

北東アジア経済協力への参加と 山東省の現代物流業の発展促進に関する研究

孫 健
(訳：孟 達 来)

1. 山東省の北東アジア経済協力参加と物流業発展の優位性
2. 山東省が現代物流業を発展させる際の困難と不足
3. 北東アジア経済協りに積極的に参加し山東省の物流業を発展させるための提言

1. 山東省の北東アジア経済協力参加と物流業発展の優位性

(1) 北東アジア地域経済の協力と発展が山東省の物流業発展のための条件を整えた

21世紀に入ってから、北東アジア地域経済の発展と地域貿易の急速な成長に伴い、北東アジア地域の自然資源、資本資源、技術潜在力と労働力資源が一層効率的に開発・利用されるようになった。陸・海・空・通信など立体的ネットワーク体系が徐々に整備・改善され、地域における優位性の相互補完と資源の合理的配置に広い空間を提供した。北東アジア地域の経済協力の強い勢いは、山東省が北東アジア経済協りに参加し、物流業のグローバルな発展を促進するための条件を整えた。

北東アジアは世界的に最も活発な、最も多様性に富んだ地域の一つであり、世界経済の発展を促進する重要な原動力となっている。地域経済の協りに積極的に参加し促進することは、わが国の対外経済発展の重要戦略の一つとなっている。これは、世界の経済情勢の発展のニーズに応じたものであり、経済発展が一定の段階に達したわが国の必然的な選択でもある。中国が既に参加している多階層的な、また地域的・サブ地域的、そして超地域的な経済協力において、北東アジア地域の経済協力は中国全体の地域経済協力戦略の不可欠な部分となっている。このことは、山東省のような渤海・黄海の沿海部の省にとって、発展の良い機会をもたらすに違いない。

(2) 山東省の地理的位置が北東アジアの物流協力参加のための基礎を整えた

国際的な位置から見れば、山東省は中国の海岸線の中部より北に位置しており、中国東部沿海地域の重要な省である。山東省は黄河下流に位置し、東は渤海と黄海に臨んでおり、中国からして朝鮮半島と日本列島に最も近い地域である。青島港と日照港は“第2ユーラ

シア大陸橋”の東方の橋頭堡であり、対外開放の条件に恵まれている。

国内的位置から見ると、山東省は南方の経済発達地域である「長江デルタ」と、北方の発達地域である京津唐と遼中南地域の間に位置しているため、山東省は黄河経済ベルトと環渤海経済区の合流地点、華北地域と華東地域の結合部となって、全国の経済構造の中で重要な位置を占めるのである。また、環黄海・渤海地域は、外向型経済発展を遂げた「長江デルタ」と「珠江デルタ」に次いで、外資投資と地域経済成長の重点となる可能性が極めて高いのである。山東省は、中国が参加する北東アジア地域経済の分業協力および南北の協調発展の促進において有利な位置を占めており、このことは、山東省が中国の経済セクター及び北東アジア地域において極めて影響力をもつ経済隆起帯となることを決定づけ、北東アジア地域の物流協力への参加に堅実な基盤を提供したのである。

（3）現代化された総合港湾の発展が北東アジア国際物流への参加を支える条件を整えた

港湾は、物流業発展の重要な支柱であり、国際的な海陸間の物流ルートの重要な中枢と結節点でもあり、また国際物流サービスの中心地や総合物流配送の中心地である。山東省は中国の東部沿海に位置する大きな省として、既に国際物流ネットワークの重要な部分となっている。山東省の内陸経済の後背地は広く、華北、西北、華東、東北地域に及んでいる。1990年代以来、港湾の年取扱量の平均成長率は二桁以上であり、現在は、年取扱量が1億トン以上の青島、日照、煙台という三つの総合的な港を有するようになっている。鉄道、高速道、水運、空港からなる立体的な交通ネットワークを形成し、交通運輸が非常に便利であり、輸入・輸出における貨物集散と物流コスト削減に有利になっている。2010年の山東省の沿海港湾の取扱量は8.6億トンに達している。そのうち、コンテナ取扱量は1,530万TEUを超えている。山東省は中国で唯一の2億トン超級の港を三つ有する省である。内河港の取扱量は6,500万トンに達し、対外貿易の取扱量は4.8億トンに達している。全省の港の取扱量は全国で第二位、コンテナ取扱量は全国で第三位、対外貿易の取扱量は全国第一位であり、良好な発展の形勢を保っている。これは、山東省の発展する国際物流の実力と潜在力を充分反映している。以上のデータは、山東省交通運輸庁の公開した情報によるものである。

