

中国の内河港湾の発展と改革について

宋 建 生

(中国・武漢河運専科学校)

目 次

1. 中国の内河港湾の発展と変化
2. 中国の内河港湾管理の改革
3. 中国の内河港湾の課題

1. 中国の内河港湾の発展と変化

航路、港湾、船舶は水路運輸の主な三つの要素であり、港湾は水路運輸の中核で、船舶は港湾に停泊し、貨物が港湾で荷役される。内河運輸面における港湾の重要な地位は、内河運輸の発展を決め、港湾が発展すれば内河運輸の経済的利益の向上は可能となる。

中国では港湾が社会経済発展の基礎施設・対外開放の門戸・総合運輸の発展の中核とみなされている。70年代の中期から中国の港湾建設は、国民経済発展の重点の一つになり、中央と地方が同時に実行し、大型・中型・小型の港湾を建設し、港湾の改造、新建がなされ、外国の資本を導入し、最新の外国の技術を導入するという港湾発展の政策に基づいて港湾の分布は、合理的に調整され、多数の専用化埠頭が建設され、港湾の施設が建設され、中国の内河港湾の建設も大きな変化をしたのである。

1990年の末までの間に、全国には万屯級以上の深水バースが290個となった。建国の初期と比べて深水バースの数が4.8倍となり、吞吐量が49倍となっている。長江の港湾の埠頭とバースの数が建国の初期と比べて7倍となり、新建の11個水陸総合運輸作業区、海船が停泊できる16個の深水埠頭により、長江の港湾の吞吐量が年間に1.4億屯以上になった。それから各種類の荷役設備の数の増加量が約10倍となり、旅客数の増加度が22.6倍くらいとなっている。

中国の改革・開放をしてからの10年間においては港湾の建設の成果がその前の30年間の港湾の建設の成果を越えており、これは大きな発展と変化であ

る。この発展と変化についての説明は下記のとおりである。

(1)数多くのバースが建設され、港湾の吞吐能力が拡大された。40年間に元の港湾は十分な改造と新建を完成し、さらに張家港は新しい深水港として完成され、南通港・鎮江港・南京港・上海港は、新しい深水港区として建設された。これらの港湾の吞吐能力は拡大され、内河と海の総合運輸と対外貿易の経済の発展のために良い基礎を固めたのである。

(2)多種類の集中・分散の運輸方式が拡大し、港湾の集中・分散の能力が増大したのである。以前は港湾の集中・分散の運輸が単に、鉄道と運河に依存していた。港内の鉄道運輸は主に船舶の荷役作業の必要に服従し、港湾の荷役過程にとり、重要なリンクとして港湾の通過能力を増しましたのである。この10年間に国民経済の発展により、南京港の輸油ラインが建設され、上海、鎮江、張家港の間の港湾分散運河が浚渫され、連絡されたのである。このほかに、上海から杭州まで、合肥から南京までの港湾連絡道路も建設されて、港湾の集中分散運輸の渋滞が改善されたのである。

(3) 先進の技術を利用し、専用化のバースが開発され、港湾の荷役の効率が高められた。例えば南京で2万トン程度の原油の船積の専門用バースとコンテナの専門用バースが建設され、上海では食糧の荷役バースが完成している。長江にある25箇の主なバースが全部機械化となり、現代的な荷役作業ラインも完成され、石炭、鉄鋼、原油、木材、鉱石、雑貨、コンテナ、自動車などの専用バースも建設されている。人力の荷役というたちおくれはなくなっている。

このほか、わが国には内河港湾の港運システムのコンピューター・コントロール・テレコミュニケーションが実現されている。長江の下流にある対外開放の港湾は、例えば南京港、南通港ならびに長江輪船公司与南京油運公司等は電話利用による船舶の動態・業務の連絡・安全性の情報などが検索できるようになった。

(4) 資金源を開拓し、多種類の方法を利用して資金を集めて港湾の建設を促進している。第6次5カ年計画期からわが国は港湾の建設の方針として中央政府が資金を投入し、地方政府が資金を集めて外国の資本を利用するよ

