

第9章 物流

2015年のGDPは実質ベースで6.9%の伸び率にとどまった。ソフトランディングを模索する政府の想定を超えた経済成長の減速に、先行きはかなり厳しいという見方もある。しかし、中国の経済成長減速は今に始まったことではない。「新常态」の下で安定成長を重視して進められる構造転換を見据え、如何に上手く環境変化に対応していくか、経済大国への成長を遂げた中国において引き続きビジネスを展開しようとする企業側にも相当の努力が求められている。投資・輸出主導型経済から内需主導型経済への移行が着実に進む中、物流を取り巻く情勢も大きな転換期を迎えつつある。

物流を取り巻く情勢

外部環境

2015年の中国の貿易総額は、リーマン・ショックの影響を受けた2009年以来、6年ぶりに減少に転じた。安価で豊富な労働力を背景に強みとなっていた価格競争力も人件費の上昇により低下、以前のような廉価多売モデルは成り立たなくなり、加えて欧州の景気低迷や日中貿易も縮小したことにより輸出が減少した。一方、輸入については鉱物資源の価格下落が輸入額落ち込みの主因とされるが、内需の低迷も大きいと見る向きもある。

表1：中国の輸出入総額の比較（単位：億ドル）

	輸出		輸入		輸出入合計	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2015年	22,765	△2.8%	16,820	△14.1%	39,586	△8.0%
2014年	23,427	6.1%	19,603	0.4%	43,030	3.4%
2013年	22,096	7.9%	19,504	7.3%	41,600	7.6%
2012年	20,489	7.9%	18,178	4.3%	38,668	6.2%
2011年	18,986	20.3%	17,435	24.9%	36,421	22.5%

出所：2011/12/13年国民経済と社会発展統計公報、海関統計资讯网

中国国家統計局発表の資料によると、2015年のGDPに占める第三次産業の割合は初めて50%を超え、相対的に伸び悩んだ第二次産業に代わってGDPの成長を下支えした。特に15年前半は金融業のGDP伸長が第三次産業を押し上げた背景はあるが、民間消費も堅調であり、経済成長の牽引役を担い始めていると言える。第三次産業はまだ成長できる余地があり、消費の拡大が内需拡大に寄与していくことが期待される。

モノの動き

いわゆる「李克強インデックス」と呼ばれる指標の一つに鉄道貨物輸送量が用いられるが、2015年の輸送量は前年比で大きく減少している。これも中国経済が想像以上に減

速していると判断される根拠となっているが、主な原因は石炭需要の低迷による輸送量の減少にあると考えられ、第三次産業への移行が進む現状では必ずしも経済動向を測る物差しとはなり得ない。トンキロベースで輸送量が鉄道の倍以上となった道路貨物輸送のほか、各輸送モードで微増ながらも増加傾向を維持しており、全体の荷動きは過小評価できない。爆買いに続いて急成長する越境ECのように、旺盛な購買意欲に後押しされる消費市場は今後も拡大が続くと見られ、消費者物流への取り組みが日系企業にとっても新たなトレンドとなっている。

表2：2015年中国の輸送モード別貨物輸送重量・貨物回転量

輸送モード	貨物輸送重量 (単位：億トン)		貨物回転量 (単位：億トン・キロ)	
	重量	対前同増	回転量	対前同増
鉄道	33.6	△11.9%	23,754.3	△13.7%
道路	315.0	1.2%	57,955.7	2.0%
水運	61.4	2.5%	91,344.6	△1.2%
民間航空	0.063	5.2%	207.3	10.4%
パイプライン	7.1	1.7%	4,138.8	6.6%
合計	417.1	0.2%	177,400.7	△1.9%

出所：2015年国民経済と社会発展統計公報

政策の行方

第13次五カ年規画により2016年以降の政策方針が明らかにされた。構造改革を通じて量より質を求め、安定成長を目指す方向性が打ち出されたが、「一帯一路」も改めて重点政策として位置付けられた。沿線各国への投資が積極的に行われており、鉄道や道路、送電網や港湾などのインフラ整備の進展も見込まれている。

