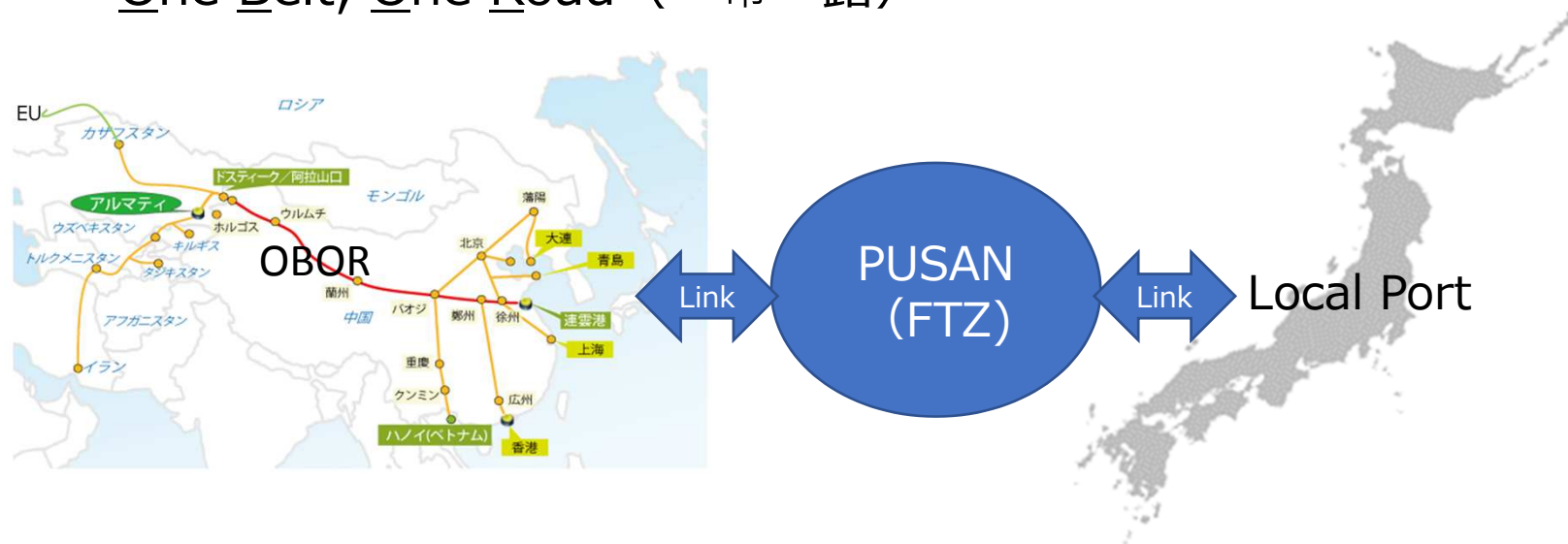


# 積替え荷物をPusanに誘致するための方策

～ 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 (一帯一路)

Japan : Local PortとのLink



2018年6月26日

J&K Logistics Co.,Ltd.

CEO 原 瑞穂(Hara Mizuho)

Logistics & Consulting

**jk** J&K  
Logistics

# OBOR (One Belt, One Road: 一帯一路) (実用化される中国~EU 内陸輸送Rout)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)



## 日通、中央アジア横断貨物



### カザフ鉄道と提携 「一帯一路」需要見込む

日本国は、中央アジアを貫く「一帯一路」の需要を見込む。中国の中央アジアへの進出を支援し、日本企業に有利な輸送ルートを開拓する。中国の中央アジアへの進出を支援し、日本企業に有利な輸送ルートを開拓する。

中国の中央アジアへの進出を支援し、日本企業に有利な輸送ルートを開拓する。中国の中央アジアへの進出を支援し、日本企業に有利な輸送ルートを開拓する。

中国・カザフスタン（荒野の「陸の港」）  
「一帯一路」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「一帯一路」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

# OBOR(一帯一路)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)

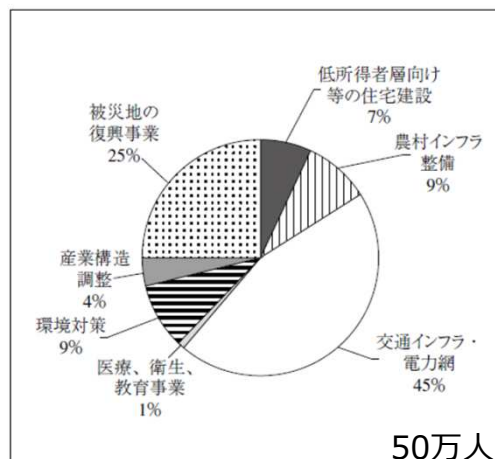
- ① 4兆RMBの景気刺激策  
(2007年名目GDPの16%相当。5,800億\$)
- ① 消費の促進などの景気浮揚策

