

# 中国・東北三省における物的流通の現状と課題

賈 曉 航 ・ 藤 井 隆 至

中国東北部に位置する東北三省（遼寧省、吉林省、黒竜江省）は、総面積では全国の8.4%を占めており、中国経済圏の約1割となっている。

中国東北部は日本、韓国、ロシア、モンゴルなどと隣接しており、東北アジアの中核に位置している。東北三省は、建国初期には中国を代表する重工業地帯に位置付けられ、国有企業が集中して中国経済発展の一翼を担ってきた。近年は、輸入出貿易量の増加にともない、物流産業が急速に発展しつつある。中国における重点開発地区の一つになっている。

しかし、1978年の改革開放以降、市場経済化が進む中で、国有企業は不振におちいった。東北三省の経済総成長値は、長江モデルや珠江モデルに比べて低い。特に輸出入商品の総成長率は、長江モデルと珠江モデルの1/2でしかない。

東北三省の物流産業は発展しつつあるが、長江モデルと珠江モデルにくらべると、立ち遅れは否めない。グローバル化の進展が加速するのに伴い、これからは、物流産業が東北地区における経済の発展の中で重要な役割を果たすと考えられる<sup>1</sup>。

前稿「中国・大連における物流業の現状と課題」（『新潟大学経済学年報』第33号、2009年1月）において、筆者は、大連における物流業の現状と課題に分析を加えた。本稿は、その続稿として、東北三省における物流インフラの建設、物流市場、物流の発展目標等を検討する。そのことによって、東北三省における物流の現状と課題をあきらかにする。

## 第1節 東北三省における物流インフラ

### (1) 道路インフラの建設

1990年代以降、東北三省の陸路・水路の交通は急速に発展している。高速道路、高級航路、専用埠頭などのインフラ建設はめざましい。道路輸送の需要が急速に増大しており、東北地区の交通インフラの規模を拡大することが求められている。

表1 2005年の東北地区における車の保有量

地区範囲	鉄道車両 (単位：万両)	貨物トラック (単位：万台)	貨物トラック (単位：万トン)
遼寧省	32.62	30.81	139.91
吉林省	16.94	12.32	49.90
黒竜江省	20.94	13.04	50.62
東北地区総計	70.50	56.17	240.43
全国	733.22	604.82	2537.75
全国比（東北三省/全国）（%）	9.62	9.29	9.47

出所：2006年 国家統計局《中国統計年鑑》より作成

(2) 鉄道インフラの建設

東北地区の鉄道は70余本の幹支線を有し、巨大な鉄道ネットワークを構成している。当該地域は、中国では鉄道ネットワークがもっとも発達している地域でもある。2005年における東北三省の鉄道総運営里程は13387.9公里で、全国の17.75%を占めている。

東北三省の産業構造をみると、遼寧省は全国平均にくらべて第三次産業のウェイトが高い。吉林省は中国の食糧生産基地として位置付けられ、第一次産業のウェイトが高い。中国最大の大慶油田を擁する黒竜江省は、鉱業を中心に第二次産業のウェイトが高い。

東北三省は、全国的にも、穀物及びエネルギー、工業、食糧基地としての優位性が高い。鉄道による外国への輸送量もずっと多い。2007年8月末、ハルビン鉄道局、瀋陽鉄道局の貨物の発送量が3.26億トンとなり、前年度より7.8%、372万トン増加した。年初に策定された1,600万トンという目標を超えた<sup>2</sup>。

たとえば、吉林省の琿春駅とロシア側のカムショーバヤ駅間の鉄道はすでに一部連結されており、年間80万トンの積み替え能力を有している。また、積み替え能力を80万トンから160万トンに引き上げる計画も立てられている。さらに、図們駅から琿春駅までの鉄道9.16kmの路線の改造も行う予定である。蒙古～内モンゴル自治区～吉林省白城～長春～図們～琿春～日本海沿岸諸国への国際輸送ルート確立プロジェクトも展開される予定である。

中ロ・中朝間に新たな道路と鉄道が開通し、中韓間には空路と陸海5つの複合輸送路が開設され、運行状況は良好である。琿春～ザルビノ（ロシア）～東草（韓国）間の陸海の旅客・貨物の連絡輸送も実現されている<sup>3</sup>。

