

東アジア（中国）物流と 国際宅配便の動向

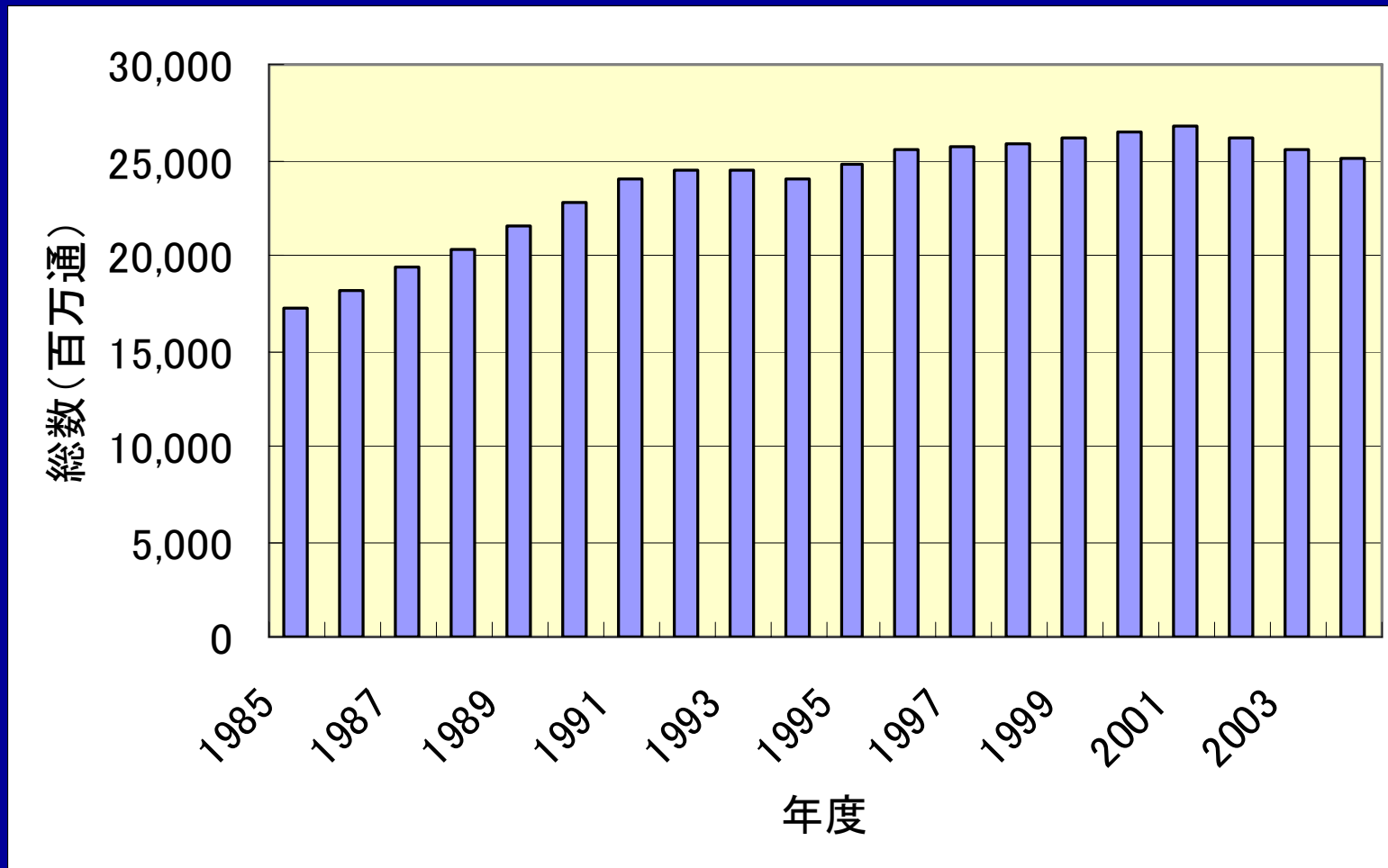
2005年11月

佐々木直彦

目次

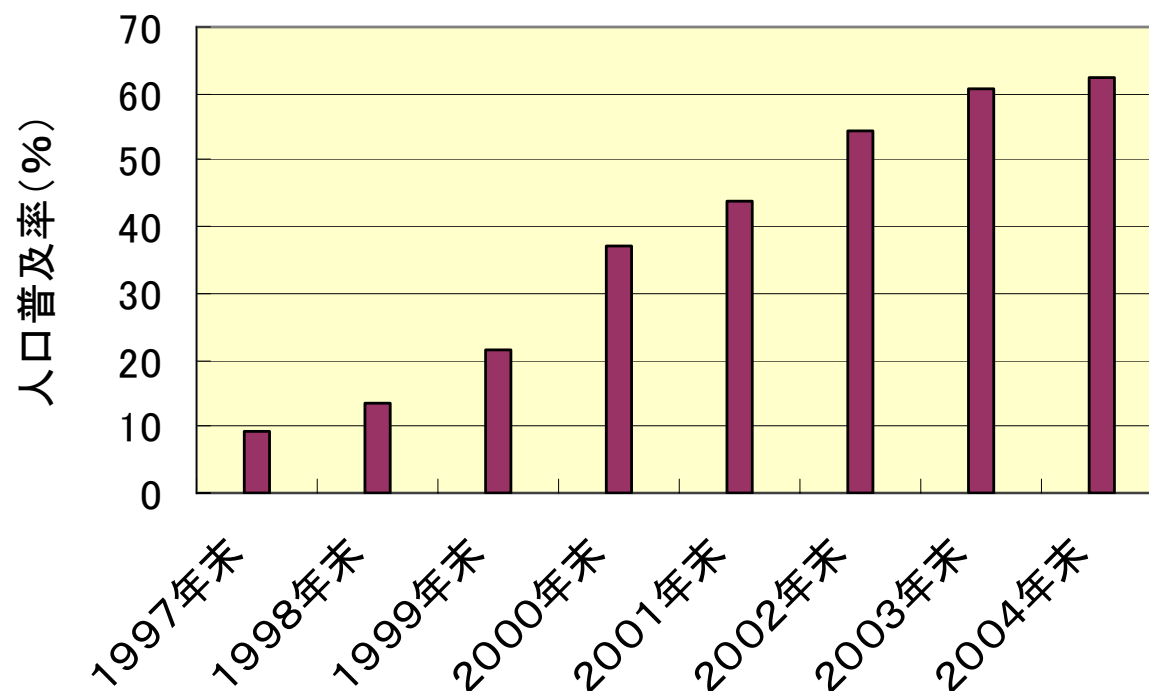
1. 研究の背景
2. 中国物流の状況
3. 国際宅配便会社の動向
4. 対応策

郵便物数の推移



資料: 日本の郵政

インターネット 人口普及率



資料: 通信利用動向調査

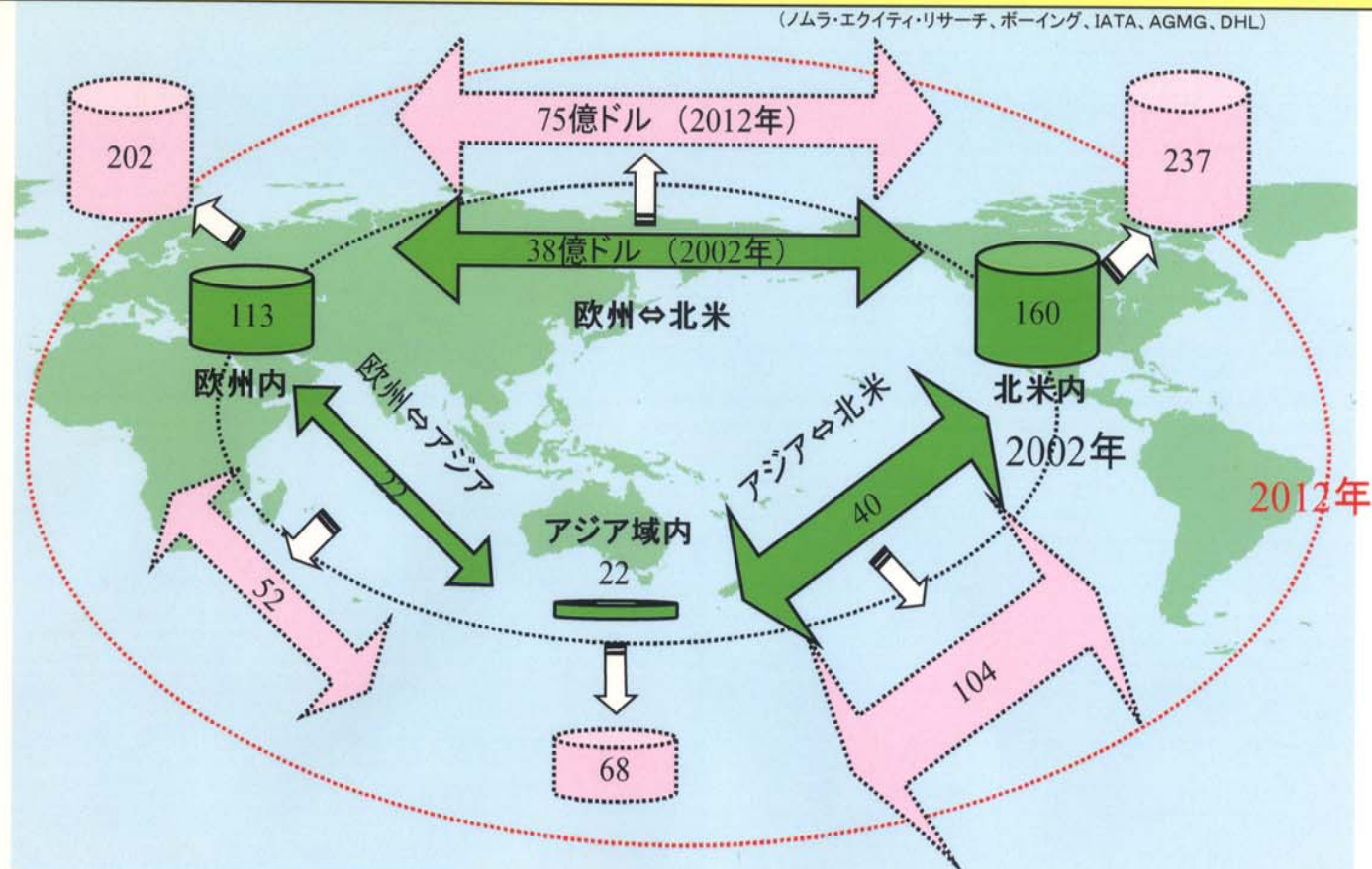
Ⅲ 国際物流マーケットの動向と構造 (1. エクспレスの高い成長性)

◆ エクスプレスは世界的に成長マーケット

2002(約4.9兆円)→2012年(約9.2兆円)で**1.9倍(年率6%)**。

◆ アジアの成長率は世界全体よりも高い。**特にアジア域内**。

アジア域内**3.1倍(11%)**。アジア⇄北米**2.6倍(10%)**。アジア⇄欧州**2.4倍(9%)**



- 日本郵政公社は、来年春から、アジアを中心とした国際物流事業に参入。

—「公社は、総務大臣の認可を受けて、国際貨物運送に関する事業を行うことを主たる目的とする会社に出資をすることができる。」

(郵政民営化法第30条)

