

港湾物流高度化の課題

京都大学名誉教授 小林潔司

(京都大学経営管理大学院港湾物流高度化寄附講座特任教授)

1

A 効率的な港湾物流・港湾のあり方に関する研究

【課題】○アジア地域の成長・貿易構造変化等の把握(産業構造・バリューチェーン分析、貿易予測等が必要)

- ・生産拠点の東アジアから東南アジア諸国へのシフト、EV進展をはじめとする産業構造変化などをどう捉えるか？
- ・サプライチェーンによる付加価値増(バリューチェーン)をどうとらえるか？ 将来の貿易動向はどうか？

○アジア地域の第3国間等を含めた貿易・海上貨物、海上輸送の分析・予測などのツールが必要

- ・貿易量変化や船の大型化、ハブ港湾整備も進む中、アジアの海上輸送や、航路ネットワークはどうなり、港湾インフラはどう対応すべきか？

【参考】港湾の中長期政策 PORT2030 (2018年7月31日策定)

中長期政策の3つの視点

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】	II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】
<ul style="list-style-type: none"> ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ ・人手不足に対応し、国内輸送を支える ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せる美しい「コトづくり」空間に ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開 ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生 ・地球環境や海洋権益の保全
III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】	
<ul style="list-style-type: none"> ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化 ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進 	

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

(参考)PORT2030 ～グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築～

国内主要港からの外貿直航サービスの強化と重層的な航路網の形成

○アジア各国の経済成長、一帯一路構想や北極海航路等の国際航路の変化等の中、我が国に立地する企業の国際競争力を支える効率的で安定した貿易・物流サービスを提供するため、以下の取組を推進する。

- ① 東南アジア地域等へのリードタイムを短縮するシャトル航路を戦略的な重要航路と位置付け、国内主要港との直航サービスを強化
- ② 国内及びアジア諸国からの集貨等を通じて、我が国と欧米諸国等の世界の主要市場を結ぶ長距離基幹航路の維持・拡大
また、越境eコマースや農林水産物の輸出等、多種多様な物流ニーズに対応するため、国際フェリー・RORO船による高速シームレス輸送網を拡充し、多様な速度帯からなる重層的な航路網を形成する。



2

【参考】 国際産業連関表へのニーズなど

○グローバル・バリュー・チェーン(GVC)の把握へのニーズ

- ・ 複数国にまたがって行われる生産工程の間で、財やサービスが完成されるまでに付加価値がどこでどう生み出されているか(バリューチェーン)の把握が必要。

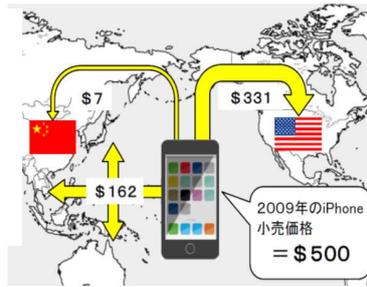


図- iPhoneの国際価値分配

資料: アジア経済研究所 猪俣哲史「グローバル・バリューチェーンとは」

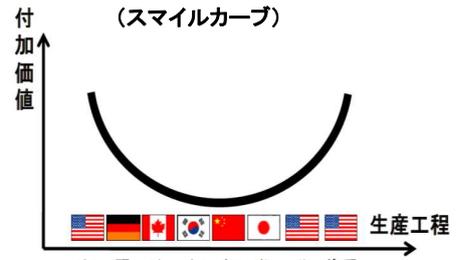


図- 生産工程と付加価値の関係 (iphone3Gの場合)

○将来の産業構造などを踏まえた貿易額予測などへのニーズ

- ・ RAS法により、3時点のIO表などの投入係数変化などを将来推計に反映などしているが、利用のIO表データ以降の構造変化の実績を、さらに考慮するなど精度向上ニーズがある。

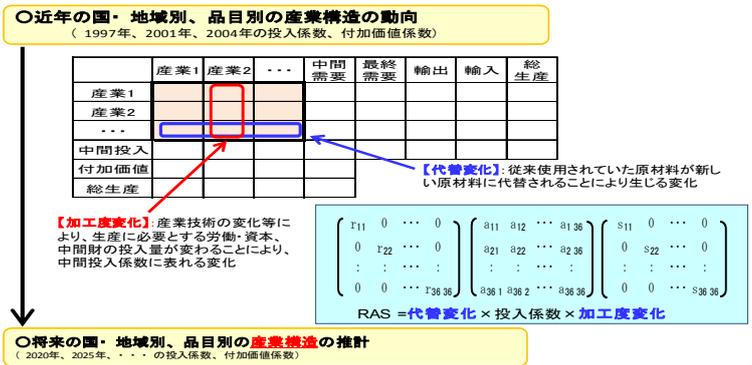
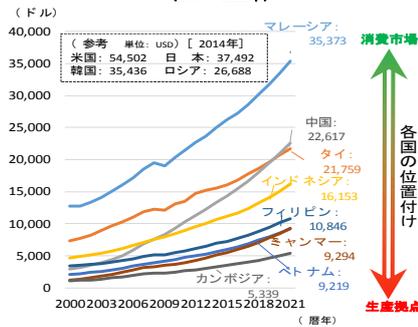


