

第1回中国ビジネス実務講座

日時： 2003年7月28日 13:00~14:40

会場： 富山国際会議場2階多目的会議室

演題：

「中国ビジネスにおける物流の現状と問題点」

講師：岩見 辰彦 氏(東京倉庫協会 常務理事)

1. はじめに

以前勤めていた三井倉庫時代、92~93年と99~01年の2回、上海に駐在した。この間、中国ではサービスがお金になることに目覚め、インフラの整備が進み、環境に目を向ける余裕が出て、大幅な若返りが起こった。国営企業の時代は、「ややこしい外国人が来た。早く食べて早く帰れ」という態度だったレストランも、今は「いらっしやいませ」と迎えてくれる。また、道路はもちろん、電力事情も格段によくなり、昔は突発的な停電が月に2回ほどあったが、今は高速道路の下までライトアップされている。

環境面でも、昔は工場の排煙などがひどかったが、今、日本から工場が進出する場合、地域によっては敷地の2~3割をグリーンベルトにする規則を設けているところもあるし、上海の市内では古い家をどんどん立ち退かせて公園を作っている。政府も70代の江沢民から50代の胡錦濤に替わり、経済界でも日本の事業本部長に当たる総経理にアメリカの留学経験や駐在経験を持つ20~30代の人が増えることが増えてきている。さらに、中国における携帯電話数は2億台に達しており、中国ビジネスを大きく様変わりさせたといえる。

1993年に週休2日制が導入されたときは、「今週から土曜日は休みなさい。そうしないと処罰します」という通知が突然舞い込んできて、中国が人治主義であることを痛感したが、中国の法律には必ず抜け道があり、「もし休まないのなら、従業員に時間外手当を払えばいい」ということだった。基本的に中国の法律は粗く、例えば税関関係の法律では、日本が関税法、通関業法など、さまざまな法律、施行令、施行規則等を持ち、『関税六法』といった本や通達集などを読むと90%分かるの

に対し、中国は海関法と進出口関税条例しかなく、条例・弁法(方法)・規則・通知がばらばらに出されていて、本にまとめられていることもない。このような状態が人治主義を生むもとであろう。ただし、法律は厳然としてあり、昔のような通関のいい加減さは影を潜め、賄賂も減っている。したがって、今は中国の原則を見ながら変則を探していく方法を取るべきだとわたしは考えている。

2. 輸送モードから見た中国物流

中国が広いことは周知のことだが、上海起点で見ると、北京は東京から稚内の距離より遠く、成都是鹿児島から稚内の距離に相当する。この距離感は大変である。将来の高速道路計画では、2015年までに南北に5本、東西に7本の「五縦七横」を完成させようとしているところである。

中国は黄河、長江によって南北に分割されており、上海から北や上海から香港には大変な山岳地帯があるため、物流を考える場合、わたしは中国を最低3つに区分して考えるようにしている。華中、大連を含む華北、華南は全く別の地域である。したがって、日本から上海へ荷物を運んだあとでほかの地域に運ぶより、直接持っていったほうが効率がいい。

現在の輸送モードは、トラック輸送、鉄道輸送、河川・沿海輸送、航空輸送の4つである。

トラック輸送には区域運送と全国免許があるが、区域運送とは上海市なら上海市、遼寧省なら遼寧省の範囲内のライセンスである。その外へ運ぶことは相手側に申請すれば可能だが、向こうから貨物を集荷してはいけないことになっており、全国免許はなかなかもらえないそうである。しかし、WTO加盟以後はかなり規制が緩和されて、今はトラック運送が75%程度のマジョリティを取るようになった。また、昔、国営のトラック会社はあてにならなかったことから、自家用トラックが多いことも中国の特色である。日通のように、営業トラックで中国全土をカバーしている路線は現在なく、ほとんど貸し切りで走っているのが実状で、現在、路線の小口輸送に佐川急便が力を入れているが、あるエリアに限定されている。

一方、鉄道輸送は皆様の商品にはなじまないと思う。中国の貨車は60t貨車という非常に大きなものが多く、石炭・石油・食料という原料系の輸送が主になっている。しかも、通常の貨物列車のダイヤは秘密にされていて、最近、発駅と着駅が決まっている五定列車（ルート、発着駅、運賃、車両運行番号、所要時間の5つを固定する貨物列車のこと）ができたばかりである。

河川・沿海輸送は鉄道よりも悪く、荷物がいっぱいにならないと出航しない。また、コンテナではないので、荷物をほうり込んだり、荷物の上を歩いたりとお話にならない状況である。

小口で商品価値があるものは航空輸送だが、貨物専用機は少なく、旅客機の下に積む場合、旅客が多いと落とされることも起こりえる。また、航空会社によっては、荷物到着の知らせを葉書で行うため通知が遅くなる。発地側が載せた便を相手に知らせ、相手に空港まで荷物を取りにきてもらうようにしたほうがいいだろう。ワコールは中国では航空輸送を主体に使っていると聞いている。

