

積替え荷物をPusanに誘致するための方策

～中国と日本が注目するPusan港の利用Merit～

China : OBORとのLink
One Belt, One Road (一带一路)



Japan : Local PortとのLink

PUSAN
(FTZ)



2018年6月26日

J&K Logistics Co.,Ltd.

CEO 原 瑞穂(Hara Mizuho)

OBOR (One Belt, One Road: 一帶一路) (実用化される中国～EU 内陸輸送Route)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)



中国・カザフスタン（荒野の「陸の港」）
「一带一路」欧州への近道に（日経新聞2017年10月6日）

ホルゴスの輸送基地は「一带一路」の要衝に



中国沿岸から欧州まで船で約40日の所要日数を、半分程度に短縮できるため、運賃が割高でも陸路を選択する荷主が増えている。

日経新聞2017年9月16日

日通、中央アジア横断貨物



日本通運はカザフスタン鉄道と連携し、中国沿岸と中亞シ、欧州を横断する鉄道網構築に貢献している。ヨーロッパ大陸の中東部を横断する鐵道網は、「一带一路」の流れが吹き、日本企業の間でビジネスチャンスを広げる可能性がある。
（注）▲は鉄道の軌道の幅が変わることによる移設箇所

会員の工場が多く、海上航行に心して施設も整った。上海などは重慶や成都から北へ向かう際、車両は積み替える。また、上海などは重慶や成都から北へ向かう際、車両は積み替える。

北へ向かう際、車両は積み替える。また、上海などは重慶や成都から北へ向かう際、車両は積み替える。

北へ向かう際、車両は積み替える。また、上海などは重慶や成都から北へ向かう際、車両は積み替える。

北へ向かう際、車両は積み替える。また、上海などは重慶や成都から北へ向かう際、車両は積み替える。

北へ向かう際、車両は積み替える。また、上海などは重慶や成都から北へ向かう際、車両は積み替える。

北へ向かう際、車両は積み替える。また、上海などは重慶や成都から北へ向かう際、車両は積み替える。

北へ向かう際、車両は積み替える。また、上海などは重慶や成都から北へ向かう際、車両は積み替える。

北へ向かう際、車両は積み替える。また、上海などは重慶や成都から北へ向かう際、車両は積み替える。

カザフ鉄道と提携 「一带一路」需要見込む

OBOR(一带一路)政策の起源 (2008年の政策転換・4兆RMB緊急経済対策)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

経済過熱抑制

Lehman Shock (2008年9月15日)

- 景況感の悪化
- 労働集約型産業の不振

政策転換

Crisis avoidance & Economic growth (危機回避と経済成長維持) (2008年11月5日)

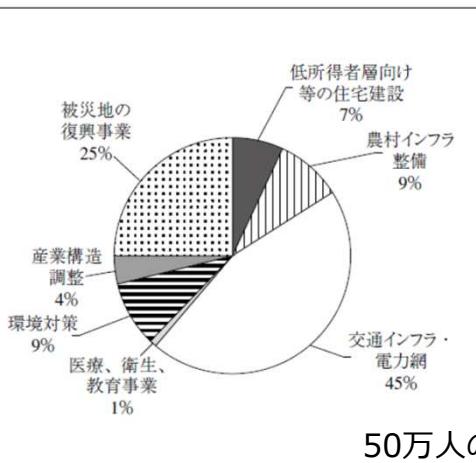
- ① 4兆RMBの景気刺激策
(2007年名目GDPの16%相当。5,800億\$)
- ① 消費の促進などの景気浮揚策

交通 infrastructure 整備

- ① Road:高速道路網の整備
- ② Rail :高鉄（新幹線）整備
⇒在来線の貨物輸送能力増加（五定列車）

（重要と供給の同時創出）「家電下郷」

- ① 農村部（55%）での消費拡大と生活水準向上
補助金（ColorTV,Refrigerator,Mobilephone,
Washing machine）
- ② 中国makerによる4品目の製造



- Railway Container Roadの整備
- 國際物流と国内物流のLink
- 無水港(Inland Depot)の整備
- 小口物流整備
(末端集荷・配送)

Global Net work整備

Fish Bone Network Model(2009年)