図- RAS法 (イメージ)

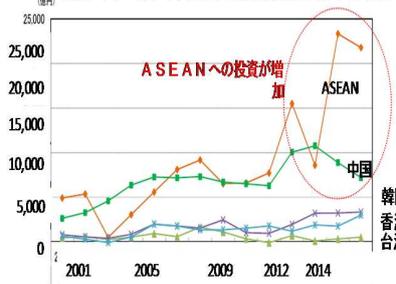
【参考】 アジア諸国の成長や貿易構造変化の動向

【アジア各国の1人当たり購買力平価GDPの推移】



(出典) 国際通貨基金 (IMF) 「World Economic Outlook Database (2016.10)」
※2000年～2014年までは実績値、2015年～2021年は推計値

【我が国企業の対外直接投資先(対アジア主要国・地域)】



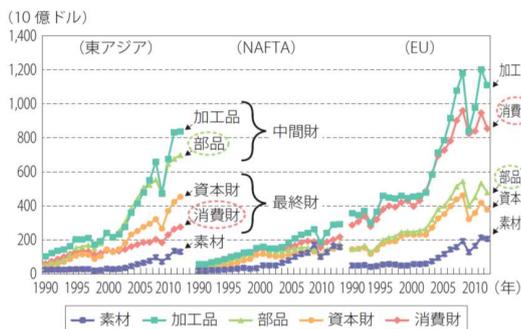
出典:「目で見るASEAN-ASEAN経済統計基礎資料」(平成28年1月 外務省アジア大洋州局)

【中国等からの生産拠点の南下】



【東アジア域内の貿易構造】

主要経済圏の域内貿易の推移 (財別金額)



資料: RIETI-TID から作成。

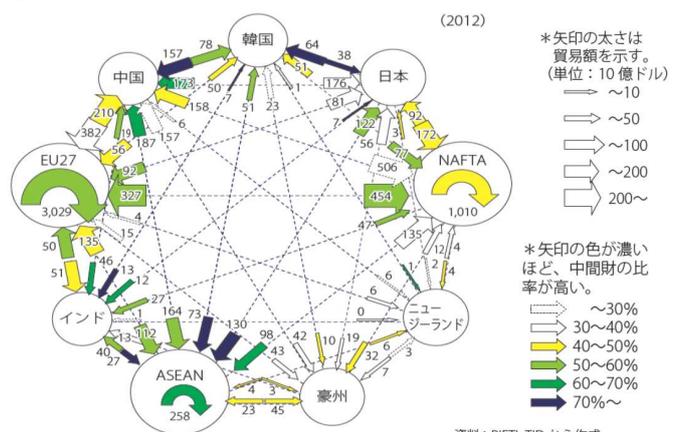
東アジア域内 E U 域内

部品のシェア 高 低

消費財のシェア 低 高

資料: 通商産業白書 2014

第II-3-1-1 図 東アジアと世界の主要地域との貿易フロー



B 港湾・海運のリスクマネジメントに関する研究

- 【課題】○自然災害へのリスクが高まる中、海上からの支援受入や広域的な代替輸送が可能となるよう、**臨海部のサプライチェーンの強靱化が必要**。
- 我が国の製造業がグローバルに生産拠点を展開、マザー工場や研究開発部門の国内配置などコスト競争力の高い生産体制構築の動きのなか、**海上物流においても、世界や国内各地とを結び、迅速かつ柔軟で信頼性の高いサプライチェーンの構築を支えていく必要**

【参考】港湾の中長期政策 PORT2030 (2018年7月31日策定)

中長期政策の3つの視点

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】	II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】
<ul style="list-style-type: none"> ・グローバルSOM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ ・人手不足に対応し、国内輸送を支える ・再生部品輸出や越境修繕サービスのセキュアエコミーの取込み ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の価値を向上させ観光客や市民を引寄せ美しい「コトづくり」空間に ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開 ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生 ・地球環境や海洋利益の保全
III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】	
<ul style="list-style-type: none"> ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化 ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進 	