2. 山東省が現代物流業を発展させる際の困難と不足

中国の経済発展と対外貿易の成長に伴い、中国の物流業も急速の発展を遂げ、物流の供給と需要の規模がますます拡大され、レベルもますます向上している。中国の経済発展の縮図となる山東省の物流業も長足の進歩を遂げた。しかし、山東省の物流業の発展のスピードは全国の経済成長のレベルに適応しておらず、経営は粗放であり、物流の効率は低く、物流のコストも比較的高いのである。物流に関わる企業は多いが、全体規模からすれば比

較的小さく、市場競争力は弱く、物流企業全体のサービスレベルも比較的低いのである。

(1) 物流業を発展させる重要性の認識と戦略順序に関する詳細な研究を向上・強化させるべきである

経済グローバリズムの発展という趨勢に対して、現代物流業が国民経済の発展の中で重要な位置とリード的役割を發揮するのに、山東半島の「藍色経済区（海洋経済区）」の建設を加速させることを以てするというのは、理論上すでに共通認識を得ているが、実践上はまだある程度の隔りがある。現代物流を大幅に発展させることを強調する一方で、現代物流を如何に発展させるかについて戦略手順の思考と研究を欠いており、それが現代物流業の発展を制約し、山東省の物流業の国際的発展のプロセスに影響を与えている。

(2) 物流経済における関連産業と国際物流体系の遅れ

サービス業は物流の重要な関連産業である。山東省のサービス業増加値の国内総生産における比率は低く、国際的な一般レベルから遅れているだけでなく、国内で比較的發展が速い省・市のレベルからも立ち後れている。また、現代物流の情報化レベルは高くなく、北東アジア地域の日本や韓国より遅れており、業務展開と営業効率向上に現代化された情報手段を十分に利用できず、他の産業が発展するために提供する資源要素ルートが欠けているので、山東省と北東アジア地域との物流協力を制約しているのである。

(3) 物流企業のイノベーション能力は明らかに不足している

現在、先進国の物流業が急速に発展している理由は、各企業が先進科学技術を充分に利用でき、経営手段・方式や分野の面で持続的に刷新し、新たな需要を続々と発見・創出し、新たな発展空間を開拓しているところにある。山東省はこの面での差が明白である。物流企業はいまだ伝統的貨物運送の概念に留まっており、資金などの要素の影響を受けて、時宜に合った設備更新と新しい物流技術の採用ができず、これが山東省の物流企業の競争力に直接影響している。

(4) 物流産業の物流コストが高すぎる

物流コストとは、物流指標体系における重要な概念の一つである。一つの国家、あるいは地域の物流が発展すればするほど、その物流コストがより低くなり、物流コストの国民総生産（GDP）における比率もより低くなる。『2009年山東物流業発展報告』のデータによれば、2009年に、山東省の社会物流コストは6,278.4億元であり、前の年に比べて11.5%増加している。そのうち、運送費用は3,484億元であり、10.7%増加している。保管費用は1,361.2億元であり、12.2%増加している。管理費用は1,433.3億元であり、12.8%増加している。2008年と2009年の山東省の物流コストがGDPに占める比率はそ

れぞれ18.2%と18.6%である。しかし、先進国のこうした比率は一般に9%～10%である。管理費用と保管費用が高すぎるのがこうした現象を引き起こす主な原因となっている。2009年の山東省の物流の管理費用のGDPにおける比率は4.2%にも達しているが、アメリカの場合は、0.4%程度に過ぎない。このことから、山東省の物流業の経営は粗放で、物流効率が低く、山東省の物流コストを下げるという課題は非常に困難だと言える。

