

新型コロナウイルスの中国石油産業への影響

中国長期出張員事務所／
総務部調査情報グループ

1. はじめに

2020年は、中国にとって大きな節目の年であった。「第13次五カ年計画(以下「13・五計画」)」の最終年であり、「小康社会(ややゆとりのある社会)」を全面的に実現させるために、中国政府は国内総生産(GDP)を2010年比で2倍とする目標を掲げ、様々な取り組みを行ってきた。

2019年11月、中国政府は第4次経済センサスを行い、GDPをはじめとする主要経済指標を過去5年間遡って上方修正するなど、2020年の数値目標達成に向けて調整を行っていた。その結果、当初2020年はGDP成長率前年比5%台後半を達成すれば、2010年比2倍の目標を達成できるはずであった。当然、石油業界をはじめとするエネルギー業界においても、この目標達成のために努力を重ねてきた。

しかし、2019年末ごろから湖北省武漢で最初に感染が始まったとされる新型コロナウイルス肺炎が、中国

国内で感染が広がりみせる。武漢市をはじめ中国全土の都市でロックダウンの状態に陥った。人の移動の制限から始まり、中国では経済全体が停滞し、2020年第1四半期のGDP成長率は前年同期比6.8%減と、四半期ベースを遡れる1992年以降初めてのマイナス成長を記録した。その後、新型コロナウイルスの感染は世界全体に拡大し、世界経済も大きく後退することとなった。

こうした事態は、中国政府としても想定外のことであり、これまで長年積み上げてきた努力とそれに伴う実績が一気に吹き飛んだ形となった。事実、本来であれば3月に開かれるはずであった全国人民代表大会が5月末に延期され、開催期間も短縮、李克強総理が報告した「政府活動報告」では、通常であれば毎年示される当該年度の経済成長率の数値目標も示されなかった。

中国政府のこうした対応は、国内外における新型コロナウイルス感染の先行きとそれに伴う具体的な経済情

1. はじめに
2. 2020年上半期の中国経済
3. 中国輸送業界の動向
 - 3-1. 中国自動車産業
 - 3-2. 中国低硫黄船舶燃料油市場
4. 中国石油・化学市場の動向
 - 4-1. 石油精製
 - 4-2. 原油
 - 4-3. 主要化学製品
 - 4-4. 天然ガス
 - 4-5. 石油製品価格
5. 今後の石油化学産業への影響予測
 - 5-1. 原油市場への影響
 - 5-2. 石油化学工業業界への影響
6. 第14次五カ年計画の方向性
7. おわりに

¹ 中国では経済センサスを5年に1度実施し、経済指標の修正を行う。

勢が見通せない現実がその背景にある。経済のグローバル化が進み、小さな事象でさえも海外情勢に影響を与える可能性も考えられる中で、経済の不安定性や不確実性は顕著に高まっている。

本稿では、世界がコロナ禍にあることを前提に、まずは 2020 年上半期における中国石油産業の状況の把握に努めた上で、同産業の次期五カ年計画(第 14 次五カ年計画)の方向性を探ってみることとする。

2. 2020 年上半期の中国経済

中国では、全土に拡大した新型コロナウイルス感染が一段落し、2020 年第 2 四半期は経済も徐々に持ち直してきた。中国の実質経済成長率は、第 1 四半期のマイナス成長から第 2 四半期の 3.2%増と一気にプラスに転じ、上半期全体では 1.6%減まで減少幅が縮小した。

中国における 2020 年 6 月の工業生産者出荷指数では、前年同月比で 3%減となる一方、前月比では 0.4%の上昇となった。中国国家統計局によると、国際原油価格の大幅上昇による石油製品価格の上昇がその背景にあるという²。

中国経済の低迷によりエネルギー需要が低下し、その影響は中国国内の各種エネルギー生産にも表れている。第 1 四半期の原炭生産量は前年同期比 0.5%減の 8.3 万トン、原油処理量は同 4.6%減の 1.5 億トン、発電量は同 6.8%減の 1 兆 5,822 億キロワットアワーであった³。これが上半期でみると、原炭生産量は同 0.6%増の 18.1 億トン、原油処理量は同 0.6%増の 3.2 億トンとプラスに転じ、発電量も同 1.4%減の 3 兆 3,645 億キロワットアワーと減少幅が 5.4 ポイント縮小するなど⁴、各種エネルギー生産は回復傾向にあることが分かる。

3. 中国輸送業界の動向

3-1. 中国自動車産業

新型コロナウイルス感染拡大後、中国での自動車販売は低迷したものの、4 月以降は回復基調を示している。中国自動車工業協会(CAAM)によると、中国の 2020 年 6 月の自動車販売台数は前年同月比 11.6%増の 230 万台となり、4 月以降 3 カ月連続で、前年同月比での増加となり、商用車を中心に堅調な伸びをみせているという。中国では製造業や消費市場の回復が続いており、経済は全体的に上向きつつある。これについて CAAM では、各地での自動車消費刺激策の継続などが、自動車市場の予想以上の回復をみせる要因との見解を示している⁵。

一方、新エネルギー車(NEV)については依然として回復の兆しが見えず、6 月の販売台数は前年同月比 33.1%減の 10 万 4,000 台となり、減少幅も前月に比べ 9.6 ポイント拡大した。中国政府は、NEV の販売を促すために、本来であれば 2020 年末で打ち切られるはずであった NEV に対する補助金を 2022 年まで延長

² 「王有捐：CPI 呈結構性上漲 PPI 低位運行」中国国家統計局サイト 2020 年 7 月 17 日

(http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202007/t20200717_1776687.html)