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

(参考) PORT2030

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

<現状と課題>

・内航フェリー・RORO船社では、輸送能力の向上等を目的として、船舶のリブレースが積極的に進められているが、船社・航路ごとに船型が異なる場合も見受けられる。就航する船舶にあわせて岸壁等が整備される結果、災害時等に他航路の大型船舶の輸送支援ができないなど機動的な対応が困難になっている。

5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

<現状と課題>

・世界に目を転ずると、人口増や新興国の発展による資源エネルギー需要の増大に伴い、我が国が輸入する資源等の海外調達コスト・リスクが増大する恐れがある。

・アメリカのシェールガス革命、パナマ運河拡張、北極海航路の活用等動向を踏まえ、資源エネルギーの輸入先・輸送ルートの多様化を進め、供給・価格リスクに適切に対処していく必要がある。

<施策の内容>

② 特に、内航フェリー・RORO航路については、災害時には機動的な輸送手段となることを考慮して、岸壁の標準化等を検討する。また、運航事業者の協力も得てフェリーふ頭等の規格統一化を進めるとともに、施設の共同利用や貨物の共同輸送に向けた取組を推進する。

<施策の内容>

② エネルギー等の輸送の生産性を向上させるため、船舶の大型化や調達先の多様化に対応するとともに、情報通信技術を活用した企業間共同輸送を促進する。また、我が国の資源エネルギー等の安全かつ安定的・安価な供給を実現するため、水素エネルギー等新エネルギーの大規模輸入の可能性、災害リスクの分散及びサプライチェーンの強靱化の観点を踏まえ、大型船が入港できる受入拠点等の最適配置を行う。

9

研究のフロー ～ 港湾・海運のリスクマネジメントに関する研究～

【研究内容】国内の地震・津波などの災害時の海運・港湾のレジリエンシー強化方策の検討のほか、アジアを中心とするグローバルサプライチェーンに関しては、災害時に加えて、平時の輸送に関わる各種リスク(越境リスク、支払いリスク等)等を研究。

B-1 海運・港湾部門のレジリエンシー強化方策の研究

国内における災害時の対応を図るため下記を検討。

①フェリーを活用した緊急支援輸送(ERL:Emergency Relief Logistics)に関する検討

1) 初動の支援

捜索・救援人員・資器材の被災地への円滑な展開に関する研究

2) 生活支援物資輸送など

被災者の健康と人の尊厳を守るための支援物資の被災地への搬入・配布、被災地における生活支援、看護等サービスの実施に関する研究

3) 復興・早期復旧支援

地域住民の生活再建のための地域流通網や地域産業の復興のための輸送インフラ、輸送システムの早期復旧支援の研究

B-2 グローバルサプライチェーンのリスクに関する研究

①グローバル・サプライ・チェーン(GSC)のリスクの現状分析

1) アジアを中心とする風水害・海象気象・津波・地震等の影響事例分析

(台風、高潮、霧、津波、河川氾濫などによる港湾や荷主企業の利用停止など)

2) 輸送における関わるリスク(越境輸送、積み替え、スト、倒産、事故など)の分析

3) グローバルサプライチェーン・ファイナンスに関する分析

支払いリスク、トレードファイナンス

②グローバル・サプライ・チェーン(GSC)リスクの対応方策検討

1) GSCへの影響に関する分析

2) リスクへの対応方策などの検討

○港湾の中長期政(PORT2030)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

東アジア地域を中心として、貨物ロットが小さい農林水産物等の輸出を強化するため、貨物の共同調達・共同輸送を促進する。また、企業のサプライチェーンマネジメントの高度化に対して柔軟に対応するため、国際フェリー・RORO航路やコンテナシャトル航路を強化し、多様な速度帯からなる重層的な航路網を形成する。

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

内航フェリー・RORO航路については、災害時には機動的な輸送手段となることを考慮して、岸壁の標準化等を検討する。

5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

我が国の資源エネルギー等の安全かつ安定的・安価な供給を実現するため、水素エネルギー等新エネルギーの大規模輸入の可能性、災害リスクの分散及びサプライチェーンの強靱化の観点を踏まえ、大型船が入港できる受入拠点等の最適配置を行う。

