年発表された主要航空会社の事業プラン(表3)でも、ヨーロッパへの直航便就航や他業種との提携など話題は尽きない。

中国国内の需要を背景に成長してきた中国エアラインであるが、今後は、世界でもその存在感を発揮するだろう。中国エアラインの躍進が世界の航空業界をどのように変えていくのか、動向に注目したい。

航空会社	概要
中国国際航空	・北京-ワルシャワ(ポーランド)を結ぶ定期直行便の就航。 ・ルフトハンザ航空との共同運航(コードシェア)を2017年4月より実施。
中国東方航空	・広東支店の開設。 ・タクシー配車アプリとの、商品、会員サービス、マーケティングの各分野での戦略提携。
中国南方航空	・中国初の広州-アテレードを結ぶ定期直行便の就航。 ・ボーイング社より航空機12機を購入。
その他	・海航集団傘下の香港航空がエアバス社より航空機9機を購入。 ・吉祥航空がスターアライアンス連合と戦略提携。2017年より準メンバーに。

出所：公開情報より抽出作成

世界へはばたく「中国エアライン」

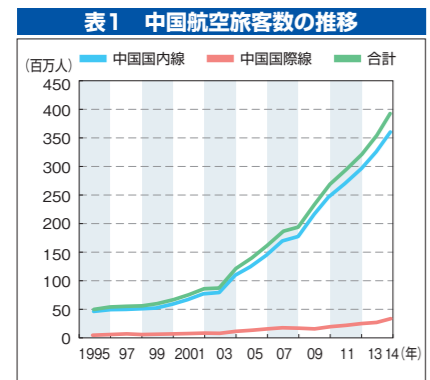
text by 滋賀銀行 国際部 上海研修生 福永昭弘

減速感が見られる中国経済。だが、GDP成長率は6.0%台を維持しており、今後の成長エンジンとして期待の高い個人消費は確実に拡大している。とりわけ余暇への投資、特に「旅行関連」の支出は年々増加。それにあわせて、中国国内外の航空会社が、動きを活発化させている。中国のエアライン業界はどこまで成長していくのだろうか。現状と今後の展望についてレポートする。

動き出す中国人
増加する航空移動需要

経済が豊かになり、個人所得が増加すると余暇の過ごし方も変わってくる。中国人の余暇の過ごし方もここ数年、急激に変化してきた。その最たる例が旅行者数の急増だ。中国における2015年の国内旅行者数は40億人(前年比+10.5%)、海外旅行者数は1億人を突破し、日本の人口に匹敵する1.17億人(同+9.0%)までとなった。10年前の06年の国内旅行者数13.94億人、海外旅行者数3,452万人と比べると、その数字の大きさも一目瞭然だ。

「人の動き」の変化にあわせて中国のエアライン業界も大きく成長してきた。直近20年の中国の航空旅客数も、国内線国際線合わせて、1995年の5,100万人から14年には3.92億人と7倍以上になった(表1)。



出所：日本航空機開発協会データをもとに作成

そのうち国際線の伸びは国内線と比較するとゆるやかではあるものの、14年には3,200万人を超えている。増加する海外旅行者数を考えると中国エアラインへのニーズは高まる一方だ。

今後の世界の航空旅客動向(表2)を展望すると、北米、欧州がシェアを落とす一方で中国のシェアが7%増加。アジア全体でも増加が想定され、この先20年でアジア・太平洋地域、中でも中国が世界の成長の中心になっていくと考えられる。中国エアラインには、大きなチャンスだ。

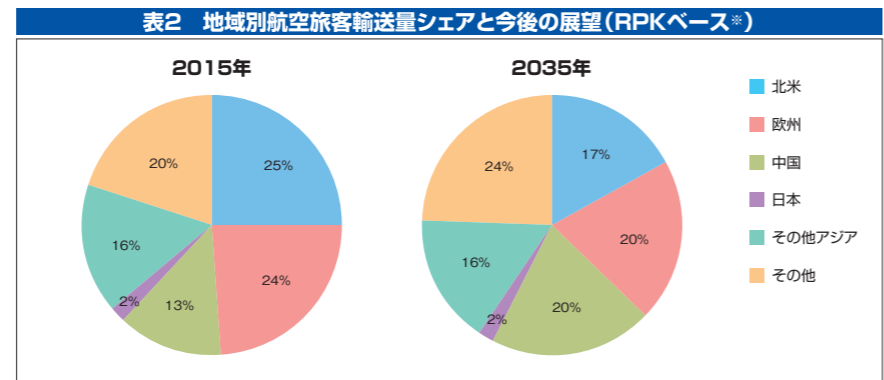
四大航空会社と
急伸する独立系エアライン

中国の航空事業はもともと国営企業として1社で管理運営されてきたが、1987年の見直しにより地区管理局毎の6社に分割された。現在は北京の中国国際航空、上海の中国東方航空、広州の中国南方航空

の三つの国有会社となっている。分割されたとはいえ、各社の企業規模は巨大であり、日本の大手航空会社である日本航空、全日本空輸のいずれもが国有3社には売上規模、有償旅客キロ(RPK)とも及ばない。この3社に海南航空を加えた4社が中国の四大航空会社とされている。

中国国際航空は、売上規模は15年実績で約17,334百万ドル(約1兆7,500億円)と、世界全体でもトップ10を展望する水準だ。他にも独立系のエアラインとして、上海を拠点とする吉祥航空やLCCの春秋航空なども台頭している。

中国には大小合わせて30社以上の航空会社が存在し、中国航空業界は、熾烈な競争環境にある。そのためほとんどの航空会社は大手4社の傘下にあり、例えば前述の中国国際航空の傘下には大連航空や深圳航空などが連なる。グループ化が進むことにより、大規模の経済が働



出所：日本航空機開発協会データをもとに作成
※RPK/有償の旅客数×フライト距離により算出。航空会社のスケール把握や、需要予測などに利用される指標。