### 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
- 国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)

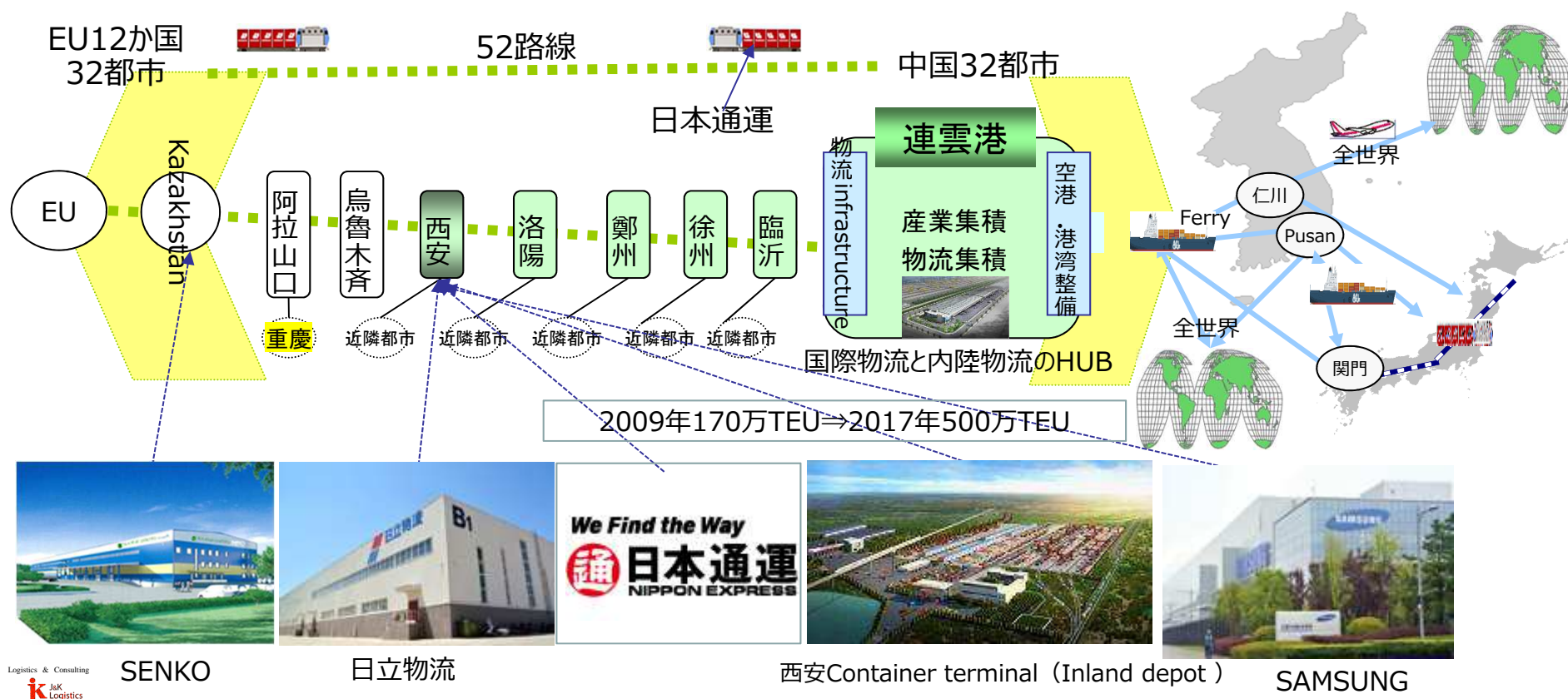
OBOR(一帯一路)に成長

# OBOR(一帯一路)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(一帯一路)開発の源流 (地域間格差の解消)

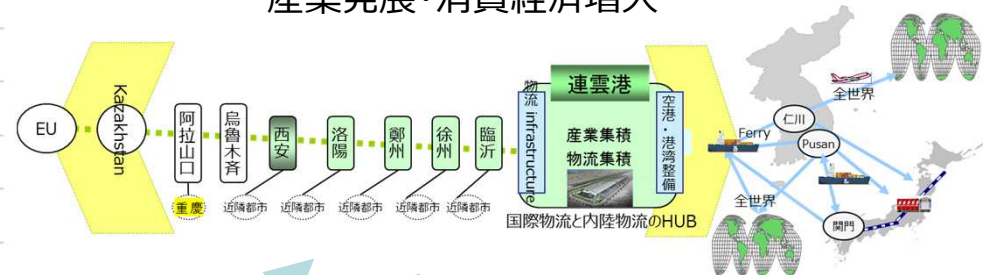
Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