対外的には開放政策を推し進め、対内的にはイノベーション促進による生産性向上を通じて構造改革を実施するという経済面での方針は、中長期的な安定成長につながることを期待されている。一方で、中国遠洋運輸集団と中国海運集団の統合を含め、国際競争力を高める目的で政府が主導する国有企業の相次ぐ統合は、巨大企業による市場の支配をもたらすという懸念も持たれている。

新たな転換期を迎える中国において、日系企業を含む外資系企業も生き残りのための努力は当然に求められるが、特に管理・運用面で公平な競争ができるような政策の推進を期待したい。

<建議>

- ① 通関・検疫の運用基準整備

地域通関一体化が全国規模で推進され、制度面では統一の動きが見られるが、実務面では依然として運用細則が不透明で、解釈が地域や担当者によって不統一という問題も存在している。申告手続の簡略化と運用基準の統一化につき、さらなる改善を要望する。

②自由貿易協定への対応

FTAを活用して輸出入手配を行う際、原産地証明の対応ルール不統一により手配に遅れが生じる、或いはFTAの利用自体ができなくなるといった状況が見受けられる。FTAのメリットを享受できるよう、制度上の課題の早期解決を要望する。

③CFSにおける荷役品質向上

空港や港のCFSにおいて扱われる輸出入貨物は、指定業者の手荒なハンドリングによるダメージのほか、税関・検疫局の検査による商品の汚損・紛失、検査後の梱包不良などの問題が多々発生している。荷役品質の改善と、物流業者の立入り・立会い規制緩和への取り組み強化を要望する。

④通関・検疫システムの改善

通関や検疫のシステムはアップグレードが進められる一方で、申告内容の訂正に時間を要する、システムの不具合で手続に遅れが生じる、通関と検疫のシステムで類似データの重複入力を強いられるなど、申告手続の効率を低下させる事象も依然として散見される。効率性、安定性、汎用性を考慮したシステムの整備を要望する。

⑤危険品取り扱い状況の改善

危険品の国際輸送手配において取り扱いの制限が強化されているが、具体的な規制内容が公開されず、地域や税関、検疫によっても取り扱いに対する見解が統一されていないため、輸送手配に大きな支障を来している。徒に制限を強化するだけでなく、実務への影響を考慮した対応措置を早期に講じるよう要望する。

⑥別送品輸入許可の簡素化

別送品の輸入については、依然として居留許可日数が365日以上でなければ許可しない地域があるほか、居留許可を待って輸入許可を出すルールにも変更は見られない。パスポートのみで簡易申告できる仕組みの導入等、簡素化の実現を要望する。

⑦過積載への対応

輸送車両の過積載は、特に地方都市では依然として違反が顕著に見られる。運搬車両の設計基準に厳しい規制があるために非効率な運用を強いられることや、違反に対する取り締まりが地域や時期によって不統一であることもその要因となっていると考えられるため、規制内容の合理的な改正とさらに公平な取り締まり実施を要望する。

⑧交通規制の合理化

公用行事や大気汚染対策などによる臨時の交通規制がショートノータイスで実施される状況は未だ散見され、特に物流企業は交通規制そのものだけではなく、その対応に追われることで生産性の低下を強いられている。交通規制は必要最低限に留め、十分な告知期間を設けた上で計画的に実施するよう要望する。

⑨道路交通環境のさらなる改善

道路交通網の整備が進められ、交通マナーも大都市では徐々に改善が見られるようになってきているが、パーキングエリアの整備や交通安全への対策はまだ十分ではなく、都市部の渋滞も慢性的なものとなっている。付帯インフラの整備や安全対策、渋滞解消へのさらなる取り組み強化を要望する。

⑩鉄道貨物輸送インフラの整備

高速鉄道網や鉄道駅の整備が進み、特に旅客輸送については急速な発展が見られるが、貨物輸送についてはまだ十分な整備がなされておらず、総合物流企業にとっても参入障壁が高い領域となっている。ハード・ソフト両面でのインフラの整備推進を要望する。