

目次

特集

「一带一路」と 6 大経済回廊

1. 業界動向、統計数字

- (1) 杭州 G20 サミットにより製紙価格上昇
- (2) 今年上半年、紙パルプ・紙製品輸出動向
- (3) 江西永修、年産 10 万トン生活用紙プロジェクトを起工
- (4) レンゴー、江蘇省で医薬品包装材料の新工場を完成
- (5) 中国紙包装産業市場現状分析
- (6) 福建にスーパー台風襲来、台風の影響を受けた地域の紙箱価格上昇
- (7) 製紙産業回復顕著、回復傾向は持続
- (8) 宅配便包装、突破 300 億件突破が有望

2. 政策・法規

- (1) 「超限運輸車両公路走行管理規定」2016 年 9 月 21 日より施行

3. 新製品、新材料

- (1) 家具大手イケア、プラスチック包装材から生分解性包装材へ

4. 環境・安全・リサイクル

- (1) 中国メディアが伝える日本の環境意識

5. 物流

- (1) 京東集団、無人配送車の路上試験を開始
- (2) 寒波を迎える世界の海運業、韓日企業は再編に活路
- (3) 韓進海運破たんて輸出に影響
- (4) 中国と欧州を結ぶ貨物列車「中欧班列」、青藏高原に初開通
- (5) シンガポールのグローバル・ロジスティック、物流拠点網 中国で圧倒
- (6) 中国郵政、農村部で無人機郵便配達を開始

(7)「蘭州—ミンスク」中欧国際貨物列車、始発が出発

6. 中国プラスワン

- (1) 比ドゥテルテ大統領、物流インフラで経済統合を推進
- (2) 矢崎総業、タイでトラック貨物の IoT 管理
- (3) 国内フォークリフト大手、新興国市場に照準
- (4) 大型船用船料が急伸、外航バラ積み 1 年ぶり高値、鉄鉱石中国向け需要拡大
- (5) ヤマトホールディングス、マレーシア会社を子会社化検討

特集

「一帯一路」と 6 大経済回廊

中国商務部の張向晨、国際貿易交渉副代表は 6 月 2 日、マカオで開かれた第 7 回国際インフラ投資建設サミットに出席し、中国が提唱する経済圏構想「一帯一路」について、これまでに 30 数カ国との間で提携協定を締結したと明らかにした。また、「十三五」（第 13 次 5 カ年計画、2016～20 年）期間中に、「中国—モンゴル—ロシア経済回廊」、アジアと欧州を繋ぐ「新ユーラシアランドブリッジ」、「中国—中央アジア—西アジア経済回廊」、「中国—インドシナ半島経済回廊」、「中国—パキスタン経済回廊」、「バングラデシュ—中国—インド—ミャンマー経済回廊」の 6 大経済回廊の建設についても積極的に取り組んでいく考えを示した。（中国網 6 月 3 日）

これら 6 大経済回廊は「新ユーラシアランドブリッジ」のように定期貨物列車が毎日運行するようになったものから、構想段階のものまで進捗度は異なり、建設の重点も異なる。これまでユーラシアランドブリッジやメコン経済回廊についてはいろいろ調査してきたが、6 大経済回廊についてどのようなものか調べてみた。

1. 中国—モンゴル—ロシア経済回廊

習近平国家主席は 2014 年 9 月 11 日、ロシアのプーチン首相、モンゴルのエルベグドルジ大統領とドゥシャンベで 3 カ国首脳会談を行った。習主席は「3 カ国の発展戦略は高度に符合する。中国側はシルクロード経済ベルトの共同建設を提案し、ロシア側とモンゴル側から前向きな反応を得た。我々はシルクロード経済ベルトをロシアのユーラシア横断大鉄道、モンゴルの草原の道と結合し、中国—モンゴル—ロシア経済回廊を築き、鉄道網や道路網の連結を強化し、国境を跨ぐ運輸協力を促進し、3 カ国の国境を跨ぐ送電網の建設について検討し、観光、シンクタンク、メディア、環境保護、減災・災害救援分野の実務協力を繰り広げることが出来る。上海協力機構の枠組みで協力を強化し、地域の安全を共同で守り、共同发展を実現することが出来る」と述べた。