OBOR(一带一路)に成長

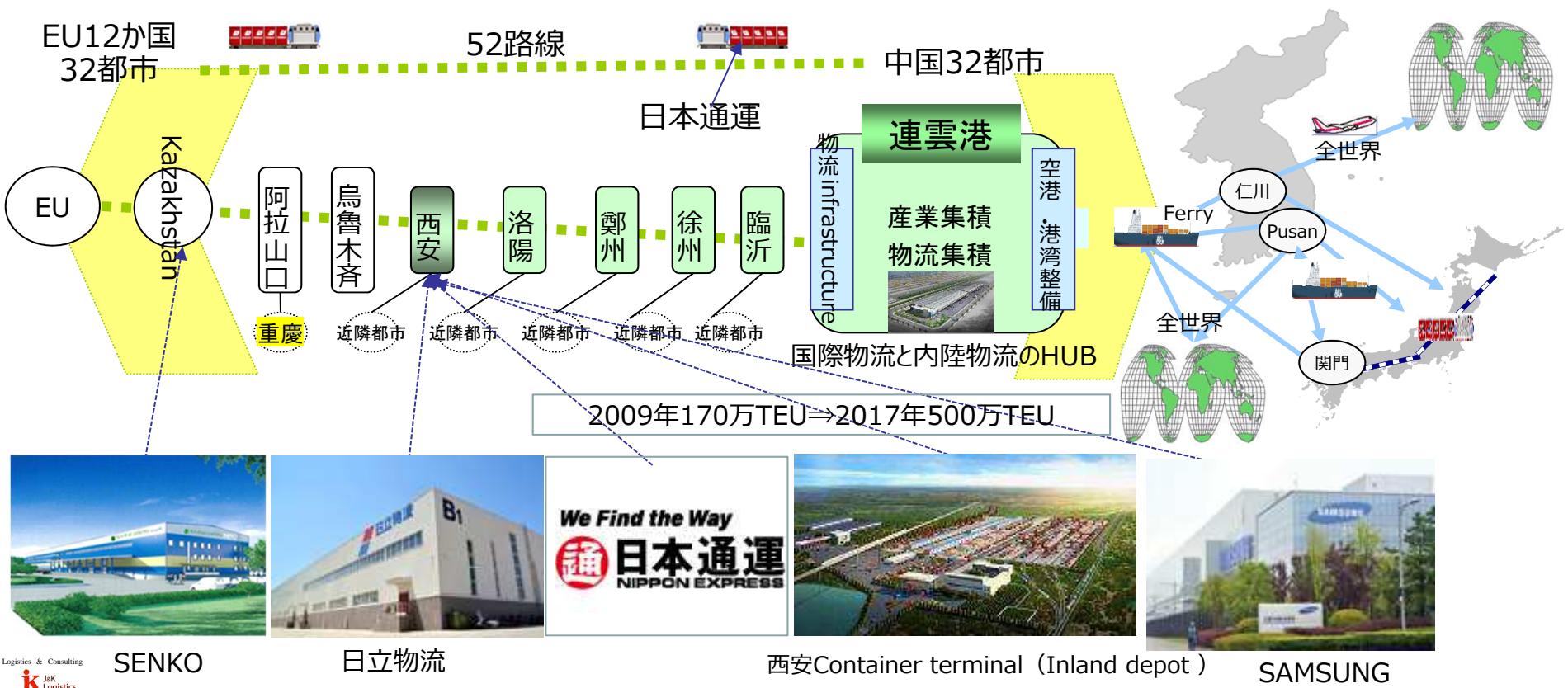
OBOR(一带一路)の発展

(Start 2009年 Fish Bone Network Model開発)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

- 中国の内陸部都市とLinkする物流Routの運用
 - 中国内陸部都市との物流Routは2009年にFish Bone Network Modelが作成された。
(下記はJ&Kが作成した連雲港Rout)
 - 中国江蘇省連雲港市はOBOR の重要拠点として大規模な開発と、中西部地域を経由する欧州への Railway輸送を開発され、すでに実用levelで大量に運用されている。
 - EU便（累計） 2017年 2,000便（8月時点）（一便40～50FEU）（日経新聞2017年9月16日）

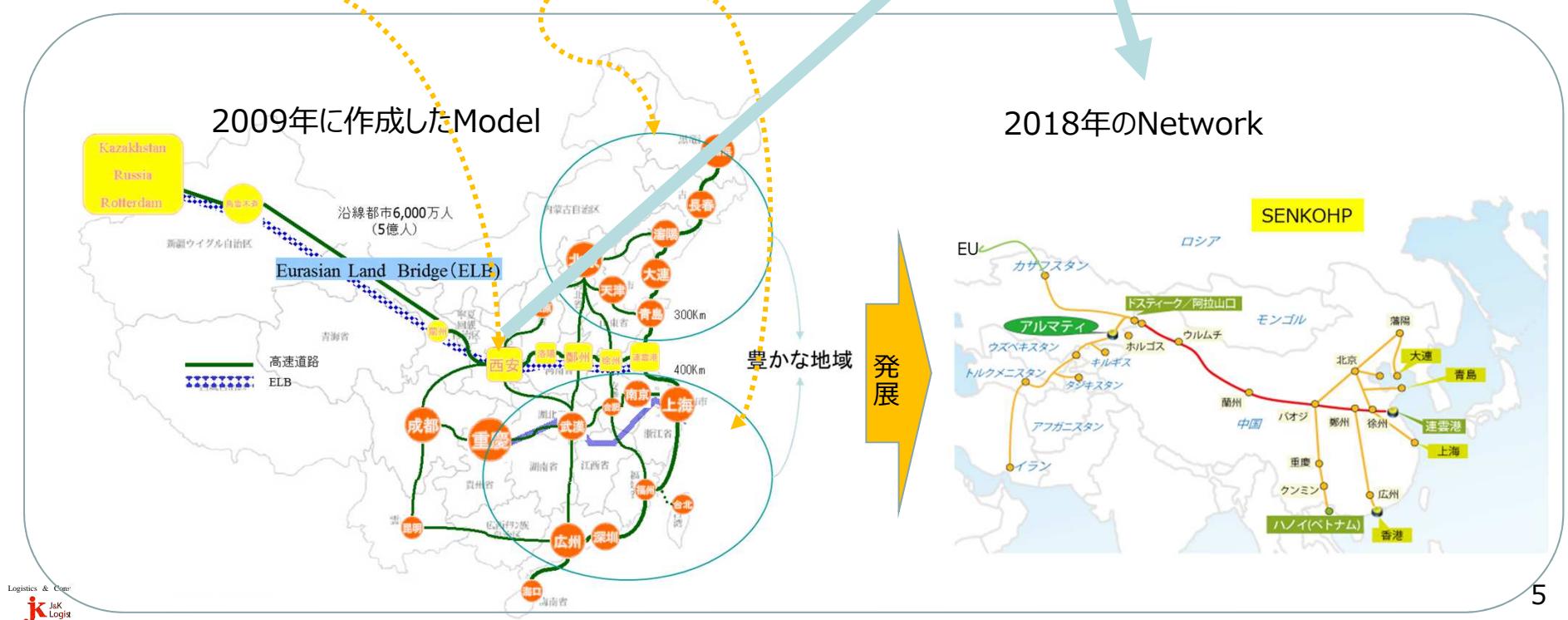
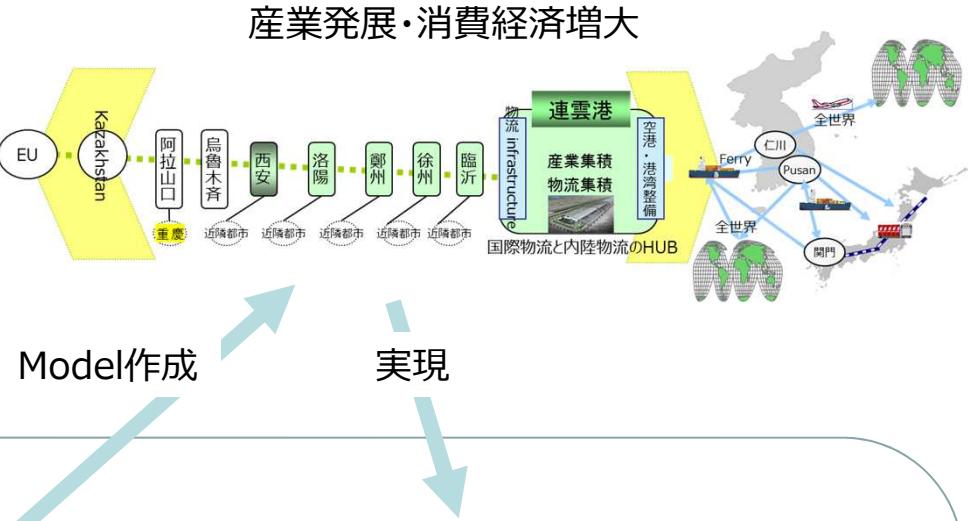
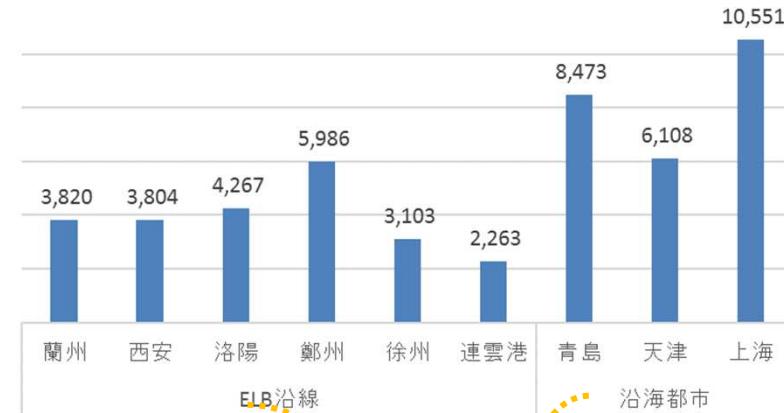