3. 北東アジア経済協力を積極的に参加し山東省の物流業を発展させるための提言

現代物流は社会経済発展の必然的産物であり、物流業の発展はますますシステム化、情報化、現代化そして一体化の傾向を見せている。物流システムは部門を跨ぎ、業界を跨ぎ、地域を跨ぐ社会システムになっており、一つの地域、あるいは国家の流通の現代化と総合力の主なシンボルを形成している。現在、北東アジアの各国が市場運行ルールと物流発展の客観的要求に従って、それに応じた対策を採って積極的に対応し、物流業発展の戦略を計画し制定している。

(1) 設備を完備し、港湾のレベルを明確にし、優位性を相互補完し、能力に見合ったマンモス港ネットワークを構築する

山東省と北東アジアの物流中枢と国際海運センターの建設を全力で推進し、現代化された港湾群と先進的な海運産業を発展させることを基本的立脚点とする。山東省は渤海、黄海沿岸地帯に位置し、経済的基礎が充実しており、地域の中心となる条件と潜在力を備えている。そこで、沿海地区では、青島を中核とし、日照と煙台を両翼とした三足鼎立の港湾都市地帯モデルを構築するべきであり、これによって他の中小の港湾都市と経済的後背地の発展を導く。港湾都市群の筆頭都市となる青島については、市場的を絞り、サービスの質を中心とすることを堅持し、市場競争に積極的に参加し、管理を強化しつつ効率と収益を不断に向上させなければならない。

また、周辺の港湾との関係協調にも注意を払い、優位性の相互補完と合理的分業を達成する。港湾を計画する際には、なるべく重複建設を回避して、沿海港湾群の協調的発展を促進し、沿海港湾群の国際競争力・求心力・波及力を向上させて、山東省に現代化された物流センターの役割を發揮させ、更に周辺地区の対外開放と社会経済の発展を伴わせるのである。

(2) 北東アジアの協力のニーズに応じ、港湾と港湾後背地の協調発展を促進する

港湾後背地とは、通常、陸向け後背地と海向け後背地を指しており、それには後背地の範囲、後背地の工業、農業構造、後背地の資源などを含める。広い後背地と豊かな後背地

資源がマンモス港を形成する重要な要素である。後背地の経済構造は、港湾の埠頭建設や規模と立地に直接影響し、港湾の性質に影響するのである。山東省の港湾後背地は広く、資源は豊富であり、それが北東アジア地域に波及していく。港湾と港湾後背地の協調的発展があって初めて、物流業の繁栄と発展が促進されるのである。

港湾都市と港湾後背地との経済連合は、主に交通システムの整備・改善にかかっており、この面で多様な連絡輸送の発展に力を入れるべきである。後背地交通の港湾発展における役割は、後背地の経済と同等の重要な位置を占める。後背地の交通には、鉄道、自動車道（公路）、水路、航空、パイプラインなど様々な輸送方式を含めている。後背地交通は港湾の形成と競争発展の鍵となる要素であり、港湾の発展の生命線である。現在、自動車道が山東省の主な輸送ルートであり、貨物輸送総量と運輸実績はみな最高位を占めている。鉄道の膠済線は飽和状態にあり、そのため鉄道輸送力の制限やいくつかのボトルネックの存在が山東省の港湾の更なる発展を制約しているのである。そこで、山東省内の“四縦四横（縦に四本・横に四本）”といった鉄道網の構築を急ぎ、沿海の各港湾を結び、鉄道輸送の能力を高める。また、“大路網（道路網）”の構築も急いで、山東省の交通発展計画の実現に努める。2015年には、山東省全省の自動車道の総距離を24.5万キロメートルに、自動車道の密度を100平方キロ毎に156キロメートルにする。また、幹線道路網をさらに整備して、県郷村の道路からなる農村自動車道網の構築に目鼻をつける。これらによって、山東省の内陸運送の条件を一段階上げさせるのである。