3 カ国首脳は今回の会談を非常に有益だったとしたうえで、自国の関係当局に対して 3 カ国の首脳会議の合意を実行に移し、協力提言について研究し、速やかに報告するように命じる考えを示した。また、外務次官級協議制度を設け、3 カ国協力の推進を総合的に計画することで合意した。(人民網 2014 年 9 月 12 日)

2015 年 8 月末に筆者がモンゴルを訪問し、モンゴル工業省で話を聞いたところでは、モンゴルの鉄道はウランバートルからシベリヤ鉄道へつながり、また、中国の北京・天津港へ接続しているが、モンゴルの鉄道はすべてロシアと同じ広軌 (1,520mm) であるため、中国 (軌道幅 1,435mm) へは国境のザミンウッドで貨物を積み替える必要がある。

2014 年 10 月、モンゴル国家大会議において新規鉄道の一部を中国と同じ軌道幅とすることが採択されたとのこと。

- ・ロシアへの新規鉄道建設計画：1,120km
- ・中国への新規鉄道計画：タバントルゴイから南下 267km
タバントルゴイから東側国境まで 1.350km

2. 新ユーラシアランドブリッジ

中国とヨーロッパを結ぶ鉄道は山東省日照市、江蘇省連雲港からオランダのロッテルダム港まで走る全長 10,800km の鉄道が「ユーラシアランドブリッジ」として知られている。

しかし、「ユーラシアランドブリッジ」の物流ネットワークは、おもに中国北部をカバーしており、中国南部の長江デルタや広西チワン族自治区の西部へのネットワークへの接続には限界があった。そこで計画されたのが重慶を起点とする「新ユーラシアランドブリッジ」である。重慶には長江水運により上海の貨物が、鉄道網により中・西部の貨物が重慶西駅に集結し、また、ベトナムやラオスの貨物も重慶に集められる。重慶を出た貨物は達州、安康、西安、蘭州、ウルムチを経て阿拉山口で国境を越えロシア、カザフスタン、ウズベキスタンなどの国に向かう。また、カザフスタンで方向を変えた列車はベラルーシ、ポーランド、ドイツのデュッセルドルフに向かう。「新ユーラシアランドブリッジ」は不定期便で運航テストを重ね、5 月 28 日からウルムチーデュッセルドルフ間の国際貨物列車が毎日運行を始めたと伝えられている。

3. 中国—中央アジア—西アジア経済回廊

国家発展改革委員会の 2015 年 12 月 23 日の発表によると、発改委西部司の田綿塵司長はイランの Khaji 駐中国大使一行と会見した。双方は「一帯一路」建設や協力強化に関し意見を交換した。Khaji 大使は「イランは中国の打ち出した『一帯一路』共同建設提案に応じ、それをもとに協力を強化するよう期待している」と述べた。田綿塵司長は「イランは西アジアの大国として、地理的に鮮明な優位性を持っている。中国はイランとの協力を重視し、双方が『一帯一路』や『中国—中央アジア—西アジア経済回廊』の建設

により、政治関係を一段と有効的なものにし、経済上のつながりを強固にし、人と文化のつながりを緊密化させるよう希望している」と語った。(新華網 2015 年 12 月 23 日)

習近平国家主席は 1 月 23 日、テヘランで最高指導者ハメネイ師と会談した。これに先立ちロウハニ大統領とも会談し、協力強化を確認した。中国とイランの関係は緊密度を増している。