OBOR(一带一路)開発の源流 (地域間格差の解消)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

1人当たりGDP(\$) 2008年



一带一路の対象物流量(大きな可能性)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

世界のContainer輸送量（2016年）

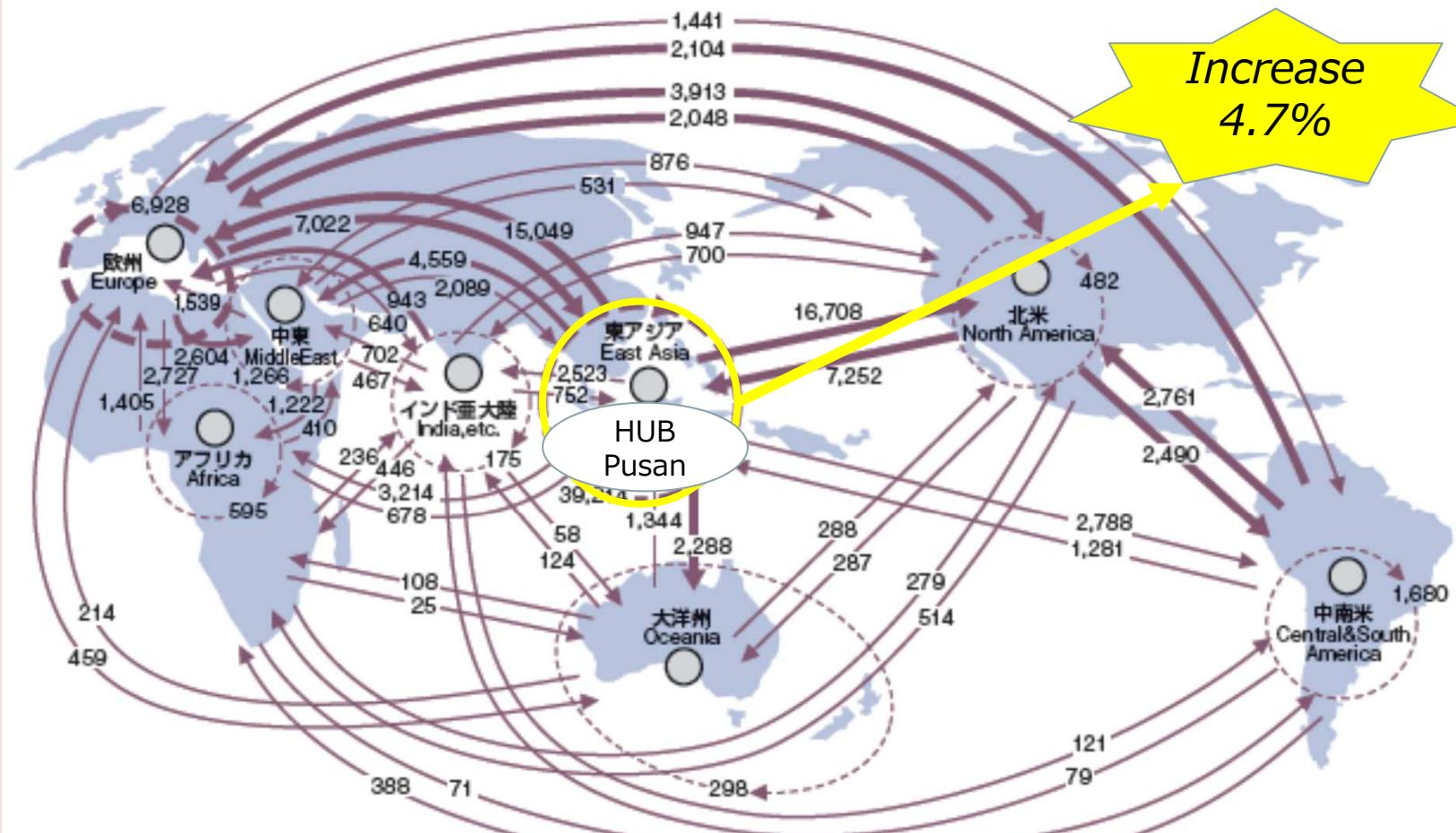
全世界 15,300万TEU (対: 2015年 101.8%)