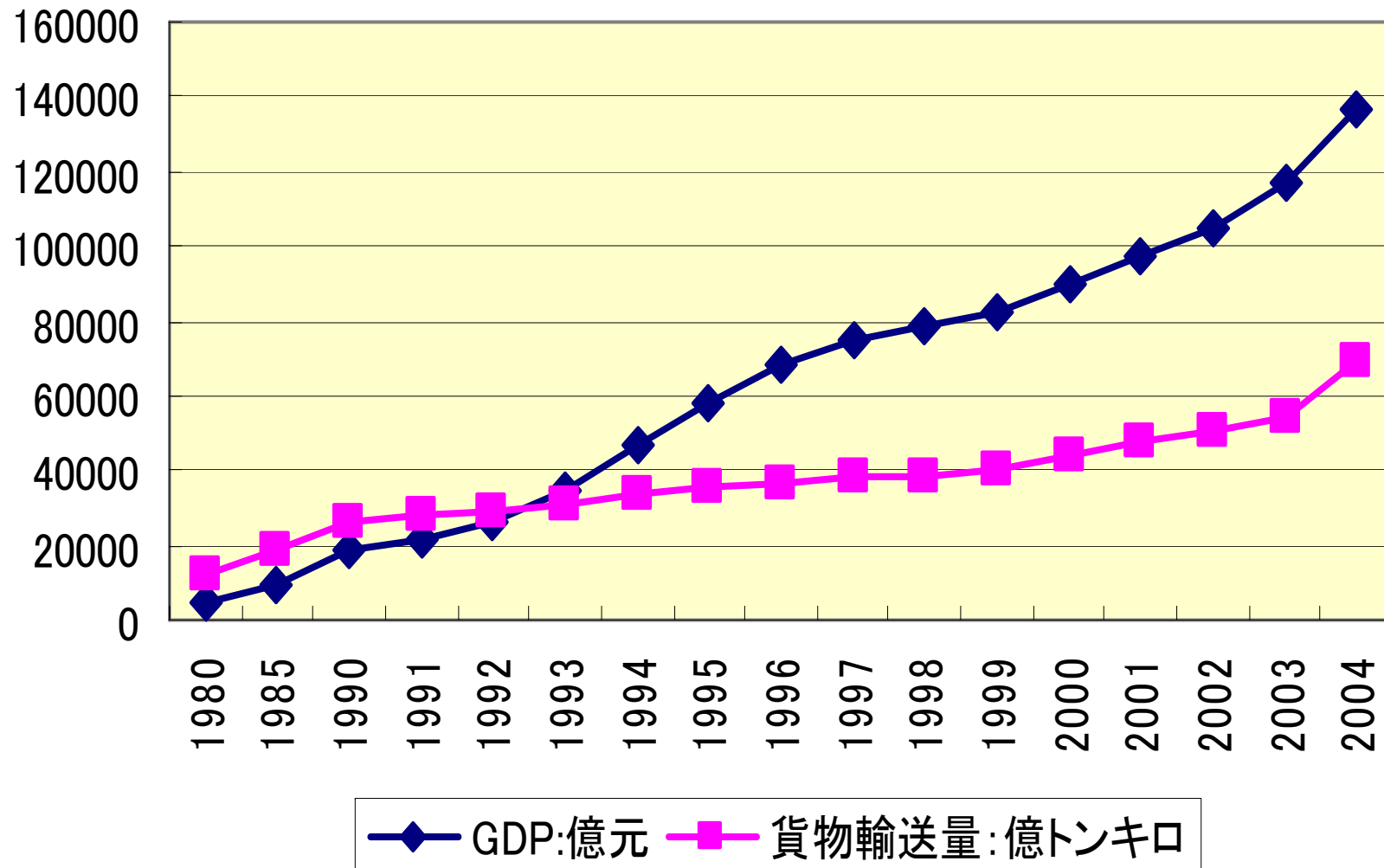


アジアで国際エクスプレス便事業を手がける合併会社を設立。

目 次

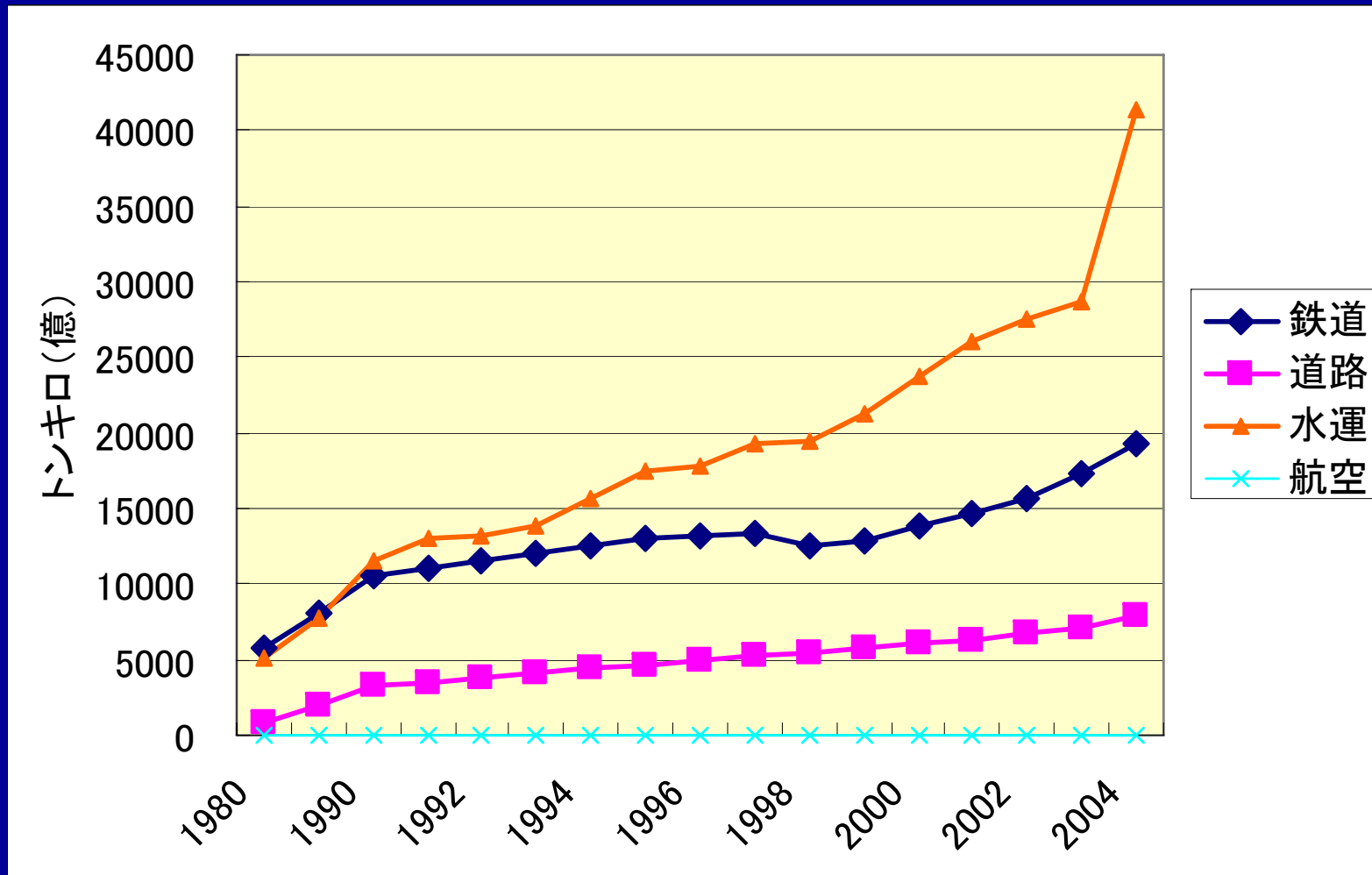
1. 研究の背景
2. 中国物流の状況
3. 国際宅配便会社の動向
4. 対応策