4. 中国—インドシナ経済回廊

第 12 回中国—ASEAN 博覧会、商務・投資サミットの枠組下における重要なイベントの一つとして、中国—インドシナ半島国際経済回廊（南寧—シンガポール）協力発展の円卓会議が 2015 年 9 月 18 日、広西チワン族自治区南寧市で開催された。中国—インドシナ半島国際経済回廊は、中国が唱える「一带一路」の沿線諸国が計画した 6 大経済回廊の一つで、そのうち、中国—シンガポール経済回廊は広西チワン族自治区南寧市と雲南省昆明市を出発点とし、シンガポールを到着地とするもので、インドシナ半島のベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、マレーシアなどの国々を縦方向に貫く経済回廊である。

南寧市は中国と ASEAN の協力を深める中心地で、第 12 回中国—ASEAN 博覧会 (CAEXPO) では 27 の高位フォーラムが開催され、62 件の国際経済協力契約と 107 件の国内経済協力契約が締結された。南寧市は 2004 年から CAEXPO の恒久的な開催地となり、中国と ASEAN 諸国の協力を深め、「一带一路」沿いの国々をつなぐ重要なチャネルとなっている。現在、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、マレーシアが南寧市に領事館を開設し、77 社の ASEAN 企業が 2014 年までに南寧市に 10 億米ドル以上を投資してきた。また、南寧市は中国の 13 の省と都市を結ぶ高速鉄道の輸送合流地となった。

5. 中国—パキスタン経済回廊

中国—パキスタン経済回廊の構想は 2001 年に中国がパキスタンのグワダル港の開発に参加した時点を起点とするが、具体的には 2013 年にグワダル港の管理運営権がシンガポールから中国へ移管され、この年に発足したシャリフ政権と李克強首相が会見した際、両首脳間でグワダルを西端とする「中国—パキスタン経済回廊」計画が打ち出された。その後、2015 年 4 月の中国・パキスタン首脳会談で両国は「中国—パキスタン経済回廊」建設等に関して総額 460 億ドルの協定・覚書を締結した。

人民網 (2015 年 4 月 21 日) は、32 件のプロジェクトのうち、16 件がエネルギー、5 件はグワダル港の関連プロジェクトと報じた。

中国—パキスタン経済回廊は中国側の新疆ウイグルを起点とし、パキスタンのイスラマバードに至り、ここから西端のグワダル港までのルートは 3 ルート考えられており、東ルートは既存道路を使用し、イスラマバードからラホール、ムルタン、サッカル、ハ

イデラバード、カラチを経てグワダルに至る。中央ルートはイスラマバードからグワダル港まではほぼ直線に最短距離で新しい道路を建設する。西ルートはイスラマバードからペシャワール、クエッタからグワダルに至る。東ルートが最も実現性が高いと思われるが、パキスタンの山岳部は治安が悪く、開発には困難が伴うだろう。現実にはグワダル港周辺の開発も遅々として進んでいない。人民網の記事からはパキスタンは物流のための経済回廊より電源・エネルギー開発に重点を置いている様子が伺える。

6. バングラデシュ-中国-インド-ミャンマー経済回廊

2013年12月、中国とバングラデシュ、インド、ミャンマーの4カ国による「経済回廊」構築に関する初の共同会議が行われた。経済回廊構想は2013年5月に中国の李克強首相がインドを訪問した際提案したもので、インド、バングラデシュ、ミャンマー政府がこれに積極姿勢を示したものである。

「バングラデシュ-中国-インド-ミャンマー経済回廊」は「BCIM 経済回廊」とも言われ、インドはこの回廊建設に積極姿勢を示している。2014年6月、インドのアンサリ副大統領が中国を訪問した際、「インド国内での工業団地建設協力」で合意したが、この訪問でも BCIM 経済回廊の積極推進が話し合われた模様。

1. 業界動向、統計数字

(1) 杭州 G20 サミットにより製紙価格上昇

7～8月、杭州 G20 サミットによる生産調整の影響を受け、中国製紙大手は次々と値上げを発表した。値上げ幅は300元/トン。需要期に入る第4四半期も高価格が続くと予想される。(中国包装網9月6日)