表2 2001-2005年東北鉄道営業里程（単位：公里）

地区範囲	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
遼寧省	3782.8	3799.8	4173.9	4174.2	4171.2
吉林	3561.6	3561.8	3561.8	3561.8	3561.8
黒竜江	5503.2	5502.8	5483.7	5564.9	5654.9
東北地区総計	12647.6	12864.4	13219.4	13300.9	13387.9
全国	70057.2	71897.5	73002.0	74407.7	75437.6
東北地区の全国比 (%)	18.3	17.9	18.1	17.9	17.8

出所：国家統計局《中国統計年鑑》（2002年-2006年）より作成

(3) 海運及び水運

東北三省における主要港湾の現状は以下のとおりである。

遼寧省は東北地域における唯一の臨海省であり、東北地域における大連や營口、錦州、丹東など主要港湾はすべて同省にある。とくに大連港における海運ネットワークの確立を通じて、大連港は、世界の160余りの国と地域内の300余りの港湾と経済貿易の航運関係を有している。当地で税関や商品検査などの手続きを経て直接、大連港まで運ばれる「内陸直接通関」という利便性の高い通関システムが実施されている。

表3が示すように、大連港は東北地区の70%海運貨物と80%コンテナ運送を担当し、アジアで一番大きな中継港になっている。2006年、政府から大連港に200億元が投資され、港の通行可能量は年間8000万トン

を上回るようになった。それに伴って、コンテナの取扱量も増加し、年間100万箱となった。

2006年には、東北地区における港貨物呑入量は3億3077万トンに達した。大連と営口の貨物呑吐量は、それぞれ港の貨物呑吐量の61%と29%を占めている<sup>4</sup>。

国際定期コンテナ貨物を取り扱う大窯湾コンテナターミナルは、シンガポール港湾局（PSA）との合資で開発されたコンテナターミナルであり、世界的に注目されている。

中国政府は吉林省の図們江地域の発展にも相当な力を入れており、すでに合計50億元あまりを投資し、港湾やエネルギー、交通、通信などにおけるインフラ整備の建設を行った。また、琿春口岸（税関）と口岸に検疫センターを新たに建設しており、延べ60万トンの貨物の検疫能力を有している。長春～琿春間の高速度道路は建設中であるが、一部はすでに使用されている<sup>5</sup>。

表3 2003-2006年の沿海の主要な港の貨物呑吐量（単位：万トン）

地区範囲	2003年	2004年	2005年	2006年
大連港	12602	14516	17085	20100
営口港	4009	5978	7537	9477
錦州港	500	1700	3000	3500
東北地区累計	17111	22194	27622	33077
全国	201126	246074	292777	343427
東北地区の全国比（%）	8.5	9.0	9.4	9.6

出所：2003年-2006年中国統計年鑑より作成

#### (4) 空港

東北三省における主要空港の現状は以下のとおりである。東北地区には4つのハブ空港がある。

##### ① 仙桃空港

瀋陽では仙桃空港が東北地区の中核的な空港となっている。2004年以来、41本の航路が新たに追加された。内訳は、国内線が26本、国際と地区が15本である。仙桃空港がもつ現在の航路数は83本で、内訳は国内線が51本、国際と地区の航路が32本となっている。航路数は、中国国内でもっとも多い空港のひとつである。国際線は日本、韓国、ドイツ、フランスなどの国と航路でむすび、東北アジア地区を覆う航路のネットを形成している。

##### ② ハルビン空港

2006年では、ハルビンからロシアへ6本の国際線を開通され、ハルビンから全国各地への国内線が15本開設された。現在では、ハルビン空港で運行営業している国内外の航空会社は全部で17社、国内線、国際線は全部で68本がある。通航都市は54にのぼる<sup>6</sup>。

##### ③ 竜嘉空港（長春）

貨物輸送の取扱量は著しく増加した。2007年の国慶節ごろだけで、商品は取扱量の413.8トンを輸送し、同時期と比べて30.4%増大した。南方航空、国際航空会社のなど9つの航空会社と協力して、現在、北京、上海、広州、香港、ソウル、東京、仙台、名古屋などの30近くの都市と航空路を開設している。

④ 大連空港

大連空港は環渤海地区の戸口に位置する重要な中枢空港である。大連空港は現在すでに108本の航路を開設している。国内線が73本、国際と特別行政区の航路が35本である。フライトの数は毎週1600便に及んでいる。

2006年度は、大連空港の貨物取扱量はおよそ14.5万トンであった。

2006年には全日空が大連～名古屋の全貨運の航路を開通したほか、ロシアの数社の航空会社は不定期の貨物輸送のチャーター機のフライトを運営している。大連空港と東方航空、韓国の航空会社などは協力して国際品物の中継輸送に乗り換える業務を開発した。