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

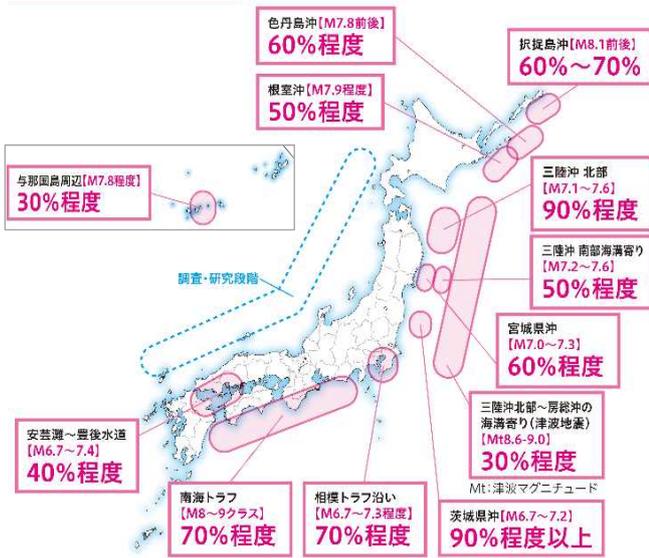
今後、切迫性の高まる南海トラフ地震、首都直下地震をはじめ、地震・津波・高潮等の大規模かつ広域的な災害の発生に対し、災害発生直後から物流の確保を通じて、地域の早期復旧・復興を支援するため、広域的に一連の物資輸送ルートを確認できるような岸壁や臨港道路等の耐震化等を進める。

施策の実施、フォローアップ、更なる展開への活用

10

【参考】 切迫する自然災害や 港湾機能の停止事例など

今後30年以内に発生が予測される主な地震



参考:「海溝型地震の長期評価の概要(H28.1.1時点)」
(地震調査研究推進本部)をもとに国土交通省作成

港湾・海運の災害による機能停止・停滞例

災害種別	災害例
自然災害	地震・津波 1995神戸, 2004Galle(Sri Lanka), 2010Talcahuano(Chile), 2011東日本太平洋側
	台風 2003釜山, 2005New Orleans(U.S.), 2008Yangon(Myanmar), 2012New York(U.S.), 2017Dominica/Puerto Rico/U.S.
人為災害	労働争議 2002U.S., 2003釜山, 2003EU, 2007深圳, 2008Cochin(India), 2010Chittagong(Bangladesh), 2014/15U.S., 2017Spain, 2017Jakarta(Indonesia)
	爆発事故 2010Mumbai(India), 2010大連, 2015Santos(Brazil), 2015天津
	ITシステム障害 2013New York(U.S.), 2017Maersk Terminal
	船社の破産 1986United States Lines, 2001朝陽商船, 2012三光汽船, 2015Global Maritime Investments, 2015第一中央汽船, 2016韓進海運
	政治情勢 1983-88タンカー戦争, 2017カタル



2018年4月3日

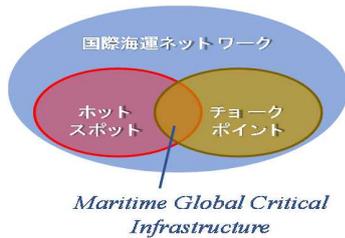
上海港がポートクローズ 100時間封鎖で滞船300隻

中国・上海港で連日のポートクローズが発生した。上海海事局の2日付の通知によると、先週、大規模な霧が発生して長江の航道が視界不良となり、3月27日～4月1日に同港を計2回・約106時間にわたって封鎖した。同局は「ポートクローズの時間はこの10年で最長となる」とし、ピーク時に1550隻の滞船が発生。2日午前5時時点でも、滞船ははるかに300隻規模に上っているようだ。中国船社では、同港に今週発着予定の本船のキャンセルや抜港に踏み切る動きも出ている。

大規模な霧の影響により、吳淞海事局は3月27日午後8時～同31日午前10時まで、長江の航道「上海段」を86時間封鎖し、管轄区域内の船舶1550隻が滞船した。上海港の外高橋、洋山の両ターミナルに影響が及んだもようだ。3月31日午前10時に解除されて航行が再開されたが、同日午後5時42分に視界が200メートル未満となったとして、再度封鎖。同日の解除時間帯には500隻ほどが通航した。その後、今月1日午前9時、視界が1カイリに達したとして再度解除、通航が再開された。