³ 「2020 年 3 月份能源生産情況」中国国家統計局サイト 2020 年 4 月 17 日

(http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202004/t20200417_1739332.html)

⁴ 「2020 年 6 月份能源生産情況」中国国家統計局サイト 2020 年 7 月 16 日

(http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202007/t20200716_1776199.html)

⁵ 「6 月の自動車販売は 3 カ月連続で増加、商用車が牽引」JETRO サイト 2020 年 7 月 16 日

(<https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/07/8a3b760a913e1ae0.html>)

し、段階的に引き上げていくことを決めている。

環境対策と産業高度化の観点から、長期的にみれば NEV へのシフトは進むであろうが、短期的には景気の早期回復を図るために、裾野の広い産業チェーンが確立されている従来型のガソリン車・ディーゼル車の販売を伸ばすことを優先的に進めるものと思われる。一方で、NEV の一定程度のシェアを維持するためには、引き続き補助金等の優遇政策と NEV に対応したインフラ整備を進めていく必要がある。

3-2. 中国低硫黄船舶燃料油市場

世界的に進展している船舶燃料油の低硫黄化は、中国においても例外ではなく急速に進みつつある。2020年4月28日、商務部と海関総署は連名で「低硫黄船舶燃料油の輸出許可管理貨物リストへの登録(将低硫黄船用燃料油納入出口許可証管理貨物目録)」及び「2020年第1次低硫黄船舶用燃料輸出割当の発行に関する通知(關於下達2020年第一批低硫船用燃料油出口配額的通知)」を発表した。これにより、中国で生産された低硫黄船舶燃料油は正式に輸出許可証対象の貨物となり、輸出割当管理制度が適用されることとなった。

山東隆衆資訊によると、2020年上半期の中国国内の低硫黄船舶燃料油の生産能力は約1,310万トンである。そのうち低硫黄船舶燃料の生産/ブレンド及び出荷を行った製油所は28社で、SINOPECとCNPCの生産能力のシェアはそれぞれ47.8%と18.3%を占めた。この期間、初めて外航船舶用低硫黄重質燃料油の生産と出荷を実現した製油所は長慶石化、華北石化、勝利石化、長嶺石化、九江石化、浙江石化、中油高富等で、高橋石化、鎮海石化、金陵石化等の大規模製油所も低硫黄船舶燃料油の生産能力拡大に努めている。

2020年上半期現在の低硫黄船舶燃料油の地方別生産能力は表1の通り。浙江省、広東省、遼寧省など沿海地域に生産能力が集中していることが分かる。

表1. 2020年上半期現在の低硫黄船舶燃料油の地方別生産能力

生産能力	省市区
300万トン以上	浙江省、広東省
200～300万トン	遼寧省
100～200万トン	山東省
1～100万トン	江蘇省、陝西省、福建省、江西省、湖南省、広西チワン族自治区

(出所) 山東隆衆信息技术有限公司レポート「2020中国低硫船燃上半年産量超300万吨供水水平提昇明顯」より作成

一方、2020年第1期低硫黄船舶燃料油の輸出割当量をみると、合計で1,000万トンであった。企業ごとの割当量は表2の通り。2020年2月に財政部、税務総局、海関総署の3機関の連名で「国際航行船舶に対する燃料油供給の輸出に係る税金還付政策実施に関する公告(關於对国际航行船舶加注燃料油实行出口退税政策的公告)」を発表し、増値税13%の還付が実施されて以降、各製油所では低硫黄船舶燃料油輸出への対応を積極的に進めている。

表 2. 2020 年第 1 期低硫黄船舶燃料油企業別輸出割当

単位：万トン

企業	割当量
SINOPEC	429
CNPC	295
浙江石化	100
SINOCHEM	90
CNOOC	86
合計	1,000

(出所) 山東隆衆信息技术有限公司レポート「2020中国低硫船燃上半年産量超300万吨供油水平提昇明顕」より作成

山東隆衆資訊によると、2020 年上半期の中国の低硫黄船舶用燃料油の生産量は 300.5 万トンで、そのうち SINOPEC が 65%、CNPC が 18%を占めるという。一方、中国の外航船舶用の低硫黄燃料の消費量は 618 万トンで、外航船舶用燃料全体の 85%を占め、MGO が 11%、高硫黄船舶用燃料が 4%となっている。船舶用燃料油の低硫黄化が進む中で、中国の船舶用燃料油の調達ルートは、従来の輸入依存から次第に国産化を含めた多様化へと移行しつつある。

4.中国石油・化学市場の動向

4-1.石油精製

4-1-1.原油処理量

6 月の二大石油集団(CNPC、SINOPEC)の原油処理量は 3,163 万トン(日量 105.43 万トン)で、前月に比べ 3.79 ポイント上昇した。このうち SINOPEC が 1,855 万トン(日量 61.83 万トン)で前月比 4.06%増、CNPC が 1,308 万トン(日量 43.6 万トン)で同 3.41%増であった。

SINOPEC 系列の製油所では、メンテナンスの集中期が一段落し、わずかに鎮海煉化 1,000 万トン/年の常減圧装置、天津石化全体がメンテナンス状態にあるだけで、その他 SINOPEC 傘下の製油所の一部が処理量を増加させていることから、全体の原油処理量は引き続き上昇している。CNPC では、CNPC 系列の製油所の原油処理量が基本的に高い水準で回復している。大連石化が生産停止状態にあることを除き、新たなメンテナンスもなく、6 月の原油処理量に大きな変化はなかった。