(2) 今年上半年、紙パルプ・紙製品輸出動向

国家海関の最新統計によれば、上半期の紙パルプ、紙製品の輸出は総体的に平穏で数量は小幅上昇した。1～6月の紙パルプ・紙製品の輸出総量は59902.93トンで昨年同期比2.55%増加した。輸出金額は6660.49万ドルで1.31%増加した。

(中国包装網9月9日)

(3) 江西永修、年産10万トン生活用紙プロジェクトを起工

江西華旺紙業実業有限公司が投資した、華旺高端生活用紙プロジェクトが起工した。これは江西チワン族自治区の新工業10年行動計画の一環で、総投資額は1億元。完成後は年産10万トン以上の高端生活用紙を生産する。(中国包装網9月15日)

(4) レンゴー、江蘇省で医薬品包装材料の新工場を完成

レンゴーは近日、中国・江蘇省に医薬品の包装材料の新工場が完成したと発表し

た。錠剤やカプセル薬を包装するPTP（プレス・スルー・パッケージ）と呼ぶ容器に使うアルミ材料を生産する。投資額は8000万元（約13億円）。2016年中に既存の工場と合わせた生産能力が年4700トンと3割高まる。グループ会社の江蘇中金瑪泰医薬包装公司（江蘇省）が本社工場敷地内に新工場を設けた。建築面積は約9900平方メートル。PTPは樹脂とアルミの材料を組み合わせた容器で、同社はアルミ材料を主力製品のひとつとする。（中国包装網9月14日）

（5）中国紙包装産業市場現状分析

1）中国紙包装産業集中度低

段ボール産業は参入が容易なので中小企業が非常に多い。これが中国の段ボール産業を極度に分散させている原因となっている。合興包装、山鷹紙業、北控清潔能源、粉美包装、万順股份、上海緑新、紫江企業、魯豊環保等上司している8社の市場占有率は8%前後に過ぎない。これに対して米国の場合、2014年のトップ2社である国際紙業とWest Rockの市場占有率はそれぞれ25%と15%で、トップ2社の市場占有率合計は40%に達している。

段ボール包装産業の上流産業である製紙業は現在生産能力過剰局面にある。しかし、産業集中化度は高く玖龍紙業と理文紙業の全国市場占有率は50%以上である。したがって、減産を行っても価格を上げることにより利益への影響は少ない。また、段ボール包装の下流企業の最大は家電業界で、美的、格力、ハイアール3社の段ボール包装材の購入額は26%を占める、これら企業の段ボール包装企業への影響力は大きい。

2）紙価格下降空間は有限

箱板紙の年産量は2180万トンに達している。国内原料で充足されており、輸入数量は3~4%に過ぎない。箱板紙価格はやや低下しており、2015年から2016年9月までに約3%低下した。近年消費量は増えているが供給は安定している。2015年には200~300万トンの増産計画があったが、過剰生産抑制政策で稼働は遅れており需給は比較的引き締まっている。（中国包装網9月15日）

（6）福建にスーパー台風襲来、台風の影響を受けた地域の紙箱価格上昇

9月15日未明、スーパー台風が福建省アモイ市翔安区付近に上陸、福建、浙江その他の地域に大きな被害をもたらした。台風の通過によりアモイ市の多くの紙箱生産企業が被害を受け、小企業を中心に8割の企業が被災した。このうち3割の企業は全壊の被害を受けた。このためアモイでは紙箱の納入遅延が続出、生産可能な企業に注文が殺到、価格が暴騰している。この状況はしばらく続きそうだ。

（中国包装網9月19日）

(7) 製紙産業回復顕著、回復傾向は持続

製紙産業は 2010 年には過剰生産が顕在化、その後 5 年間、低生産性設備の廃棄、新設の抑制が図られてきた。2016 年になって業界は体質改善の効果が出てきて、上半期は収入や利益の回復傾向が顕著になってきた。（中国包装網 9 月 21 日）