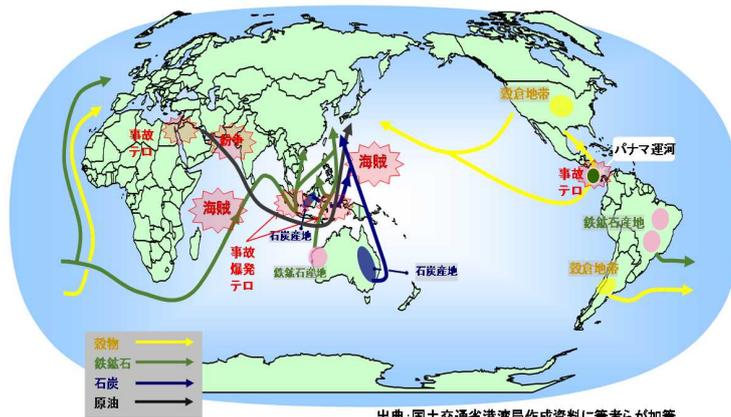
グローバルサプライチェーンのリスクについて

《国際海運の重大インフラ》



ホットスポット: ハザードにさらされる可能性の高い脆弱地点
チョークスポット: 戦略的に重要となる海上水路や海峡など

《日本の資源輸入ルート上のホットスポット》



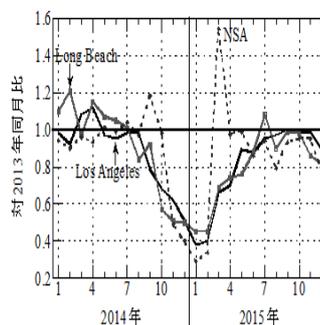
出典:国土交通省港湾局作成資料に筆者らが加筆

《海上石油輸送のチョークポイントを通過した石油量(100万 BPD)》

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
ホルムズ海峡 (Strait of Hormuz)	15.7	15.9	17	16.9	17
マラッカ海峡 (Strait of Malacca)	13.5	14.5	14.6	15.1	15.2
スエズ運河 (Suez Canal)とSUMEDパイプライン	3	3.1	3.8	4.5	4.6
マンダブ海峡 (Strait of Bab el-Mandeb)	2.9	2.7	3.4	3.7	3.8
デンマーク海峡 (Danish Straits)	3	3.2	3.3	3.1	3.3
トルコ海峡 (Turkish Straits)	2.8	2.8	3	2.9	2.9
パナマ運河 (Panama Canal)	0.8	0.7	0.8	0.8	0.8
海上石油輸送量 合計	53.9	55.5	55.6	56.7	56.5
世界の石油供給量	84.9	87.5	87.8	89.7	90.1

Notes: All estimates are in million barrels per day. Data for Panama Canal is by fiscal years. Sources: U.S. Energy Information Administration analysis based on Lloyd's List Intelligence, Panama Canal Authority, Eastern Bloc Research, Suez Canal Authority, and UNCTAD, using EIA conversion factors.

《米国西岸港湾ロックアウト(2015年)時の荷役効率低下と滞船》



【参考】大規模地震発生時後の緊急支援輸送(ERL)に関する分析

大規模地震等の発生後の緊急支援輸送 (ERL:Emergency Relief Logistics)

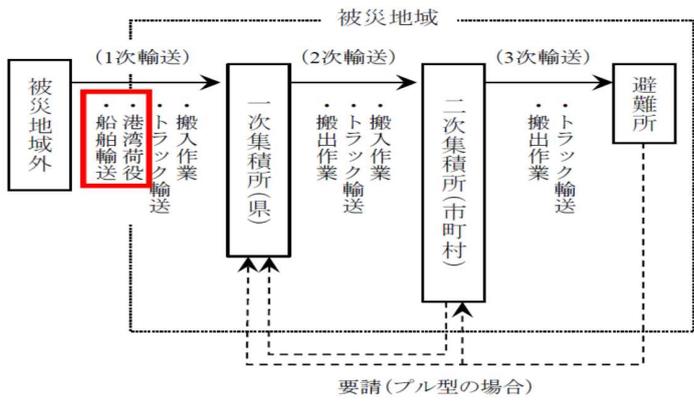
- ・大型車両・資機材、液体燃料等を輸送する場合
- ・陸上輸送路が途絶して被災地域が孤立した場合

「港湾を利用したERL」が有用

○船舶輸送、トラック輸送、港湾荷役及び集積所での搬入・搬出を適切に表現したERLシミュレーション

港湾を利用したERLの「搬入可能な資材の数量の見積もり」ポトルネックとなる可能性が高い過程の把握 等

《ERLの輸送過程(資材の場合)》



《災害時の船舶の利用分析例》

船種	隻数		分類	支援内容
	東北	熊本		
海上自衛隊艦艇	5	4	艦艇・船艇	緊急物資輸送 被災者支援
海上保安庁船艇	7	10		
国土交通省浅瀬船等	3	10		
水産庁等漁業取締船	12		官公庁船	
訓練船	3			
一般貨物船	11		貨物船等	緊急物資輸送
漁船	4			
石油タンカー	25		タンカー	燃料油等輸送
LPG船	4			
Ro/Ro船	12		Ro/Ro船	緊急物資・重機輸送
フェリー	11	3	フェリー	自衛隊員等派遣 ホテルシブ
合計	97	27		