7 月初めには CNPC 寧夏石化全体がメンテナンスに入り、同時に二大国有石油企業の前期メンテナンスに

6 山東隆衆信息技术有限公司レポート「2020 中国低硫船燃上半年産量超 300 万吨供油水平提昇明顕」2020 年 7 月 17 日 (https://xw.qq.com/cmsid/20200716A0P0CT00?pgv_ref=baidutw&ADTAG=baidutw)

7 本章の各業界の動向は、基本的に JPEC が金聯創に委託したレポート「課題 24 新型コロナウイルス对中国石化行業的影響及未来行情予測(6 月刊)」2020 年 7 月 20 日に基づく。輸出入に関しては「中国海關統計」2019 年各月版及び 2020 年各月版を参照した。

入っている製油所が全面的に生産を再開させる。生産開始と生産停止が相打ち消す状況下では、後期の国有製油所の原油処理量はわずかに上昇するものと思われる。

4-1-2.製油所稼働率

6月末時点の中国国内の国有製油所の稼働率は前月末比2.83ポイント増の80.26%であった。製油所の装置稼働の安定化に従い、石油製品の downstream での需要が引き続き好転し、国有製油所の稼働率の上昇基調を支えている。その反面、6月には天津石化、大連石化の比較的規模の大きな2つの製油所が引き続きメンテナンス状態にあり、稼働率のアップにある程度の制限を加えている。しかし、全体的にみれば、製油所が徐々に再開されることで生産量が増加し、国有製油所全体の稼働率は高まりつつある。

7月には製油所の集中メンテナンス期が終了し、製油所が基本的に再開する。これにより後期の国内の国有製油所の全体の稼働率は更に上昇し、安定していくものと思われる。

4-1-3.石油製品供給

6月の石油供給は前月比5.9%増で、増加幅は1.7ポイント上昇した。生産能力の回復と輸出の増加に伴い、中国において、石油製品の供給は引き続き増加の趨勢をみせている。

7月は、撫順石化1,150万トン/年の常減圧装置が依然としてメンテナンス中で、寧夏石化及び金陵石化の計800万トンの常減圧装置もメンテナンスで操業を停止している。しかし、天津石化と大港石化の計1,750万トン/年の常減圧装置及び玉門石化と武漢石化の計750万トン/年の常減圧装置が運営を開始する。このため、6月と比べ国内の原油処理量が増加し、ガソリンとディーゼルの生産量増加に有利な状況となる。石油製品供給量は継続して増加するものと思われる。

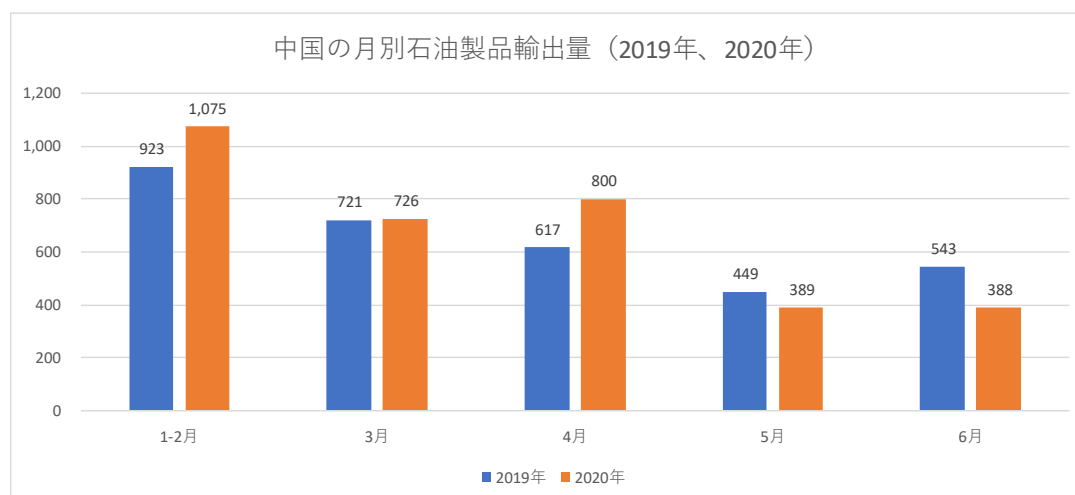
4-1-4.石油製品需給—ガソリンは堅調、ディーゼルは弱含み

6月の石油製品の販売量は前月比3.5%増であったが、増加幅は3.8ポイント下落した。ディーゼルは休漁期、梅雨期、夏場の高温な天候等の不利な条件を受けて、最終消費は引き続き抑制された。一方、ガソリンは夏場の空調使用や学校再開等により需要が刺激され、販売は安定的に伸びている。

7月は、ガソリンの需要が依然と旺盛なのに対して、ディーゼルの需要は弱含みとなる。国内各地が相次いで高温気候となるため、自動車用及び社内空調用の燃料需要が激増し、ガソリン市場は活気を呈する一方、ディーゼル市場は変化のない状態が続くものと思われる。