1人当りGDP(\$) 2008年



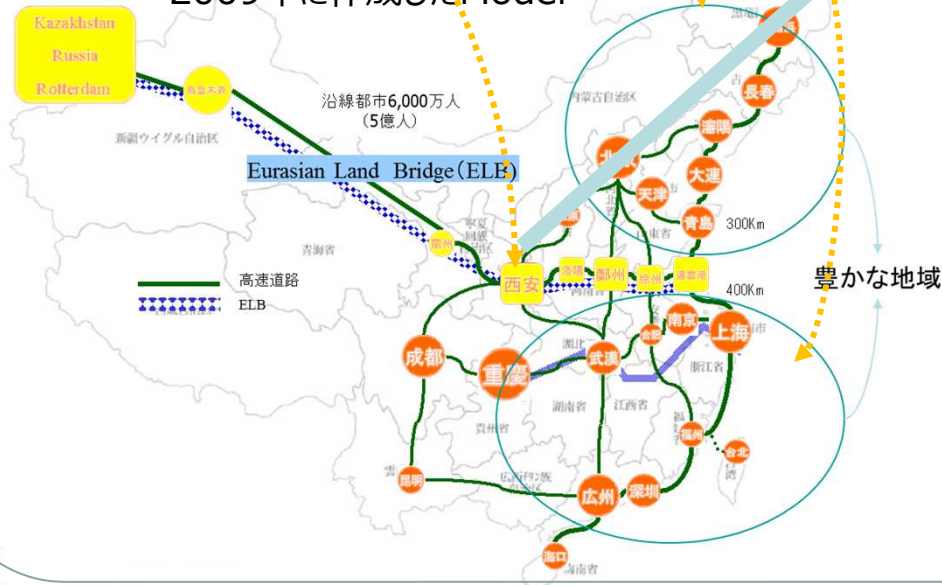
産業発展・消費経済増大



Model作成

実現

2009年に作成したModel



2018年のNetwork



発展

## 一帯一路の対象物流量(大きな可能性)

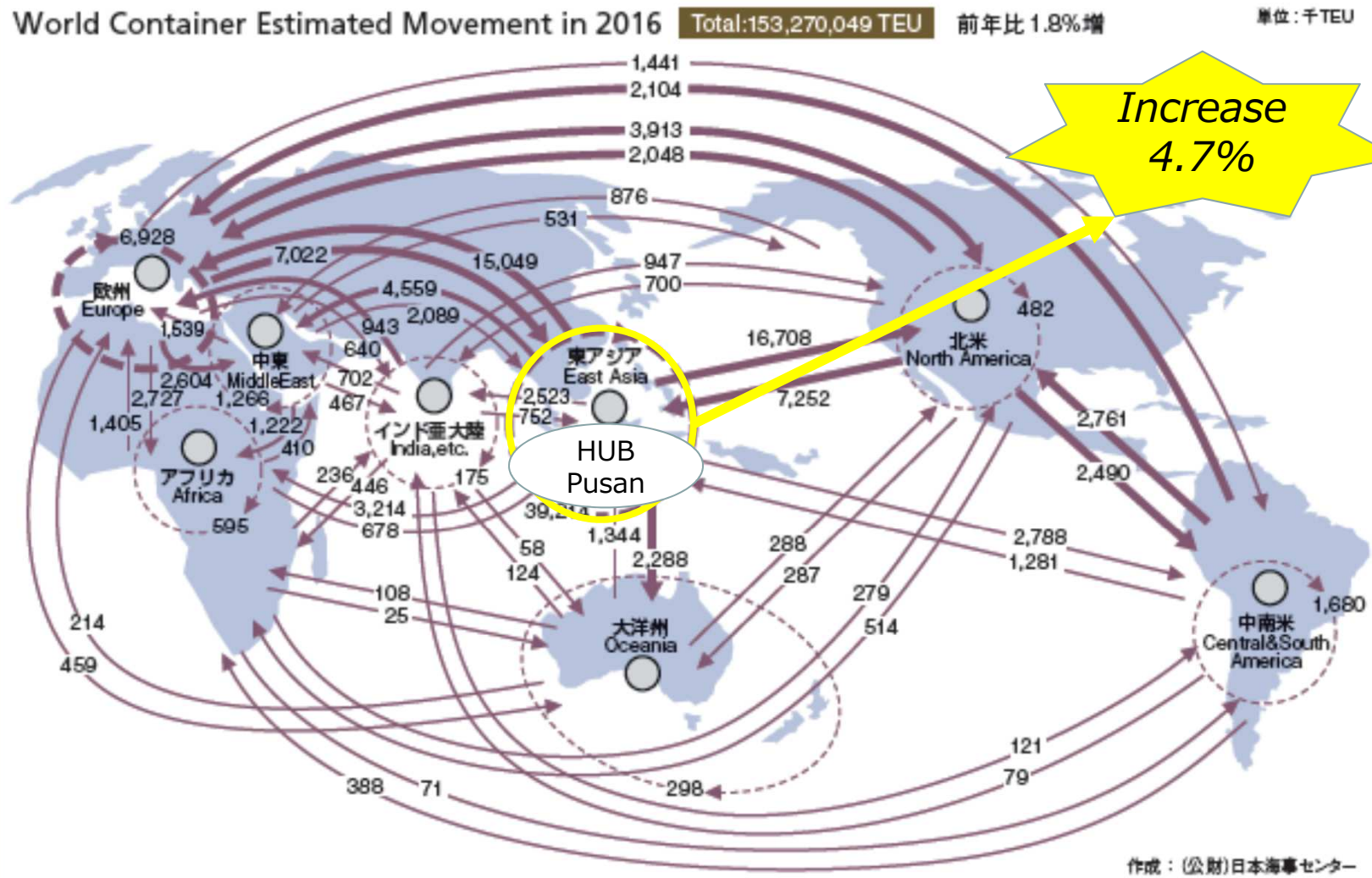
Link:Pusan/OBOR

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%



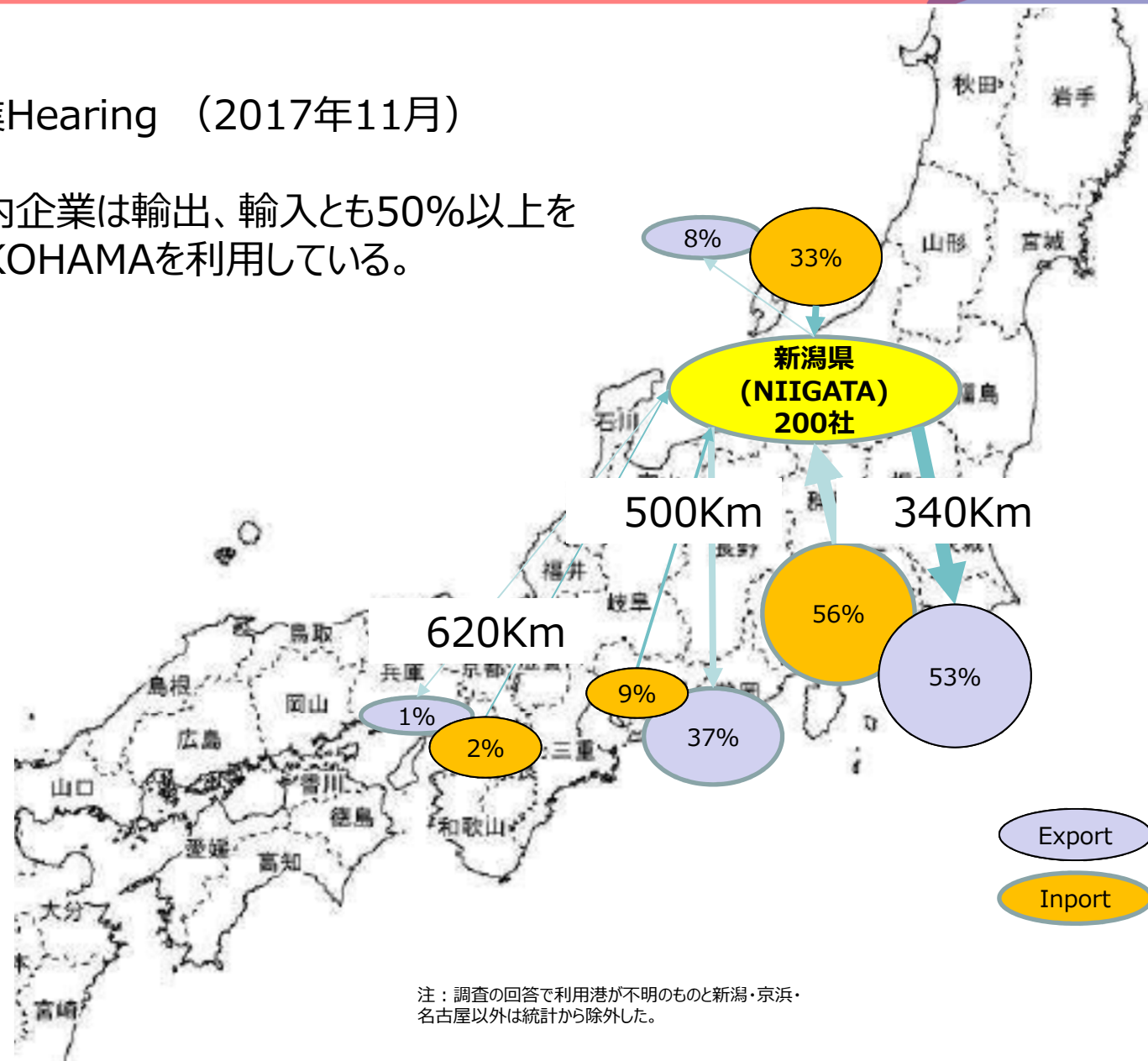