表 4 東北三省における主要空港の貨物取扱量（2005年－2006年）

空 港	貨物取扱量（単位：万トン）	
	2005年	2006年
大連	13	14.5
瀋陽	8.34	9.03
ハルビン	6.06	4.50
長春	2.00	2.65
東北地区総量	24.70	27.12
全国総量	633.10	753.20
東北地区の全国比（%）	3.9	3.6

出所：中国統計局 根据中国統計年鑑2005, 2006年により作成

第 2 節 東北三省における物流市場の供給

(一) 東北三省の物流市場の概況

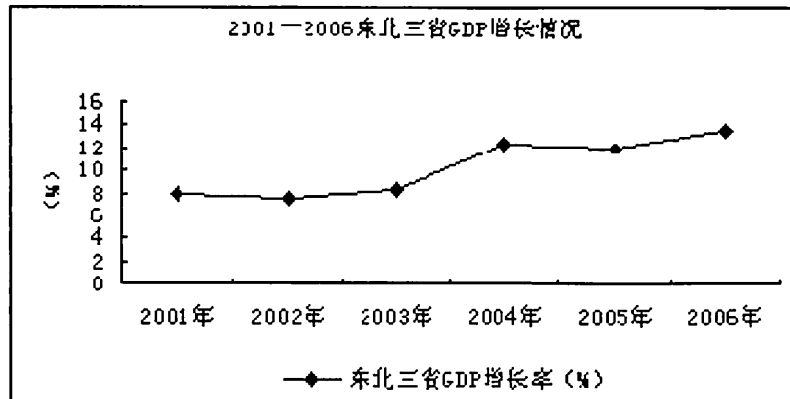
東北三省の物流網は、大連、瀋陽、長春、ハルビンなどの主要な都市を中心にして、多数の物流ネットワークが交差する構造となっている。東北地区の物流は遼寧省が中心で、瀋陽と大連がその中核に位置する。東北地区の経済発展にともない、消費需要は量的に拡大し、かつ質的にも高度化しつつある。それに対応して、物流構造も大きく変化しつつある。消費サービスの個性化に対応する必要が生じている。

(1) 工業生産

2004年、2005年と2006年における東北三省の生産総値はそれぞれ1.51、1.71と1.97兆元であった。前年度と比べて12.3%、12.0%と13.5%の増加である。

東北三省における「振興戦略」が実施されてから、3年間のGDPの年平均の増加速度は12.6%となっている。その前の3年間（2001年－2003年）の増加速度よりも2.6%高くなっている（図1）<sup>7</sup>。

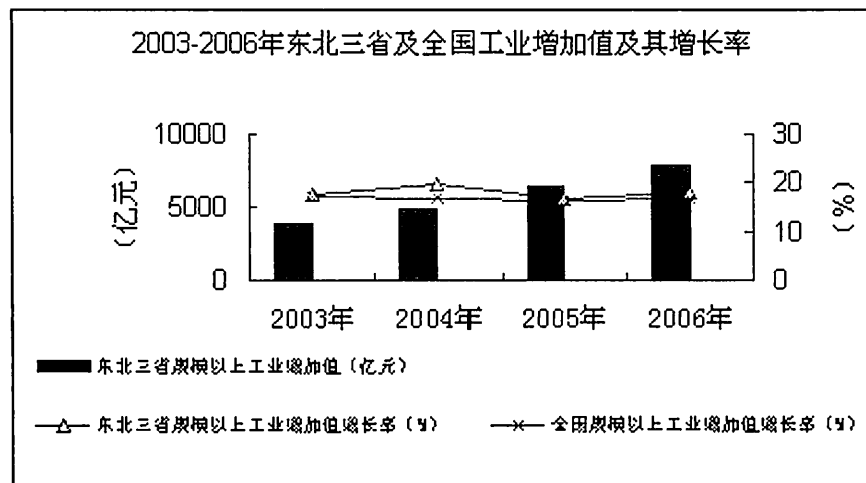
図1 2001-2006年における東北三省のGDP成長率



出所 「東北三省における3年間の評価報告」, 国務院東北振興事務所, 2007年。

2004年, 2005年と2006年における, 東北三省の規模以上の工業の増加額はそれぞれ4869.6億, 6374.5億と7799.5億元で, 前年度と比べて19.7%, 16.6%と18.2%の増加であった。