4-1-5.石油製品輸出

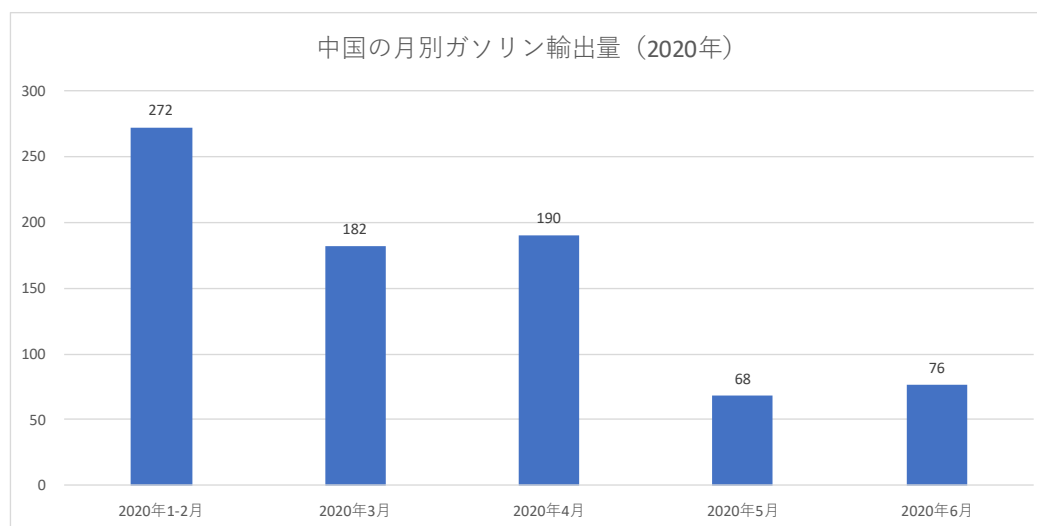
6月の石油製品の輸出は前月比0.25%減、前年同月比28.5%減の387.7万トン(図1)で、輸出額では前月比6.4%減、前年同月比62%減の12億ドルであった。1～6月の累計では前年同期比3.8%増の3,376.3万トンで、累計輸出額は同15.2%減の157.04億ドルであった。



(出所) 「中国海関統計」2109年各月版及び2020年各月版より作成

図1. 中国の月別石油製品輸出货量(2020年)

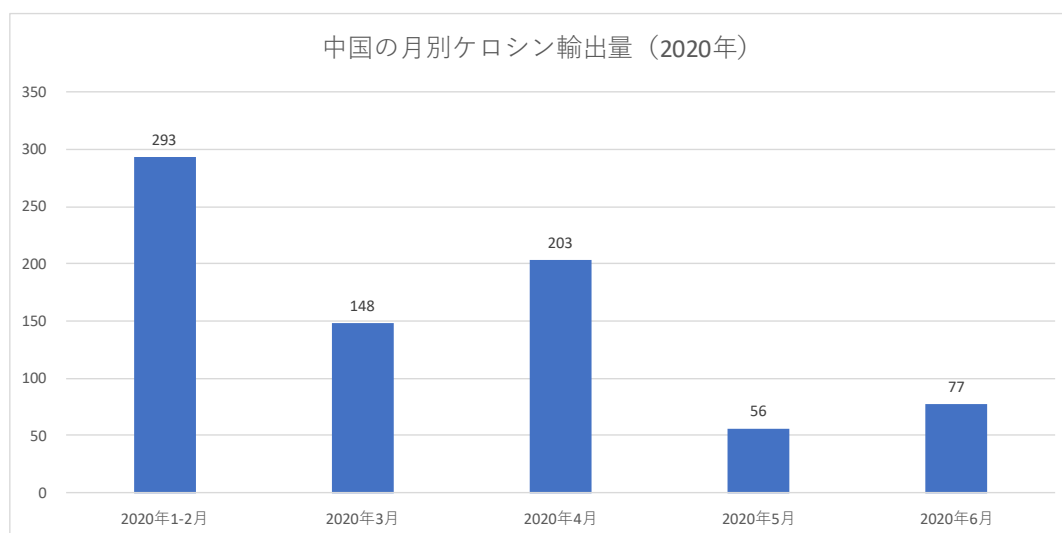
製品別にみると、中国の6月のガソリン輸出は前月比11.8%増、前年同月比23.9%減の76万トン(図2)で、1～6月の累計では前年同期比16.2%増の788万トンであった。



(出所) 「中国海関統計」2020年各月版より作成

図2. 中国の月別ガソリン輸出货量(2020年)

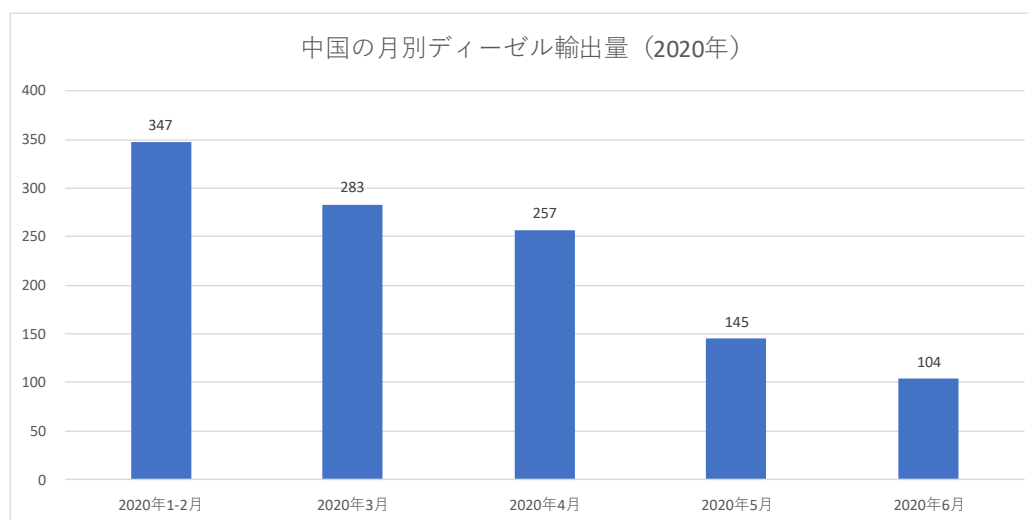
ケロシン(灯油・ジェット燃料)輸出では前月比 37.5%増、前年同月比 37.9%減の 77 万トン(図 3)であり、1～6 月の累計では前年同期比 7.9%減の 777 万トンであった。