うになった。そして、資金源は拡大され港湾の建設は促進されたのである。第7次5カ年計画期に国から資金を投入した金額は25億元であり、例えば1989年に国の投入した資金は1.3億元で、地方の集めた資金は1.67億元であった。

(5) 港湾の旅客運輸施設が充実し、旅客の旅行の条件が改善されることになった。例えば、武漢港、宜昌港、九江港、安広港、馬鞍山港、沙市港、および万具港の旅客運輸の駅の待合室が建設されている。

(6) わが国には実力が高いレベルを持った港湾建設の設計、科学研究、教学および建設部門があり、いま中国には企画設計院が5つあるばかりでなく、航務工程局が4つあり、航道局が4つあり、科学研究院（あるいは研究所）が3つあり、それから港湾工程の大学と高等専門学校が充実してきている。3万トン級、5万トン級、10万トン級および20万トン級の専用化の埠頭を中国で設計しているばかりでなく、中国で建設できるのである。これ以外、それらの部門は世界的な競争力もあり国際、外国の港湾の設計と建設を行なっている。

(7) 港湾建設の科学管理体制が確立して健全なものになった。それから港湾建設の科学管理のレベルも高まってきている。港湾の総体配置の企画、設計の研究および港湾建設の初期の工作システム、建設の開始の報告、建設の計画、建設の監督、工程を評価して検討することが主な内容となる建設管理システムおよび建設の項目が完成されてからの評価システムが主体となる建設項目の検査と総括システムは確立するようになった。

(8) 港湾のコンテナ運輸の発展はいま、中国には国際コンテナを荷役できる港湾は29ある。国際専用のコンテナのバースが15あり、年間の吞吐量は120万個のコンテナとなっている。中国にはコンテナの運輸を経営する船舶会社が300ある。それらの船舶会社は色々の種類のコンテナ運輸船舶が100艘もある。合せてコンテナの位置が7万あり、これから69もの運輸航路が開かれている。

南京国際コンテナ荷役会社は、中国のはじめの外国の合資の港湾企業である。その会社には、バースが2つあり、2.5万トン級の遠洋貨船がそれらの

バースに停泊している。その会社には世界の80年代の最高水準の30トン級と35トン級のコンテナ・ローディング・ブリッジ、コンテナ・トラック、コンテナ・トレーラー、コンテナ・船積用ストラドル・キャリヤ、コンテナ・プラットフォーム・トレーラーおよびコンテナ・フォークリフト・トラックなどが100ばかりある。ほかに現代的なコンテナの専用倉庫と10万平方メートルのコンテナ・マーシャリング・ヤードもある。その会社はwangs コンピューター・システムを利用して企業の経営活動を管理している。いまその会社の埠頭には全通過能力が年間に15万箱以上になっている。その会社は江蘇省、安徽省、江西省、湖南省および四川省などのような長江の流域にある諸省の対外貿易の輸出などにコンテナを運輸している。そして南京港と中国の東部地区、中部地区および西部地区の経済区との連絡に重要な役割を果たしている。その会社の運輸コンテナの数は、中国の国際コンテナを運輸する港の中の6番目になっている。

このほかに、江蘇省の無錫港には対外貿易の輸入・輸出するコンテナの数は、全国の内河港の中に席次が上位にある。

(9) 長江の港湾は世界の40以上の国あるいは地区との通商の関係をもっている。1980年4月に長江の諸港が開放されてから長江にある25の主な港の中に半分以上の港が対外貿易の荷役の業務を可能とし、対外貿易の貨物は5000万トンくらいである。それから武漢—日本、九江—朝鮮および蕪湖の下流にある4つの港からシンガポール、チリ、インド、米国など40以上の国、あるいは地区までの国際航路を開かれ、長江は直接的に世界の各地に連絡することができるようになった。