図2 2003年-2006年東北三省工業増加額と成長率



出所 「東北三省における3年間の評価報告」, 国務院東北振興事務所, 2007年。

東北三省の経済発展は, 工業が担い手になっている。

遼寧省の国有および規模以上非国有企業の工業生産総額は, 2003年の4953.76億元の増加から2005年まで10814.51億元, 吉林省の国有および規模以上非国有企業の工業生産総額2003年の2424.86億元の増加から2005年まで3791.96億元, 黒竜江省の国有および規模以上非国有企業の工業生産総額2003年の1696.18億元の増加から2005年まで4714.91億元であった。

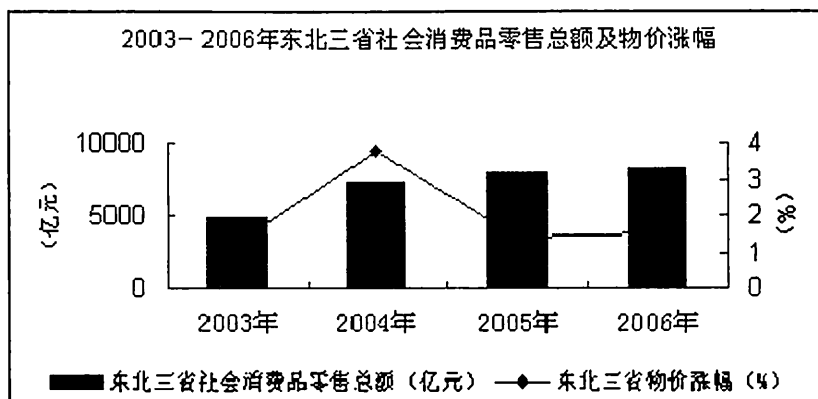
(2) 消費需要

2004年から2006年にかけての東北三省の社会消費品小売総額は, それぞれ5450.8億元, 6219.9億元, 7108.1億元で, 前年度と比べてそれぞれ13.2%, 13.4%, 13.4%の増加であった。2004年の増加速度は全国のレベルより低かったが, 2005年と2006年はそれぞれ全国水準よりも0.5, 0.6パーセント上回った。

2006年における東北三省の総人口は全国の8.2%であるのに対して、GDPは全国の8.6%を占めていた。また社会消費財小売総額は全国の9.3%を占めていた。このことは、東北三省での消費が活発であることを意味している（図3）。

他方、消費者物価の推移は安定的であった。2004年と2005年における東北三省での年間消費者物価は、それぞれ3.8%と1.4%の上昇であったが、全国平均に比べて0.1%、0.4%低かった。2006年のばあい、遼寧省、吉林省と黒龍江省の年間物価上昇幅は、それぞれ1.3%、1.4%と1.9%であった。全国平均は1.5%であった。

図3 2003-2006東北三省における社会消費財小売総額及び物価上昇率



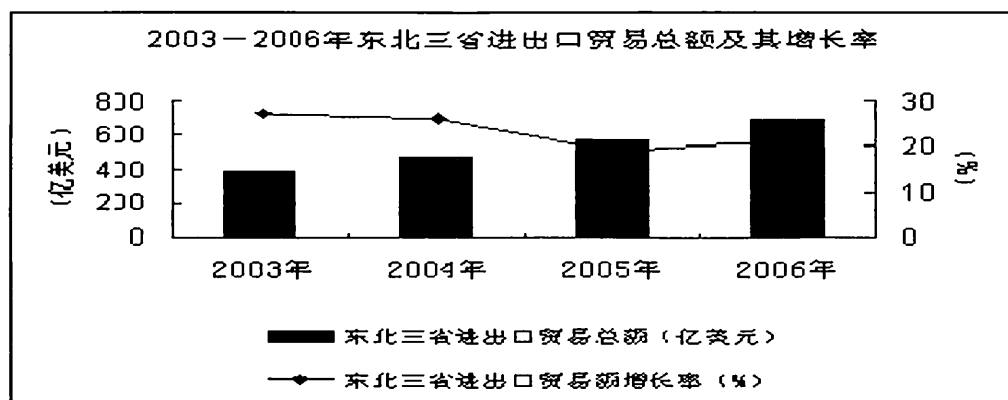
出所「東北三省における3年間の評価報告」, 国务院東北振興事務所, 2007年。