中国のGDPと貨物輸送量



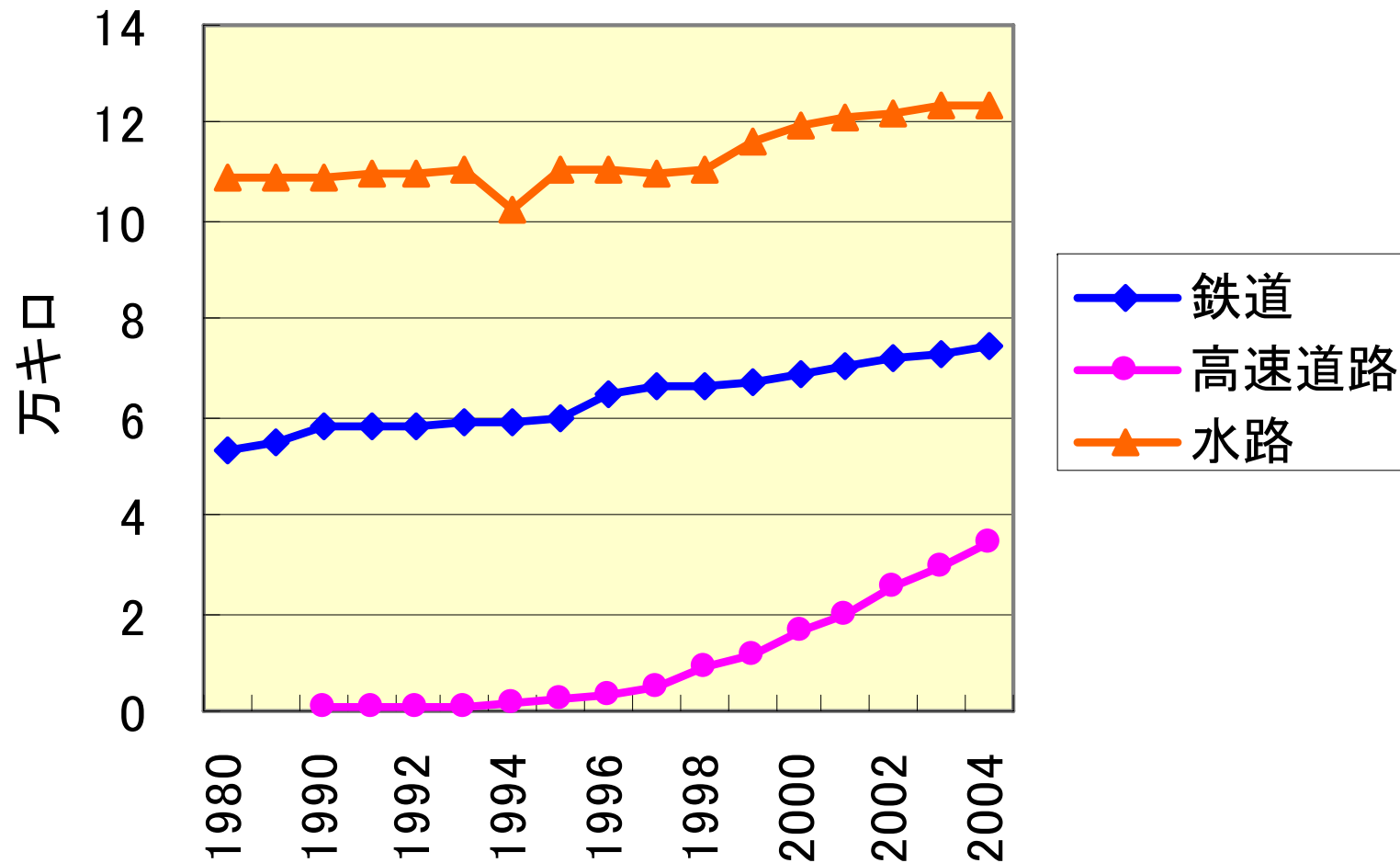
資料: 中国統計年鑑

中国の輸送機関別トンキロ



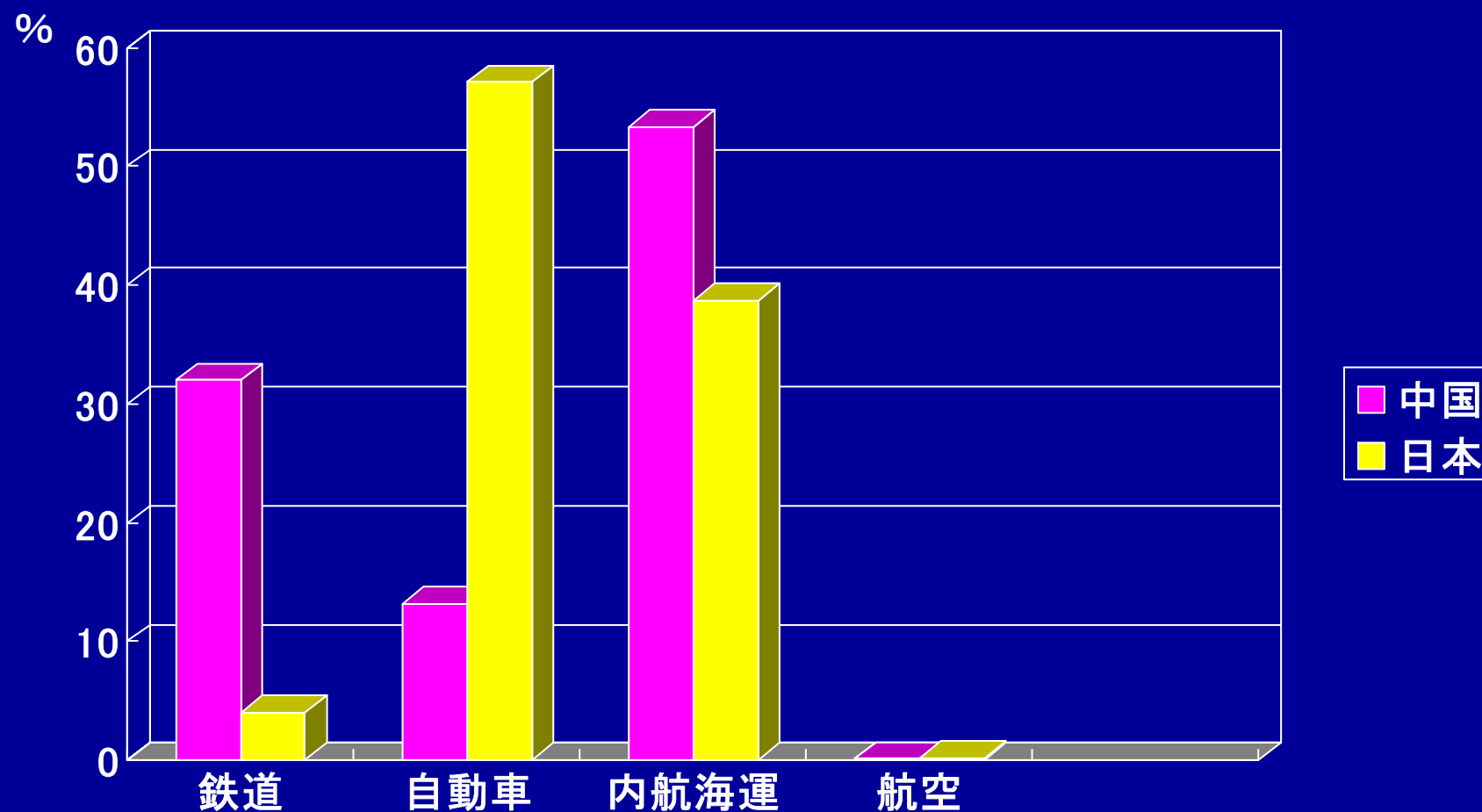
資料：中国統計年鑑 9

運輸インフラの整備状況



資料：中国統計年鑑

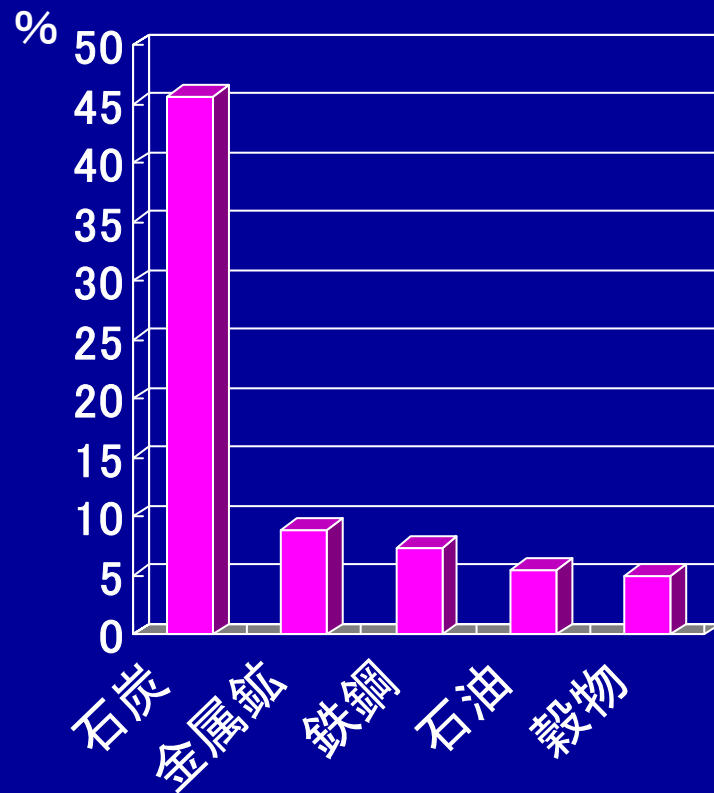
貨物の輸送機関別トンキロ分担率 [2003年]



