

# 上海外高橋物流園區の活用について

BY SHANGHAI OFFICE

2004年の中国の輸出入総額は1兆1,547億ドル(対前年比+35.7%)と、WTOに加盟した2001年(5,097億ドル)の2倍以上に拡大しました。輸出入額ともに日本を抜いて、今や中国は世界第3位の貿易大国となりました。昨年12月11日以後、外資100%での卸・小売業の現地法人設立が可能となるなど規制緩和も進み、中国貿易はますます活発化することが予想されています。今回は、中国が進める自由貿易区構想の中で、中国で初めて設立されたことで注目を集める上海外高橋物流園区をご紹介します。



## 1. 規制緩和の影響

中国では海外との輸出入について、対外貿易権をもつ「貿易公司」を通じて行う必要がありました(中国にある外資企業については自社で生産した製品を輸出する場合や、生産に必要な設備・材料を輸入する場合を除きます)。しかし、中国のWTO加盟による規制緩和を受け、昨年7月以後、外資企業も輸出入ができる対外貿易権と輸入した製品を販売することができる国内販売権の取得が可能になりました。

この開放に加え2010年までに実施する関税率の引き下げ<sup>(※1)</sup>により、中国の国内産業が一時的にせよ打撃を受けるのは必至ですが、実は国内産業以外にも上海の外高橋をはじめとする保税区の運営への影響も大きいという話をよく聞きます。この保税区の危機意識が中国の自由貿易区構想の発端ではないでしょうか。

※1…1998年の全品目平均関税率17.5%を、2010年までに現在のASEAN並みの9.8%へ引き下げる予定。

## 2. 保税区の機能低下

保税区は1990年6月に上海外高橋保税区が第1号として設立され、現在では中国沿海部に15ヶ所(うち1ヶ所は長江流域)が設立されています。保税区はそれ以外の区域とは隔離され、関税上は「外国」と見なされているため、海外から保税区内に持ち込んだ貨物の関税を保留したまま加工し、中国外へ輸出したり物流拠点として中継貿易を行うことができます。

対外貿易権、国内販売権の開放以前は、保税区内の企業が貿易・国内流通を担っていた訳で



物流園区内にある日系企業の倉庫外観

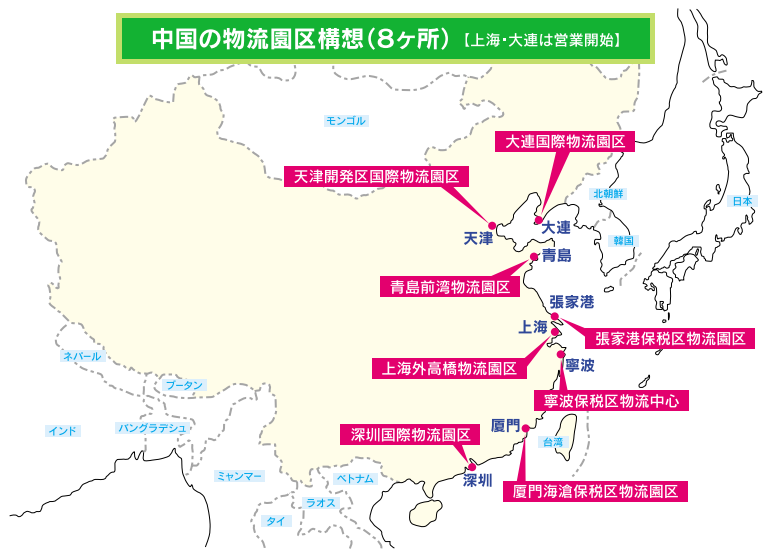
すが、開放により保税区以外の企業が輸入・国内販売を行えるようになり、保税区の存在感が薄らいできた感があります。

### 3. 中国初の自由貿易区 ～ 上海外高橋物流園區の誕生

中国政府は保税区を自由貿易区へと転換することで、その存在価値を高めようと考えています。そのステップを実験段階(2003～06年)、調整段階(2007～10年)、最終段階(2011～15年)の3段階に分けて、最終的には世界に通用する自由貿易区を2～3ヶ所建設しようとしています。