2. 中国の内河港湾管理の改革

長江の航運管理体制の改革によって中国の内河港湾の管理体制の改革も推進されている。これは港湾の建設と内河航運事業の発展を促進した。

(1) 港湾の管理体制の改革は推進された。

長江の主流にある主な港湾は地方が管理する体制に変わり、国と交通部は地方の管理する港湾に対して一連の優待の政策と管理措置を実行している。

例えば南京港、鎮江港、九江港および武漢港などの4つの港に対しては国税が決められてから3年間は税額が変らなく、超過利潤は自港のものとなり、もし港の利潤が規定金額以下になれば自港が補充せねばならない。前述の4つの港以外の他の港については所得税が全額免除されている。第7次5カ年計画期に交通部の建設項目はその資金の投入手段が変わっていない。港湾の基本建設と必要な統制・購入資材は資金の投入する部門から供給され、生産に必要な燃料の供給手段も暫く変わっていない。地方政府の指導を受けながら港湾局は政治と企業を分けて港の行政の管理機能を行使している。港湾の荷役、倉庫保管、港湾作業および旅客、貨物の集散などのサービスは他部門の経営にあり、各輪船会社・旅客・荷主にサービスを提供している。

(2) いろいろの形式の経営・請け負い責任制度はさらに推進されている。10年以來、各港湾には企業の経営体制の改革は積極的になされた。一般に局長（經理）が責任を負うという制度をおすすめ、いろいろの形式の経営・請け負い責任制度が確立している。例えば、重慶港は九竜波港埠会社で全面的に“冒險的な低当請け負い責任制度”をおすすめ、域陵磯港は“資産低当請け負い経営・請け負い責任制度”を実行している。それから始めて社会に対して局長を招聘したのである。萬県港は局長が責任を負う制度を実行しながら上層から下層までの責任保証体系を確立し、段階請負を実行して企業の生産経営と組織する活力および適正の能力を強め、各項目の利益の指定目標が以前には全くなかったことである。

長江にある企業は請け負い責任制度をもっと小さい部門の経済計算で各段階を管理している。それを基礎として包、実、掛、職などの方式で企業の生産額、収入利潤、安全、品質、消耗および設備の完全良好率を結合している。調べによっていろいろの形式があり、その説明を以下にする。

1. 百元の生産額に賃金が含まれる割合

資料の測定によって企業と請負部門は各項目のコストが収入の割合になることを計算し、実際に収入金額が計画金額を越えると、賃金の総額が増加して、逆になれば賃金の総額が減らされることになる。

2. 若干の金額を定め、一つに結合

各種類の消耗の費用を定め、各種類の支出を定め、賃金の基金を定め、それらと生産額と利潤を結合して賃金が浮動することになる。

3. 純収益から控除金

企業の生産規模、人員および生産条件に基いて人数を定め、生産金額を決め、賃金以外の不変コストを定め、剰余の純収益から賃金として基礎部分と企業が割当の控除金をとる。

4. 関係部門の管理人員に対して責任がある目標管理を実行し、それらの管理人員と利潤・収入および安全などを結合する。

(3) 港湾企業には“港湾を利用して港湾自身を養う”という財務管理体制を実行している。“港湾を利用して港湾自身を養う”という意味は資金が主に新建港、増築埠頭、バースおよび倉庫上屋などの施設に適用され、元の港に対して改造をすることである。政策によって港湾の管理体制の改革は“二重の指導、主な指導が地方である”という管理体制にある。財務管理面には“港湾で港湾自身を養い、収入で支出をし、決めた金額を納め、財務には請負い経営の体制を実行している。港の内部には生産の部門に対して”基本金額を決め、納めることを保証し、超過利潤が控除金となり、不況は自らの部門で補充し、”非生産の部門に対して“経費を定め、節約部分を控除金になり、支出の超過部分が自らの部門で補充し”という経済の責任が核心とする内部の請け負い経営体制を実行している。これは経営体制を改善し、さらに経営の思想を変えて生産経営を変更し、生産を安定させる経済効果を高めることになる。