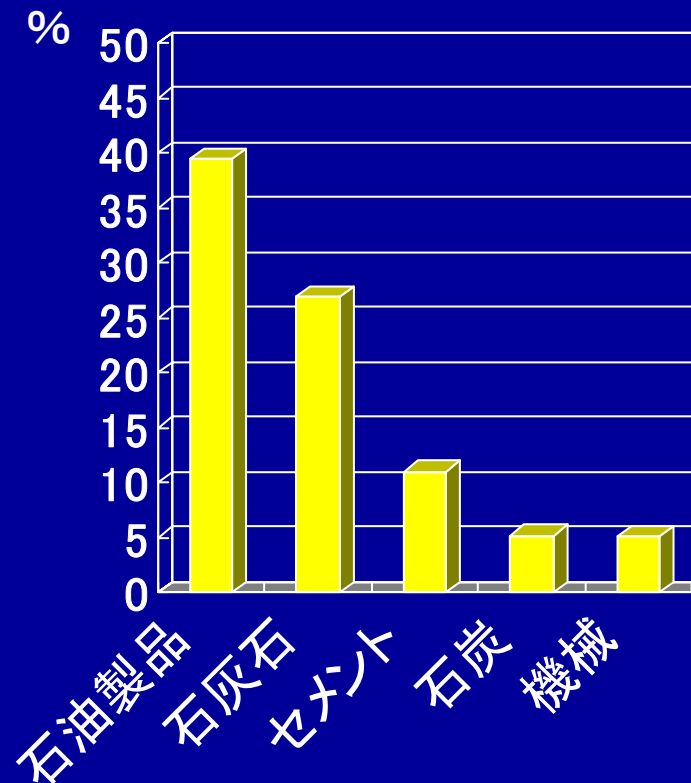
資料: 中国統計年鑑、交通経済統計要覧

日中鉄道 輸送品目の比較

〔中国;2004年 日本;2003年〕



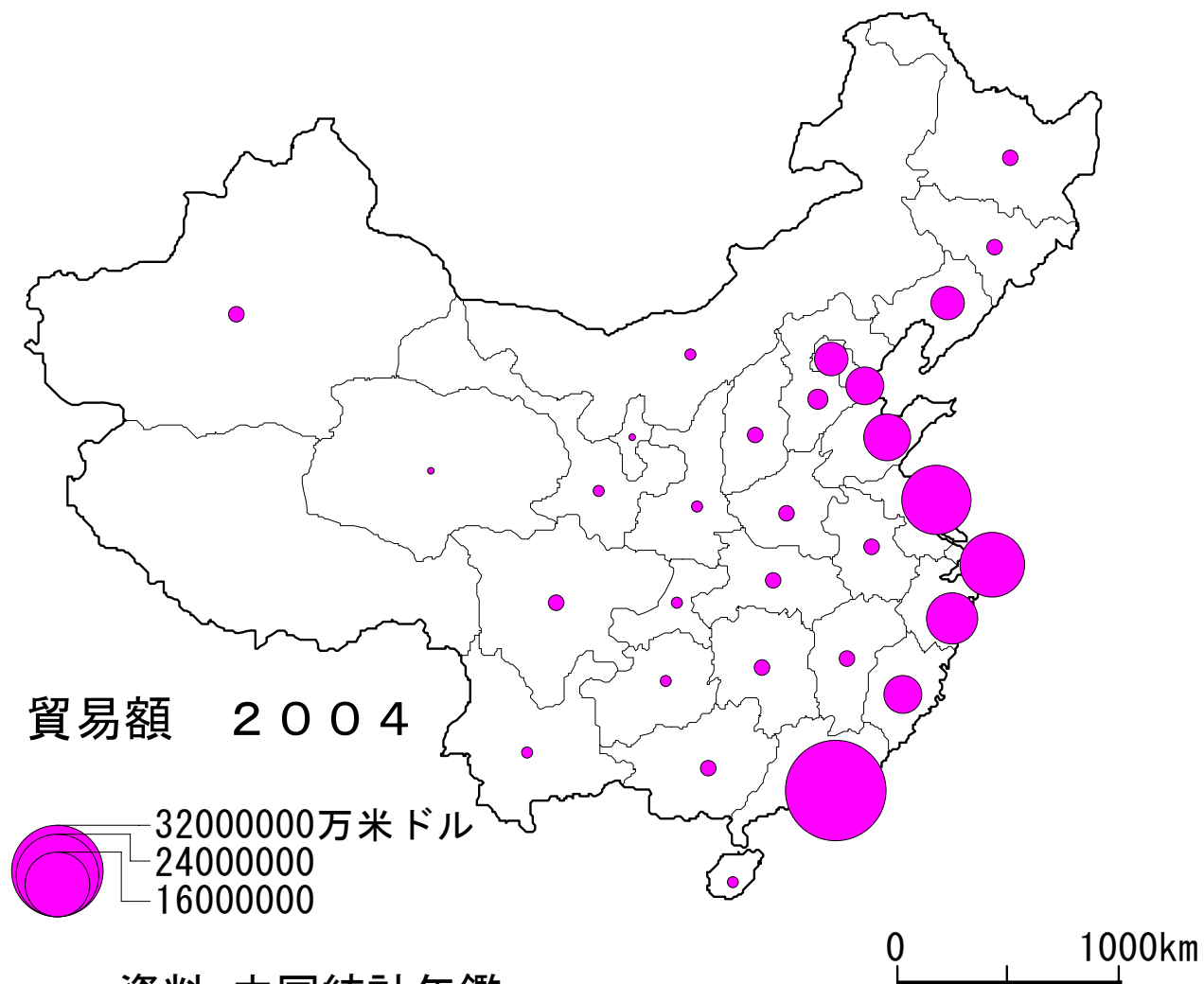
■ 中国 トンベース



■ 日本 トンベース

資料: 中国統計年鑑、鉄道統計年報

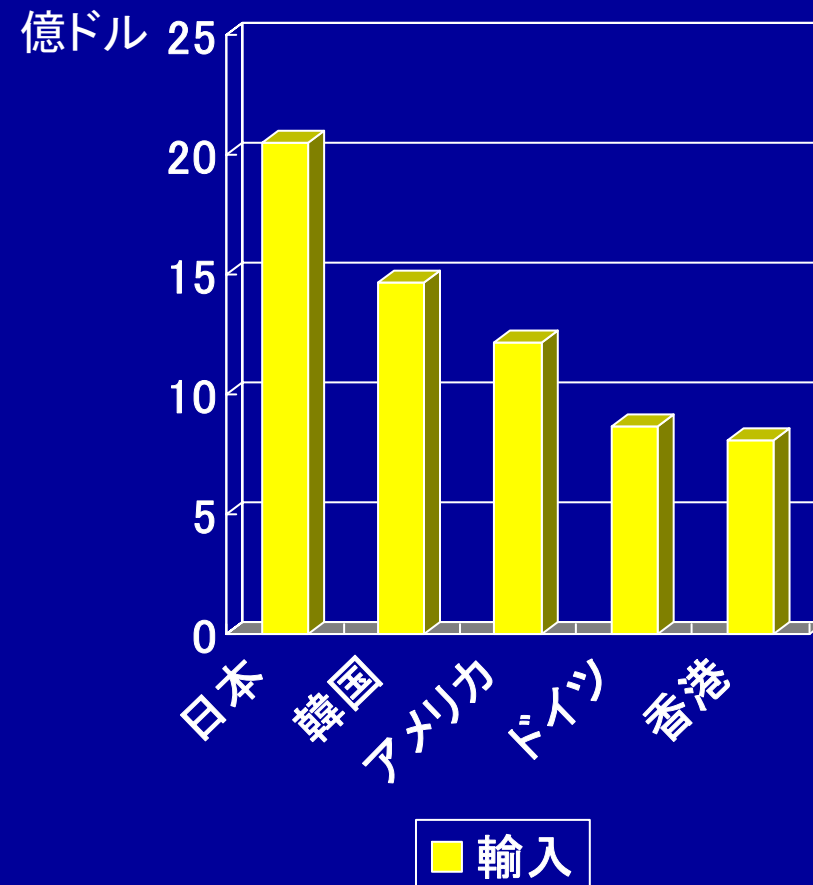
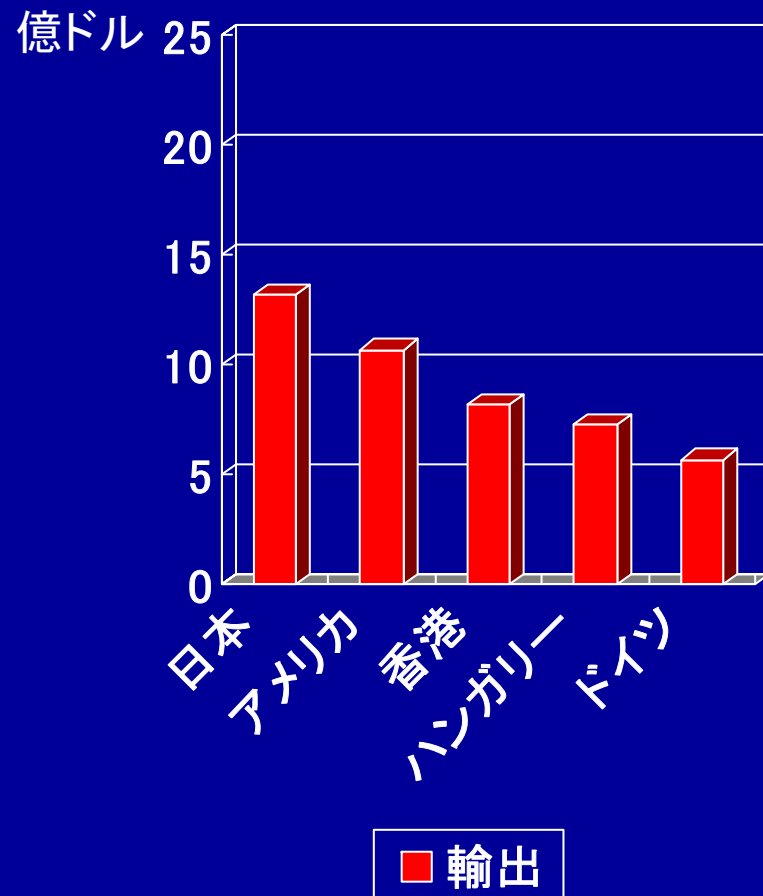
中国 地域別貿易額 [2004年]



資料: 中国統計年鑑

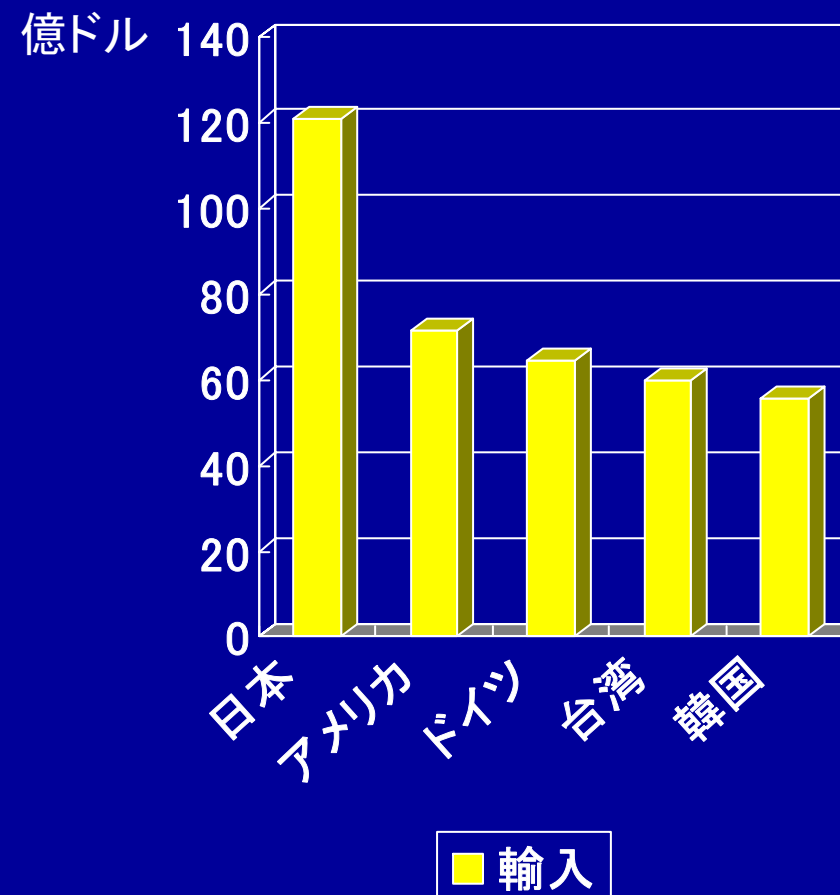
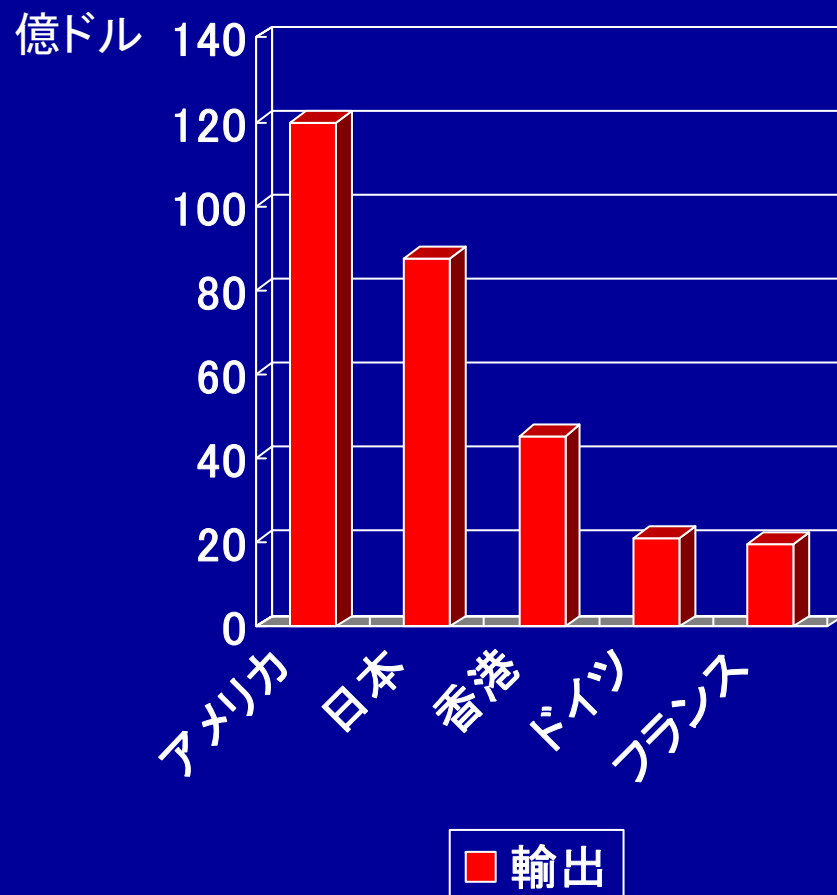
(C) Mr. Naohiko SASAKI, Institute for Transport Policy Studies, 2005

北京市の貿易相手国 [2003]