### (3) 貿易

東北三省における2006年に外国直接投資総額は84.6億ドルであった。2004年、2005年と2006年、東北三省における輸出と移出の総額はそれぞれ480.2億ドル、571.1億ドル、691.6億ドルであった。これは、前年に比べて26.2%、18.9%、21.3%の増加である。内訳は、輸出額が243.2億ドル、319.8億ドル、397.5億ドルで、前年比23.8%、31.5%と24.3%の増であった。移出額は237.1億ドル、251.4億ドルと294.1億ドルで、前年比29.2%、6.1%と17.0%の増である。

貿易黒字額は6.1億ドル、68.4億ドルと103.4億ドルとなった。この3年間で輸出額は年平均で70億ドル近く増加した。輸入額は年平均で30億ドル近くの増加である。2006年に貿易黒字額が初めて100億ドルを上回った（図4）<sup>8</sup>。

図4 2003-2006年における東北三省の輸出入総額及び増加率



出所「東北三省における3年間の評価報告」, 國務院東北振興事務所, 2007年。

#### (4) 貨物輸送量

拡大を示す工業生産, 消費需要, 貿易の推移から分かるように, 東北三省での鉄道貨物輸送量もまた拡大している。鉄道による貨物輸送は, 東北三省の貨物輸送にとって重要な役割を果たしており, 全国比で12.7%を占めている(表5)。

表5 2005年における東北三省の貨物運送回転量(単位:億トンキロ)

地区の範囲	鉄道	公路	水運	合計
遼寧省	1196.8	415.5	1738.2	3350.5
吉林省	506.7	98.8	0.4	605.9
黒竜江省	919.7	227.6	20.0	1167.4
東北三省合計	2623.1	741.9	1758.6	5123.8
全国	20726.0	8693.2	49672.3	80258.1
東北三省の全国比 (%)	12.7	8.5	3.5	6.4

出所 国家統計局 2006年「中国国家年鑑」より作成

### 第3節 東北三省における物流市場の需要の特徴

#### ① 工業原材料などの大口貨物輸送の割合が大きい

東北三省の産業構造の中では, 重工業とエネルギー産業が大きな比重を占めている。同時に東北三省は, 中国の食糧と農作物の生産基地でもあり, 商品穀物は全国の1/3, 材木は全国の50%を占めている。そのため, 東北三省では大口の貨物輸送が物流の特徴となっている。

この点を各省別に整理する。

遼寧省では, 鑄鉄, 鋼材はそれぞれ全国生産高の20%近くを占めている。純炭酸ソーダ, 苛性ソーダは, それぞれ全国の生産高の20%と10%を占めている。発電量, 原油, 天然ガス, 原炭, 旋盤, 冶金の設備, 変圧器, 自動車などの生産高は, 中国でも比重が大きい。

遼寧省の四大支柱産業は石油化学、冶金、電子情報、機械であるが、これらの産業は大体において重工業か、重工業を基礎とする産業である。2006年における石油化学の工業増加額は880.46億元で、一昨年比13.1%増であった。冶金の工業増加額は801.55億元で、一昨年比17.3%増加した。通信設備、コンピューターと電子設備製造業の増加額は98.02億元、一昨年比11.0%増であった。電気機械と電気器材製造業では増加額は142.82億元、一昨年比9.6%の増加となった。

吉林省には工業関係の企業が14,000社以上ある。工業のうち、機械工業、石油化学工業、医薬品工業、食品工業、冶金工業、農産物加工業は吉林省の六大工業となっている。とくに大きな比重を占める産業は、自動車産業と石油化学工業である。こうした産業が、原材料とエネルギーの運送を需要している。

黒竜江省はエネルギーと原材料の工業基地であり、石炭、石油、材木に重点がおかれている。累計で国家に16.5億トンの石油を提供しているが、これは全国総生産量の50.1%を占めている。同時に、6.3億立方メートルの材木を供給しているが、これは全国総生産量の40.3%を占める。また石炭では20.5億トンを提供しており、全国総生産量の8.3%を占めている。

東北三省で貨物輸送がかなり高い比重をもつのは、こうした産業構造の特徴に由来する<sup>10</sup>。

② コンテナの運送量の増加は緩慢

東北三省が全国で占めるGDP比は、依然として下降傾向にある。2004年、2005年と2006年における東北三省が全国で占めるGDP比は、それぞれ9.3%（2004年）、8.7%（2005年）と8.6%（2006年）であった。経済が発達した地区や広東省などよりも、その比重はさらに低い。

表6が示すように、2006年の貨物吞吐量は上海港が1位で4.70億トン、寧波-舟山港は4.24億トン、広州港は3.03億トン、天津港は2.58億トン、青島港は2.24億トン、秦皇島港は2.05億トン、大連港は2.00億トン、深圳港は1.76億トンとなっている。