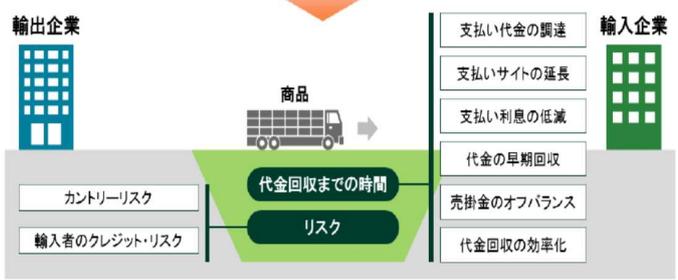
※赤倉康寛・小野憲司(2017):大規模災害時の緊急支援船舶の船型・対応係留施設の分析—東北地方太平洋沖地震及び平成28年熊本地震の例—.国土技術政策総合研究所資料, No. 942, pp. 3.



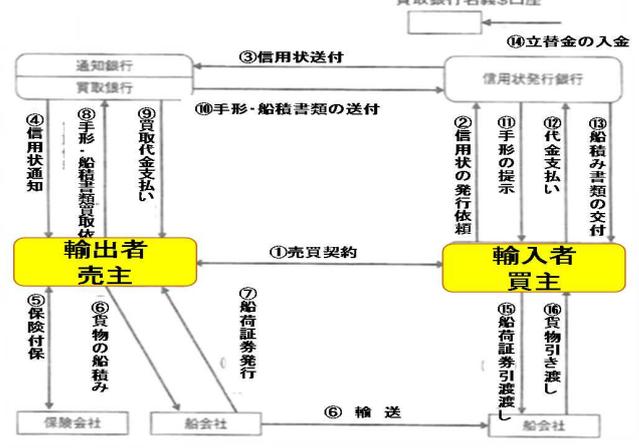
【参考】支払いリスク・トレードファイナンス

《トレードファイナンス》

貿易取引における「リスク」と「代金回収までの時間」を埋めるファイナンス



《貿易取引の流れ》



- ① 売買取約 売主(輸出側)と買い主(輸入側)とが各種の条件を決めて売買取約
- ② 信用状(L/C)の発行依頼 買い主が取引銀行に発行依頼(買い主の取引銀行に、代金の支払いを保証してもらう信用状の発行をしてもらう)
- ③ 信用状発行 売主の取引銀行が売主にL/Cを送付
- ④ 信用状の通知 輸出地の銀行が売主にL/C交付
- ⑤ 保険付保 売主が契約により保険を負担する場合には保険契約締結
- ⑥ 船積み 消費の船積み (※ここでモノとカミの流れが分離)
- ⑦ 船荷証券(B/L)の発行 船会社は荷主である売り主に貨物受取証であるB/Lを発行
- ⑧ 手形・船積書類の買い取り依頼 売り主は代金請求書として「為替手形」を作成し、B/Lを含む各種書類とともに取引銀行に買い取りのための提示
- ⑨ 買い取り代金支払い 銀行はL/Cにより輸入地の銀行の代金支払いを確約しているため、将来回収を前提に、売主に代金の立て替え払い(手形の買い取り)
- ⑩ 手形・船積書類の送付 信用状を発行していた銀行に売主から買い取った手形とB/Lを送付
- ⑪ 手形の提示 信用状発行銀行は手形を売主に提示し代金の支払いを求める
- ⑫ 代金の支払い 買い主は手形の金額を銀行に支払い
- ⑬ 船積み書類の交付 代金の支払いを確認後に、貨物の引き取りに必要なB/Lを交付(※代金支払いがないと交付しない)
- ⑭ 立て替え金の入金 買い主から支払いを受けた銀行は、輸出地の立て替え払いをして銀行に代金を入金
- ⑮ 船荷証券の提示 買い主は商品が届いたら貨物引き取りのためのB/Lを船会社に提示
- ⑯ 貨物の引き渡し 買い主は、B/Lの引き換えに、荷渡指図書(D/O)を入手して貨物の受け取り

出典「図解 貿易実務ハンドブック (ベネッセ) 第6版」日本貿易実務検定協会、日本船業協会マネジメントセンター

C 開発途上国の港湾インフラの計画・整備に関する研究

【課題など】 海外港湾整備ニーズ大、港湾部門でもインフラ輸出の促進が喫緊の課題

・港湾の基準の海外展開や、港湾EDI（港湾電子情報システム）・北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）など港湾物流に係る情報システムの国際展開がなされているが、日系企業のアジア進出やアジア諸国の経済発展などを背景に海外の港湾インフラ整備へのニーズ大、海外港湾市場への日本企業の展開も要。