このような財務管理の制度を実行して“港湾で港湾自身を養い”という方法はその基本の原則を国家の審査により決める“第7次5カ年計画”に基いて納める税金を見積って“第7次5カ年計画期に国から資金を投入する基本建設と技術改造の項目の資金投入を考えながら、それらを釣合わせて収入と支出を考える財務請け負い制となっている。収入金額が支出のほうより高い場合には、納める金額を決め、収入の金額が支出のほうより低い場合には、国から一部の基本建設用資金を補充して収入の金額が支出のほうと平衡になる部門に対してそのままとなり、この原則は5年間は変っていない。

港湾には“二重の指導、主な指導が地方である”という管理体制を實行して両方面の積極性を奨励してきた。港の建設が地方政府と交通部の両部門の関心と支持を得るようになった。特にそれと同時に“港湾で港湾自身を養う”という政策を實行し、港の自主権力を拡大し、港の実力と活力を強め、港の建設のスピードと現代化への歩調を高め、港湾の生産と建設の発展を有効に促進している。

(4) 長江の幹線となる港湾の運輸生産を総合的なバランスを強め、バランスある生産を組織し、船舶が港に停泊する時間を極力短縮化している。長江の航運体制が改革されてから、長江の幹線にある各港は、各航運企業に開放し、荷役の量が迅速化し、港の能力が船舶の運送力に適応でない現象は非常に著しくなり、長江総務管理局は統一的な計画と整合を強めて総合的に均衡して長江の幹線の月間の生産均衡会議を組織し、重要な物質の運輸の組織、整合、検査および情報サービスなどに力を入れてきた。港の能力不足の現状を反省し、運輸の組織の面に“卸し量に基いて積み量を決め、入港した量に基いて出港の量を定める”という原則を堅持し、生産活動を組織し、港、航路、航運および航政などの各部門を整合し、渇水期と秋の増水期などの自然条件の不利な影響を克服し、滞りなく運送することを保証し、安全性を保証し、船舶の寄港の時間をさらに短縮してきた。

(5) 対外貿易の運輸の発展に力を入れ、各港は特に長江の下流の4つの対外開放の港を積極的に開発・経営をして貨物の供給地に深く入れ込み、荷主部門を訪問し、輸入輸出の貨物の組織力を高め、香港、日本および東南アジアへの江海直航運輸と定期船の運輸を組織化して、新しい定期航路の開拓に努力している。それからコンテナ運輸と港の荷役を合理化をしている。長江の幹線にある主な25の港は、そのうち約半分の港は対外貿易の貨物の運輸と荷役を取り扱って世界の40以上の国、あるいは地区と運輸の業務関係を作り上げている。

(6) 港を重点とした航運集団会社を発足

武漢という都市は“9つ省に交通の便利なところ”といわれている。国内では武漢が9つの省に繋がり、さらに長江で海に繋がっている。だから武漢

は航運の発展の優位さがある。武漢地区には中央、湖北省、武漢市などに航運企業が20ばかりあり、水上運輸の量が全国の内河の運輸貨物の総量の4分の1を占めている。

航運体制の改革の中でも最大規模の内河運輸企業がある湖北省航運会社と、大通実業株式会社などの30の企業群は、華中航運集団会社を組織している。その集団会社は運輸、工業、商業および貿易を一体化させ、船舶の運輸を核心として港を重要点とした科学研究、工業、商業、貿易を補佐する多層の経済構造を形成している、多種類の産品を開発して多手段の販売経営をし、全面的に社会に仕えて競争力を持つ経済主体である。その集団会社は内河航運、沿海航運および近洋航運を一体化し、武漢の改革と開放のために国際市場の開拓と国内国際の輸入輸出の物質の運輸の機構を果している。その集団会社は港湾を重要点とし、生産、運輸および販売の一本化の運輸を組織し、次第に扇状の放射状を持つ地区および業務と企業ネットを形成し、華中と華東地区の経済の発展に仕えてきた。その集団会社は“安定・頑張・求实・団結・奮進”という方針を実行し、“内河運輸を強固にして海洋運輸を発展して科学研究と工業を結合し、商業と貿易を同時に振興する”という経営方針を実行して“投入が少なくして生産量と販売量が高くして効果が高い”という新しい道を開拓してきた。武漢市政府の決定によって第8次5カ年計画期にその集団会社に対して“損益の責任を自分の会社が引き受け、利益が会社のものになること”、“設備の貸付金が低利のように優遇し“などの優待の政策を実行して、武漢の航運の全体優勢を発揮して武漢の対外貿易の発展を推進できるようになっている。