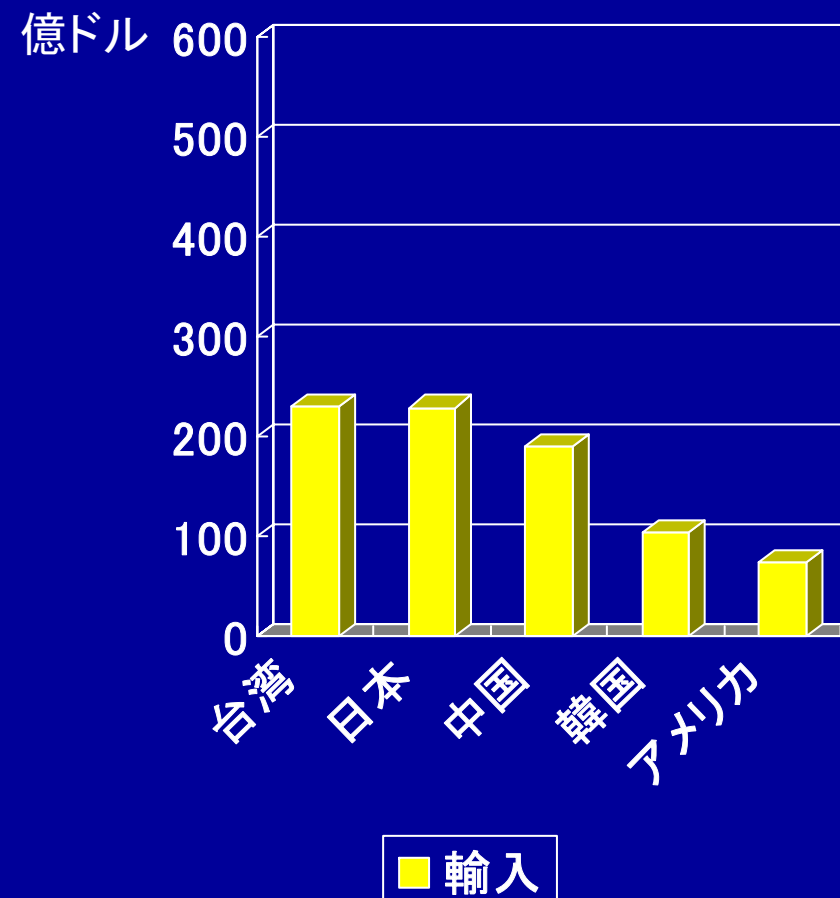
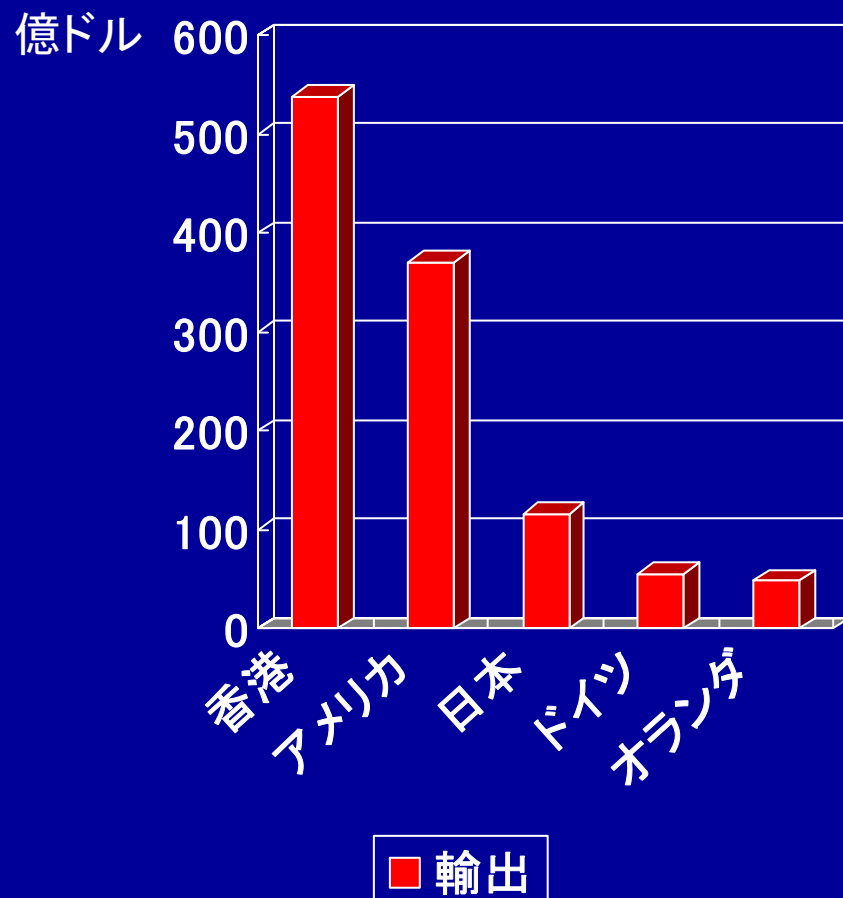
資料: 中国商務年鑑

上海市の貿易相手国 [2003]



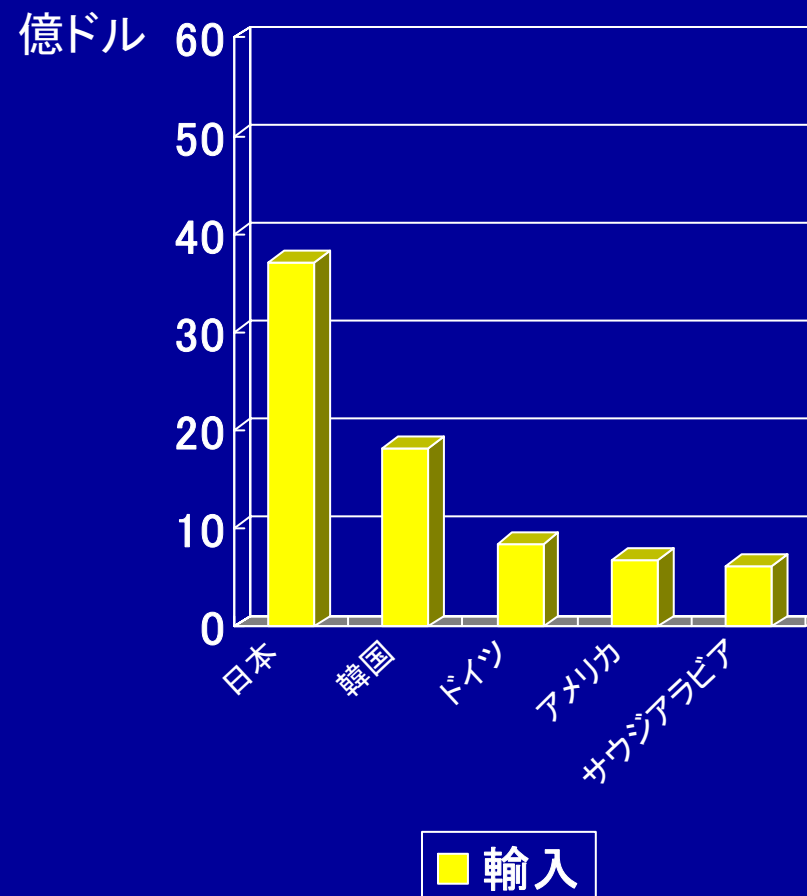
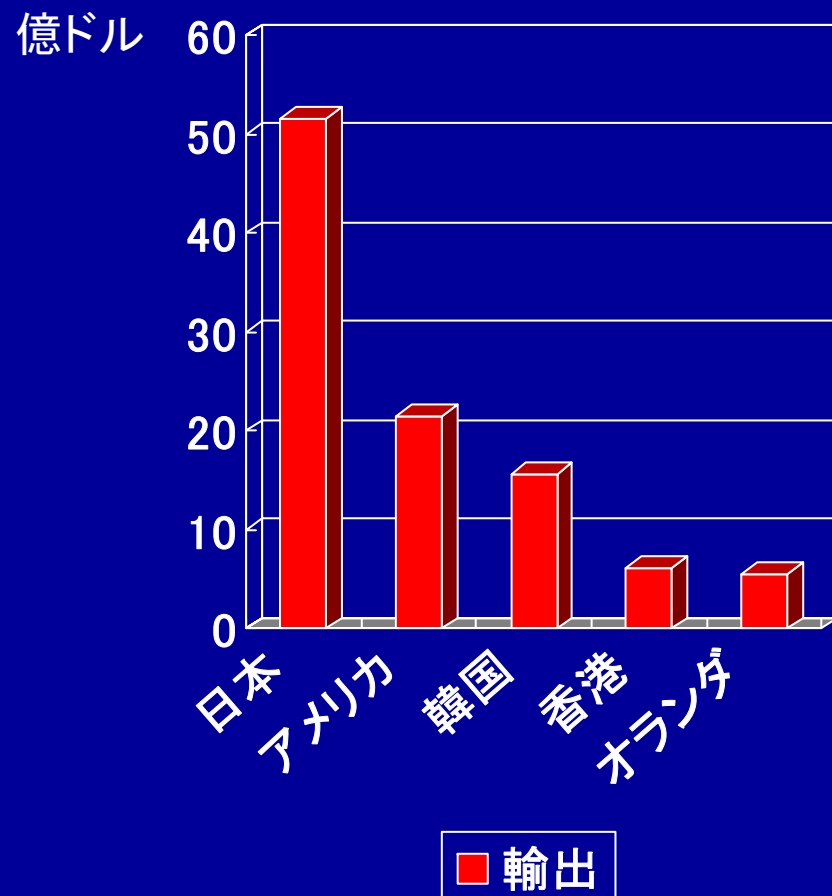
資料: 中国商務年鑑

広東省の貿易相手国 [2003]



資料: 中国商務年鑑

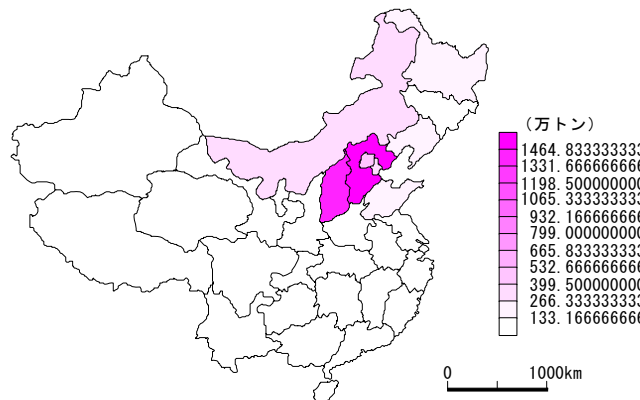
遼寧省の貿易相手国 [2003]