（グローバルサプライチェーンやアジアの発展を支えるインフラ整備、一帯一路対応など）

【参考】港湾の中長期政策 PORT2030（2018年7月31日策定）

中長期政策の3つの視点

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】	II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】
<ul style="list-style-type: none"> ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ ・人手不足に対応し、国内輸送を支える ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せる美しい「コトづくり」空間に ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開 ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生 ・地球環境や海洋権益の保全
III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】	
<ul style="list-style-type: none"> ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化 ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進 	

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

（参考）PORT2030 「8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開」

〈現状と課題〉

（中略）

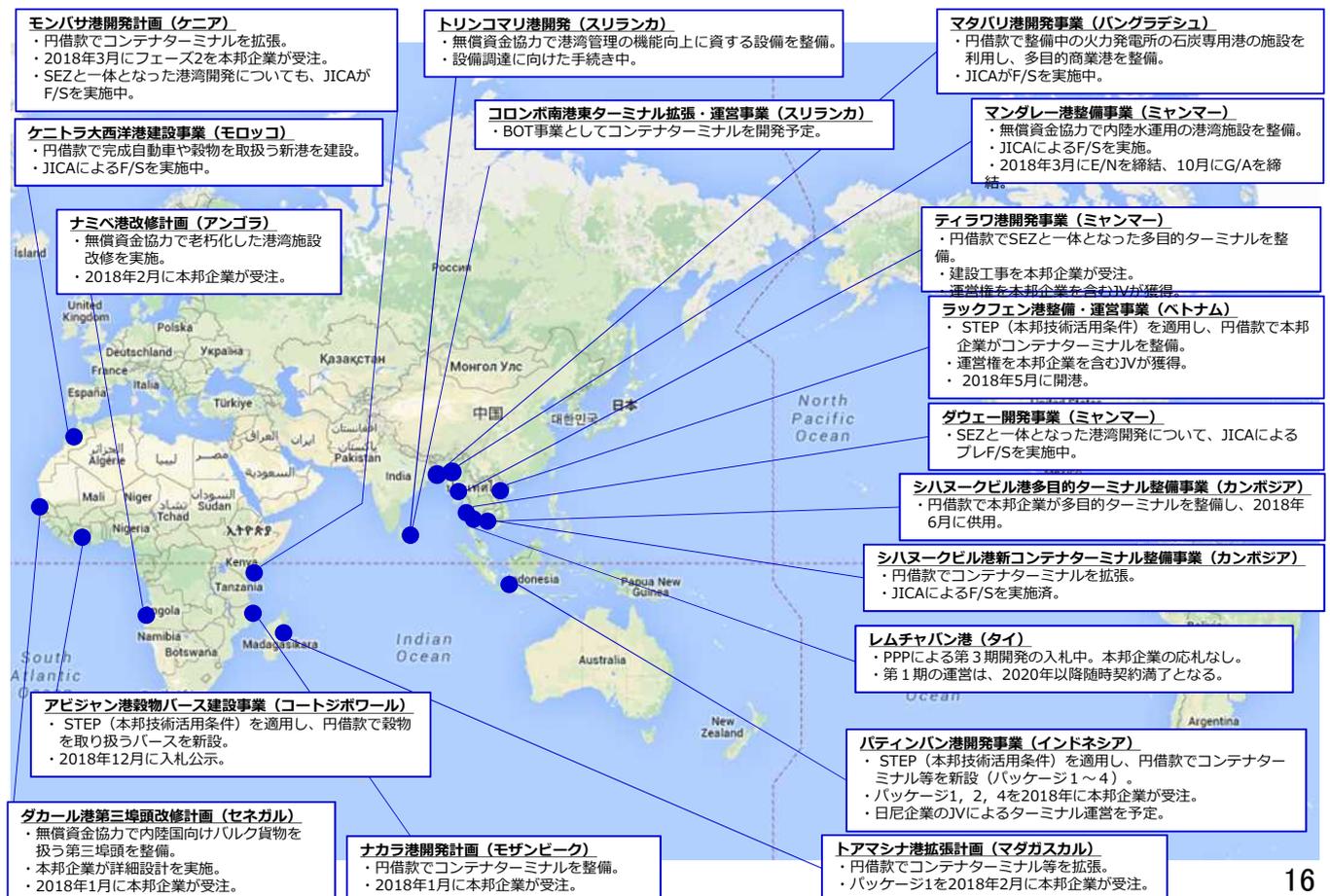
・さらに、新興国の発展や世界貿易の拡大に伴い、海外での港湾インフラへの投資需要の増加が見込まれている。その需要を取り込み、我が国の成長につなげていくため、**我が国の経験・技術・ノウハウを活かし、質の高い港湾インフラシステムの海外展開を推進していくことが求められる。**そのため、更なる**官民の連携の強化と川上（計画・構想策定段階）から川中（整備段階）・川下（管理・運営段階）までの一貫した取組を進める必要がある。**