表6 中国主な沿海港口貨物吞吐量（万トン）

港口	2006年	2005年
上海	47,040	44,300
寧波 舟山	42,387	27,000
広州	30,282	25,000
天津	25,760	24,069
青島	22,415	18,700
秦皇島	20,489	17,100
大連	20,046	17,100
深圳	17,598	15,351

出所：中国交通省2005-2006年統計データにより作成

さらに、2006年のコンテナの取扱量を見てみると、上海港は2172万TEU、深圳港は1847万TEUとなっている。青島港は770万TEU、寧波-舟山港は714万TEU、広州港は666万TEU、天津港は595万TEU、厦門港は401万TEU、大連港は321万TEU、連雲港は130万TEU、蘇州港は24万TEU、中山港は13万TEU、たばこの台湾と香港の105万TEU、福州港は101万TEU、營口港は101万TEUとなっている。遼寧省における港湾での



コンテナの取扱量は青島港、深圳港、上海港より大幅に低い<sup>11</sup>。

2004-2006年から深圳と上海の2港の発展は軌道にのっている。深圳中心の珠江デルタ、上海中心の長江デルタの経済が発展していることを反映している。

### ③ 鉄道輸送への依存が大きい

東北三省での貨物輸出港は、おもに遼寧省の沿海地区に集中している。黒龍江省にも内陸の港が存在するが、運送総量に占める割合が少ない。

そのため東北三省の貨物輸送は、主に同地区内と海港をむすぶ長距離の運送となっている。輸送費の面でも鉄道輸送は割安となっており、東北三省の貨物輸送は鉄道輸送に多くを依存している<sup>12</sup>。

東北三省は中国でも鉄道インフラが良好で、鉄道網は比較的良好に整備されている。しかしここ数年、鉄道運送能力の不足が感じられるようになってきている。輸送量の増加に対応するため、東北三省は鉄道の輸送能力を早急に高める必要がある。同時に、他の運送方法によって鉄道輸送の圧力を緩和することが求められている。

## 第4節 東北三省における物流市場の目標

物流市場の目標には、中期と長期の2種の目標がある。

### (1) 中期目標 (2006年-2010年)

道路交通-東北三省では、高速道路を地域の骨格的な道路網とする計画は、初期段階は達成されている。遼寧省はとくに高速道路網がよく整備されている。2級以上の道路は大体においてすべての県市を覆っている。幹線道路の中で、2級以上の道路の比重は90%に達している。

沿海の港-港の貨物通行可能量は4億トンぐらまで達成しており、沿海港の全体の能力は向上している。また埠頭の能力不足の問題も明らかに緩和されている。沿海港のコンテナバースの能力は1000万TEU前後となり、営口などの支線の港の専攻化、近代化のレベルは著しくて高くなっている。今後の課題は、20万トン級以上の大規模な埠頭で鉄鉱石や原油を受け入れることである。これは主に10-15万トンの級の埠頭を補佐する運送システムとなる。

内陸河川の水運-3級以上の航路の道のは1980キロメートルある。うち、基準に達する道のは252キロメートルが新たに増加される。内陸河川の港は、桁数で252まで達し、港の通行可能量は2200万トンにおよぶ。港と道路、鉄道の接続は改善されつつある<sup>13</sup>。

### (2) 長期目標 (2010年-2020年)

道路交通-道路の総括的な道のは24万キロメートルを目標としている。高速道路を骨格の道路網とし、地区の高速道路の総括的な道のは9000キロメートルを超える。

沿海港-沿海港のコンテナバースの通行可能量は2700TEU前後を目標とする。大連港の貨物の通行可能量は4.5億トンぐらまでを目標としている。渤海周囲の港湾群は、乗客と貨物について、国内貿易と外国貿易の結合、商工業と貿易を並行して発展させる総合性をもつよう配慮されている。

内陸河川の水運-3級以上の航路の道のは2830キロメートルを目標とする。江海の運送、国際貿易の運送と地区内の水路の運送等について、高級の近代化航路の体系に適応させる<sup>14</sup>。

## 第5節 東北三省における物流産業の問題点と課題

以上の数値が示すように、東北三省の物流は急速な発展を目標としている。しかし、全体レベルから見ると、先進国の物流に比べ、多くの問題点が存在している。外資の物流企業が東北三省に進出していることもあって、地元の物流業界は厳しい挑戦に直面している。問題点と課題を以下の整理する。