(8) 宅配便包装、突破 300 億件突破が有望

2016 年、中国の快递（宅配便）包装は 300 億件を突破するのが有望となってきた。運送伝票 300 億片、紡織袋 43 億袋、プラスチック袋 120 億枚、紙質封筒 45 億套、紙箱 144 億箱、内部緩衝材 43 億件が使用される。



（中国包装網 9 月 21 日）

2. 政策・法規

(1) 「超限運輸車両公路走行管理規定」2016 年 9 月 21 日より施行

関係部門の了解の元、「超限運輸車両公路走行管理規定」が 2016 年 9 月 21 日より施行される。現標準と比較して大きく変わる点は、六軸貨車の積載貨物総重量が 55 トンから 49 トンに減じられた。これは公路貨車の運賃が上昇することにつながる。

（中国物流購買網 9 月 19 日）

3. 新製品、新材料

(1) 家具大手イケア、プラスチック包装材から生分解性包装材へ

スウェーデンの家具大手イケアは包装材料として、環境保護材料を採用し、従来から使用しているプラスチックを順次置き換えていくと発表した。

イケアが採用を検討しているのはきのこ由来の生物分解材料。イケアは全面切り替えの時期については公表していない。（中国包装網 9 月 2 日）

4. 環境・安全・リサイクル

(1) 中国メディアが伝える日本の環境意識

中国メディアの搜狐はこのほど、日本の環境保護意識の高さを称える記事を掲載した。記事がまず注目したのは「ゴミ袋」だ。動物などのデザインが入ったゴミ袋を紹介しているが、日本ではゴミ袋という本来は無味乾燥な存在にすら遊び心を加えていることに驚いた様子だ。反して中国のゴミ事情は深刻だ。道端のゴミ箱にゴミを捨てていれば良い方で、ポイ捨ては当たり前、道で鼻を衝く異臭がすることも少なくない。日本では考えられない光景が中国にはあるのだ。

次に注目したのは、「ゴミの分別」である。日本の子どもたちがゴミを分別する様子を紹介するとともに、瓶や缶、ペットボトルなどのリサイクルが徹底されている様子を紹介。ほとんどゴミ分別が行われない中国からすれば、子どもたちですらリサイクルのために分別を徹底して行っているのは驚き以外の何ものでもないだろう。

5. 物流

(1) 京東集団、無人配送車の路上試験を開始

京東集団は9月2日、自主開発中の中国初の無人配送車が道路テストの段階に入ったと発表した。10月から試験規模を広げ、来年から一部実用化したい意向。

(中国物流購買網9月2日)

(2) 寒波を迎える世界の海運業、韓日企業は再編に活路

昨年末以降、世界の海運業は損失が続いている。韓国と日本の造船企業はともに苦境に陥り、目下、再編などの手段によって業界に押し寄せる「寒波」をやり過ごすとしている。「経済参考報」が伝えた。

韓国の海運業トップで世界7位の海運企業・韓進海運が財務危機に陥っているというニュースがこのほど駆けめぐった。自力救済計画が取引銀行に拒絶されたことで、最後の頼みの綱を失った韓進は、ついに裁判所に会社更生法の適用を申請した。韓国金融サービス委員会がこのほど明らかにしたところによると、ライバルの現代商船が韓進の所有する貨物船、社員、海外事業ネットワークなどの資産を引き継ぐことを検討中という。現代商船も、「政府と協議中」であることを明かす。

米紙「ウォール・ストリート・ジャーナル」が8月31日に伝えたところによると、米国の輸出入企業は韓進の船で太平洋を行き来する貨物を大急ぎで他の海運企業のコンテナに積み替えているという。アナリストは、「韓進の状況が悪化すると、世界の海運業のコストが高騰し、韓進と取引してきた小規模な企業は非常に大きなダメージを受けることになる」と予想する。(人民網9月6日)