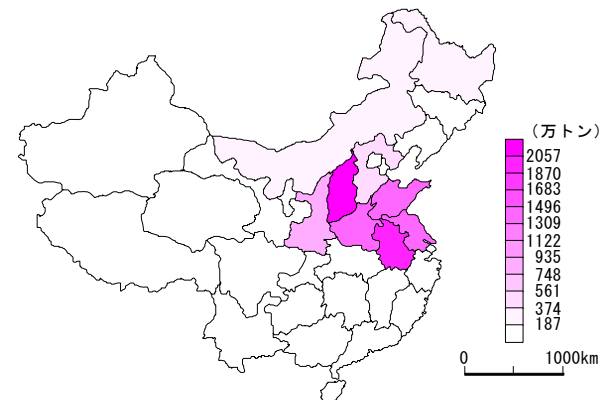
資料: 中国商務年鑑

- それぞれの地域により、貿易相手国に特徴があることが、理解される。

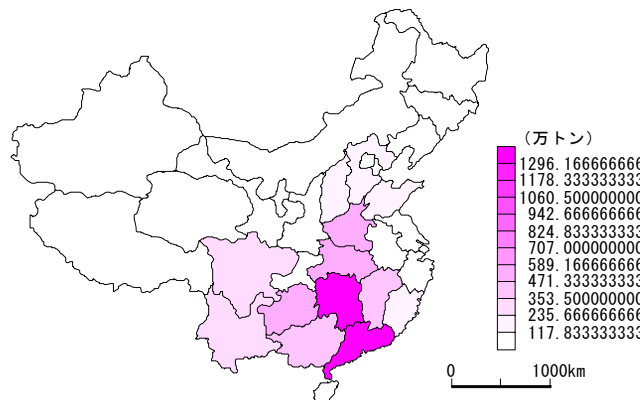
各地域への貨物の流入



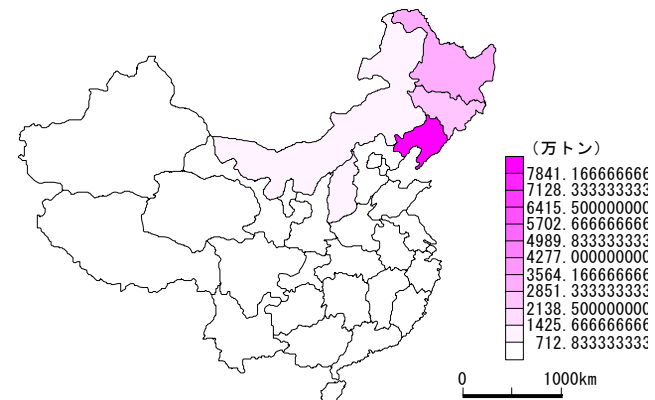
北京市への貨物流動 2003



江蘇省への貨物流動 2003

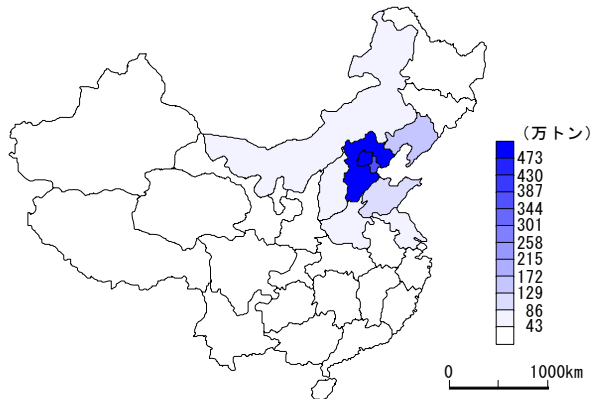


広東省への貨物流動 2003

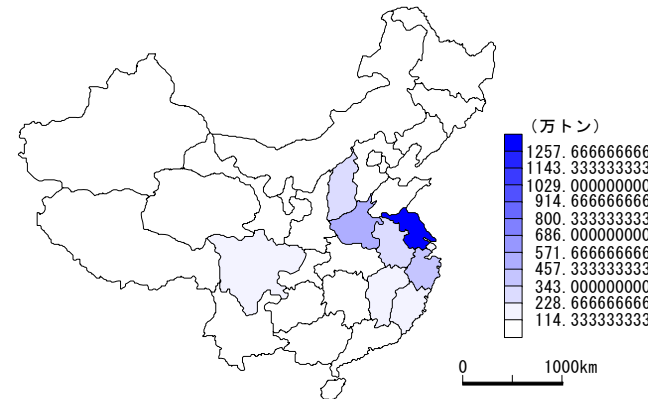


遼寧省への貨物流動 2003

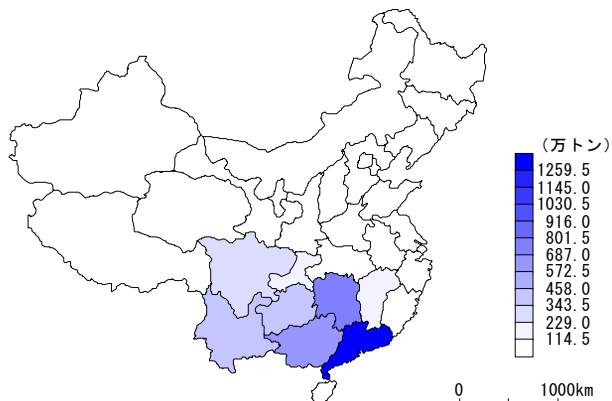
各地域からの貨物の流出



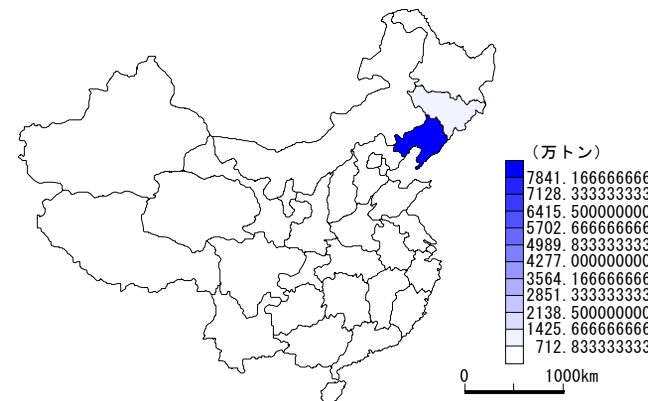
北京市からの貨物流動 2003



江蘇省からの貨物流動 2003



広東省からの貨物流動 2003



遼寧省からの貨物流動 2003

中国における日系物流企業

- 荷主は日系企業が中心
 - 会社によっては、90%以上
- 貿易の60%は、日本向け・日本発の貨物
 - アジア20%、北米10%、欧州5%程度
- 品目は日系メーカーの部材・製品・半製品
 - 電子機器・IT関連が多い

日系物流企業倉庫（上海）



日系物流企業の実運送

- トラック輸送・・・今年から、100%外資企業にもOK
- 沿岸域が中心
 空港・港湾⇔日系工場
- 中国側が流通を握る量販店など、外資の物流企業は入っていない

中国における物流の問題点

- 荷の取扱いが乱暴
- 過積載 ⇒ ただし、急速に改善
- 地方での道路未整備
- 合併の場合、相手方との意見調整

宅配便

- 中国国内は中国郵政が圧倒的な輸送網
 - 自ら航空機を保有
- 都市部・・・自転車・バイク便との競合
 - 競争する気になれない
- DHL,UPS等・・・基本的に国際間の仕事

上海での宅配〔通販商品〕



目 次

1. 研究の背景
2. 中国物流の状況
3. 国際宅配便会社の動向
4. 対応策

国際エクスプレス会社の体制

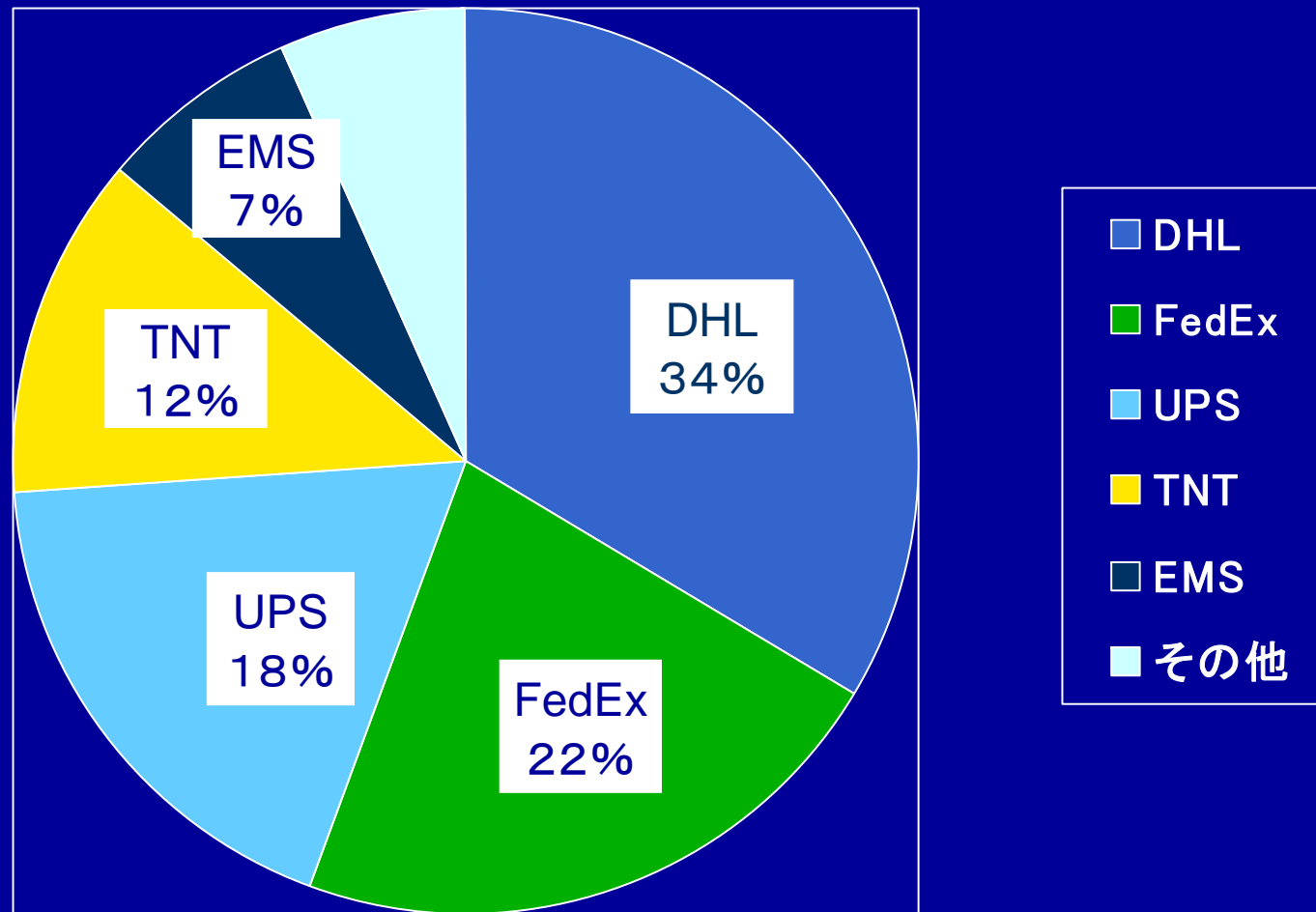
	DHL	FedEx	UPS	TNT
自社機	400機	671機	570機	42機
配送車両	72,000台	41,000台	88,000台	19,000台
従業員	17万人	13万8千人	38万4千人	4万5千人

資料：各社ホームページ 2005年10月 28

- これら国際エクスプレス会社は、自ら航空機を保有し、航空輸送から集配のトラック輸送まで、自社で一貫したサービスを提供しているため、「インテグレーター」とも呼ばれている。