### 1. 東北三省における物流業の水準

物流業の水準は、珠江デルタ地区と長江デルタ地区がすすんでいる。

ここ数年、東北三省のインフラ建設は速いが、鉄道の貨物輸送は比重が年々低下しつつある。鉄道輸送は長距離、大口、低コスト、高速といった優位性を発揮できないでおり、60%ぐらいしか運送需要は得られていない。

道路輸送は、道路の重複建設や低レベルの道路建設といった問題が生じている。また、ラインと集合点をうまく組み合わせてセットにすることができていない。短距離輸送の利点を生かしきれていない。近代的な専攻化の程度が高い物流企業の数が少なく、競争力は強くない。各種の運送方法も、接続が不十分である。等々の問題点に直面している。東北三省の物流業の水準は、向上が停滞している。

東北三省は、珠江デルタ地区や長江デルタ地区だけでなく、日本や韓国の物流企業の競争にも直面している。東北三省での物流業のレベルアップは、大きな課題である<sup>15</sup>。

### 2. 周辺港湾との競争

ここ数年、渤海地区と韓国のいくつかの大規模港は、自身の水陸運輸センターを建設している。中国各地の国際水陸運輸センターの配置状況をみると、南部では香港と深圳が、中部では上海がある。北部では、大連、天津、青島の“3勢力が鼎立する”状態となっている。そのため、東北地区の港は激しい競争を展開している。

青島港は、世界の130余り国と地区の450余り港と航路を開通している。天津港はすでに鉄鉱石の重要な輸入港になっており、華北、西北と北京・天津地区にある鉄鋼業のために鉄鉱石を輸入している。大連港は、青島港や天津港との競争に直面している。

### 3. 高い物流コスト

東北三省では物流コストが高い。物流コストは25%に達し、珠江デルタの21%、長江デルタの18%、北京・天津・唐山地区の19.3%、全国平均水準の21.4%より高い。これは、東北三省の経済発展の質を高める戦略にとって、制約条件となっている<sup>16</sup>。

### 4. 物流技術の標準化

東北三省での技術標準化はかなり遅れている。物流技術の面での標準化と物流作業の面での標準化が統一されていない。輸送車両・物流機器・包装などの基準が統一されていないため、積載率・空間利用率が低い。標準化の管理等は、これまで計画経済の関連部門で実行されているけれども、各部門・地域別での協調が不十分となっている。グローバルにともない、物流は国際化が避けられない。物流の技術標準化が問題点として浮びあがっている。

### 5. 国際物流の人材育成

東北三省の物流企業の中で、物流に従事する人員は多いけれども、専門的能力をもつ人員は少ない。一部の人員は、近代物流を理解していない。物流業が急速に発展して国際貿易量が増加するに従い、国際物流を担う人材の不足が顕在化している。

## 第六節 東北地区における物流産業の統合に関連する対策

東北三省で物流業が発展する潜在能力は大きい。地理上の位置、資源、交通運輸などの面で、恵まれた経済環境にある。そのため、東北地区の物流を適切に統合することができれば、東北三省の経済を大きく発展させることができる。

### 1. 統一された物流計画の策定

東北三省の各部門は、物流全体の発展計画を制定する過程で、重複建設という問題に直面している。各省はそれぞれ物流計画を策定しているけれども、東北三省での統一的な物流センターは計画されていない。そのため、低いレベルの施設が重複して建設されることになり、東北三省での物流業の発展は妨げられている。

東北地区における物流市場が拡大する中で、大港区での大規模物流と大規模工業区域を拠点にする合理的な物流システムが構築されるべきである。無駄を省くことによって各地域の物流資源を統合すれば、東北三省での経済効率を高めることができる。

### 2. 管理体制の改善

大規模な交通システム、大規模な物流ネットワークを構築するさいには、必ずそれに相応する管理体制を作り上げなければならない。東北三省の現行の物流行政は依然としてタテ割り行政になっており、部門間のヨコ方向の行政に対して閉鎖的となっている。

ここ数年来、東北三省での物流業は緊迫した状況のもとにあったが、それには、タテに分散した管理体制と無関係ではない。航空・港湾・鉄道輸送・トラック輸送等について、東北三省全体での統一された管理体制が不可欠となっている。