## Pusan港と地方港のLink (동해側の企業の非効率な物流の現状)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

### NIIGATA県企業Hearing (2017年11月)

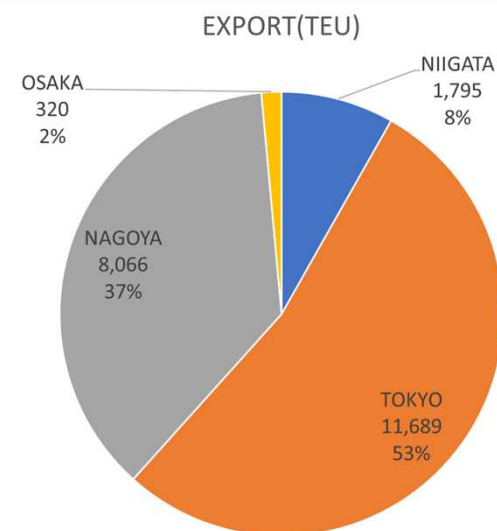
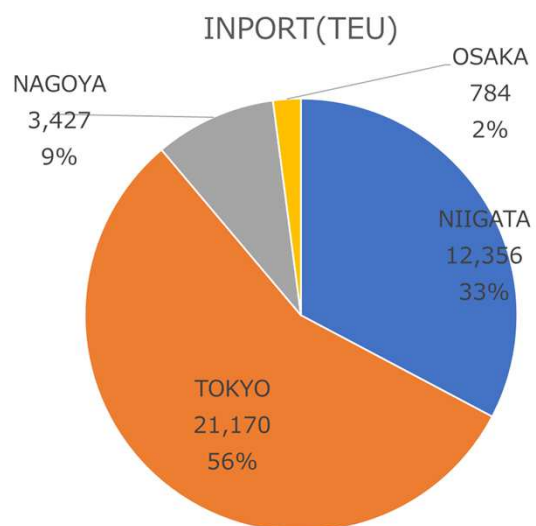
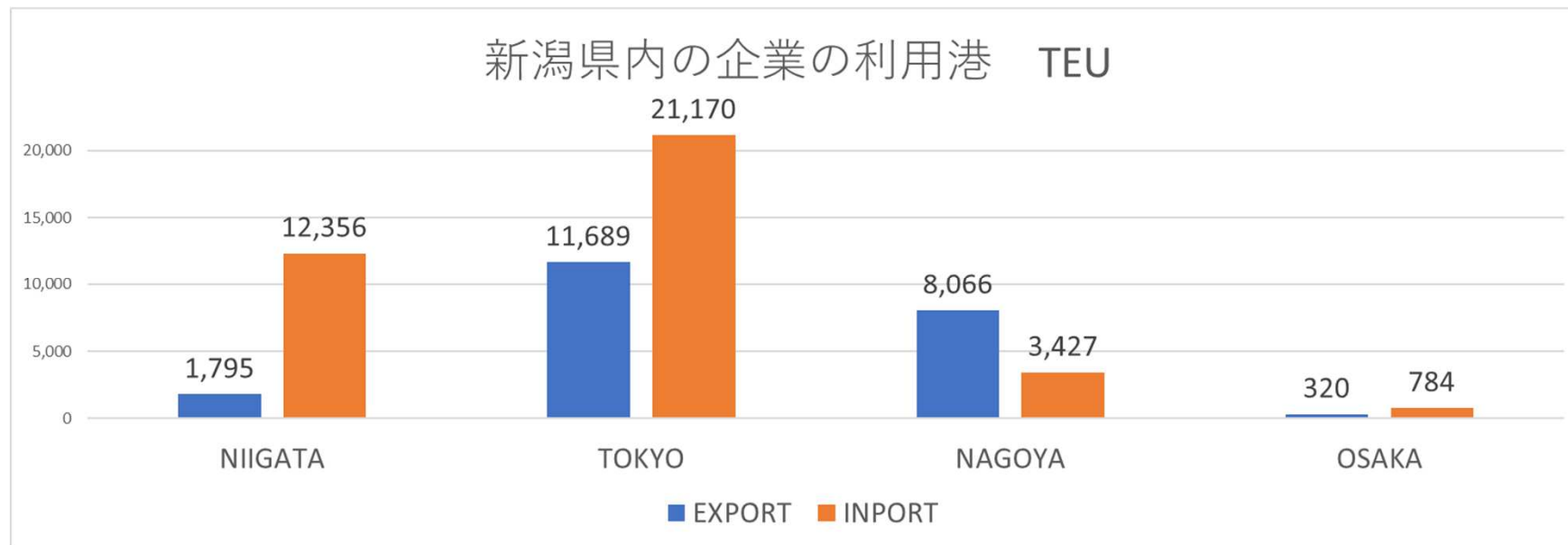
- NIIGATA県内企業は輸出、輸入とも50%以上をTOKYO/YOKOHAMAを利用している。