East Asia圏内の輸送 : 104.7%

World Container Estimated Movement in 2016 Total:153,270,049 TEU 前年比1.8%増

单位：千TEU

**Increase
4.7%**



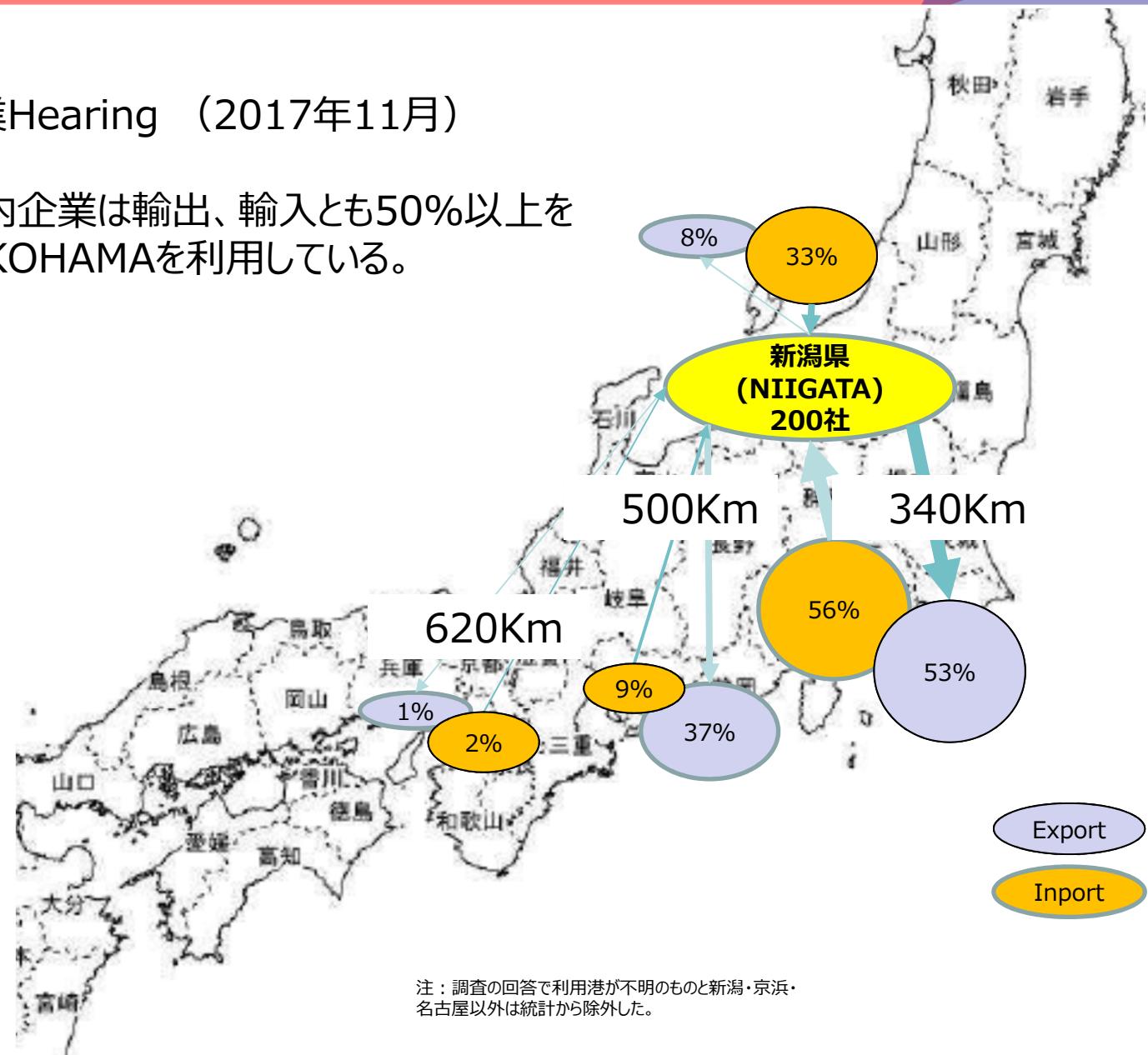
Pusan港と地方港のLink (東海側の企業の非効率な物流の現状)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

NIIGATA県企業Hearing (2017年11月)

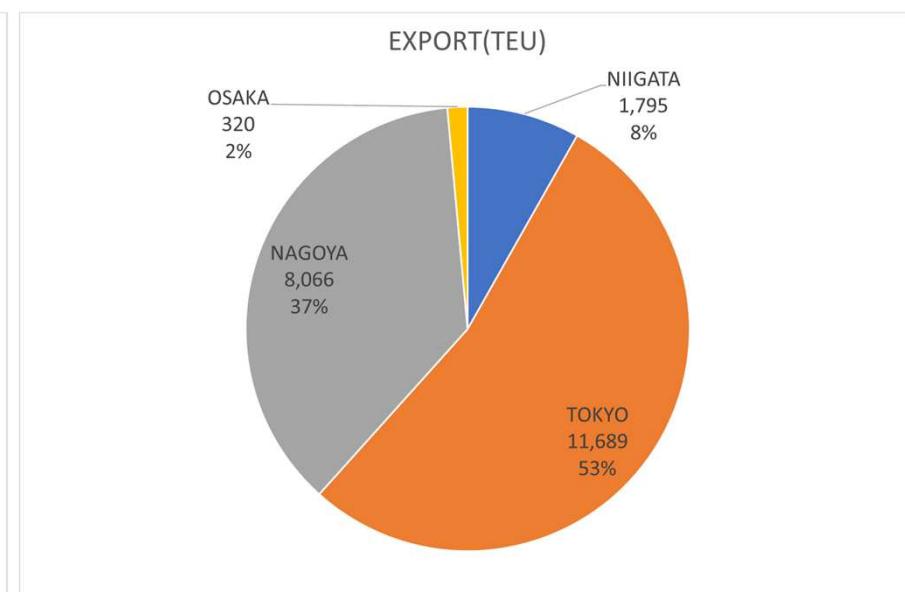
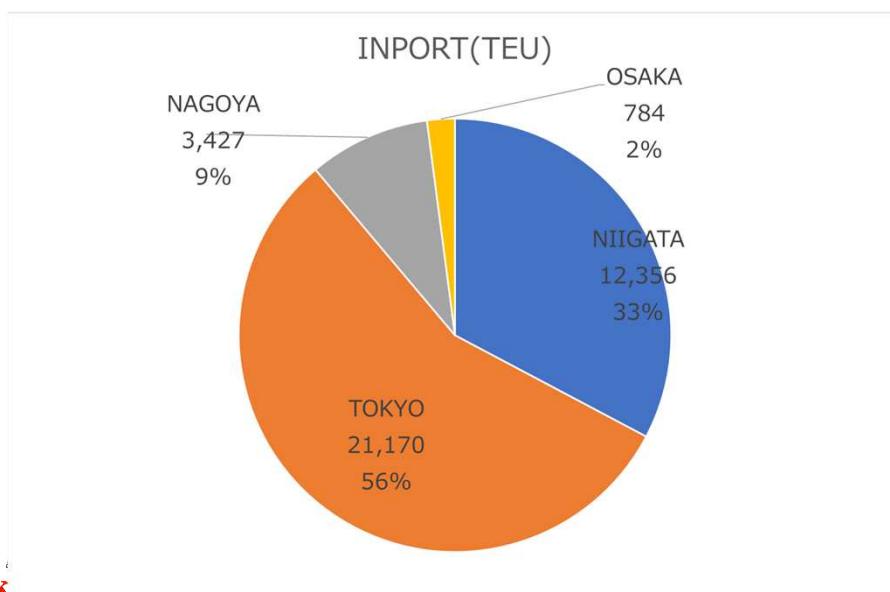
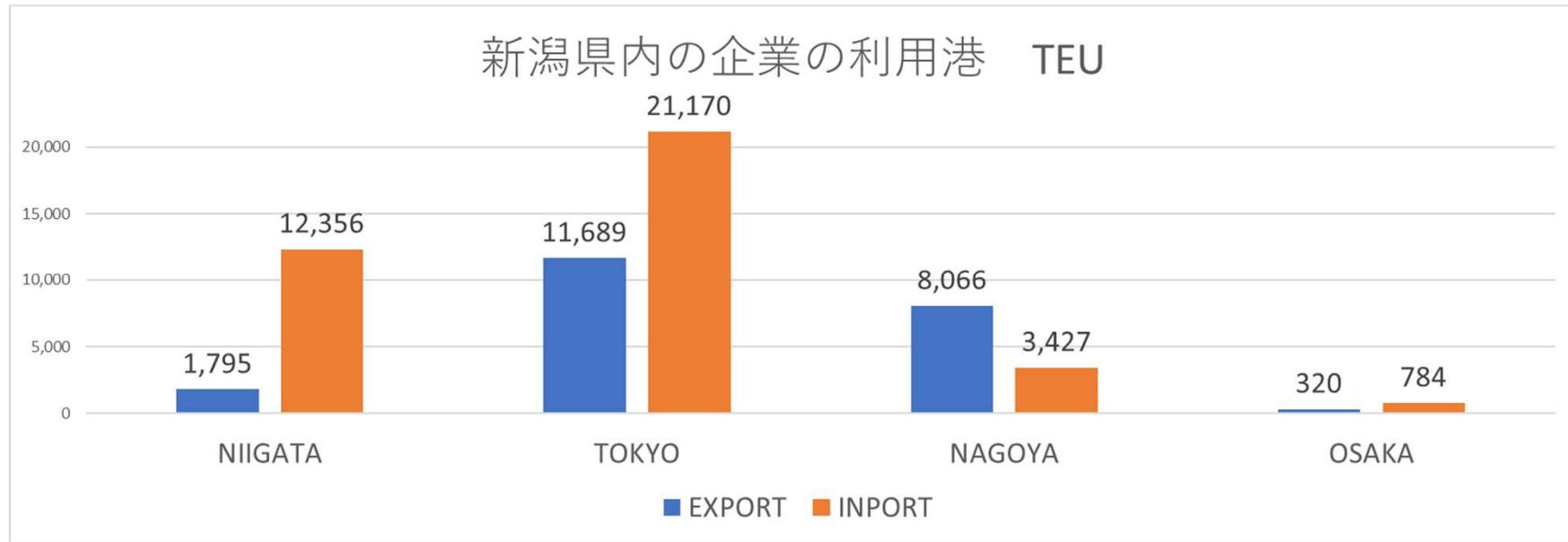
- NIIGATA県内企業は輸出、輸入とも50%以上を TOKYO/YOKOHAMAを利用している。