ちなみに三峡ダムができれば、1万トン級の船が長江をさかのぼって重慶まで行けると言っているが、実際には、南京にある長江大橋を通過するのは困難なので、2000トン級のはしけを5隻つないだものが行けると解釈したほうがいい。

3．輸出入通関の業務フローと課税標準

基本的に日本と中国の通関の流れは変わらない。日本のNACCSのようなEDI化が進んでいるが、中国の場合、税関がオンラインで結ぶ企業を選んでいる。それ以外の企業は、税関の派出所がある上海港運センターのデータインプット業者に頼み、データセンターにデータを送ってもらう。そして、何もなければ自動審査合格、何か問題があれば職員チェックとなり、話にならなければ差し戻しとなる。職員チェックに回されたものは、さらに審査合格・保留・差し戻しの3つの経路をたどり、審査を合格したものが現場通関となり、次は資格審査に回される。

中国では輸出権、輸入権というものがあり、生地を染める業者は輸入した生地を染めて輸出する

ことはできても、洋服を作って輸出したり、糸の輸入をしたりはできない。また、電機メーカーが家具の輸出入をすることもできない。それがその会社の定款や営業許可証に書いてあり、資格審査が行われる。また、中国で「貿易」という取引という意味なので、「貿易会社」と書いてあっても輸出権を持っていないことがよくあり、注意が必要である。資格審査の次に書類審査、現物検査を経て税金を納めて許可になるが、中国の場合、一部の商品について輸出関税がかけられているので、これも注意してほしい。

中国の輸入貨物の課税価格（日本の課税標準）は、貨物の価値、中国国内の輸入地で卸すまでの運賃、および関係費用と保険料からなり、ほぼCIF価格とご理解いただいている。言い換えれば税関の審査の余地があるということで、日本の本社から中国の子会社に商品を送る場合、不当に安い値段をつけると、必ず中国の税関が調査票なり何なりを送ってくるので気をつけていただきたい。日本の税関も中国の税関も、特定の商品についてレシオという値幅の秘密文書を持っており、調査票に満足に答えられなければ、値段を修正して課税される場合もありうる。

中国の関税には優遇税率と普通税率があるが、普通関税が適用されるのはアフリカの聞いたこともない国だけである。日本は中国に対して特惠関税を与えているので、当然、優遇税制が適用される。関税の計算は日本と同じで、課税価格×関税率である。日本の消費税と考えていい増値税は、一部の農産品を除いて17%に固定されているが、「課税価格+関税額」に17%（一部13%）を掛けたものが取られることに注意してほしい。また、中国の消費税は日本の昔の物品税に当たり、特別なぜいたく品にかけられている。また、人治主義の国なので時々目こぼしがあるが、今回はうまくいっても次回はうまくいかないこともあるので、これにも注意が必要である。

4．中国電子口岸とは何か？

「口岸電子執法系統」とは日本のNACCSのようなものである。その導入により、税務総署と

12の国家機関がインターネットを媒体として「公共データ中心(公共データセンター)」を設立し、輸出入業務の情報・資金・貨物のフローをデータベース化し、政府部門間のデータの交換・共有を図り、港湾管理と企業の輸出入手続きの便宜を図ろうとしている。

この最大の目的は、密輸・外為違反・税の不正還付活動の防止である。中国では海外に自分のお金を貯めておきたいと願う人が多く、海外からのインボイスやパッキングリスト、通関申告書を偽造して海外へ送金する。そこで、ある日突然、「今後は輸入品についてB/Lのコピーが必要だ」となり、その1~2か月後にはB/Lのオリジナルを見せなければならなくなった。当時、日本で発行したB/Lにシッパーがサインしたものをそのまま船会社に渡して回収を終わったことにし、船会社がテレックスで現地に出荷の通達を出すという元地回収制度をよく使っていたが、B/Lのオリジナルを見せると言われて困り、結局、船会社にギャランティ・レターを出してもらって何とか解決した覚えがある。

中国の電子口岸は日本の住民基本台帳のシステムに似ているので、中国当局が見ようと思えば何でも見えるのではないかと思う。あるとき、わたしどもの駐在員事務所から出向していた社員のインターネット使用料だけが異常に高いので、公安に訴えたところ、その社員の下に300ぐらいのユーザーがぶら下がっていたことが判明したこともある。さらに恐ろしいのは、それからしばらくして、公安がその300からすべて代金を回収してきたと言ってリストを持って現れたことであった。

5. 通関の問題

皆様方は、中国の通関に対して、「どうして時間がかかるのだろうか?」「どうして情報があいまいなのだろうか?」と思われたことはないだろうか。これには人的な要因と物理的な要因がある。

まず、中国の通関の所要時間は、今年4月の寧波税関のデータでは、中国の輸入の場合で4日、そのうち税関として要したのは2日だそうである。日本の場合、平成11年の輸入の通関時間は3日で