### 3. 国際物流の推進

東北三省は、水運の方面では、大連、營口、丹東、錦州などの国際級の海港を有している。鉄道では、ロシアと朝鮮を“T”字形でむすぶ鉄道システムがつくられている。とくに重要なのはハルビンと満州里をむすぶ鉄道で、ロシアのチタ市を経由して“欧州とアジアを結ぶ鉄道”が形成されている。ハルビンから大連経由で朝鮮、韓国、日本、東南アジア等へ海上輸送することができる。国際物流システムを構築することにより、東北三省の拠点性をさらに高めることができる<sup>17</sup>。

### 4. 拡充の施設の設備、総合性の物流の基地を建設

東北三省の物流インフラは一定程度発展しているが、しかし種々の原因で、東北三省でのインフラ建設は依然として遅れをとっている。最新の物流インフラを拡充しなければならない。

東北三省の工業は中国でも有数の規模となっている。重化学工業製品の種類は多く、出荷量も大きい。各地区で専門的な物流基地をつくり、それをネットワーク化していけば、東北三省の経済振興に貢献することができる<sup>18</sup>。

### 5. 3PLの物流企業の育成

中国内外の大規模の物流会社が東北三省に進出してきている。東北三省は、地元の物流企業の競争力を高める必要がある。とくに3PLの物流会社を育成することができれば、各企業も生産コストを下げることができ、企業自身も競争力を高めることができる。

### 6. 近代的な物流の技術の人材を育成、物流の技術の研究と開発を重視

近代物流は多業界、多部門にまたがる複合性の産業で、そのため必要とする人材も多種多様で、多方面

にわたっている。高い能力を有する人材が求められるが、そうした人材は不足しており、このことが東北三省での物流業の発展を制約することになっている。

日本では、流通経済大学や流通科学大学のような高等教育機関が設立されており、国際物流等に従事する人材を育成している。東北三省にあっても、中長期の人材育成計画をたて、すぐれた人材を育成することが不可欠である<sup>19</sup>。

## 結 論

いうまでもなく、今日では激しい国際競争が展開されている。物流の領域もその例外ではない。外国の大規模な物流企業は、すでに東北三省に進出してきている。地元の物流企業は非常に大きい挑戦に直面している。

そのため、東北三省の物流企業はビジネス機会をしっかりとつかむ必要がある。上からの統一的な計画によって、産業空間の配置の問題、物流ネットの構築、といった物流資源の統合し、物流機能の高度化をはかることが求められている。それにはまた、東北三省での産業の高度化もまた不可欠である。

### 〈参考文献〉

- 1 川村和美「中国東北における産業と交通インフラ」環日本海経済研究所，1ページによる。
- 2 国家统计局【中国統計年鑑（2002年－2006年）】の数字により整理。
- 3 汪正仁「東北アジア国際物流の現況と課題」立命館アジア太平洋大学，8ページより引用。
- 4 京都・大学センター「北東アジア国際フォーラム演説」1997，5ページ。
- 5 汪正仁，前掲書，9ページ。
- 6 【黒竜江省統計年鑑】2006年，58ページ。
- 7 「振興東北評価報告」國務院東北振興事務所，2007年5月23日，3ページ。
- 8 前掲「振興東北評価報告」3－5ページ。
- 9 国家發展と改委改革委員会經濟運行局【2006年中国東北地区發展報告】社会科学文献出版社，2006年，43ページ。
- 10 国家發展と改革委員会運行局【2005年中国現代物流發展報告】機械工業出版社，27ページ。
- 11 大連港集団「大連——東北アジア航運中心」2006年，5－8ページ。
- 12 国家發展と改革委員会經濟運行局と南開大学現代物流中心共同編集【2007年中国物流發展研究報告】機械工業出版社，48ページ。
- 13 孫東生「整合区域物流資源 促進東北經濟振興」【遼寧經濟信息网】2006年，23ページ。参考<http://test.lnnet.gov>。
- 14 大連市政府發展研究中心「東北現代物流業發展戰略定位」【遼寧日報】2006年9月19日
- 15 刁成宝，孫宏「大連 東北アジア重要国際航運中心」大連海事大学出版社，2006年，18－25ページを参考
- 16 賈曉航「關於加強中日韓物流合作振興東北經濟發展的研究」【哈爾濱工業大學學報】2006年6月，1－3ページを参考
- 17 孫東生「整合区域物流資源，促進東北經濟振興」【遼寧經濟信息网】4ページより引用。2005年8月11日

- 18 賈曉航「打造中国現代物流産業的建設」『経済学家』2004年4月, 1ページより引用。
- 19 賈曉航「打造中国現代物流産業的建設」『経済学家』2004年4月, 2ページより引用。