(3) 韓進海運破たんて輸出に影響

韓進海運（韓国海運最大手）の経営破綻に伴う物流の混乱による輸出への影響を懸念する見方が強まった。韓国政府によると同社は2015年に韓国の貿易量の6.6%

を扱った。アナリストらは、減速は必至とみる。(日経 9 月 7 日)

(4) 中国と欧州を結ぶ貨物列車「中欧班列」、青藏高原に初開通

9 月 8 日午前 10 時半、青海省西寧市の双寨物流センターから警笛とともに貨物列車がゆっくりと動き出した。中国と欧州を結ぶ国際定期貨物列車「中欧班列」で、ベルギーのアントワープへ向かう。この日は「中欧班列」が青藏高原に初開通した記念すべき日となった。

貨物列車は西寧を出発し、甘粛省を経て、新疆ウイグル自治区の阿拉山口（あらさんこう）から出国、カザフスタン、ロシア、ポーランド、ドイツを経由して、ベルギー第 2 の都市、アントワープに至る。総延長は 9838 キロ、12 日間かけて走る。チベット絨毯やクコの実など、青海省の特産品を詰めたコンテナを計 44 個積載。安全性、利便性、効率性の高さと環境負荷の低さを謳う「中欧班列」を象徴するかのようだ。(人民網 9 月 9 日)

(5) シンガポールのグローバル・ロジスティック、物流拠点網 中国で圧倒

シンガポールの物流施設開発・運営大手、グローバル・ロジスティック・プロパティーズ（GLP）が世界市場で倉庫など物流施設の開発を急いでいる。中国では 38 都市に約 230 の大型倉庫を持ち、近代的物流施設では圧倒的な首位を走る。日本や米国でも 1、2 位を争う大手に成長した。電子商取引（EC）の急拡大を背景に、世界で爆発的に増える商品の配送需要を取り込み、EC の物流では欠かせぬ存在になりつつある。(日経 9 月 21 日)

(6) 中国郵政、農村部で無人機郵便配達の実験運用を開始

中国郵政浙江安吉分公司は 19 日午前、中国初の無人機郵便配達ルートの開通式典を開き、無人機郵便配達の実験運用を発表した。中華網が伝えた。

中国郵政が今回開通させたのは、浙江省安吉県杭垓鎮から七管村のルート。七管村は浙江省と安徽省の省境付近にある、過疎地の山間部に位置し、近くの鎮から車でも片道 30 分以上かかる。平日の配達件数は多くないため、郵便車輛による 1 度の配達にかかるコストが非常に高い。無人機に荷物を載せ全長 10.5 キロを飛行させた場合、15 分以内に到着が可能で、無人化により配送の人件費も抑えることができる。(人民網 9 月 22 日)

(7) 「蘭州－ミンスク」中欧国際貨物列車、始発が出発

「蘭州－ミンスク」中欧国際貨物輸送列車の始発がこのほど、中国の甘粛省にある蘭州新区中川北駅から出発した。この列車は国際貨物輸送鉄道「蘭州号」を延伸したもの。中国とベラルーシが協力して進める共同建設戦略、国家西方開放プラット

フォーム構築の重要な措置を甘肅省が実行した。

始発列車は蘭州新区中川北駅を出発してから、ウイグル自治区の阿拉山口鉄道国境ゲートを通り、ベラルーシのミンスクにある中国・ベラルーシ工業パークまでの7200キロ余りを走る。所要日数は10日間で、海上輸送に比べ4分の3近く短縮される見込み。列車は貨車41両とコンテナ63個で構成され、貨物輸送量が1377トンに上り、エアコン、建築石材、防水材料、ガラスパネルなどを運ぶ。

(中国網9月26日)