NIIGATA県の企業の輸出入利用港

Link:Pusan/OBOR

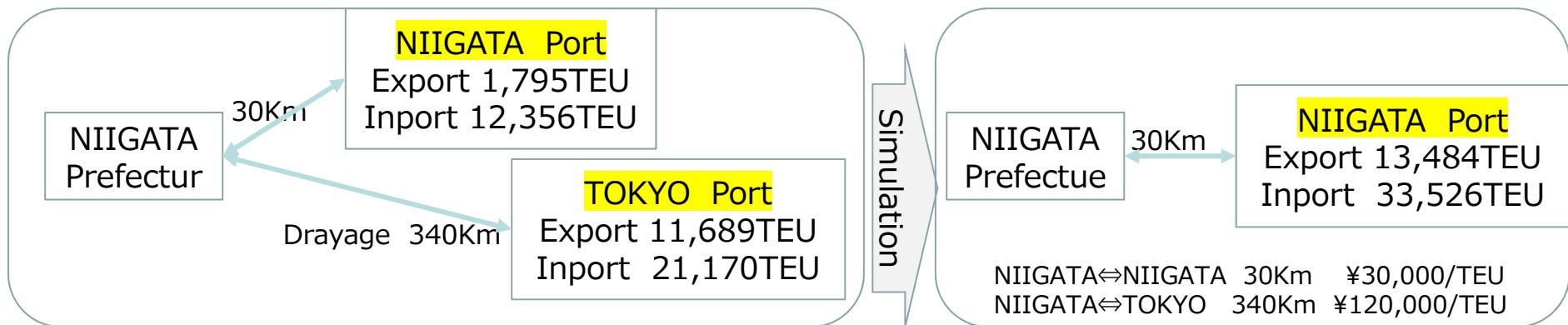
Link:Pusan/Japan(Local Port)