(出所) 「中国海関統計」 2020年各月版より作成

図 3. 中国の月別ケロシン輸出量(2020 年)

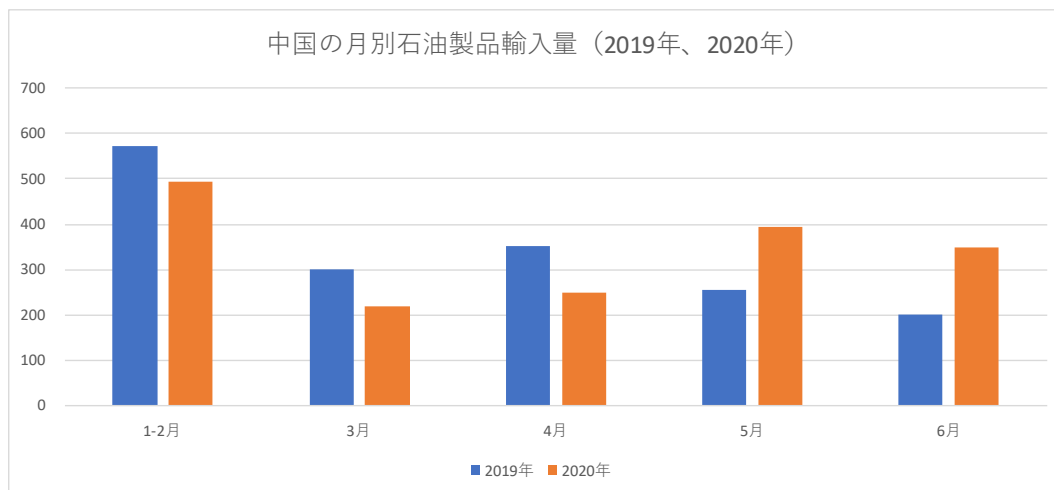
ディーゼル輸出では前月比 28.3%減、前年同月比 49.9%減の 104 万トン(図 4)で、1～6 月の累計では前年同期比 5.3%減の 1,135 万トンであった。



(出所) 「中国海関統計」 2020年各月版より作成

図 4. 中国の月別ディーゼル輸出量(2020 年)

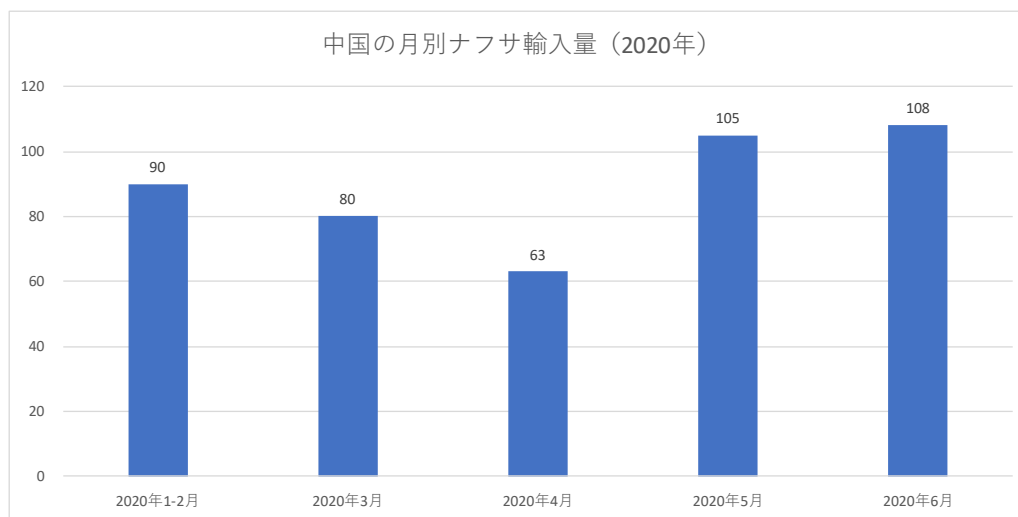
一方、中国の6月の石油製品の輸入では前月比10.9%減、前年同月比75.7%増の349.9万トン(図5)で、輸入額では前月比5.6%増、前年同月比1.3%減の11.2億ドルであった。1～6月の累計では、前年同期比0.7%増の1,690.2万トンで、累計輸入額は同19.2%増の69.5億ドルであった。



(出所) 「中国海関統計」 2109年各月版及び2020年各月版より作成

図5. 中国の月別石油製品輸入量(2020年)

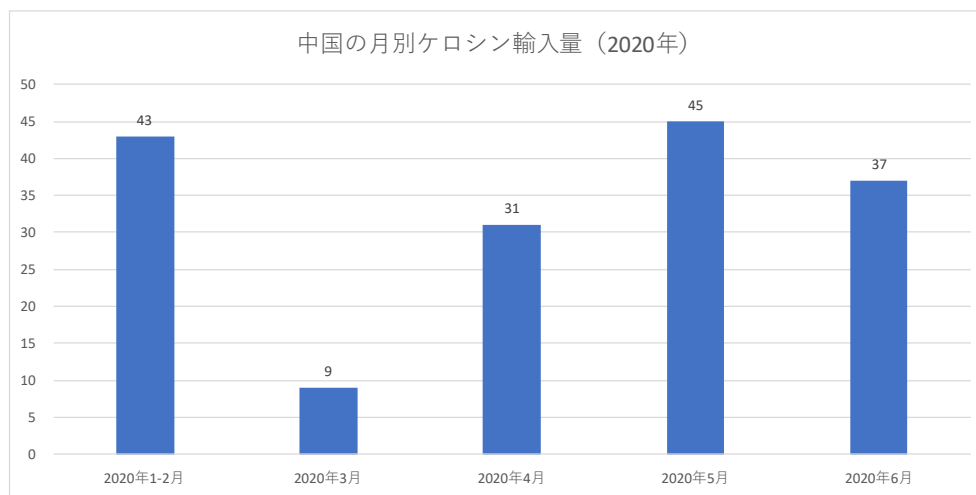
石油製品輸入をそれぞれの製品別にみると、中国の6月のナフサの輸入量は、前月比2.9%増、前年同月比322.7%増の108万トン(図6)で、1～6月の累計では447万トンであった。