（3）グローバルな協力への積極的参加を目標とし、物流インフラへの投資を拡大する

交通物流のインフラストラクチャー建設を促進し、自動車道の貨物運輸の中枢拠点と港湾物流園区、航空物流園区、鉄道コンテナ駅の統一的な企画・整備を強化し、それと政府が計画した園区、商業貿易市場、国際税関との効率的なドッキングを促進する。現代化された港湾都市を建設し、経済運行システムの面では、国際慣例に合わせ、国際市場の変化に順応させる。もし港湾都市に総合運輸サービスセンターを形成する時は、一方では、ハードウェアの整備を行い、科学技術の含有量を高め、もう一方では、ソフトウェアの問題の解決にも力を入れて、総合輸送に有利な内陸運送システムを整備する。これが港湾発展の重要な基礎となるのである。山東省は2015年までに、50カ所の重点的交通物流園区（センター）や臨港物流園区の建設と、100カ所の農村物流配送センターの建設を計画しており、比較的整備された交通物流インフラネットワークを形成し、輸送サービスの質を明らかに高め、輸送組織をさらに最適化し、輸送効率を顕著に向上させ、物流コストを大幅に削減させることを目指している。

（4）物流企業の育成・支援に力を入れる。

様々な方法で地元の専門化・社会化された物流企業の発展を奨励する一方、国外の有名

な物流企業を山東省に誘致し、国外物流企業の資金、技術と管理方法を導入することで、山東省の物流業の全体的なレベルアップを促す。更に意識を転換させ、経済構造を国際産業と協力のニーズに適応させるように努めなければならない。改革の程度を強めることによって、経済構造の高度化・外向化に向けた発展を促し、山東省の産業構造と企業組織構造をなるべく早く国際市場の需要変化に適応させる。地方権限の範囲において、物流企業に政策的サポートを提供し、現代物流業の発展のために比較的緩い資金融通などの外部環境を提供する。企業が物流設備の技術開発を強化し、現代物流業の発展に適合した新型設備を研究・開発し、物流企業の技術装備のレベルを高めることを提唱する。

（5）物流の知識・教育の普及を強め、物流業発展のニーズに適合した人材を育成する

物流業を発展させるには、必ず物流知識を備えた専門的人材チームが必要となる。山東省が現在育成している物流人材の規模は需要より大幅に低く、これが物流企業の業務展開を大いに制約している。そこで、山東省の物流産業を発展させるには、物流の専門教育は一刻の猶予も許されず、物流業現有スタッフの技能養成についても更に強化するべきである。物流人材の育成と受入の計画を研究・制定し、物流人材チームの養成を標準化の軌道に組み入れる。大学での養成と在職研修の両面から、大学、ないし物流研究機構と物流企業との間で幅広く連携し、大学で物流を専攻する学生が物流企業で実践できる機会を与える一方、物流企業も大学または研究機構の従業員育成に関する指導力に頼るべきである。同時に、物流学科のリーダーや、物流の高級管理人材、中高級の物流技術応用人材の受入と養成に重点を置き、素質の高い、実用型の物流中堅人材チームを整備して、現代物流業の発展に有力な人材のサポートを提供する。

（6）現代物流業の発展に適合した政策と管理システムを制定・形成し、物流業発展のために良好な制度環境を整える

政府が産業政策の面で物流業をリードし、物流業の発展に適合した産業政策を制定し、現代物流業の発展を促進する政府のマクロ規制を形成する。運営面からすれば、物流業の発展は完全に市場ルールを基礎とすることができ、市場競争を通じて資源を効率的に配置し、徐々に成長していくのである。しかし、政府のマクロ規制については、必ず、有効な改革を行い、運営に適応した管理体制を形成するべきである。アメリカの物流業が発達した原因は、アメリカが1980年代から物流業発展に適応した制度イノベーションを実施してきたことに密接に関係している。そこで、現代物流業を発展させるには、まずは制度イノベーションを行うべきである。効率の高い管理システムと万全のインフラは現代物流業発展の基礎にして、根本的な保証であり、それがまた北東アジアの経済協力と物流業発展を促す現実的需要なのである。

参考文献

山东省经济和信息化委员会、山东省统计局、山东省物流与交通运输协会《2009年山东物流业发展报告》、2010年6月发布。

蔺栋华：《国际现代物流的新趋势及对我国物流业发展影响》、《烟台职业学院学报》2008年第2期。

靳兰香：《现代物流理论与实践研究》、中国商业出版社2008年6月。

丁俊发：《中国物流》、中国物流出版社2002年3月。

キーワード 北東アジア 経済協力 山東 物流業 グローバルな発展

(SUN Jian)

(Tr. by Mōngkedalai)