

■ 修士論文要旨

中国物流産業の現状と展望についての一考察

— 中国における物流インフラ整備の視点から —

A Study of the Present Condition and Future of the Logistics Industry in China

神奈川大学大学院 経営学研究科
国際経営専攻 博士前期課程

邢 小 青

XiaoQing Xing

■ キーワード

世界工場、世界市場、物流インフラ、ロジスティクス、SCM、3PL、経済のグローバル化、パラダイムの転換

中国が「世界の工場」から「世界の市場」へと変わりつつある。今日、世界の目が中国市場に向けられている。中国市場をマクロに捉えると、現在は大転換期にある。第1は「計画経済」から「社会主義市場経済」への変貌であり、その最終目標は、従来の政府と企業との関係を完全に断ち切り、時代に合致した企業制度を実現することにある。第2は「鎖国市場」から「開放市場」へ向かっていることであり、その中間点でWTO加盟を果たした。

本論文は、中国が1978年から改革解放されるにつれ、経済の発展が急速に成長するとともに、物流産業の重要性を改めて強調し、物流産業の現状と問題点について分析することを目的としている。いわゆる、計画経済から市場経済へ変革する中国の物流市場の変化と成長および発展過程について考察を行い、問題点を解明することを狙いとする。

そこで、本論文は以下のように構成する。第一章 近代中国の概況、第二章 中国物流発展の

流れ、第三章 中国物流の現状とインフラの整備、第四章 輸送モード別の物流、第五章 WTO加盟後の中国物流市場、第六章 外資系物流企業の中国進出と現地企業の実例、第七章 中国物流市場における問題点及び国と企業の対策である。

第一章 近代中国の概況。地理と地域の区分と特徴、民族、人口、言語、教育の特徴、中国改革解放の三つの側面から言及する。中国は960万平方キロメートルの国土面積を持ち、約13億人、56民族を有する。言語は共通語として標準語を使っているが、少数民族は自分の言語を持つことも認められている。教育は日本と同じように、小学校6年、中学校3年の義務教育がある。地形の特徴は西部から東部へと次第に低くなっている。現在の中国では東部地域をメインとして、3つの経済圏で形成されている。北京市を中心とした環渤海地域、上海市を中心とした長江デルタ地域と広東省・香港特別行政区とした珠江デルタ地域である。中国の改革解放により、GDPの成長率が年々伸び、2004年の時点では、1兆9316億ドルに

達し、対前年成長率は9.5%であり、世界GDPランキングに6位を占めている。

第二章 中国物流発展の流れ。中国の年代別における、物流概念の認識に言及し、アメリカと日本の年代別の物流概念と比較しながら考察する。中国物流の概念は1976年に日本から導入されたが、計画経済であったため、物流の重要性は認識されていなかった。改革解放によって、物流の重要度が重視されつつあるが、物流先進国の米国と日本に比べれば、まだ大きなギャップが存在している。

第三章 中国の現状とインフラの整備。中国の物流産業発展の背景、中国における物流の種類、国際貿易、物流インフラの整備について検討する。中国の物流産業発展の背景としては、①経済のグローバル化、②企業コストの削減、③物流産業重の要性に対する認識、④国民の物流に対するパラダイムの転換の四点にまとめている。中国における物流の種類は①荷主自ら行う自社物流と②新興3PL業者による他社物流の二種類がある。現在は、新興3PL業者による他社物流を主流としている。中国の国際貿易は、着実に発展している。世界貿易における順位では、1978年32位、1989年第15位、1997年第10位から、2003年には第4位となり、2004年には3位、金額は11541億ドルである。物流インフラの整備では、道路インフラ、鉄道インフラ、港湾インフラ、空港インフラの四つの側面から構成している。中国の改革解放と同時に道路、鉄道、水運、空港のインフラ建設は経済発展に追いつくため、急速に進んでいるが課題もたくさん残っている。道路建設では、2003年の時点で3500億元を投資し、全国道路の総延長は180.98万キロメートル、その中で、高速道路は2.97万キロメートルを占めている。鉄道インフラでは、2003年の時点で総延長は7.3万キロに上り、アジアでは一位、世界では三位のランキングを占めている。港湾建設は1980年から、急激に進んでいる。2003年の時点で241億元が投資されて、インフラ整備が行われた。パース数は2562、船舶の保有数は内河194352艘、沿海7878

艘であり、大型化も進んでいる。空港インフラでは、2003年の時点で、137箇所があり、2001年の143箇所より減少したが、空港の規模は大きくなっている。航空機保有数も伸びつつあり、三大ハブ空港の整備も進んでいる。

第四章 輸送モード別の物流は道路輸送、鉄道輸送、水路輸送、航空輸送である。道路輸送ではトラックをメインとして、2003年の貨物輸送量は約116億万トン、貨物周転率は7099億トンキロである。鉄道の貨物輸送量は221178万トンに達した。水運では、2003年の港湾コンテナ取扱量は4800万TEUに達し、米国を抜き世界一となった。問題点としては、全体から見れば、①インフラ整備の地域不均衡、②物流企業規模が小さい、③情報ネットワークシステムが形成されていない④物流管理及び技術とサービスレベルの低下などが考えられる。

第五章 WTO加盟後の中国物流市場。物流産業と大きく関わっているアパレル産業、自動車産業、農産物貿易、商業、物流コンテナ輸送業について論じている。これらの産業はWTOの加盟によって、大きなインパクトを受けていると共に、物流産業もそれなりの衝撃を受けている。対外貿易貨物の90%以上は海上輸送を通じて行われているので、コンテナの輸送量は急成長している。

第六章 外資系物流企業の中国進出と現地企業の実例。外資系企業として紹介したのは世界ネットワークを持つ日本通運、中国市場に早く足を運んだ山九、営業に力を入れている日新の日本企業と中国に投資し続けるDHL、中国業務をランクアップしたフェデックス、中国路線を増便するUPSの欧米企業である。現地企業では、国営企業の中郵物流有限公司、民営物流企業の宝供物流企業集团有限公司、国内最大手のEMS中国宅配サービス公司を取り上げている。

第七章 中国物流市場における問題点及び国と企業の対策。中国市場は、市場経済へ向かって進んでいるが、市場の未熟で、乱れているところがまだたくさんある。国と企業の打つ手が期待されていると同時に潜んでいる発展の方向も論じる。

最後に、結論的に言えば、中国の物流産業は市場経済が成長すると同時に、大きな発展力と課題が潜んでいる、その発展力を十分に発展させるかどうか、課題を解決することができるかどうか、国と企業だけの力では不十分であり、国民たちの一人一人の意識と力を必要しているのである。

以上のように、本論文は、中国物流産業の現状とインフラの整備および問題点を論じたものである。