(出所) 「中国海関統計」 2020年各月版より作成

図6. 中国の月別ナフサ輸入量(2020年)

ケロシン輸入では前月比 17.8%減、前年同月比 31.5%増の 37 万トン(図 7)で、1~6 月の累計では前年同期比 8.3%減の 166 万トンであった。



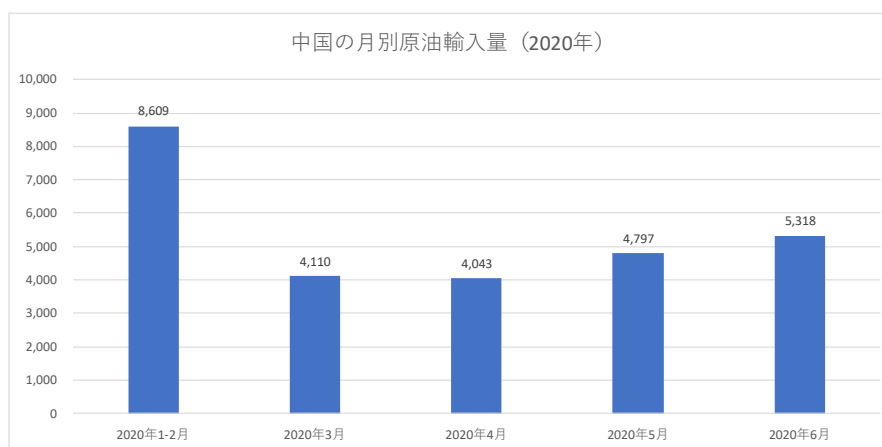
(出所) 「中国海関統計」2020年各月版より作成

図 7. 中国の月別ケロシン輸入量(2020 年)

4-2.原油

原油の生産量は概ね増加傾向にあり、処理量も加速している。6月の原油生産量は前月比0.6%減の1,624万トンで、原油加工量は同0.5%増の5,787万トンであった。1~6月の累計原油生産量は前年同期比1.7%増の9,715万トンで、第1四半期に比べ増加幅が0.7ポイント縮小している。また、2020年上半期の原油加工量は3.2億トンであった。

原油の輸入量も増加しており、国際市場での原油価格も大幅に上昇している。6月の原油輸入量は前月比10.9%増、前年同月比34.4%増の5,318万トン(図8)となり、1~6月の累計原油輸入量は前年同期比9.9%増の2.69億トンに達し、第1四半期より増加幅が4.9ポイント上昇した。6月30日のブレント原油の直物FOB価格は41.64ドル/バレルで、5月29日の34.15ドル/バレルより21%上昇した。



(出所) 「中国海関統計」2020年各月版より作成

図 8. 中国の月別原油輸入量(2020 年)

4-3. 主要化学製品

4-3-1. メタノール

供給面では、6月の企業の稼働率は66.42%で、5月よりも2.23%低下した。その原因は5月の季節的な春季メンテナンスにより、メタノール企業全体の生産調整が行われたことによる。5月の生産量は4月より21.04万トン減少して506.58万トンとなった。6月の輸入量は115～120万トンとなり、国際市場でのメタノール供給過剰の局面は改善されていない。また、インド市場の封鎖、国際的な新型コロナウイルス感染拡大等の要因により、インドや米州向けの貨物の多くが中国市場に流入している。

需要面では、5月の需要量は599万トンで、4月より26万トン減少した。主に下流のホルムアルデヒド、酢酸、MTBE等の月平均稼働率が低下し、5月の輸出量は大幅に減少して、274万トンとなった。この状況は、国際的な需要が弱含みである一方、国際市場価格が低迷していることに関係している。

4-3-2. アクリル

6月の供給量は281.79万トンとなり、平均稼働率は前月比2ポイント上昇して77.95%であった。主に天津渤化の稼働率が徐々に上昇し、万華化学の生産再開後の生産量が回復していることによる。5月の消費量は291.38万トンで、4月に比べ小幅に下落した。その主な要因は、輸入が小幅に下落したことによる。5月の輸入量は17.29万トンで、4月に比べ3.79万トン減少した。輸入先は主に北東アジアの日、韓国、台湾である。

4-3-3. PX(パラキシレン)

供給面では、5月のPXの生産量は159.5万トンで、4月に比べ0.2万トン増加した。6月の稼働率は5月よりも1.29ポイント上昇して77.28%に達した。5月の輸入量は96.2万トンとなった。

