

調査報告

中国の国際物流産業における外資企業の現況

鄭 輝容*

はじめに

中国における外資企業の参入は、1980年代から行われ、その投資の形式、分野、背景は様々である。特に注目すべきことは、中国のWTO加盟(2001年12月)以降、外資企業への規制が緩和されたことである。初期の外資企業は合資方式で中国に進出してきたが、現在は中国市場のほぼ全面的な開放とともに、分野によっては単独投資(直接投資)の方式で参入することができるようになってきている。中国市場の対外開放によって、物流産業は急速に発展し、経済発展に大きく寄与した。それは、中国の物流市場への外資企業の参入と物流産業の専門化の進展があったことである。

2011年現在、物流産業の生産総額は158.4万億元(前年対比12.3%増加)までに達し、GDPにおける割合は17.8%(前年と同じ水準)を保っている。中国物流産業の本格的な発展は、中国がWTOに加盟した以降から始まり、物流産業部門の対外開放、外資の株式所有権割合の拡大、営業地域の拡大などの規制緩和とともに、輸出入関連の自動車運送、自動車道路貨物輸送、貨物リース、普通貨物の卸売・小売及び物流配送などの営業分野の専門化が進められてきた。このことから中国の物流産業は新しい時代を迎える一方、物流産業における外資企業(以

下、物流外資企業)は、規模、資本、技術、管理、情報、人材などの側面で優位にたっている。本稿では、中国物流産業における外資企業の参入過程やその現状について述べることとする。

I. 中国物流市場の開放

中国のWTO加盟に伴う物流産業分野での規制緩和について、その主な内容を整理しよう。

第1は、製品販売代理の側面において初めて外資企業に販売代理権を認めるとともに、WTO加盟後3年以内に大部分の製品販売代理サービスの制限をなくし、輸入商品と現地製造商品の販売代理ができるようになったことである。販売代理権は制限が最も厳しい業種で、卸売業、運輸業、点検業などがそれにあたる。

第2は、物流サービス業界において、過渡期を経て、外資企業に対する市場参入の大部分を制限しないようになったことである。それと同時に、販売代理補助のサービス面でも類似の規制が緩和された。具体的にいえば、リース、配達、貨物保管、運送、技術テストと分析、包装サービス等の分野で、規制をWTO加盟後3~4年以内に撤廃し、国外のサービスサプライヤーが直接投資支社または経営組織を設立できるようにした。

第3は、電子商取引面において外国ネット会

*中国華僑大学経済・金融学院講師

社が直接に中国ネット会社の49% - 100%の株式を所有することを許可し、輸送とサービス等の分野にも開放したことである。

第4は、商業企業に対して中国経済貿易委員会と対外経済貿易部が『外国商業投資企業試験地域弁法』の試験地域を省都、自治区省庁所在地、直轄市と経済特区まで拡大するとともに、北京、天津、上海、重慶等で卸売を許可したことである。商業に関わる金融、保険、外国貿易、輸送電信等の分野も制限を緩和し、例えば、航空輸送業外資航空会社の数量などを増加した。

ここで、WTO加盟に伴う物流産業の主な規制緩和の内容を分野ごとに要約すると、次のとおりである。

(1) 流通分野

WTO加盟後2年以内、外資企業の合弁会社内における多数所有権の取得を許可し、地域または数量の制限をなくす。

(2) 運輸分野

WTO加盟後1年ないし3年以内、外資企業が合弁会社の多数株式と直接投資で子会社を持つことを許可する。鉄道輸送においてもWTO加盟後3年ないし6年後、外資企業が合弁会社の多数株式と直接投資で子会社を持つことを許可する。

(3) 倉庫分野

WTO加盟後1年ないし3年以内、外資企業は合弁会社の多数株式と直接投資で子会社を持つことを許可する。

(4) 貨運代理分野

WTO加盟後1年ないし4年以内、外資企業は合弁会社の多数株式と直接投資で子会社を持つことを許可する。合弁会社は経営1年後支部の設立ができる。外資貨運代理会社は、最初の合弁会社経営の満5年後、第二の合弁会社の設立ができる。また、その2年後に5年の条件を

2年に軽減する。

(5) 海上運送分野

国際海上貨運と旅客業務(例えば、フライト、ばら積みと不定航貨物船)を許可する。少額の株主の合弁会社は中国国旗を国籍旗として経営登録ができる。

(6) 郵便配達サービス分野

WTO加盟後1年ないし4年以内、外資企業が合弁会社の多数株式あるいは直接投資で子会社を所有することを許可する。国内一種または多種輸送方式の配達サービスに及ぼすことができる。ただし、郵便部門のサービスを除く。