(7) 港湾企業の内部改革を深化し、内部の構造と管理体制を調整し、現代化の科学管理を推進し、各種類の仕事を順序化、標準化およびデータ化にさせてきた。中国の《企業法》の原則によって各港には局長、經理（工場長）が責任を負う制度をおしすすめて目標管理を実行している。さらに全面的な品質の管理を強化してネット状の品質の保証体制を設立し、作業の全過程の品質をコントロールしている。統一の企画に基き、荷主が自らの専用埠頭を建設することが可能となり、埠頭を建設し、自分で利用して利益も自分のも

のなるようになった。港湾の背後地域の省、あるいは区が自らで、あるいは合資で埠頭・バースおよびそれに応ずる施設を建設することが提唱されて奨励されている。国の建設する港湾は、国から資金を投入するという方式のかわりに国から貸しつけるという方式が実行され、基本施設の費用は元金と利子が廃止されている。

(8) 港の職工の募集制度の改革

国民経済と対外貿易の発展により、港の吞吐量が毎年増加しており、港の荷役労働者数がそれに見合うだけ確保することができなかった。だから内河の港は荷役労働者が甚しい不足という現状に直面している。

港の荷役という仕事が労働の密集のポジションであり、仕事の環境が悪くて福祉待遇が低いのである。だから毎年、職工を募集する許可の定員があっても、港湾の荷役労働者を確保することはとても難しいことである。かくしてある港は経済のたちおくれる山間地帯にいる農民を契約労働者として港湾の荷役作業に従事をさせている。

農民からの契約労働者、交替労働者および請負労働者は仕事をする期間に港の職工の一部分で政治面の待遇が港のほかの職工の待遇と同じであるけれども、それらの労働者の農民の地位、身分が変らなく、かれらの農村の戸籍と食糧の供給方式が変わらないことになる。それらの労働者は定期で交替して農村に帰り、港湾の職工を募集する制度の改革は、職工の募集の範囲を拡大し、職工の募集制度を融通性のあるものとしなければならない。それは企業の経済効果を高め、企業の負担を軽減させることになる。

(9) 複合運輸の促進

積極的に複合運輸を促進し、総合運輸の効果を高めることが、わが国のたちおくれる交通運輸の現状を変える重要なことである。複合運輸は、総合の運輸組織であり、それは運輸方式の連絡輸送および生産、運輸、販売の運輸協力を包含するものである。複合運輸は2種類以上の運輸方式を利用し、あるいは二つ以上の運輸企業は両段の運輸を接続させて、同じ運輸の証拠書類を使って、あるいは乗り換えを利用した全行程の運輸を意味している。このほかに、それは公路と港湾の協力、分散の運輸、専用鉄道線路の共同利

用および乗車券の連合売りは観光にも関係する。複合運輸の促進は、運輸の横の連絡を促進して運輸の効果を高めるばかりでなく、旅客としては便利になり、貨物の運転を早めて、顕著な社会経済効果をあげることになる。

1979年以来、各種類の運輸方式の複合運輸はかなりの効果をあげ、具体的な説明については次のとおりである。

1. 鉄道と水路幹線の複合運輸の貨物量は毎年増加しており、例えば鉄道部門は“場所を定め、鉄道線路を定め、列車を定め”という“3つの確定”を実行し、港は列車と船舶の接続を組織し、航運部門は“貨物量を定め、航路を定め、バースを定め、航期を定め”をつなぐ運輸を組織して鉱山、鉄道、港湾および航運の緊密な接続と全行程の責任を負う一体化の運輸ラインを成立させて毎年、貨物の運輸量を上昇している。