需要面では、5月の総需要は約278.61万トンで、そのうちPTA生産用が99.2%を占め(276.4万トン)、農業及び医薬分野での用途が0.8%を占めた。

4-3-4. エチレン

5月の中国のエチレン生産量は168.05万トンで、4月に比べ0.55万トン増加し、2020年1～5月の累計では851万トンとなった。

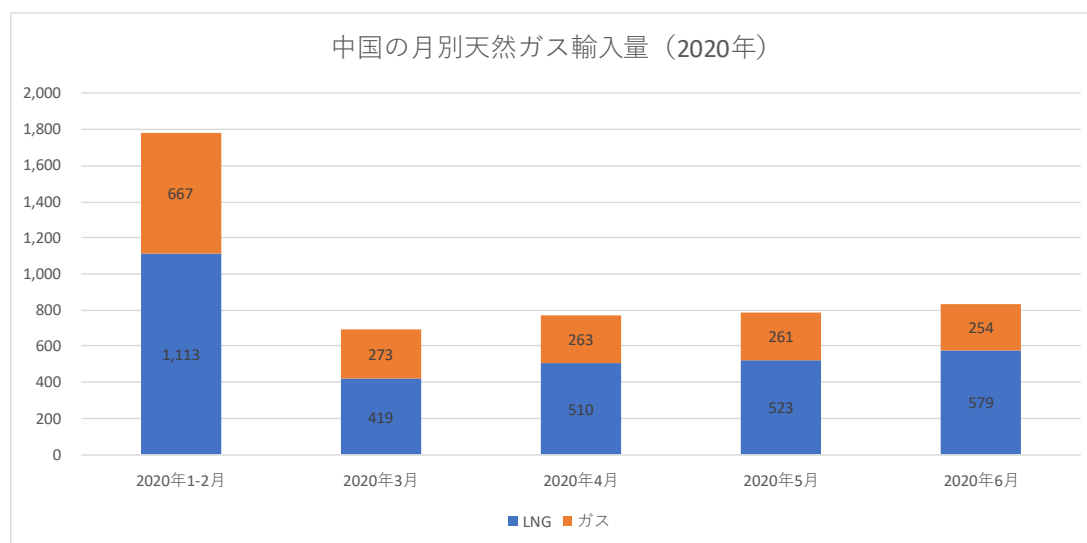
5月の中国のエチレン輸入量は20.38万トン、平均価格は523.16ドル/トンで、1～5月の累計輸入量は78.07万トンであった。5月の主な輸入先は韓国と日本で、それぞれ8.12万トンと3.4万トンであった。輸入した地域は主に江蘇省と浙江省で、輸入量はそれぞれ6.06万トンと5.85万トンであった。

4-4. 天然ガス

中国における2020年の天然ガスの生産量は、第1四半期が前年同月比9.1%増の483億立法メートル、上半期が同10.3%増の940億立法メートルとなり、第1四半期に比べ増加幅が1.2ポイント上昇した。

天然ガス輸入では、6月の輸入量は前月比6.3%増、前年同月比11.5%増の833万トン(LNG換算、以下同様)であった(図9)。このうち、LNGによる輸入が約7割を占めている。1～6月の累計輸入量は前年同期比3.1%増の4,836万トンで、第1四半期に比べ増加幅が1.3ポイント上昇した。このうち、LNGによる輸入

量は全体の約 65%を占めている。



（出所）「中国海関統計」2020年各月版より作成

図 9. 中国の月別天然ガス輸入量(2020 年)

4-5.石油製品価格

2020年6月末までの状況をみると、国家発展改革委員会は石油製品価格調整プランに基づき、6月28日から、国内のガソリンとディーゼルの標準価格を1トン当たりそれぞれ120元と110元ずつ引き上げた。主に最近の国家原油価格の上昇により、ブレント原油が終値で一旦40ドル/バレルを突破すると、需給局面が改善し、石油市場の回復を支える形となっている。

5.今後の石油化学産業への影響予測

5-1.原油市場への影響

金聯創の分析によると、2020年の第1四半期は、国際市場での原油価格が40ドル/バレルを下回る期間が続き、中国国内の石油製品価格を調整しなかったことで、民営企業である地方の製油所には大きな利益を得るチャンスと原油貯蔵の機会を与えられた。このため、4～6月の国内の原油輸入に関し、一貫して高い水準を保ったのは主に地方製油所であった。また、5～6月の製油所は一般的に7～8月に船積みの原油を取引することから、底値利益が望める状態にある。6月末時点の非国営貿易による原油輸入の余剰割当はまだ8,000万トン近く残っており、8月以前の原油輸入量は高い水準で推移するものと思われる。

6月末に国際市場での原油価格が40ドル/バレルを突破し、加えて石油製品価格が上昇し、下半期の新型コロナウイルス感染が落ち着けば、原油価格の更なる上昇の可能性は大きい。地方製油所の貯蔵原油の利益が下がるに従い、8月以降の原油輸入量は明らかに減少するものと思われる。

⁸ 本章の影響予想は、基本的にJPECが金聯創に委託したレポート「課題24 新型コロナウイルス对中国石化行業的影響及未来行情予測(6月刊)」2020年7月20日に基づく。

原油需給の安定が維持されるとの前提の下、下半期の原油輸入量は低下し、国内原油の生産を後押しすることになるため、下半期の原油生産量は上半期より明らかに増加することが予想される。

5.2.石油化学工業業界への影響

7月の国有製油所の稼働率は上昇、地方製油所の稼働率は安定という状態にある。国有製油所は集中メンテナンスの時期が終わり全面的に再開したことが稼働率の上昇を後押ししている。地方製油所は、港湾にある大量のタンカーストックが一部製油所の処理に一定の影響を与えるものの、山東省の地方製油所は依然として利益が生じ、稼働率は小幅に上下するものと思われる。このことから、7月の石油製品の供給量は問題ないものと思われる。