市場開放の初期には、多数の分野に対して規制が厳しく、中国の市場開放の程度は低かった。投資分野において合資は奨励したが、外資企業の単独投資(直接投資)方式に対しては厳しく制限した。中国はWTOに加盟してから対外開放の新しい段階に入り、各分野及び各業種は徐々に開放され、政府も外資への規制を緩めてきた。すなわち、外資企業による投資の分野、地域、技術供与、外資比率など多数の分野で大きく変化してきた。

II. 物流外資企業の中国市場への参入過程

大手の物流外資企業が中国市場に参入したのは1984年4月にFedExが代理商と一緒に配達業務を展開したことが始まりである。その後、全世界的に有名な物流企業が次々と中国市場に参入した。1984年から現在まで物流外資企業の発展過程をみると、次のとおりである。

1. 参入初期(1984年~1996年)

中国の物流産業においては、1984年4月にFedExが参入し、代理商と配達業務を展開したことが始まりである。その後、米国連合小包業

務会社（UPS）、敦豪（DHL）、天地（TNT：中国最大の貨運代理会社で中国対外貿易輸送グループである中外運との合併会社）など、外国の大手企業が次々と参入してきた。1994年にFedExは中国直航権を持つ初めての米国の配達会社になった。1989年には、デンマーク Maersk 傘下の Maersk 物流は真っ先に上海で初めての外資船舶会社として駐上海事務所を設立した。1996年には、米国の単独投資（直接投資）で美集物流会社（中国名）を設立し、貨物代理業務を開始した。1992年には、日本通運株式会社が大连で合資物流会社を設立した。

2．発展途上期：（1997年～2001年12月）

1997年から日本通運、伊藤忠商事、日新、住友、佐川急便と英国の英之傑グループ（IITS: Inchcape Inspection and Testing Services）などの会社は上海、北京、広州、武漢などの都市で物流会社また貨物運輸ネット会社を創設した。また、デンマークの Maersk、APL、NYK、韓国の韓進など4つの外国海運企業が単独投資で集運サービス会社を設立した。Maersk 物流は中国で14ヶ所の支社と2ヶ所の事務所を設立した。APLは30ヶ所の子会社と連絡事務所を持ち、傘下の美集物流はグローバルな供給チェーン管理サービスを開始した。

1999年10月に FedEx は天津大田グループと合資し、大田連邦配達有限会社を設立した。FedEx の勢力圏は中国202ヶ所の都市に及ぶとともに、中国で各都市への直航配達定期ラインが最も多い国際配達会社となった。UPS は2001年4月3日に中国直航権を取り、サービスは中国120ヶ所の都市に及んだ。DHL は中国で配達サービスネット会社を設立し、各重要都市に30ヶ所の子会社と135ヶ所の配達センターを開設した。TNT は中国で12ヶ所の支社（華北地域

4ヶ所、華東地域3ヶ所、華南地域5ヶ所）を有している。

物流市場を開放するために中国政府は2002年から、江蘇、浙江、広東、北京、天津、重慶、上海、深圳などの八つの地域で物流外資企業（外商投資物流産業）の試験地域を指定した。4年間で大手の物流会社が次々と事務所、子会社、合併会社を設立した。例えば、FedEx、UPS、APL、DHL、ドイツ辛克物流（SCHENKER）、Maersk、英国英運（EXEL）、TNT、グローバル貨運、Panalpina Group、宅配便などがそれである。これらの会社は配達、海運物流、自動車物流などの分野でトップクラス市場を占め、その中で、DHL、TNT、FedEx、UPSなどの物流会社は中国の国際配達市場シェアの80%を占めるようになった。

3．高度成長期（2001年12月～現在）

2001年12月に中国がWTOに加盟したことで、物流産業にも外資企業が本格的に参入してきた。当時、米国連合小包、オランダ天地快運（TNT）、ドイツ敦豪等の物流国際配達会社は政策による制限で、国内の物流産業との協力方式で中国市場に参入せざるを得なかった。しかし、WTO加盟以降の規制緩和によって単独投資（直接投資）でも参入が可能になった。これらの会社は豊富な資本、先進的な物流管理技術や人材優位性を通して物流市場を先導した。

2006年には、国内物流産業界で三つのショッキングな出来事が起こった。第1は、オランダの物流会社 TNT が華宇物流企業を買収したこと、第2は、FedEx が4億ドルで大田配達会社を買収したこと、第3は、UPS が独立するため1億ドルで中外運会社との協力を中止する協議を始めたことである。これによって物流産業における外資企業の競争力はますます強くなっ

表1 中国における物流外資企業の地域別投資規模
(単位:億米ドル)