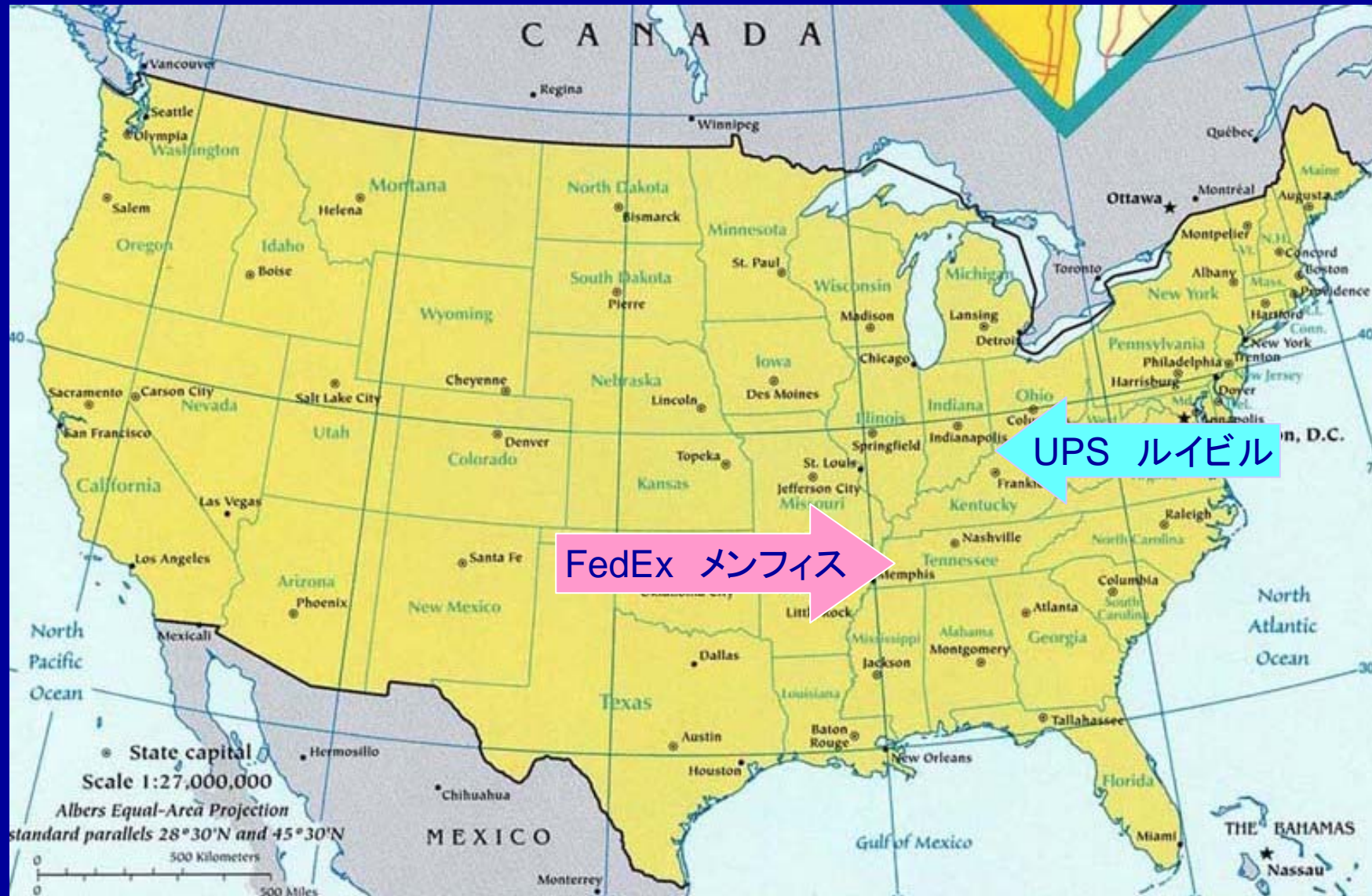
国際エクスプレス・各社のシェア

〔2004年 取扱個数ベース 資料:ACMG〕

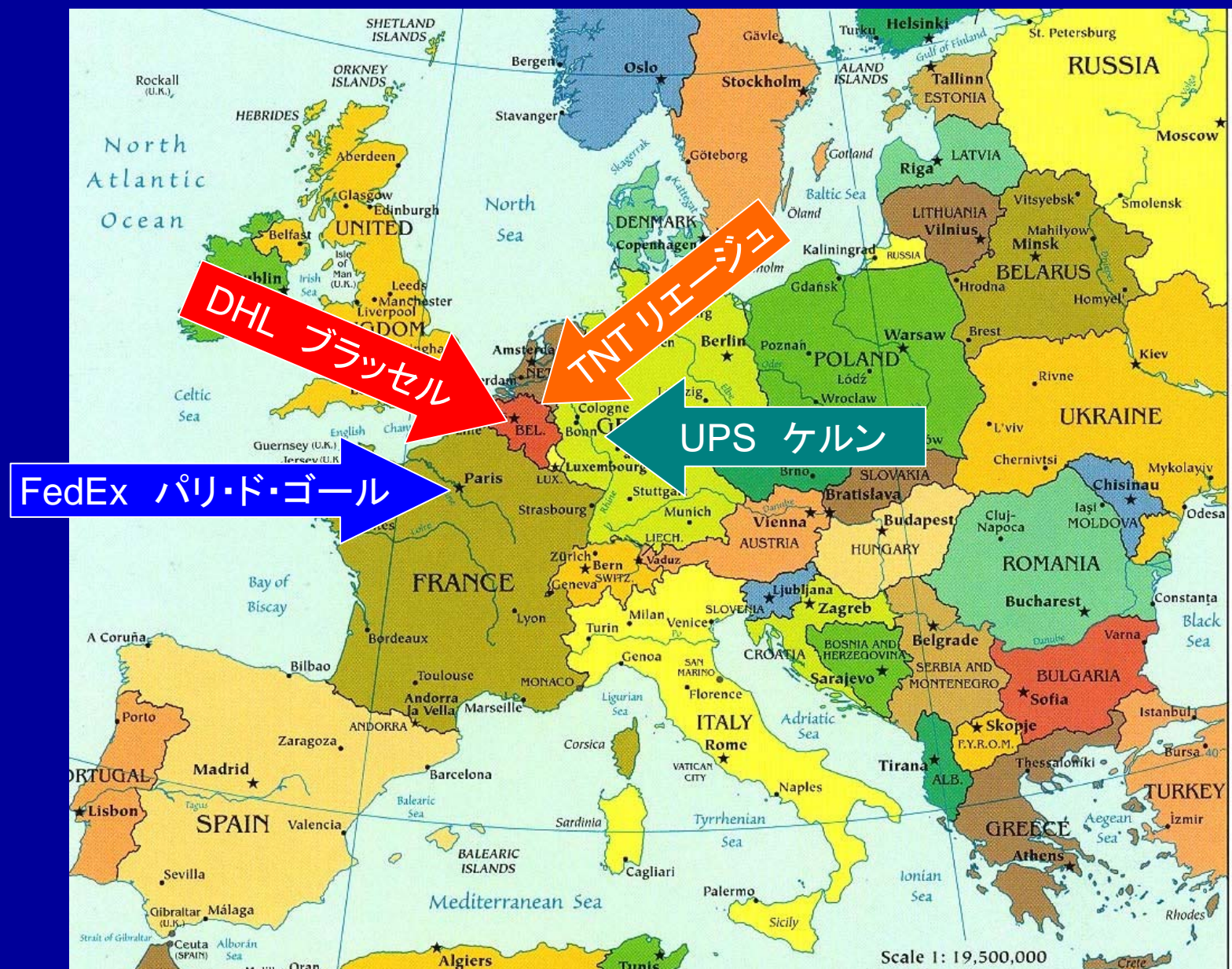


注. EMSは、国際スピード郵便の略。

アメリカにおけるハブ



ヨーロッパにおけるハブ



各社の特徴

- DHL.....ヨーロッパを中心に全世界に展開。
ドイツ・ポストの100%子会社。
- FedEx.....世界最大の貨物航空会社。
1996年より、中国本土と直行便。
- UPS.....米国内で圧倒的な小包取扱い。
2001年より、中国本土へ直行便。
- TNT.....オランダ郵政の1部門。
ヨーロッパからの収入が80%。

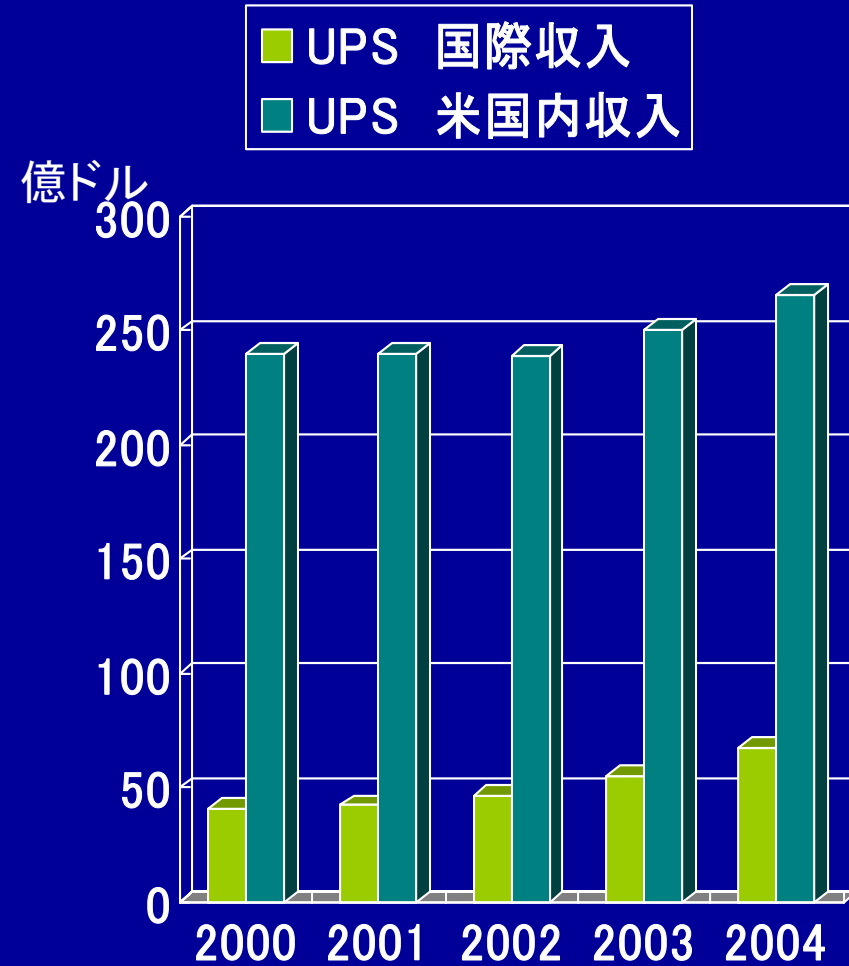
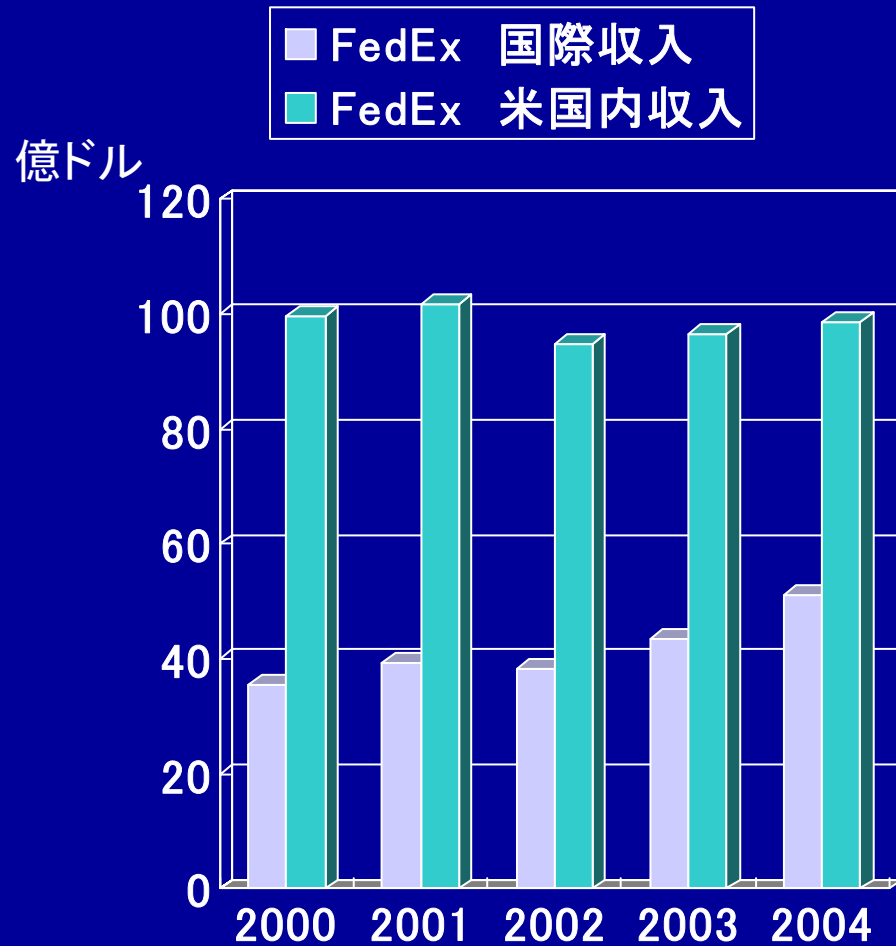


(C) Mr. Naohiko SASAKI, Institute for Transport Policy Studies, 2005



(C) Mr. Naohiko SASAKI, Institute for Transport Policy Studies, 2005

年間収入（国際と米国内）



各社の中国市場の伸び

- DHL・・・「2004年には、中国は対前年比50～60%増と驚くべき成長」
(2005年4月20日付け プレス・リリース)
- FedEx・・・「50%を超える増加量の中国に導かれ、アジアは力強い成長」
(2004年度年次報告)
- UPS・・・「アジア・太平洋地域の輸出は24%成長し、特に中国は101%増加した」
(2004年度年次報告)

中国本土における体制の強化

DHL	2003年2月、シトランスの株5%取得。 5年間に、2億ドルの投資。
FedEx	2003年12月、中国本部を香港から上海に移転。
UPS	シトランスとの共同事業を、2005年末に、直轄体制に移行。
TNT	2004年9月、上海に中国本部を開設。 数年間に、2億ユーロを投資。