# NIIGATA県の企業の輸出入利用港

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

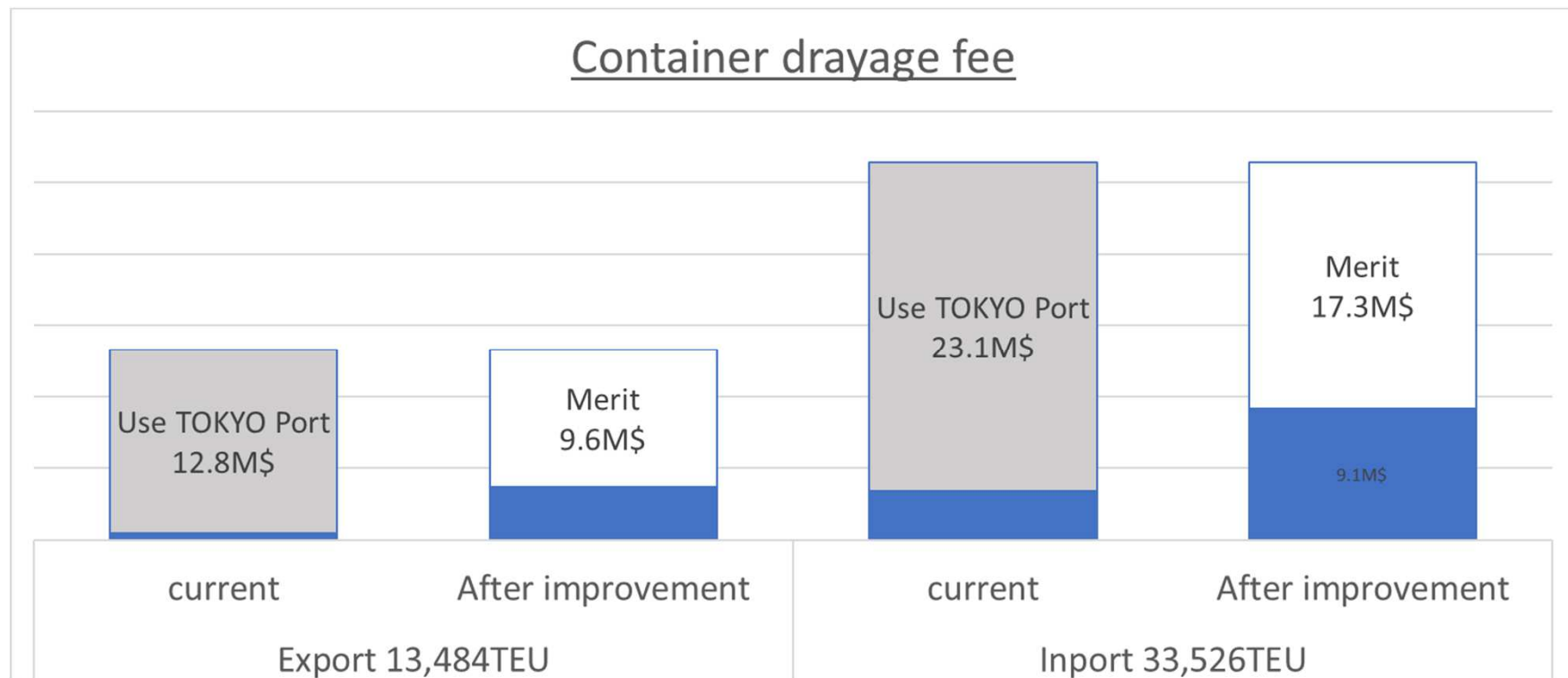
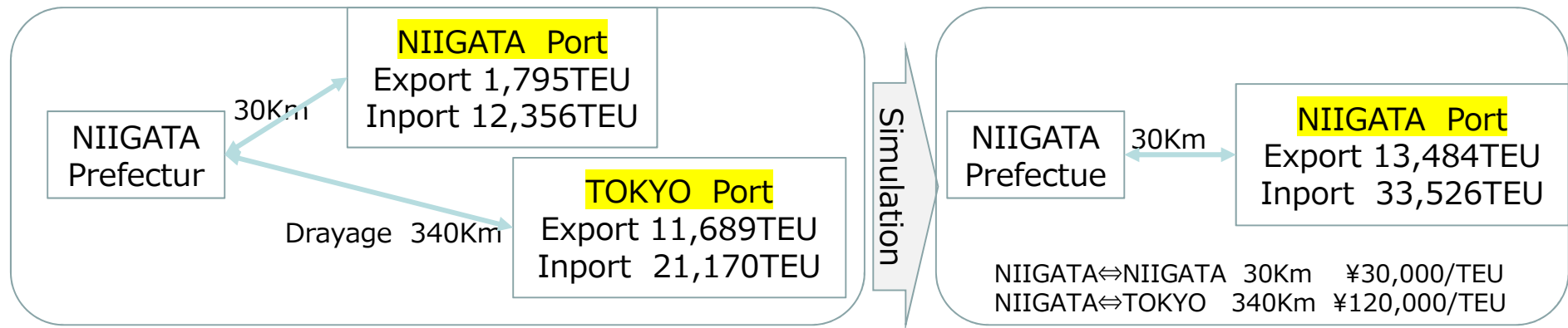