地域	投資規模	地域	投資規模
北東	33.4	黄河中流	11.7
北部沿海	107.1	長江中流	45.7
東部沿海	210.1	大北西	0.8
南部沿海	108.4	大南西	12.2

表2 中国における日本物流企業(日通)の投資地域分布

2001年以前	北京、上海、天津、青島、深圳、アモイ
2002年～2004年	蘇州、無錫、広州、杭州、福州、南京、煙台
2005年～2006年	東北・中西部:武漢、重慶、長春、南通、寧波、瀋陽、西安、成都
2007年～2011年	東北華北:北京(総公司)、天津 ⁽²⁾ 、青島、煙台、瀋陽、長春、西安 華東華中:上海、杭州、蘇州 ⁽²⁾ 、無錫、南京、南通、寧波、武漢、襄陽、成都、重慶 華南内陸:アモイ、福州、広州、深圳

てきた。

Ⅲ. 物流外資企業の地域分布

物流外資企業は、中国市場への参入初期には主に沿海の経済先進都市に立地した。規制緩和によって地域的にも物流市場が徐々に開放されてきた。すなわち、珠江デルタ、長江デルタ、環渤海など三つの地域に拠点を構築しながら、沿海都市から内陸都市へと発展してきた。表1で示すように、物流外資企業の立地地域が主に中国の沿海都市であることがわかる。また、表2では、日本の物流企業である日本通運(日通)の中国市場における展開状況が示されている。

Ⅳ. 物流外資企業の投資分野

中国の市場開放とWTO加盟に伴う規制緩和によって、物流分野では多くの外資企業の参入が本格化した。その中で分野ごとの変化を整理すると、下記のとおりである。

(1) 国際貨物郵便及び配達業

国際貨物郵便及び配達業に入ったのは外資企業である。有名な多国籍企業として、FedEx、TNT、UPS、DHLがあり、中国配達市場シェアの80%を占める。

(2) 国際貨運代理業

国際貨運代理業では、世界的に有名なSchenker、KUEHNE & NAGEL、PANALPINA、SDVなどの多国籍貨運代理企業は、単独投資子会社または事務所の設立、合併会社と代理店を締結する方式で中国市場に参入した。

(3) 海運

中国港でコンテナ定期船輸送を開設した会社は百家であるが、Maersk、商船三井、APL、Royal P&O Nedlloyd、NYKなど多数の外資企業が参入した。

(4) 外資物流産業

中国市場に参入した外資物流外資企業には、日通、山九、burlington、英運、夏輝などがあつた。2005年から物流関連分野は、保税区和保税物流園区に全面的に進出した。この分野では、

物流関連不動産、供給チェーン管理、法案設計業務、物流展示市場などが目立った。

(5) 保税物流

物流外資企業は次々と国内保税区に進出し、保税物流業務を拡大した。日本センコー商事株式会社、日本中央倉庫、高瀬物流などの有名な物流企業も上海外高橋保税区と保税物流園区に事務所を設立した。アメリカ（Molex）物流会社も2006年に、大連保税区物流園区に進出した。

(6) 物流不動産

物流不動産分野の米国 GLP は最初から中国市場で大規模な業務を展開した。2005年2月に米国 GLP は天津経済技術開発区と協力し、4500万ドルを投資して開発区の北西で開発区保税物流センターを設立した。また3年以内に滨海新区で3億ドルを投資し国際レベルの物流と工業団地を開発することで合意し、4月に深圳塩田港グループと締結した。また5月に上海惠爾物流会社と締結し、上海北西物流園区内に1.7万平方メートルの立体倉庫を建てる計画を発表した。

(7) 供給チェーン管理と方案設計

TNT はフラッグシップ版の物流解決方案 Matrix 輸送管理システムを中国に導入した。上海通用自動車会社が一番目の取引先で、そのサービスは車全部の物流、部品の出入荷サービス及びアフターサービスを含む。

むすびにかえて

中国の経済発展が進むにつれて物流産業も急速に成長してきた。特に中国がWTO加盟以降、物流市場の規制を緩和することで、外資企業の参入や成長が著しく、その質の面でも物流業務の専門化や効率化が進展した。物流外資企

業への物流市場開放が進んでも国内配達分野では、外資企業と国内企業との競争がまだ厳しくない。それには、いまだに外資企業に対する規制（許可問題）があり、主に海外配達業務を中心に経営してきたからである。

2012年5月末、国家郵政総局ウェブサイトで FedEx 及び UPS の国内配達業務許可の申請の公示が公表され、FedEx 及び UPS は、国内配達営業許可証を得ると見られる。物流外資企業が国内配達分野にも参入すれば、国内企業との競争が本格化し、物流産業の規模の拡大と発展が期待される。