〈施策の内容〉

（中略）

④ 建設業も含めた港湾関連事業者の海外展開を支援するため、港湾に関連する我が国の技術的知見を発展させるとともに、**技術基準等の国際標準化を進め、情報通信技術等を活用した我が国の先進的な港湾の建設・維持管理・運営技術をパッケージ化して輸出する。**その際、多彩で強力なトップセールス等により、東南アジアに加え、アフリカ等の新たな地域も含め、積極的な海外展開を推進する。

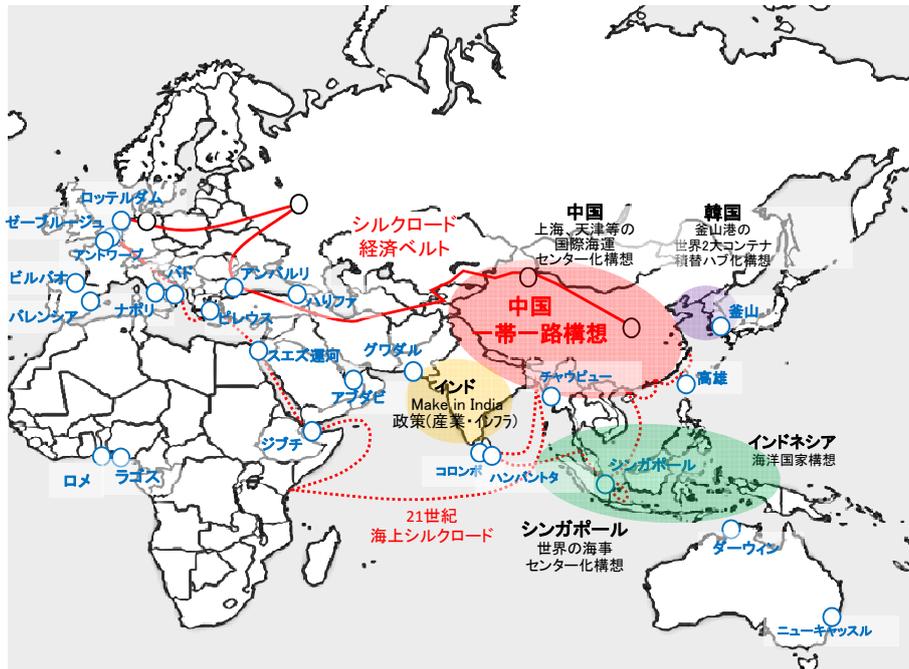
【参考】我が国の主な海外港湾プロジェクト



【参考】アジアの港湾開発 ～一帯一路など～

- 中国やインドをはじめとする近隣諸国において、国際海上輸送網を強化する動きが活発化。
- 中国の「一帯一路」構想では、China Merchants Port HoldingsやChina COSCO GroupがCTに積極投資

【近隣諸国における主な港湾・交通戦略】



○: 中国による主な海外の港湾への投資

【中国企業が50%以上出資の主要CT運営プロジェクト】

港湾	投資内容
台湾・高雄港	OOCL が、Kaohsiung Harbor Bureauと15年間の貸与契約を更新。
スリランカ・ハンバントタ港	China Merchants Port Holdingsは、スリランカ港湾局との間で、ハンバントタ港を運営する2つの合併会社(HIPG及びHIPS)を設立し99年間の運営権を譲渡。China Merchants Port Holdingsは約70%の株式を保有。
スリランカ・コロンボ港	China Merchants Port Holdingsが、コロンボ国際コンテナターミナルの株式の85%を保有。
UAE・ハリファ港	2016年9月、China COSCO Groupはアブダビ港務局との間で合併会社を設立し35年の運営権を譲渡。China COSCO Groupは90%の株式を保有。
ギリシャ・ピレウス港	2016年4月、China COSCO GroupはPiraeus Port Authority (PPA)の株式の51%を取得、今後5年間で更に16%を買い入れ。
イタリア・ナポリ港	China COSCO GroupはMSCとのJVを設立し、コンテナターミナルを運営。China COSCO Groupは50%の株式を保有。
トーゴ・ロメ港	China Merchants Port Holdingsは、2012年にLome Container Terminalの35年間の開発運営権を持つ Thesar Maritime Ltdの株式の50%を買収。
スペイン・ビルバオ/バレンシア港	2017年6月、China COSCO Groupはスペインのターミナル会社 Noatum Port Holdingsの株式51%を取得。

出典：Drewry 2017