# Simulation : 利用港をTOKYOからNIIGATAに変更 (Cost cut: Container drayage fee)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

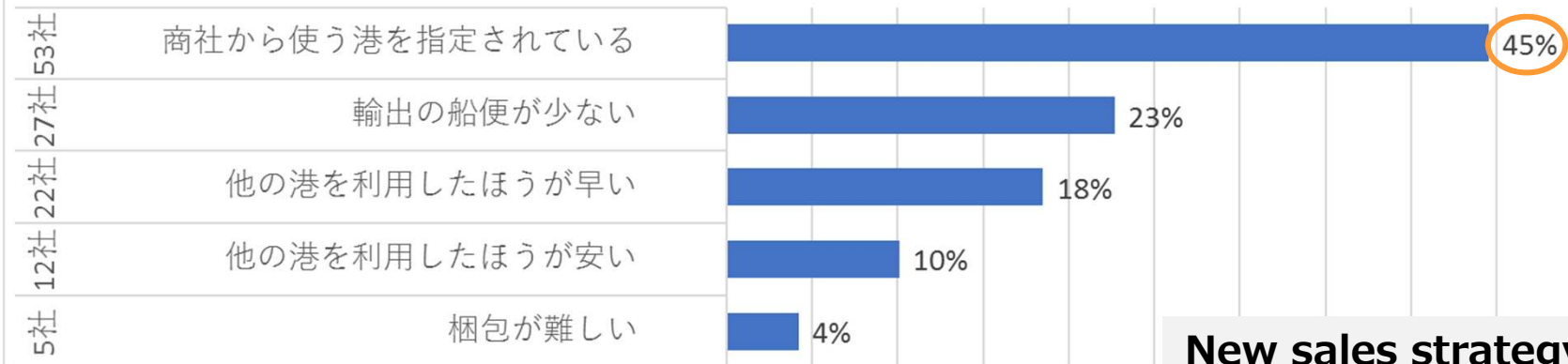


# NIIGATA Portを使わない理由

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

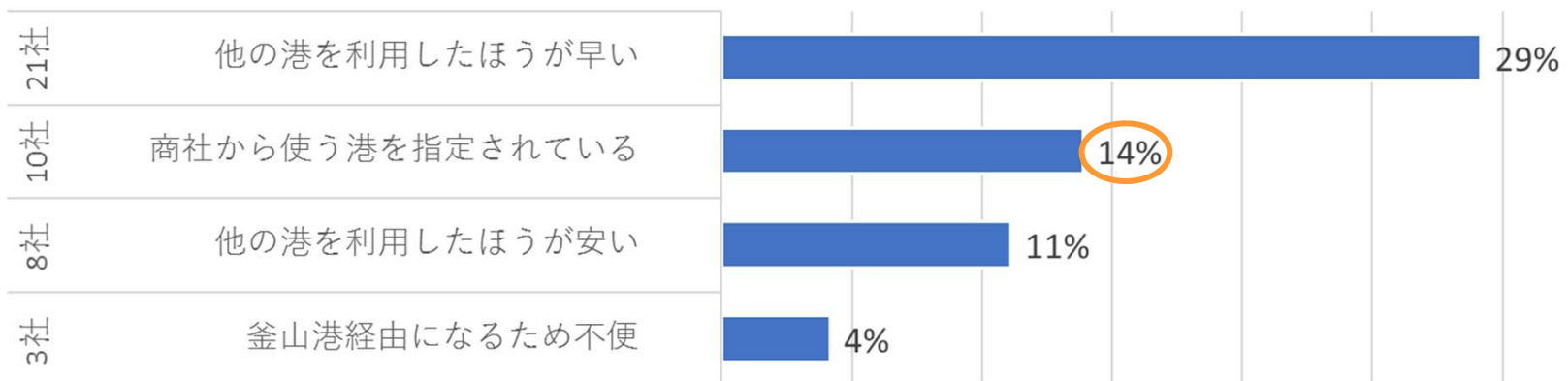
## NIIGATA Portを使わない理由 (EXPORT)