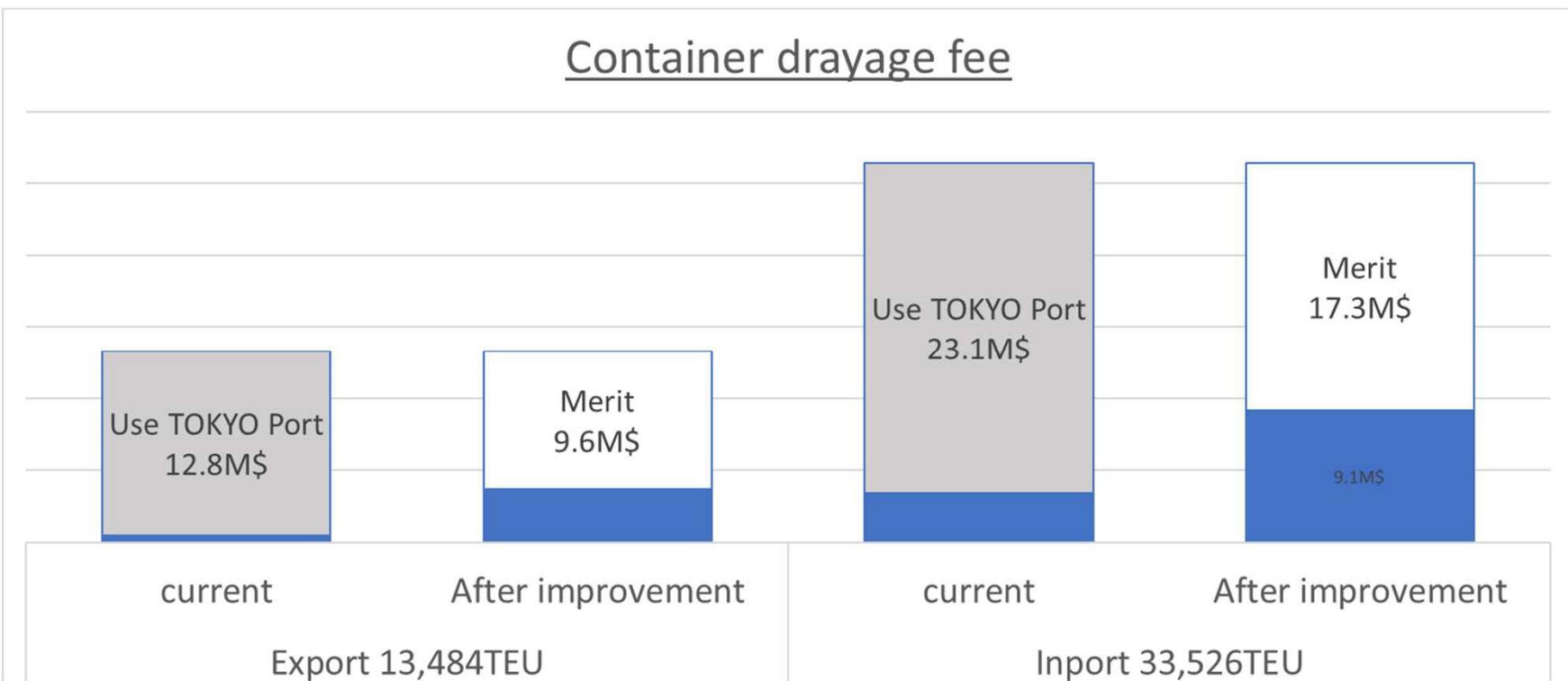
Simulation : 利用港をTOKYOからNIIGATAに変更 (Cost cut: Container drayage fee)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)



Container drayage fee

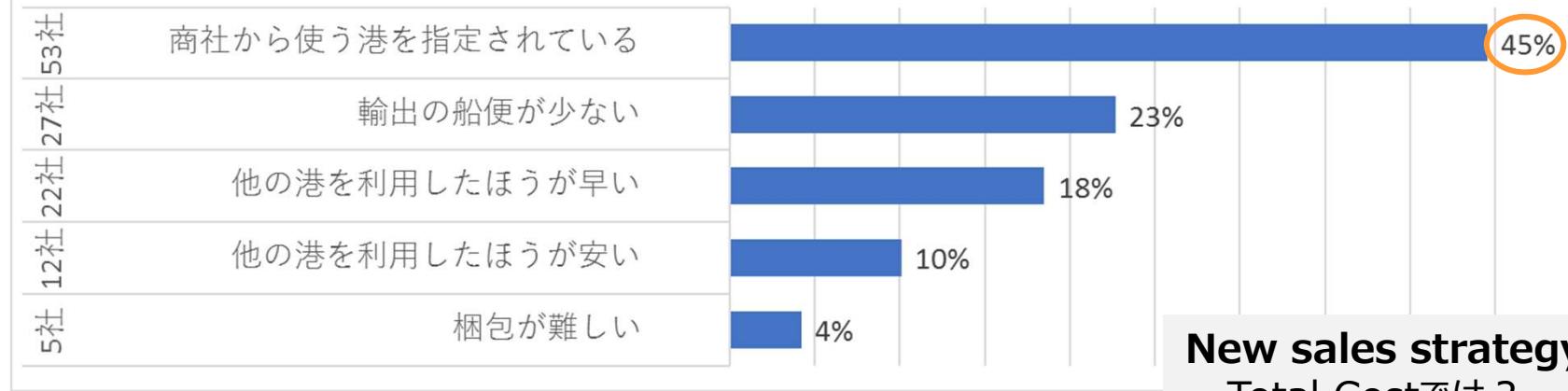


NIIGATA Portを使わない理由

Link:Pusan/OBOR

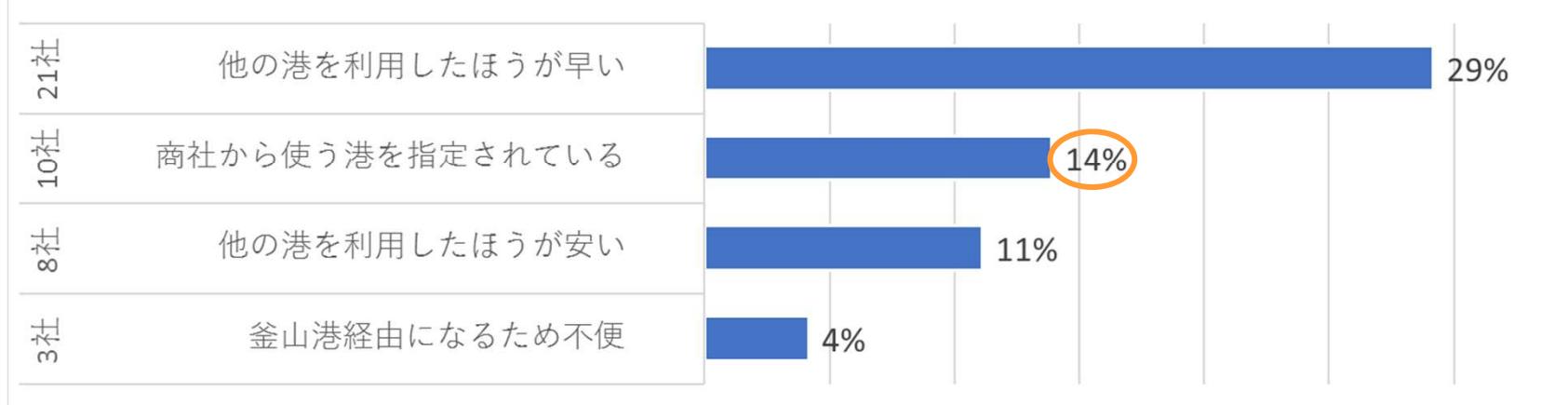
Link:Pusan/Japan(Local Port)

NIIGATA Portを使わない理由 (EXPORT)



New sales strategy
・Total Costでは?
・営業先?

