

March 2017

vol. 259

■今月のトピックス

スマートロジスティクスの実現に向けた取り組み

■日本企業から見た台湾

～近鐵運通股份有限公司董事長兼總經理

田口亨氏インタビュー～

設立30周年を迎え更なる飛躍を目指す近鐵運通

■台湾進出ガイド

サイエンスパーク及び環境保護
テクノロジーパークの情報

■台湾マクロ経済指標

■インフォメーション

【 今 月 の ト ピ ッ ク ス 】



スマートロジスティクスの実現に向けた取り組み

企業活動のグローバル化が進む中、物流産業は国家の競争力を測る重要な指標となっている。とりわけ台湾は輸出依存型の産業構造であり、物流産業が担う役割は大きい。蔡総統は物流産業の革新を目指し、IoTの活用によるスマートロジスティクスの実現を「アジアシリコンバレー計画」に盛り込んでいる。また、經濟部も同様にスマートロジスティクスの実現に向けた政策を推進しており、今後、多くのリソースが物流分野の革新に充てられる見込みである。本稿では台湾物流産業の現状及び課題について説明すると共にスマート物流政策について紹介する。

物流産業の発展状況と課題

グローバル化の進展、急激に変化する市場、販売チャネルの多様化など流通事業者を取り巻く環境は厳しさを増している。そのなかで、複雑化するグローバルサプライチェーンを適切に管理していくことが、各社にとっての課題であり、事業運営成功の可否を決める要素となっている。このような状況のなか、多くの企業はサプライチェーンマネジメントを専門とするロジスティクス事業者の活用を進めている。ロジスティクス事業者は伝統的な運送、輸送手配、倉庫業務等の断片的なサービスに関する知識、経験だけでなく、各分野にまたがる横断的な知識と経験で顧客にサービスを提供することが求められている。

しかしながら、台湾の物流事業者の多くは依然として伝統的なサービス提供から抜け出せていないのが実情である。というのも、台湾は一部の大企業を除き、中小企業の輸出が太宗を占めていることもあり、各社でグローバルサプライチェーンを構築する必要性に迫られていない。そのため、物流事業者も国内での配送、倉庫業務、輸送手配等に限定された業務を行なっているのが現

状である。したがって、サプライチェーンに跨る情報の取得や現状把握、課題の認識などが進んでおらず、ロジスティクス事業者への転換に向けた知識、経験の蓄積が進んでいないのが現状である。このような背景を踏まえ、スマートロジスティクスの実現に向けた取り組みを進めようというのが本政策の狙いである。

スマートロジスティクスの推進

具体的にスマートロジスティクスへの転換を推し進めるための政策として、經濟部は2016年末に「物流業革新サービス推進計画(物流業創新服務推動計画)」を策定している。本計画は計画期間を2016年からの4年間として、貿易に関する情報や物流に係る情報の統合を通じて、台湾製品の輸出量の増加や台湾をハブとした物流・加工サービスの更なる活用が進んでいくことを期待している。この取り組みにより国内外の物流事業者のロジスティクス分野での連携を強化することを狙いとしている。

「物流業革新サービス推進計画」は以下の3つの主要政策で構成されている。

表: 物流業革新サービス推進計画の主要政策

主要政策	概要
ロジスティクスプラットフォームの構築	台湾サプライヤーがグローバル市場の変化を把握し、敏感に対応が出来るようになる事を目的に、物流事業者の付加価値サービスとして「ロジスティクスプラットフォーム」を構築し、台湾企業と海外企業との連携、チャネル構築を促進する。
自由貿易港区(FTZ)における物流・加工サービスの更なる普及	引き続きFTZ(Free Trade Zone)を活用した事業の拡大を目指し、保税貨物の輸送管理情報と物流事業者の情報の統合プラットフォーム構築を進める。これにより、国際物流において台湾を活用した輸入・加工・再輸出の物流モデルを更に拡大させる。 FTZ事業の継続的な推進、並びに台湾国際物流活動情報統合プラットフォーム及び関連する関税・コンテナ管理システムを整備し、国際貨物のフォワーディング・輸出处作業を促進し、台湾をアジアの物流市場のハブとする。
EC関連物流サービスの推進	上記、の政策を基礎として、EC事業者の商品調達ならびに発送に係る新たなサービスを立ち上げ、越境ECに係る物流専用エリアの整備を進める。

物流業革新サービス推進計画

これらの政策の成果として台湾の物流事業者とグローバルサプライチェーンとの連携を強化し、台湾物流産業の革新を目指している。また、台湾の物流事業者のレベルアップを進めるだけでなく、海外の事業者が台湾を活用した付加価値物流を積極的に進めることを期待している。以下に、重点政策となっている自由貿易港区における物流サービスの向上、越境EC分野における物流サービスの充実に向けた取り組みについて紹介する。

自由貿易港区における付加価値物流

自由貿易港区(FTZ: Free Trade Zone)はその名の通り、非課税の状態での貨物の取り扱いが可能な特別エリアである。台湾には保税倉庫や国際物流中心(ILC: International Logistics Center)という保税状態での在庫が可能な施設もあるが、FTZの特色は保税状態での「加工」が認められる点である。FTZ域内での「加工」の他、「委託加工」と呼ばれる域外に貨物を運び出してから加工も認められている。したがって、台湾の産業集積を活用し「物流+加工」を行なう拠点とすることが出来る。

しかし、域内=域外の保税輸送が発生することや加工を経ることから、貨物管理を厳格に行う必要がある。その手続きの煩雑さが活用の障害となっているとも言える。この点を物流情報と保税輸送に係る情報の統合により改善を目指すのが狙いである。

台湾のFTZは既にアジア・中東地域向けの完成車組み立て、再輸出に活用されていたり、東南アジア地域向けの飲料を台湾でボトリングし再輸出するといった活用がされている。日本企業の活用事例もあり、制度の運用が容易となれば台湾を利用した物流モデルが活発化することが期待される。

越境EC関連物流 サービス

越境ECの市場は大きな成長を遂げているが、特に中国市場は規模、成長速度ともに大きく、それに伴い物流ニーズも拡大している。また、広大な中国大陸では、都市が分散しているため、如何にして貨物を迅速に配送するかが大きな課題となっている。こうしたなか、地理的にも中国大陸に近い台湾は各都市への直航便数も多く、台湾に拠点を設置する事で台湾のみならず中国向けの貨物についても迅速な配送が可能となる。

また中国は近年越境ECについての税制度を断続的に変更しており、越境ECサイトで商品を購入した中国の個人消費者から確実に税金を徴収する新税制(關於跨境電子商務零售進口稅收政策的通知)を2016年に発表している。新たな税制度の下、EC事業者は、中国大陸の自由貿易試験区に倉庫を持つか、海外に倉庫を持ち商品の調達、配送を実施するというオペレーションを行なっている。このような拠点整備の際に、ネットワークインフラ、コスト、品質等の面で台湾を選択するケースが出てきている。このような状況を踏まえ、政府としてはより利便性の高い制度、環境の整備を通じて多くのEC事業者が台湾に立地出来る環境を整備していこうとしている。

本稿で紹介した政策はいずれも、情報の統合を可能とするプラットフォームを構築することで、物流をスムーズにし、物流事業者のレベルアップ、台湾の国際物流ハブとしてのポジションを高めようとするソフト面での改善が主体となっている。これらの取り組みは蔡政権の重要施策であるアジアシリコンバレー計画とも今後歩みを合わせていく見込みであり、デジタル化の推進、IoTの活用を掲げる同計画との相乗効果が期待される。

(林宛萱:w3-lin@nri.co.jp)