6. 中国プラスワン

(1) 比ドゥテルテ大統領、物流インフラで経済統合を推進

フィリピンのドゥテルテ大統領は6日、ビエンチャンで開かれている「東南アジア諸国連合(ASEAN)ビジネス投資サミット」で講演した。フィリピン、インドネシアとブルネイなどを結ぶ物流インフラを整備して、経済統合を前進させる考えを示した。ドゥテルテ氏は「高品質なインフラへの投資を加速することを約束する」と表明。島々を結ぶインフラの改善にも取り組む。新興・中小企業の振興や東アジア地域包括的経済連携(RCEP)など自由貿易の枠組みづくりを推進することの重要性も強調した。(日経9月7日)

(2) 矢崎総業、タイでトラック貨物のIoT管理

矢崎総業は2017年3月、物流機材を手掛けるユーピーアール(東京・千代田)と提携し、トラックで運ぶ荷物の運搬管理サービスをタイで始める。荷物を載せるパレットにRFID(無線自動識別)タグをつけ、温度などの情報を収集。あらゆるものをインターネットにつなぐIoT技術で一元管理できるようにする。

物流市場の拡大が続く東南アジア地域で広く展開していく。タイでの実際のサービスは矢崎総業子会社の矢崎エナジーシステム(東京・港)が手掛ける。パレットにつけるタグにそれぞれIDを指定し、周囲の温度や振動などの情報を読み取り、トラックの位置情報と合わせてデータをサーバーに蓄積。運送会社が工業部品や食品など運んでいる荷物の現在位置や管理状態をリアルタイムに把握できるようにする。荷物の状況把握だけでなく、盗難などの事態にも対応することで効率的な物流を支援する。東南アジア地域は今後、物流インフラの発達が見込まれている。タイを皮切りに同様のサービスを東南アジア各国に広げていく方針だ。(日経9月9日)

(3) 国内フォークリフト大手、新興国市場に照準

国内のフォークリフト大手が新興国市場の開拓を進める。豊田自動織機は傘下の台湾メーカーの製品を販売する地域を広げ、販売台数を2020年に現在の2倍以上に増やす。三菱重工業は傘下企業の事業を再編・統合し、東南アジアと中国で事業基

盤を固める。フォークリフトは日本メーカーが世界シェアの3分の1を握る。成長市場を取り込み、競争力を維持する。世界最大手の豊田織機は、15年に傘下に収めた台湾のタイリフトが生産する価格競争力が高い製品をインド、アフリカ、東南アジアで販売する方針だ。各地で製品の実証試験を始めた。現在、タイリフト製品の市場は台湾と中国にほぼ限られているが、拡大する。(日経9月18日)

(4) 大型船用船料が急伸、外航バラ積み1年ぶり高値、鉄鉱石中国向け需要拡大

鉄鉱石や穀物を運ぶ外航バラ積み船のチャーター料(用船料)が大型船で急伸し、およそ1年ぶりの高値をつけた。中国向けを中心とする鉄鉱石の輸送需要拡大が用船料を押し上げた。米国からの穀物輸出の最盛期を控えて需要の伸びが緩やかな中型船との格差が広がっている。今後も高値が続けば海運会社の業績の底上げにつながりそうだ。(日経9月22日)

(5) ヤマトホールディングス、マレーシア社子会社化を検討 東南アの拠点に

ヤマトホールディングス(HD)の山内雅喜社長は日本経済新聞の取材に対し、資本・業務提携しているマレーシアの宅配大手について「将来は出資比率を上げてマジョリティーを取りたい」と述べ、子会社化を検討すると明らかにした。マレーシアを核にし、東南アジア諸国連合(ASEAN)全域で物流事業を展開する考えだ。ヤマトHDは1月にマレーシア宅配2位のGDエクスプレスに約23%を出資した。山内社長は「東南アジアの中心にあるマレーシアを戦略拠点にする」と話し、子会社化で事業基盤を固めたい考えを示した。(日経9月24日)

以上