

# 「中国の貿易及び物流事情に関する講習会（基礎実務編）」レポート

日本通運株式会社  
航空事業支店 国際貨物部 開発第三課

2018年6月22日（金）、SEAJ 貿易専門委員会主催により「中国貿易講習会（基礎実務編）」についてのセミナーが東京貨物運送健康保険組合議室にて開催されました。本セミナーは、2011年6月の初回から回を重ね11回目の開催となります。今回は3部構成とし、第一部は中国事情概況、第二部は中国での物流・通関事情の説明を行い、第三部では中国物流にかかるトピックスをご案内いたしました。

当日は38名の受講者にご参加いただき、講師は日本通運（株）航空事業支店国際貨物部開発第三課長の初芝康和はじめ寺井秀行、神山博美が担当しました。

## 第一部 中国事情概況

現在の中国の置かれた状況を世界情勢や米中貿易摩擦などの動向を紹介しながら、半導体産業との関連性など取り上げてご紹介しております。

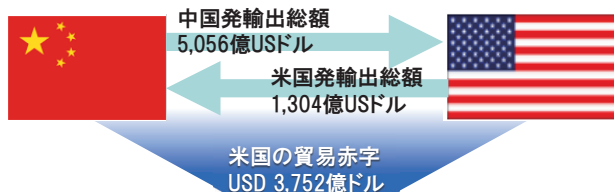
### ○中国概況・米中貿易紛争

2018年の経済成長率目標を、「6.5% 前後」と前年同様水準で設定した中国は、世界経済における中国経済の影響度を引き続き高めています。一方で、2017年度の米中貿易動向としては、中国発輸出総額5,056億 US ドルに対し、米国発輸出総額1,304億 US ドルとなり、米国の貿易赤字が3,752億 US ドルまで膨れ上がり、二国間の貿易摩擦の引き金となりました。二国間の交渉は、今後も一進一退が想定され、長引くと考えられています。

#### ①中国情勢-米中貿易紛争



##### 2017年度の米中貿易概況



- ・すでに一部カテゴリで市場開放や関税緩和などの措置が始まっている。（米国産牛肉解禁、LPG等エネルギー関連）
- ・中国の対米輸出はハイテク機器・産業がメイン（通信機器・モバイル・PC・通信機）台湾が受注管理・中国OEM生産・米国消費というスタイルがほとんど。

Copyright©2018 Nippon Express Co.,Ltd. All rights reserved

1

### ○「中国製造2025」および中国半導体産業動向

また、中国の産業政策「中国製造2025」は 中国政府が2015年に発表した産業高度化の長期戦略であり、建国100周年にあたる2049年に「世界一の製造強国」となることを最終目標としています。米国側はこの政策を「中国の将来的な経済成長をけん引するものの、多くの他国の経済成長を妨げる」としてピンポイントで批判しており、特に中国が自国で産業高度化をする中で、素材や基幹部品等の自給率が高まることを警戒しています。そうした諸外国の状況を横目に、パソコンやスマホ等あらゆる電子デバイスの中核部品となる半導体デバイスの自給率向上を中国としても喫緊の課題としており、その比率を2017年2割以下から3年後の2020年までには4割まで引き上げる狙いがあり、中国各地で半導体生産工場の新設・増設が計画されている所以となっています。

#### ①中国情勢-中国と半導体産業



2016年～ 第13次五か年計画発足。  
2020年に向けてIC産業は年間売上高成長率を達成することが期待される。

先端ICの国産化を国の重要政策課題と位置つけた中国。  
中国各地での工場建設が相次ぎ進められている状況。



※中国での2012年半導体自給率目標は10.8%

#### 中国2025と米中貿易紛争を重ねて

半導体の17年の自給率は20%以下、2020年までのあと3年で40%に上げる。

日米欧が特に警戒するのは基幹部品や基礎材料での自給率の目標であり、その中でも半導体は特に注目されている。

Copyright©2018 Nippon Express Co.,Ltd. All rights reserved

2

## 第二部 日本～中国へ：物流・輸入通関事情

日本の輸出から航空機への搭載、中国での輸入・配送までの流れを説明しました。事前アンケート結果で関心が高かった海上輸送との違いについてもご紹介いたしました。また、日本からの輸出貨物が中国に到着した後の現地事情について詳しく解説しました。

### 1. 日本からの輸出に関する注意点

日本から海外へ輸出される製品には輸出貿易管理令により、制限が掛っております。特に半導体製造装置は規制り

ストに掲載されており、自社の製品が海外へ輸出が出来るのか否かを確認する必要があります。輸出許可を取らずに輸出・供出した場合には法律に基づき罰せられる可能性がありますので注意が必要です。