2. 幹線と支線の複合運輸企業の新たな発展

各地域には、複合運輸企業が横の連絡を広範に発展させ、たがいに運輸の代理をする協議を締結して乗換えを代理し、複数の地区に跨る複合運輸ネットを行なうのである。

3. 鉄道、道路および水路コンテナ複合運輸ラインを発展し、1回託送、1回費用をとり、1枚の券が全行程に有効で、全行程の責任を負うという制度を実行している。

4. 農村の商品経済の発展に適応するために多種類の複合運輸が実行され、城市を中心として港と駅を重点として郷と鎮を基本点とする複合運輸のサービス・ネットになってきた。そのネットは郷、鎮および運輸の幹線に接続し、その複合運輸部門は請け負い、現地で託送をして、現地で決算して、分散したものを集中させて、あるいは集中したものを分散させて、荷主の戸口から貨物を受けとって、貨物を目的地へ届けて、全行程の責任を負うという方式を実行している。

5. 専用鉄道線路の共同利用を実施し、専用鉄道線路の管理方法を制定して各部門の責任、権限および利益をはっきり規定して、費用の水準と配分方法が規定されている。

6. 旅客の途中の乗換えの困難を解決するために各地域にある複合運輸企

業および運輸部門は大型と中型域市および交通の便利なところで列車、自動車、船舶および飛行機の切符の共通売り、あるいは代理販売、代理部門を多く設立し、手続を簡素化し、旅客の便利性を高める。

7. 鉄道、水運、道路、航空運輸、倉庫保管およびコンテナなどの企業と荷主の連合が実現されている。

最近、全国には第1段階の幹線と郷、鎮につなぐ複合運輸ネットが完成してきている。1989年の1年間だけ全国の複合運輸の量が1億トン以上になって、コンテナの運輸量も3,600万トンとなっている。昨年5月で、全国の県の以上の複合運輸会社の数は400以上で、郷、鎮の複合運輸の部門は3,500以上となっている。

(10) 科学的・合理的な技術政策の制度

港湾の技術政策としては主に全体の企画と経済の分布を強調して域市の建設を船舶の発展に密接に結合させて、次第に完全な港湾システムが形成されてきている。幹線と水域別に使う原則として深水は深用水用にして、浅水は浅用水用にして総合的に考えて合理的に利用することにある。専用化のバースの発展が提唱され、内荷埠頭型によって利用される方式は次のとおりである。

1. 水位差が8m以下の港湾には主に直立式埠頭とする。

2. 水位差が8~17mの港湾には雑貨と、ばら積貨物の船積埠頭のための直立式埠頭を主なものとし、ばら積貨物の船卸埠頭に対して坂埠頭を主なものとして、水位差が17m以上の港湾には坂埠頭を主なものとなっている。

港湾としては、多種類の集中・分散運輸方式をその地域の事情に適合させるように発展しなければならない。特に道路と内河の集中・分散運輸の能力を発展しなければならない。いい条件を持つ港には、はしけ取りという作業を積極的に促進しなければならない。石炭などの主なばら積貨物の専用バースは、能率の高いエネルギー消費が少ない。また連続式の船卸機械を開発しなければならない。貨物量が多く、運輸距離が短い航路にはセルフ・アンローダーを導入し、コンテナのバースとしてはコンテナ・ターミナル荷役クレーンを発達させねばならない。港の固定式の荷役機械のパワーが最大限の力を発揮して駆動され、流動式の設備はできるだけディーゼル機関を投入している。

雑貨とコンテナの埠頭の前部の地帯には、一般的に鉄道荷役ラインを建設しない方が望ましい場合が多い。

水の資源を総合利用することに関して、全体的な企画と河流の航道ネットワークを総合的に整理するには、総合的企画をし総合利用されなければならない。このほかに、遠いところと近いところを結合して、標準化して、それぞれ長江、珠港、黒竜江、淮河および京杭大運河を主な水運幹線として、幹線と支線の両方とも滞りなく通じる水系航路ネットワークを形成する。航路の整理方法として山間地帯にある河流に対して、人工の水路化をし、平原地帯にある河流に対しては浚渫をし、結合する方法をとり、河流ネットワークと湖の地帯については浚渫を考え、湖がある河流の入口に対しては整理し、浚渫も考え、海港の航路に対しては浚渫することを考えるべきであろう。