その中で最近注目されているのが物流園區です。保税区

と物流センターを一体化させた中国初の自由貿易区として、外高橋保税区内に「上海外高橋物流園區」が設立され、昨年7月から正式に稼働を始めました(総面積は1.03km<sup>2</sup>)。その後営業を開始した大連に続き、天津、青島、張家港、寧波、厦門、深圳塩田の保税区とそれに隣接する港区が開設準備中です。上海外高橋物流園區にはすでに近鉄、山九、商船三井、日本通運など日系企業をはじめ約20社が進出し、倉庫面積は10万m<sup>2</sup>、コンテナヤードは14万m<sup>2</sup>に達しています。



### 4. 物流園區の活用

物流園區の設立により、保税区と港湾の連動が可能となりました。これまでは港湾区ではコンテナを開けられず保税倉庫内に搬送されてはじめて開封していたものが、物流園區内であればすぐに開封し、コンテナ積み替えが可能となるなど国際配送や国際中継貿易の利便性が向上します。また、従来の保税区では中国国内からの貨物の搬入は輸出とは見なされなかったため、船積み完了までは増値税<sup>(※2)</sup> 還付申請書類は交付されませんでした。物流園區では貨物の搬入時点で申請書類の入手が可能となるため、短期間での還付が可能となります。

ある日系物流大手の担当者によると、「現在保税区を利用している企業が保税区と物流園區をうまく使い分けることにより、物流にかかるコストや時間を大幅に削減できるケースは多いです。また、輸出金額が多い場合、増値税の還付が早まることで企業の資金繰りは随分楽になるでしょう。」とのことでした。

このように物流園區は保税区の中の特別なエリアとして、①香港の中継貿易機能の代替、



上海外高橋物流園區の入り口

②アジアのハブ港化、という2つのコンセプトを持ち誕生しました。中国政府がシンガポール、香港や高雄(台湾)といったアジアの主力港を強く意識した政策の1つといえます。

※2…中国国内で物品の販売、輸入、加工、修理などを行う企業に対して課税されるもので、日本の消費税に似た制度。一般的な税率は17%（農産物13%等例外あり）。ここ数年、輸出後に還付されるべき仕入増値税の還付が遅れたり、還付されないという問題が生じています。

【物流園区のメリット、デメリット】

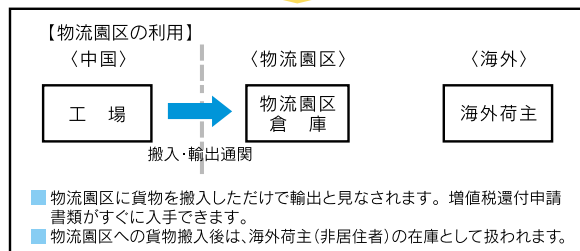
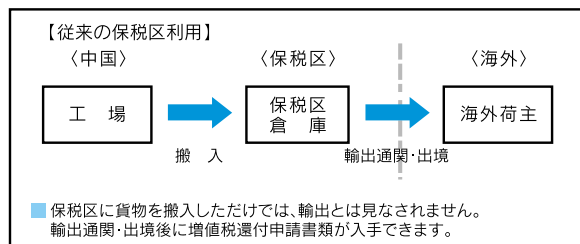
項目	メリット	デメリット
増値税の還付	物流園区への貨物搬入(輸出通関)時点で増値税還付申請書類の入手が可能(還付が早まる)	
物流コスト	これまで海外に一旦輸出していた手続きが不要となり、コスト削減が可能	
リードタイム(通関・輸送時間)	〈物流コスト〉と同じ理由で、リードタイム短縮が可能	最低4~5日かかるため、急ぎの貨物の場合は不向き
倉庫料	香港、高雄(台湾)より倉庫料が安い	一般の保税區よりも倉庫料は割高

5. おわりに

物流園区の設立により、中国は世界の工場という地位を機能・制度面で充実させ、貿易大国を目指しています。物流園区の成否は、中国がアジアの物流の中心的役割を担えるかを大きく左右するかもしれません。先行して本格稼働を始めた上海外高橋物流園区ですが、他地区の物流園区との競争も激化することが予想されるため、今後の動向に注目したいものです。ただ、日本の港湾にとって中国がますます脅威になることは間違いなさそうです。

■物流園区の利用メリットの例

① 輸出増値税の還付時期が早まります。



② 中国国内の工場間取引の増値税を回避できます。

③ 海外荷主(日本の親会社等)の中国国内取引が可能となります。