## 2. 航空輸送～中国へ

貨物がどのように航空機に搭載されるか、また機内環境と搭載サイズについてご説明しました。航空機には搭載可能サイズに上限があり製品梱包時に注意が必要となります。また、装置本体等の大型貨物については搭載出来る航空機に限りがありますので早め早めの予約が肝要です。また、日本発航空市場動向については2016年度と2017年度の通年平均では4,862トンの差があるうえ、2018年度に入ってから強い需要があること、また特に半導体工場建設ラッシュもあることから今後さらに強い需要が見込まれる点をご説明しました。

## 3. 海上輸送について

一度に大量の貨物を運ぶことができるため単位あたりのコストは非常安く抑えられるメリットがある一方で、航空機と比較して速度が遅く輸送に時間がかかるというデメリットがあります。主に通常海上輸送で使用する船の種類大きく分けてコンテナ船とRORO船があり、それぞれの特徴をご紹介しました。

コンテナ船は岸壁に備えられたガントリークレーンにて海上コンテナに積載する必要があり、積卸に時間がかかることと荷扱いの際に強い衝撃がかかる点が課題となります。また、RORO船の特徴としては、船体にランプ（斜路）を備え、トレーラなどの車両を収納する車両甲板を有していることがあげられます。搭載するコンテナはそのまま自走で搭載、揚陸できるため、積卸しの荷役が早く、振動が少ないという特徴があります。また、コンテナを船倉に搭載するため、温度が上がりにくいという利点もあります。

一般に、大型精密機器であれば、振動に弱い点を考慮し、RORO船に積み込むか、内部振動を抑える特殊免震コンテナに搭載する方法が安全度が高いとされています。

## 4. 中国側通関事情の前提として

中国の貿易事情の特徴として、2017年の全国通関一体化、2018年の税関、商検局の統合など、大きな効率化改革に取り組んでいるとはいえ、多数の貿易方式や地域別の取扱いの違い、また多くの輸入通関規制や他法令による縛りなど、複数の要因が存在するため現地通関事情には未だ注意が必要です。

### 【特徴】

① 中国では勝手に貿易等の商行為はできません。政府に批准された経営範囲内でのみ商行為が行えます。

② 国家の管理がその内容に応じて国家中央レベル、省・直轄市レベル、都市レベルと段階が分かれています。法律は確かに同じですが、運用は各都市で異なるのが現状です。

③ 密輸防止の為に税関、銀行、税務局が連携しています。その結果、一見複雑な規定が存在し、多くの提出書類が必要になっています。

④ 輸出入貿易権

中国では外貨管理、政策管理が非常に厳しく、輸出入貿易権を持っていない企業は自社名義で輸出入を行うことができません。ただし、貿易会社や商社等を介在させることで輸出入が可能となる場合もあります。また、輸出入できる品目も経営範囲で限定されており、自社に関係のない商品を輸出入する事も出来ません。（例：半導体製造企業が、食料品を輸入する等）

⑤ 貿易方式

中国での輸出入では用途に合った貿易方式を選択する必要があります。大きく分けて一般貿易と加工貿易の二種類の方式があり、加工貿易で輸入すべき貨物を一般貿易で輸入したりすることはできません。

- ・一般貿易 輸入時に関税、増値税を納税して輸入する方式。中国国内販売、中国国内で使用する貨物であることが前提です。

- ・加工貿易 加工後の製品輸出を前提に部材輸入時に関税、増値税等の免税措置を受けることができます。来料加工と進料加工があります。また、自社工場の生産に使用する設備に関して関税、増値税を免税で輸入することができます。

⑥ 加工貿易

加工貿易には来料加工と進料加工の二種類の方式があり、双方ともに「手冊」といわれる台帳で部材、製品にかかる出し入れの管理がされています。

- ・来料加工 純粋な委託加工方式であり、中国の加工業者は加工賃だけを収受する方式です。中国の加工業者は海外の加工委託者より無償で生産部材の供給を受け、加工委託者との契約内容どおりの製品を製造し、加工委託者もしくは委託者の指定する先へ製品を輸出します。

- ・進料加工 中国の加工業者が海外より購入した有償の生産部材に加工を施し、製品とした後に輸出し加工の対価は輸出した製品の代金から賄う方式です。来料加工と異なり、部材の購入、製品の販売という独立した二つの取引が発生します。