### New sales strategy

- ・Total Costでは？
- ・営業先？

## NIIGATA Portを使わない理由(INPORT)

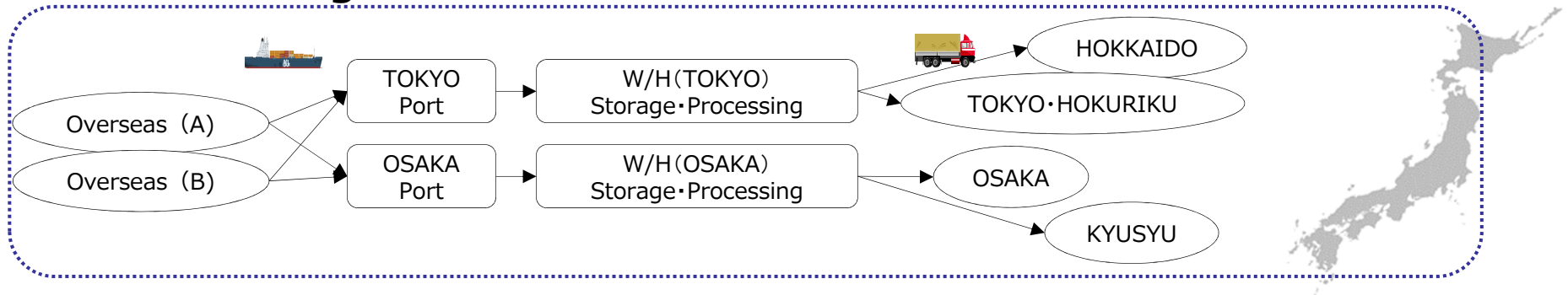


## Pusan港を経由する物流改善Model（標準的なImage）

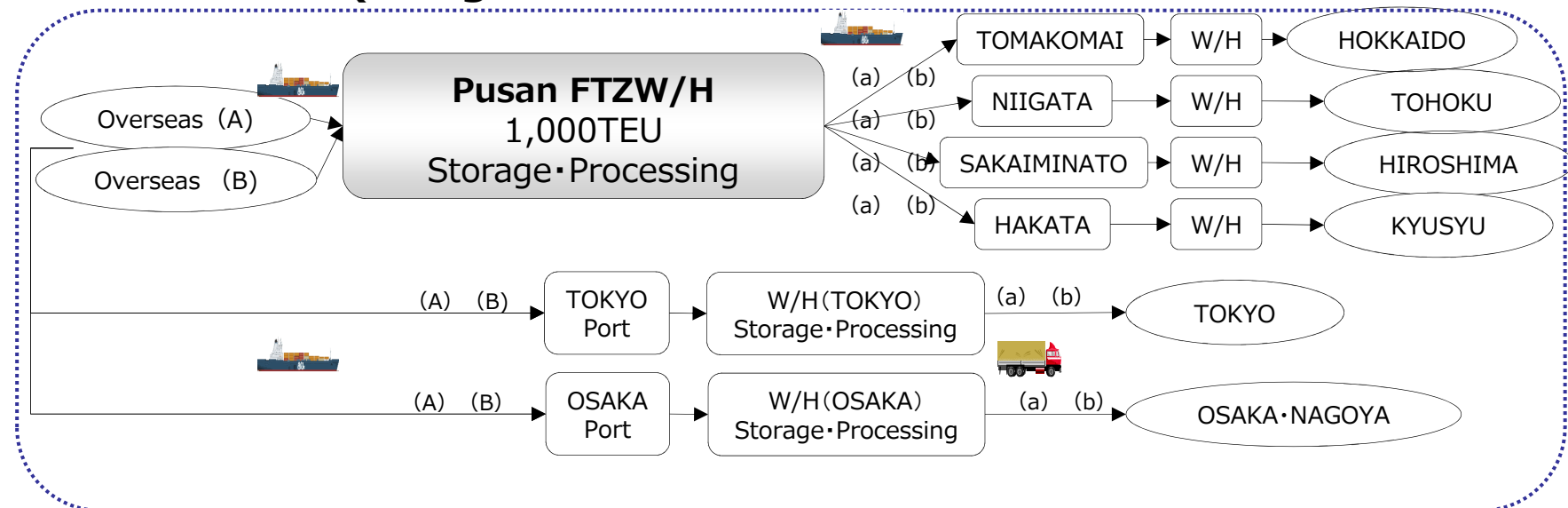
Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