NIIGATA Portを使わない理由(IMPORT)

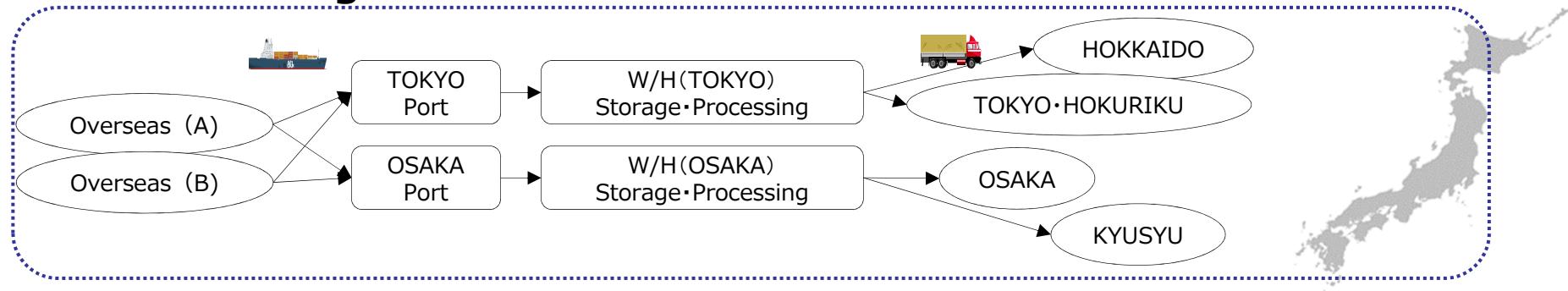


Pusan港を経由する物流改善Model (標準的なImage)

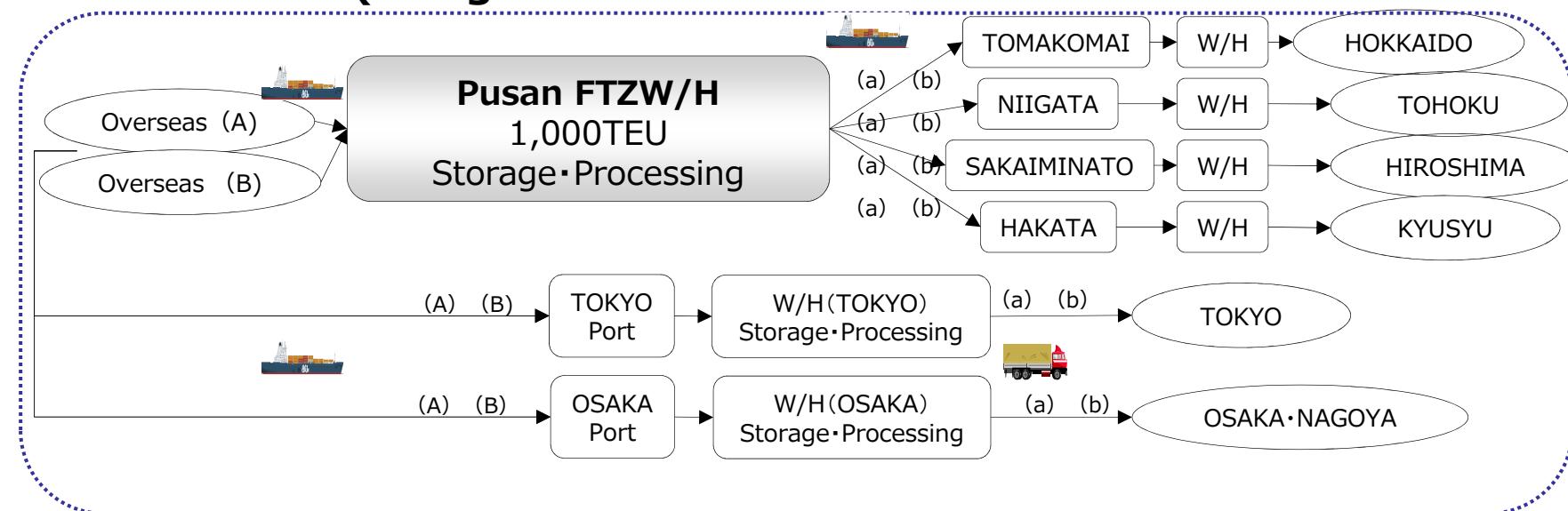
Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

◆ 現行 (Image)



◆ Pusan経由(Image)

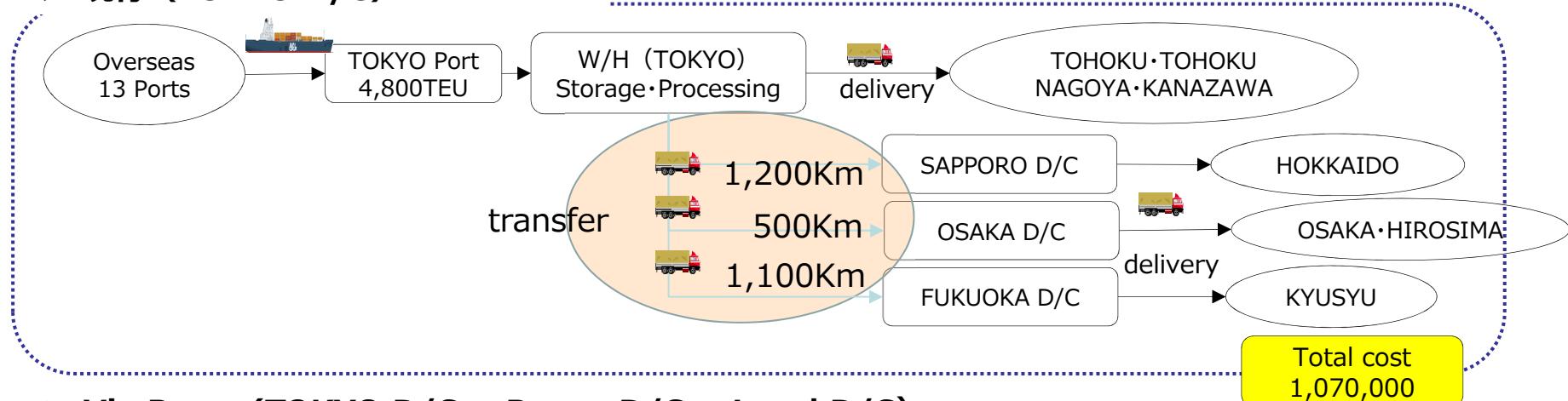


Pusanは東京・大阪に次ぐ“第三の物流拠点”