⑦ 外貨送金との関係

外貨管理局が送金を管理しています。中国に企業が海外から輸入したものに対する対価を支払おうとする場合、輸入時の内容を証明するインボイスや契約書の他、実際に輸入がされたことを証明する輸入許可証番号が必要になります。個別の輸入許可証が発行されない国際宅配便

による簡易通関やハンドキャリアで税関申告しなかった場合等は海外送金が出来なくなる為、注意が必要です。

## 5. 中国における輸入通関

### ① 輸入通関の流れ

中国での輸入通関では、税関への申告に先駆けて出入境検疫検疫局（通称：商検局、三検局）への検疫手続きが必要でしたが、2018年6月より税関と出入境検疫検疫局が統合したことにより、三検と言われていた動植物検疫、商品検査、衛生検査の三種類の検疫申告は、税関への申告時に同時に実施されることになりました。2018年8月より統合後の新システムでの本格運用が始まる予定です。

- ・動植物検疫 商品だけではなく、梱包材（木材）も対象とした検疫です。
- ・商品検査 不良品の輸入の排除を目的としています。
- ・衛生検査 食品のみならず、食器、食品添加剤、容器、包装材、厨房機器も検査対象となります。

### ② 確認事項

中国での輸入通関では、HSコードがわかっただけでは申告ができません。HSコード毎に異なる申告要素（品名、用途、材質、ブランド名、型番）HSごとに定められた必要申告事項を全て輸入申告書に記載する必要があります。

### ③ CCC 認証について

特定の品目についてはCCC認証の取得が必要です。一般的に、認証取得の為には数か月間必要となり、事前の準備が必要です。一部商品はその用途によってCCC認証の免除が認められる場合があります。実際の免除可否については中国側輸入者、もしくはその通関代理店に確認されることをお勧めします。

### ④ 梱包規制

中国への輸出貨物梱包に木材を使用する場合はIPPCの要求に基づき処理を行い、IPPCマークを貼付する必要があります。IPPCマークが不鮮明な場合には、中国側で熱・燻蒸処理を行われる可能性がありますので注意が必要です。

## 6. 特殊通関事情

### ① 一時輸出入

6か月以内に再輸出する貨物については、税関の審査を経て一時輸入が可能です。期限は2回延長が可能で最長18か月間中国での一時使用が可能です場合があります。据付用の工具や、デモンストレーション用の新製品に需要が考えられます。

### ② 展示会

展示会そのものへの出展、各会員企業様が取引先を集めた企業展示会が考えられます。

展示会にはATAカルネを利用した輸送が一般的です

が、中国でATAカルネ利用した通関の為には、展示会主催者が事前に税関に対し、国際展示会としての申請、批准が必要となります。

### ③ 修理物品

中国に販売した製品及びその部品が故障し、日本で修理が必要な場合に利用出来ます。中国より日本に製品・部品を輸出する際に修理目的として税関に申告する事により、修理後の製品・部品を中国で再輸入する際に減税が受けられます。原則として製品・部品そのものには課税されず、修理工賃にのみ課税となります。

### ④ 無償サンプル

中国では無償サンプル品の輸入が厳しくなっております。特に、製品価格の妥当性を厳格に審査する傾向に有り、輸入通関に時間が掛る場合があります。また、製品価格の妥当性を証明するために、原価計算書や、日本輸出時の輸出許可書の提示等を求められる場合があります。

### ⑤ ハンドキャリア

上海空港でのハンドキャリア輸入通関では、一般貨物輸送時と同じ通関に必要な書類を求められます。その為、中国の輸入者にて準備が必要な書類が有り、事前の準備無くハンドキャリアした場合には、一般貨物で輸送するより引き取りに時間が発生する場合があります。また、税関執務時間上の問題から、必ずしも到着当日に輸入申告出来る訳ではなく、残念ながら中国向け輸送ではハンドキャリアが最速の輸送手段と言うことはできません。また特殊监管地区（保税区等）向けにはハンドキャリアを行うことは出来ません。

## 第三部 中国物流トピックス

第三部では、現在、中国の物流面で大きなトレンドとなっている事象にスポットをあてて、その実態について説明しました。情報が断片的であったり、地域によって違いがあったりと、分かりにくさが伴いがちな中国の物流事情ですが、概要を整理したうえで、分かりやすく紹介しております。

### 1. 投資の盛んな武漢

武漢市は、近年、半導体大型プロジェクトや液晶パネル工場への投資が著しい中国の中でも、特に活況を呈するエリアの一つとなっています。中国のちょうど中心に位置し、その地理的優位性から歴史的にも、また産業、交通の要衝としても栄えてきました。半導体関連企業が多く集まる東湖ハイテク開発区には、中国が国を挙げて投資を進めているYMTCなどのファウンドリーの他に、CSOT、天馬など多くのパネルメーカーも進出しております。新規に建設された工場建屋にも徐々に設備が搬入されています。日本から搬入されている設備も多くあり、航空輸送であれば上海浦東空港を、海上輸送では太倉港を利用して輸送するのが