ガソリンのベースニーズは安定し、ディーゼルの消費は弱含みの状態が続く。国内の高温気候が続き、マイカーの空調使用が頻繁になり、ガソリン消費量は上昇する。また、新型コロナウイルス収束後は、多くの住民がマイカーで外出することになり、ガソリン消費を刺激する。ディーゼルにおいては、雨季に伴う戸外での鉱工業やインフラ建設等の業界の稼働率低下による需要の制限を受ける。また、5月1日～9月1日は休漁期となり、いずれもディーゼルのベース需要の維持にマイナスの影響を与える。

2020年下半期において、ガソリンでは、乗用車市場の回復が加速し、ガソリン需要は引き続き上昇する。一連の消費刺激政策実施の下、重ねて前年の低い基数に対応して、乗用車市場はプラス成長となり、6月は前年同月比で7%の増加となった。ガソリン消費の増加を基礎に、新エネルギー車への依存が停滞する傾向にあり、5月の販売量が23.5%下落したことで、ガソリン代替に対する意欲は低下している。下半期は、新型コロナウイルスの観光業への影響は続くものの、国慶節期間における住民の短期近郊への旅行は旺盛になるものと思われる。中央及び地方政府の一連の優遇政策に促され、一部の消費者の抑制されていた需要の開放が進み、自動車市場は引き続き回復する。新エネルギー車市場の回復は予想できないが、将来的には生産・販売は引き続き回復するだろう。しかし、補助金頼みの政策を弱め如何に市場主導型に転換するかが、今自動車業界が直面している重要な問題となっており、短期間での新エネルギー自動車の爆発的な成長はあり得ない。総合的にみて、下半期のガソリン消費量は前年同期比3.5%増の7,377万トンと見込まれる。

ディーゼルにおいては、インフラ建設と物流業界がディーゼル需要の主な牽引力になる。新たなインフラ建設プロジェクト、特に大規模プロジェクトへの投資は建設機械の販売を促す。下半期におけるインフラ建設投資は引き続き大きく改善し、新たなインフラ建設、新型都市化建設及び重点エンジニアリング建設はディーゼル需要を喚起するだろう。海外における新型コロナウイルスの衝撃を受けて、対外貿易企業の受注は深刻な影響を受け、政府は多くの支援政策を発表し輸出製品の国内向け販売を促した。下半期における製造業の生産は回復し、ディーゼル需要を促すだろう。政府は内需拡大戦略を発表し、引き続き多くの消費回復のための措置を講じるだろう。住民のネット通販による物品消費の成長は加速し、インフラ建設の旺盛さも原材料の輸送需要を喚起し、物流用燃料需要も上昇する。総合的にみて、下半期のディーゼル消費量は前年同期比2.5%増の8,569万トンと見込まれる。

6.第14次五カ年計画の方向性

2020年を以て第13次五カ年計画の対象期間が終わりを告げる。2021年から2025年までが次期第14次

五カ年計画(14・五計画)の対象期間となるわけだが、中国中央政府、地方政府、各産業分野では既にそれぞれの14・五計画策定に向けた動きが始まっているものと思われる。

中国政府が掲げてきた数値目標については、新型コロナウイルス感染という不可抗力によって達成できなかった部分もあるが、中国経済は明らかに着実な成長を遂げ、国民生活も予想以上に豊かになっていると言えよう。その意味では、抽象的な表現になるが、「小康社会(ややゆとりのある社会)」の全面的な実現はほぼ達成したと言っても過言ではない。もちろん、引き続き解決していかなければならない経済的課題も少なくない。

中国政府の言葉を借りれば、「小康社会の全面的な実現及び第一の百年奮闘目標の実現の勢いを以て、社会主義現代化国家建設の新たな征途をスタートさせ、第二の百年奮闘目標に向けて進む最初の五カ年計画」というのが、14・五計画の基本的な理念ということだ。これまで、順調に経済のグローバル化を進め、イノベーションを軸としたデジタル経済を含む第四次産業革命に率先して取り組んできた中国だが、ここ最近では新型コロナウイルス感染や米中対立という中国だけでは解決し得ない難しい問題が立ちはだかっている。ここに国際協調の必要性が生じている。

石油、石油化学産業はいわゆる伝統的産業に属する分野ではあるが、産業の高度化や事業の効率化、地球規模での環境対策などを踏まえた持続的発展を考えれば、従来の常識にとらわれない新たな発想が求められるだろう。

7.おわりに

新型コロナウイルス感染の影響が色濃く反映された第1四半期は経済の落ち込みとともに、石油製品の需要も低下した。また、国際石油市場での混乱もあり、中国の石油製品市場も不安定な状態が続いた。

しかし、新型コロナウイルス感染の徹底的な封じ込み政策が功を奏し、比較的早い時期に感染拡大が食い止められ、現在は比較的安定した状態を保っている。それに伴い国内経済も徐々に回復してきており、石油製品への需要も増加傾向にある。

今後、新型コロナウイルス感染の第二波、第三波の状況に経済運営が左右されることは確実だが、現在の封じ込め策がこのまま機能すれば、経済は着実に回復するだろう。しかし、海外における新型コロナウイルス感染が不透明なために、海外需要(輸出)への期待は難しいものと思われる。当面は国内需要の拡大を狙った産業政策に重点が置かれるものと思われる。

以上

(問い合わせ先)

一般財団法人石油エネルギー技術センター 総務部 調査情報グループ pisap@pecj.or.jp

本調査は、一般財団法人石油エネルギー技術センター(JPEC)が資源エネルギー庁からの委託により実施しているものです。無断転載、複製を禁止します。

Copyright 2020 Japan Petroleum Energy Center all rights reserved