ある。ただし、中国の数字は、税関がその書類を受理してから終わるまでの時間で、書類を受理されるまでに時間がかかる。

また、日本からの進出企業の駐在員はいかに早く安くいい物を作るかに力を注ぐため、物流や通関はローカルスタッフに任せられる場合が多いが、そのスタッフの中には、面倒くさいと手を抜く者や、自分が悪くとも謝らずに「あれは税関が悪い」などと他人に責任を転嫁する者も多い。また、中国の場合、キックバックを個人の懐へ入れることを何とも思っていないため、日系業者を入れると、不平不満が出て面倒なことになる。よくよく聞いてみると、かなりもらっていたらしいが、要するに、物流はローカルスタッフにとっておいしい仕事なのである。

まだまだ人材が乏しいのも本場で、通関職員も経験不足であり、抜きがたい人治主義があるのも事実である。ただ、日本側の理解がなく、「通関できないのは腕が悪いからだ。金を使ってでもやれ」と叱咤することがあるが、税関長と特別な関係がある場合を除き、昨今の中国の税関にはそれはほとんど通用しない。数年前には、台湾の対岸の福州で大規模な摘発があり、税関長以下幹部が全部逮捕され、首謀者は公開銃殺された。我々海外に駐在した者は、そういう事情を知らない日本から何か言ってくると、陰で「おまえが来てやれ」と言っている。

物理的な要因の第1は書類の不備で、できるだけ書類にはオリジナルをつけることをお勧めする。例えば木材梱包の場合、証明書はもちろんデクレーションもオリジナルをつけたほうがいい。コピーで通関する場合もあるが、それはラッキーだと思っていたらきたい。最近よく問題になっているのはグロスウェイト(総重量)で、B/Lとパッキングリストの総重量が一致していないと、通関できないことがある。

加工貿易の部門の場合は、原則として1契約に1冊、輸出入ともに必ず使わなければならない免稅手帳というものがついてくる。そうとなると、A地点で輸出に使っている場合はB地点で輸入に使えないということが起こりうる。したがって、

優先順位をつけずに漫然とローカルに任せておくと、せっかくできた商品が荷元で寝てしまうことがよくある。そのほかには、輸入の場合に検査待ちで通関が長引くという要因もある。

不良品を中国に返品したいというご質問もよくある。一般貿易の場合、相手が負担を負わなければいけないので「できない」と言っているが、返品は可能である。一方、加工貿易の場合は文書も何もない。原則としては返品可能だろうが、免税手帳の処理問題等もあるので、加工貿易の場合はかなり難しいと思ったほうがいい。

6. その他の貿易実務

HS番号 中国の輸出入に関する規制はすべてHS番号で管理されている。最初の6桁は万国共通で、どんな品がある程度の見当はつく。ただ、それに続く2桁は各国が自由に決めていいことになっているので、100%フィットはしない。

中古の機械の輸入検査 今年8月1日から輸入機電産品検査管理方法が実施される。その対象品目はいわゆる中古品と未使用、長期にわたり放置され品質保証期限を超過したもの、部品等に明らかに損耗が生じているもの、新旧の部品が入り交じった機電産品である。

中国が機械を輸入する場合は、商務部の輸入関係の書類を取得しなければならない。そして、それとは別に検疫局に申請して、船積み前90日までの事前検査が必要か否かの判断をあおぐ。必要となった場合の問題は日本の代行機関がないことで、検査のために中国当局の検査員を日本に呼ばなければならない。この検査員が通常4～5人で1週間訪れ、費用が一人当たり60万円かかるといううわさがある。1週間のうち2日が検査、2日が往復、あとは観光ということである。簡単に海外へ出かけることができない中国人の気持ちは分からないでもないが、非常に矛盾を感じる場所である。しかし、これさえ済めば、あとの到着後の検査などはほぼ問題がない。万が一不合格の場合は、荷受人の責任で返品することになっている。

出入国貨物検査検疫制度 商品検査、動植物検査、強制認証制度(CCC)、食品検査は日本とは

ほぼ同じである。しかし、アパレル関係では、検査合格品であるにもかかわらず、すさまじい商品だということがよくある。検査が行われる工場と検査員がツーカーなのであまり意味をなしておらず、三井倉庫は上海で検品会社を併用して再検査している。

問題になるのは木材梱包で、スギ、マツなどの針葉樹を使ったものは熱薫蒸と薫蒸証明書の添付を要求される。それ以外は非針葉樹というデクラレーション、カートン(紙箱)や鉄箱などは非木質というデクラレーションをつけなければいけない。香港を経由しても、香港から深センに入る場合に引っかかる。

CCCは日本のJIS規格のようなもので、電気機械製品、電動工具などの指定商品について検査を受け、そのマークを貼るという制度である。これは日本にJQAなどの代行機関があり、日本での代行申請が可能である。

保税制度 保税倉庫は輸入品だけを預かるもので、輸出品は輸出監管倉庫に保管される。これは税関が輸出増値税の還付の書類にはんこを押さないことがあって、使い勝手はよくない。ある程度の量の原料を保税倉庫に預け、一定量ずつデリバリーをしていく形なら輸送の時間が短縮されるという点で使えるだろう。

加工貿易の種類 中国企業が輸入・生産加工をして輸出する進料加工と、外国企業が原料を供給し、中国で加工された製品を外国企業が輸入する来料加工がある。