一般的なルートです。また、半導体設備の保守パーツ保管を目的とした専用保税倉庫（TSS倉庫）業者も武漢市に進出しており、設備納品後の保守対応も可能なインフラが整っています。

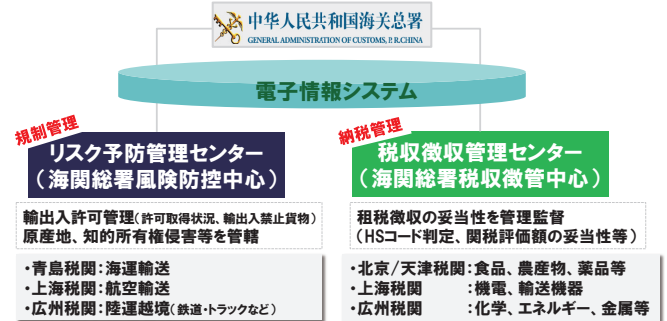
(参考)中国2018年度半導体大型プロジェクト 



申告制から税関のみの1申告制となり、申告手続き、管理組織が完全に一体化されました。システムも統合も進んでおり、8月1日より統一システムでの運用が開始予定となっています。

通関一体化 

審査部門の統一化



同一システムで全国の申告・納税情報を管理

2. 一帯一路

一帯一路とは、2013年、習近平がカザフスタン・インドネシアを訪問した際に提起した外交戦略に端を発した広域経済圏構想です。一帯一路構想に伴う経済圏の拡大に伴い、ユーラシア大陸を横断する中央鉄道の利用が年々促進されています。2020年には、年間5,000本のブロックトレインの運行を目論んでおります。コンテナ換算すると、40フィートコンテナ225,000本の貨物の輸送が可能となります。航空貨物よりも安く、海上貨物よりも早いスピードで輸送でき、中国発着のみならず周辺国からの中間輸送モードとして注目を浴びています。

3. 通関一体化

2017年6月28日に税関総署より全国税関の通関一体化改革の推進に関する公告(税関総署公告2017年25号)が出されました。全国通関一体化とは、今まで申告税関によりバラツキのあった申告審査基準、納税審査基準の統一化と電子化による申告、納税情報の一括管理を中国全土で進める申告制度の合理化改革になります。

税関総署の下に行政単位で組織化されていた審査部門を輸出入の規制審査を行うリスク予防管理センターと租税徴収の妥当性を管理する税収徴収管理センターの2センター制に変更し、どこで申告しても両センターの同一基準にて審査を行うようになりました。この変化により物流面では、貨物の所在地と企業所在地のいずれかの税関で申告できるようになり、クロス通関が可能になりました。また、2018年6月より税関と国家質量監督検査検疫局が統合され、税関の各部署に吸収されました。この統合により税関と検疫の2

4. 事前情報送信制度 AMS 変更

2018年6月1日から「中国版24時間ルール」とも呼ばれる事前情報送信制度が改定となっています。従来の輸送手段、積載貨物の管理の強化、安全およびリスク防止体制に加えて、通関一体化改革の推進が新たにその目的に加えられています。具体的な変更点としては、荷送人、荷受人コードなどのデータでの情報提供に加え、AWB 券面上への記載事項の追加などが上げられます。ただし制度改定前の税関からの通達内容があいまいであったこと、通達から新運用開始までの時間が十分でなかったことから、データの不備、システムの未整備などに起因するイレギュラーが多く発生して、空港からの貨物の引き取りが遅延するケースが頻発していました。現在でもイレギュラーは引き続き発生しているものの、税関がフレキシブルにデータ修正することを認めており、大きな遅延にはつながっていない状況です。税関の寛容な姿勢が続いているうちに、税関と EDI を結んでいる各航空会社でシステムの整備を進めておく必要があります、引き続き今後の動向には注意が必要です。

終わりに

今回の説明会は、基礎実務内容を中心とした説明会の構成となりました。今回は事前アンケートをもとに、参加者の関心の高い項目にフォーカスしてご案内いたしました。

12月には中国貿易(トラブル事情編)として、より具体的な、実務に即した説明会を開催する予定です。事前にご質問事項、トラブル事例を募集させて頂き、トラブルの原因と対応策を解説させて頂く予定です。