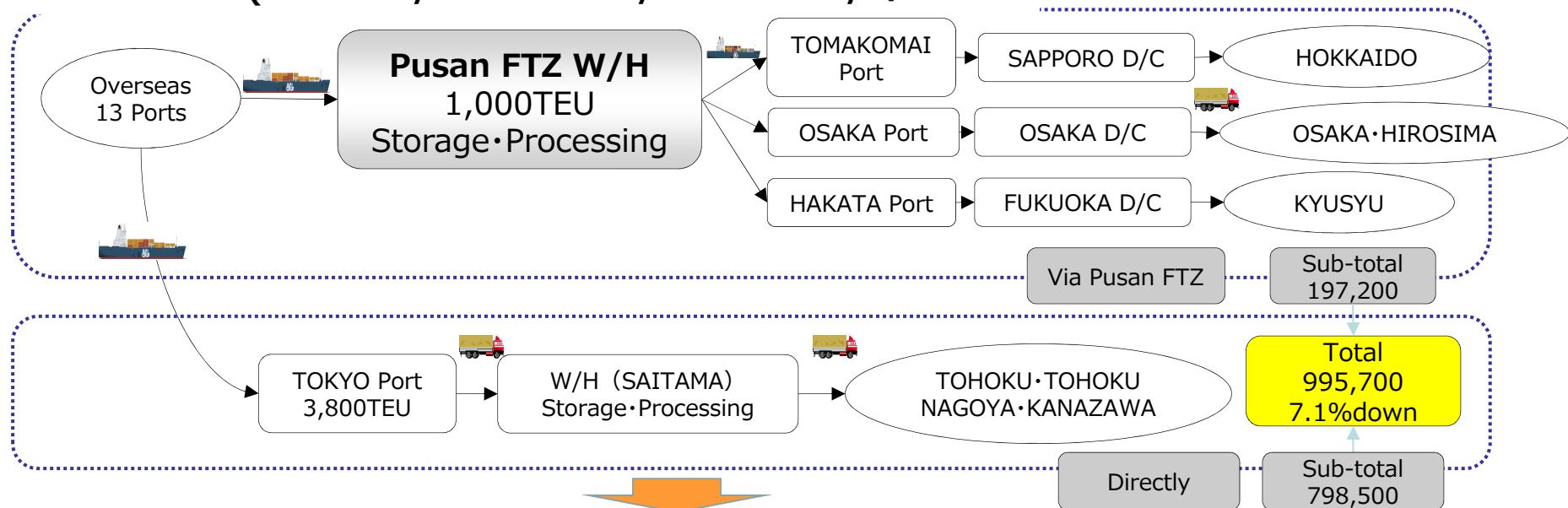
Pusan FTZを利用した改善Model

(物流の一部をPusan FTZ経由に変更:生活雑貨販社)

◆ 現行 (TOKYO D/C)



◆ Via Pusan(TOKYO D/C + Pusan D/C + Local D/C)



Pusanに誘致できる貨物 (①Cross-boder EC ②東海側の輸出企業)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

①

Japan

Pusan

Import		From Japan	From USA	From China	Total
Japan	Amount (M\$)	-	1,973	205	2,178
	Increase		7.5%	7.9%	7.5%
USA	Amount (M\$)	5,596	-	3,872	9,468
	Increase	14.4%		16.5%	15.2%
China	Amount (M\$)	9,424	10,337	-	19,761
	Increase	30.3%	34.7%		32.6%

China

②

China

Pusan

MAIZURU

KYOTO

CalbeeはFURUGURA新生産拠点をKYOTOに新設。
(投資64M\$:2018年夏開始) Calbee HP



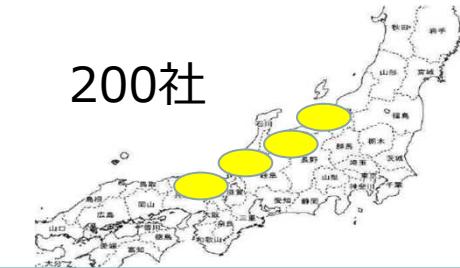
Issue

Link:Pusan/OBOR

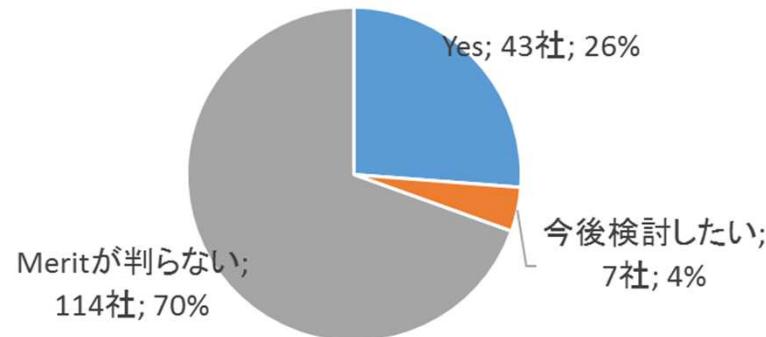
Link:Pusan/Japan(Local Port)

Hearing(2018年5月) 東海側の企業 (KYOTO·FUKUI·ISHIKAWA·TOYAMA)

200社



釜山経由の物流を行っている



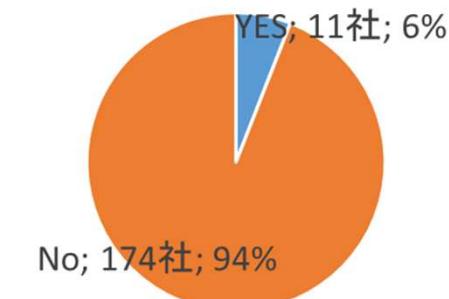
- Pusanを利用している企業は43社。
- 114社は、「Pusan経由 (Pusan T/S) の Meritが判らない。」という回答。

- PusanにFTZがあることを79%の企業が知らない。
- PusanのFTZに日本のJ/V倉庫があることを94%の企業が知らない。

PusanにFTZがあることを知っている



釜山FTZに日本の企業が出資した合弁倉庫が多くあることを知っている



Conclusion

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

◆ Pusan港と中国のOBOR(一带一路)とのLink

- OBORの起点と終点はPusanを経由した日本。
- HUBとしてのPusanの重要性が増している。

◆ Pusan港と日本の港とのLink

- 日本の地方港の国際物流は非効率的なものが多い。
- 「Pusan T/S」でも、「FTZを利用する集約・分散」でも、大きな効果が得られる。
- Pusanで集約・分散してOBORにLinkするModelが開発可能。

◆ 課題

- Pusan T/SやFTZ利用のMeritが知られていない。
- Pusan FTZで多くのJ/VがServiceがあることを日本の企業（荷主）が知らない。
- 国際輸送Routeは商社が決めている場合が多い。
- 地方港湾行政との連携が必要。
- 改善ModelのHurdleを解決する提案力が必要。



New sales strategy