DHL 東京ディストリビューション・センター



アジア・ハブの強化

DHL	<p>2004年8月、アジア中央ハブを香港に開設。</p> <p>1億ドルの投資、20,000個/時の能力</p> <p>香港ハブ 2007年末までに追加拡張。</p> <p>当初の計画を6年、前倒し</p> <p>処理能力 20,000個/時 → 35,000個/時</p>
FedEx	<p>中国南部の広州白雲空港に、新しいアジア・太平洋ハブを建設。2008年12月より運用開始。</p> <p>現行のフィリピンのスービック・ベイ・ハブは閉鎖</p> <p>1.5億ドルの投資</p> <p>処理能力 24,000個/時</p>

UPS

2005年4月、フィリピンのアジア域内ハブ
の拡張計画を発表。

処理能力 2,500個/時 → 7,500個/時

航空ネットワークの充実

DHL	<p>2003年3月、香港航空の株40%取得。 貨物航空機8機を購入予定</p> <p>ルフトハンザの協力で、2004年3月より、 香港—ヨーロッパ直行便を開始。</p> <p>ノースウェストの協力で、2005年4月より、 上海—アメリカ直行便を開始。</p>
-----	--

FedEx	<p>2004年6月の新米中航空協定により、中国への乗り入れ枠が、週11便から週23便に拡大。</p> <p>2005年3月、上海からフランクフルトへ、毎日、直行便運航開始。</p>
UPS	<p>2004年11月、米国—上海便を、週6便から週12便に増便。</p> <p>2005年4月、週6便の米国—広州便の運航開始。</p> <p>業界初の米国—広州直行便</p>

中国国内における宅配便

DHL	2004年5月、中国で、国内宅配便事業開始。 国際エクスプレス事業者としては、初めて。
UPS	2005年9月より、中国国内の宅配便を開始。 主要23都市間で、翌日配達サービス

TNTの取り組み

- 2003年4月、TPGと中国郵政は、幅広い戦略的な提携の基礎となる覚書(MOU)に調印。

〔2003年4月25日付け プレス・リリース〕

- CEOからのレター

–「中国が私の課題の最初に来る。」

〔2004年 年次報告〕

日本の宅配便会社

ヤマト運輸 ⇒ 国際宅配便、UPS に委託

日本通運 ⇒ // 、FedEx //

佐川急便 ⇒ // 、DHL //

- 郵政公社が、子会社方式により航空機を保有すれば、日本初の国際インテグレーターとなる可能性。

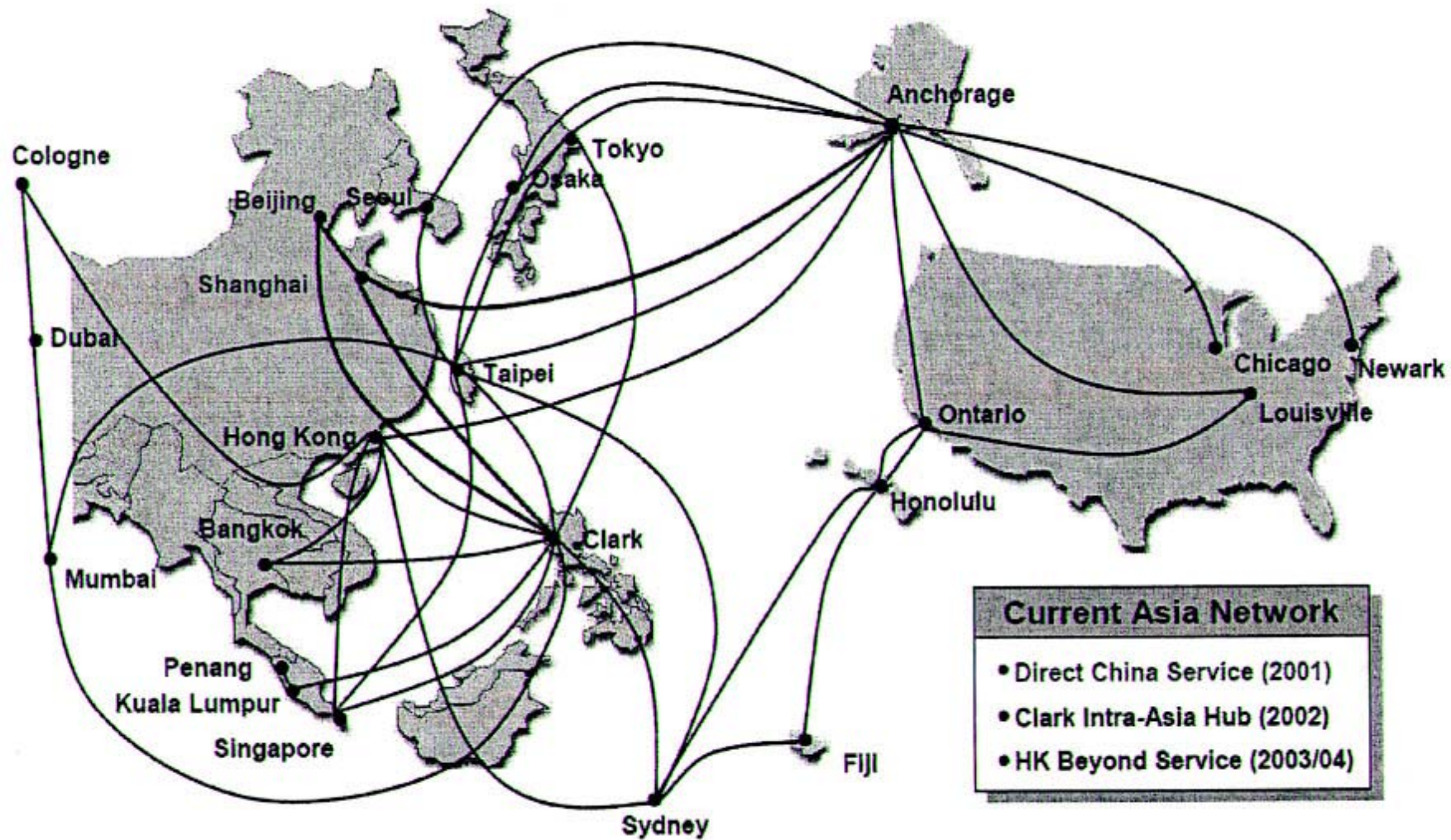
目 次

1. 研究の背景
2. 中国物流の状況
3. 国際宅配便会社の動向
4. 対応策

FedEx アジア・ワン ルート図



UPS アジア・ネットワーク



- 外資系エクスプレス会社のハブは、南に片寄り過ぎている。
- 東アジアの国際宅配便ハブとしては、もっと北に置いた方が効率的。
- 日本としては、地理的優位性を考えるべき。
 - 例えば、沖縄の活用

東アジア地図



東京⇔北京 距離

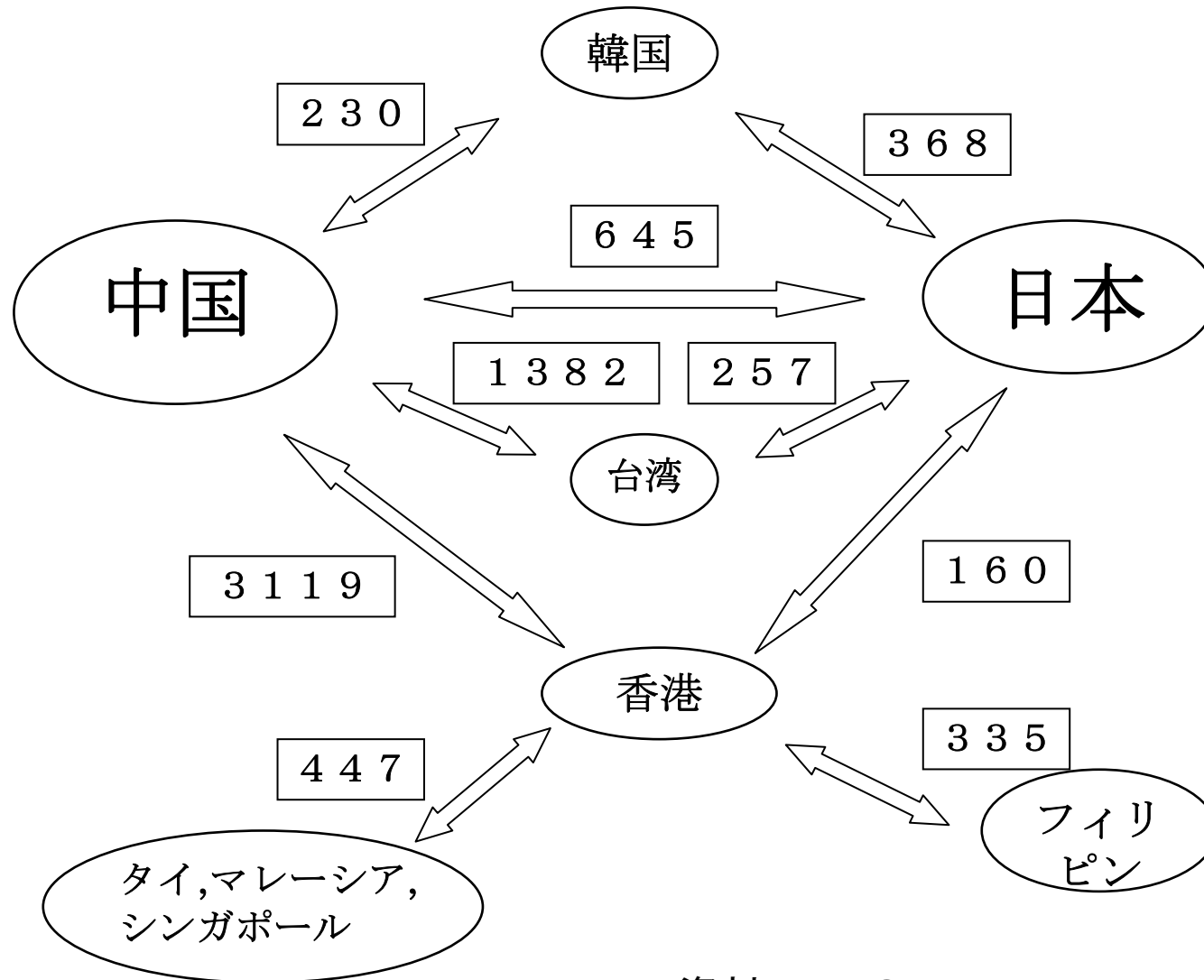
那覇経由	3,410 キロ
マニラ経由	5,860 キロ
香港経由	4,870 キロ

東京⇔上海 距離

那覇経由	2,380 キロ
マニラ経由	4,840 キロ
香港経由	4,110 キロ

アジア諸国間の国際通話量

〔2003年度 単位:百万分〕



資料: TeleGeography2005

東アジア 国際通話の重心



- 日本の会社であれば、沖縄ハブの場合、「以遠権」の問題を気にしなくて、アジア各地への航空機の運航が可能。
- 外資系各社は、第三国間の輸送を行う場合、常に「以遠権」の問題が付きまとう。
受入国の「寛大な航空政策」頼み。

- 距離が短ければ、夕方の集荷締切り時刻も遅らせることが可能。
- 外資系エクスプレス会社は、都内から上海へ翌日配達 of 最終集荷受付時刻を、午後5時～午後6時に設定しているが、もっと遅らすことが可能。

- 沖縄振興開発計画などをみると、「東アジアの十字路」とうたわれているが、現実には、特別自由貿易地域などを作っても、工場誘致は進まない。
- 国際宅配便のハブ基地こそ、沖縄にふさわしい。

ご静聴、ありがとうございました