### ◆ 現行（Image）



### ◆ Pusan経由(Image)

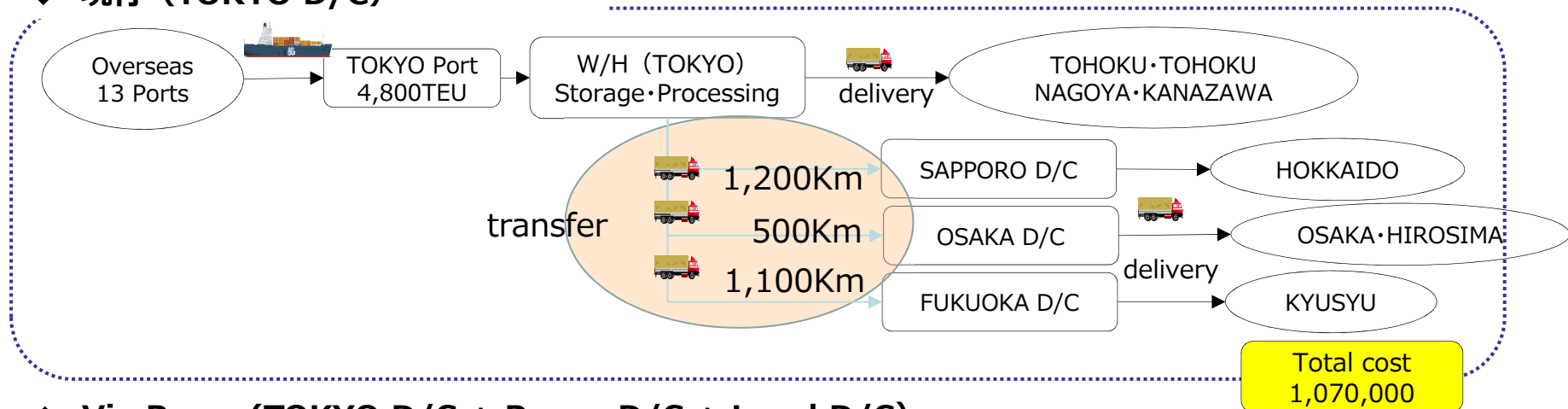


**Pusanは東京・大阪に次ぐ“第三の物流拠点”**

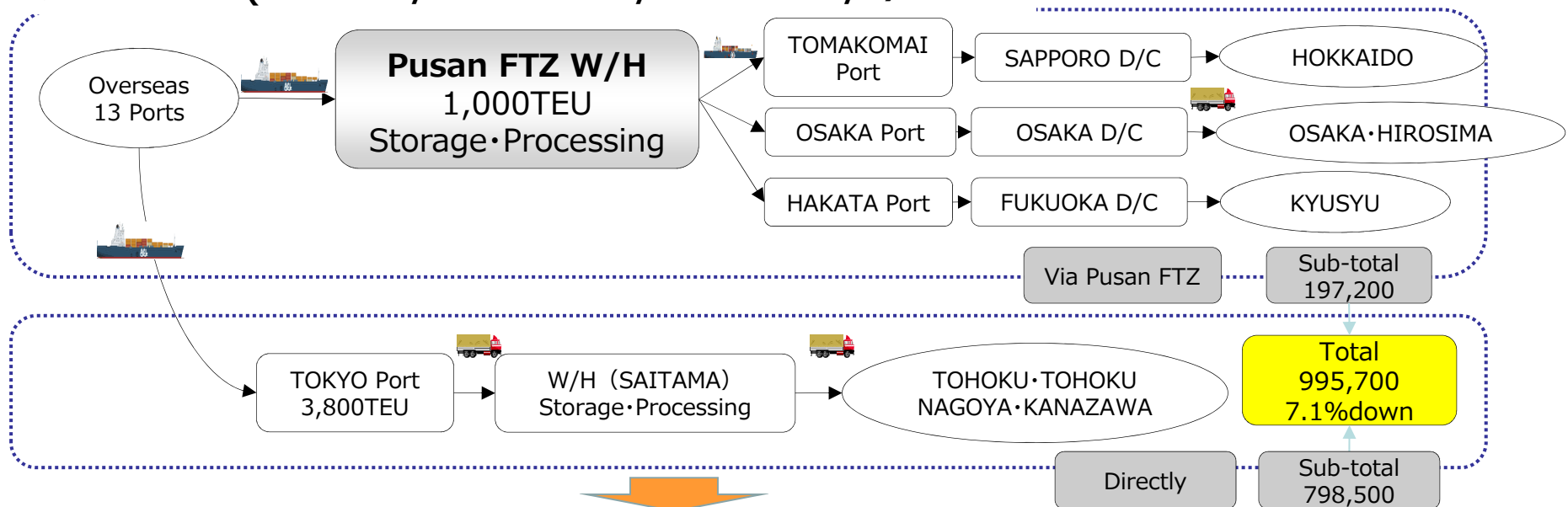
# Pusan FTZを利用した改善Model

(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)



Hurdle to realize



# Pusanに誘致できる貨物

(①Cross-boder EC ②동해側の輸出企業)

Link:Pusan/OBOR

Link:Pusan/Japan(Local Port)

①

Japan

Pusan

Pusan

China

## Cross-border EC (越境EC) 2016年

Inport		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%

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)

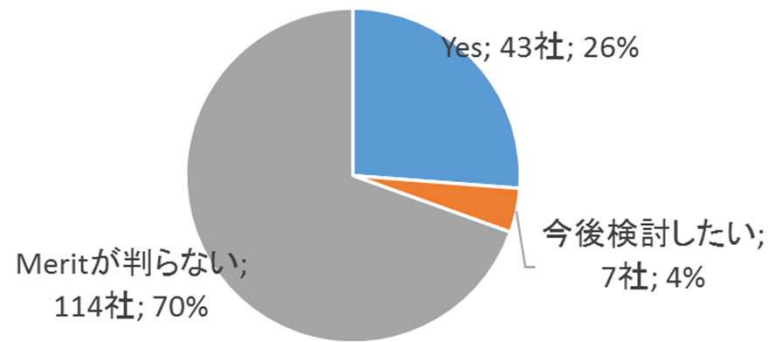
Hearing(2018年5月)

동해側の企業 (KYOTO・FUKUI・ ISHIKAWA・TOYAMA)

200社



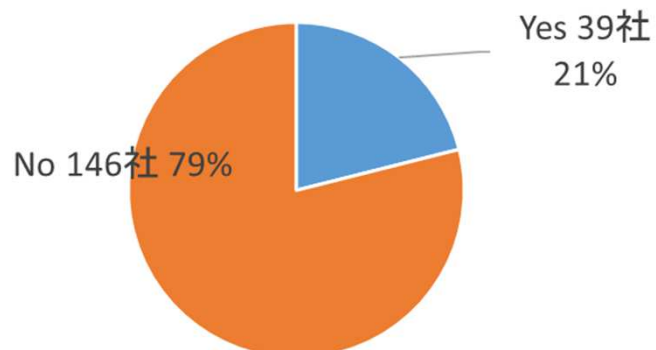
釜山経由の物流を行っている



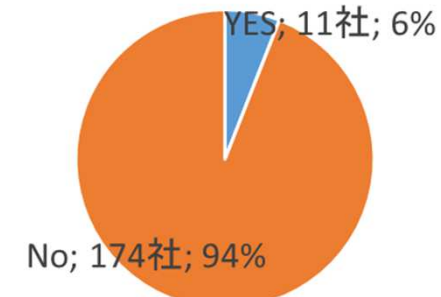
- Pusanを利用している企業は43社。
- 114社は、「Pusan経由 (Pusan T/S) の Meritが判らない。」という回答。

- 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併倉庫が多くあることを知っている



### ◆ Pusan港と中国のOBOR(一帯一路) 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Rout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