3. 中国の内河港湾の課題

中国の社会・経済発展のレベルと最近の交通運輸の発展の特徴に関し、中国の交通部は第8次5カ年計画期から総合の運輸体制を主なものとする方針・指導の下に国家の統一的な計画のわくに入れて縦向きを横向きと結合して上層から下層まで責任を背負って、主な道路と水運航路と港湾・駅を建設し、それらに関係がある支線と補完システムを促進する予定である。詳しく説明すると、次のとおりである。

主な道路は国道ネットワークにある重要な国道の幹線道路システムであり、それは自動車の専用的高速道路で、1級と2級の自動車専用道路である。

主な水運航路とは、海上の南北運輸の道路と千トン級の船が通過可能な内河航路である。それは航路、港および船舶の総合体を意味する。このほか、国内、国際の運輸の需要に適用するような合理的技術を導入し、競争力がある内河—海洋運輸の船舶集団を形成せねばならない。

主な港湾・駅・道路・水運航路と連結し、総合運輸ネットワークを形成せねばならない。このほかに通路の客貨物の集散地では、流通を合理化せねばならない。客と貨物を利用するには、主な通路部分と基本施設を充実せねばならない。その他に荷役、乗換え、多種類の複合運輸、運輸管理、運輸代理、情報

の渡し届け、必要な生産と生活のサービスなどの基本的要因の改善がある。支線の補完システムの内容は港、道路および駅の建設の方面以外に、全体の業務の発展と行政管理および人材の育成するための必要なサービス部門、例えば安全監督、救助とサルベージ、船舶の検査および科学技術の面の教育などの内容を包含するものである。

この考えは、長江水系を結合して千トン以上の船舶が通航可能な航路とすることを基本とする。300～500トンの船舶が通航可能な航路を基礎とする標準の水深を持つ航路ネットを形成する。さらに航路、港、船舶および支線システムをつくりあげるような技術を導入し、科学的管理をせねばならない。幹線と支線が滞りなく通じ、内河と海に連結する長江の運輸体系を形成することになる。そのために、改革と開放の方針を堅持して、全面的に各項目の調整・整頓の任務を完成して資金投入の方向を調整して、航運の連結を改善し各方面の積極的な建設を保証し、航運の建設を早めなければならない。このほかに、“安全が第1であり”という方針を堅持して、水上管理の統制を改善して、完全管理のレベルをつねに高めて、経済効果の向上を中心として、港湾企業の企業内部の改革と管理をよくして、さらに大型・中型の企業を活発にして、次第に企業の改造、自からの発展、自からの制約の能力を高め、それから、科学技術の進歩を利用して、航運事業を振興し、航運の発展に努力しなければならない。

今後、10年間に、中国の港の発展は、エネルギー源と対外貿易を重点として、港湾の分布を合理的に調整してクラスにわけて埠頭とバースを建設し、港の多種類の集中・分散能力と倉庫保管の能力を促進し、港の総合吞吐能力を拡大し、港の技術設備を更新し、運輸組織と管理レベルを高めて外国の技術レベルに到達することになろう。大型・中型および中型の港を体系化し、港を起点とし、水上と陸上滞りなく通じ、組み合わせる施設が改善され、内外が一体化となる水上運輸通路を建設することになるであろう。長江の幹線に対しては長江の重慶港、武漢港、南京港およびその他の内河重要港を建設し、クラスにわけて対外開放の城市と開発区の中型・小型の港を発展させ、大型・中型および小型の港、大型・中型および小型のバースを同時に建設す

る方針の指導の下に、港湾の集团的発展を重視して各港の間の多機能化を発揮することができるように改善されるべきであろう。

参考文献

1. 中国の交通年鑑 1987～1990年
2. 中国海運 1989～1990年
3. 中国港湾 1989～1990年
4. 中国海運新聞 1989～1990年