
大湾区情報 No. 31

グレーターベイエリア情報 発行：2022年3月15日



【今号のトピックス】

以下のリンクをクリックすると各記事のトップに移動します。

[【香港、RCEP への参加を正式申請】](#)

[【香港企業は、売掛金回収等中国国内販売の難しさにどう取り組めばいいのか？】](#)

[【香港空港管理局、東莞に香港国際空港ロジスティクスパーク開設予定】](#)

[【関連記事】2022/23 年度香港財政予算案及び今後の見通し](#) (青葉ホームページ)

【香港、RCEP への参加を正式申請】

香港特別行政区政府は今年1月中旬に地域的包括的経済連携協定（RCEP）への参加申請を正式に提出し、約1年半後に正式加入することを、香港政府工業貿易署署長のブライアン・ロー（盧世雄）氏が2月21日のオンラインセミナーで明かしました。

RCEPには現在、中国、日本、韓国、オーストラリア、ニュージーランドの5カ国と東南アジア諸国連合（ASEAN）10カ国を含む15カ国が加盟しています。ロー氏は、香港はRCEP加盟国との貿易総額は現在9,626億米ドル、サービス総額は1,030億米ドルで、香港の貿易総額の60%に相当し、RCEPへの参加は香港の経済発展全体にとってプラスになるだけでなく、中小企業にとってもビジネスチャンスをもたらすことになるだろうと述べています。



香港貿易發展局（HKTD）のパトリック・ラウ（劉會平）副総裁は、香港が RCEP への参加に成功すれば、中継貿易の拠点としての香港の地位をさらに強化できるとともに、金融や法律などの専門分野の発展を促進し、異なる経済体間の協力を促進できると考えています。

昨年 6 月、キャリー・ラム（林鄭月娥）行政長官は、香港は RCEP への参加に適した条件を十分に備えており、香港の加盟によってより多くの香港企業が RCEP 加盟国へ投資し、地域内の投資および関連の建設発展を促進できると述べました。同行政長官は、香港政府は 2018 年から RCEP の各加盟国に対して参加の意思を表明しており、RCEP 加盟国も協定発効後に香港が正式に参加を表明したことに対して歓迎しているとも述べました。

【香港企業は、売掛金回収等中国国内販売の難しさにどう取り組めばいいのか？】



「大湾区香港事業者国内販売開拓調査報告書」が発表され、回答した業者の8割以上は既に中国国内販売事業を展開しており、そのうち83.1%が今後2年間にさらに国内販売事業を拡大する意向を示しています。当報告書では、売掛金回収に関わる問題を解消するための政策や、香港事業者の品質上の強みを生かした規格認証の制定の必要性など、4つの重要な提案がされています。

アンケートは、2021年8月から11月にかけて、香港工業總會（FHKI）とスタンダードチャータード銀行が、FHKIとその傘下の珠江デルタ工業協会の会員を対象に実施し、有効回答数104件、そのうち84社が大湾区に工場を保有している企業でした。これら工場保有企業のうち78.6%が海外と中国本土の両方に向けた販売を行っており、回答企業の50.7%が自社ブランドを有しており、また中国国内販売を行っている企業の83.1%が2年以内にさらに事業を拡大する

予定であることがわかりました。そして製造業の上位3位は、コンピューター／エレクトロニクス（20.2%）、プラスチック（19%）、金属（15.5%）でした。また、全体の16.7%が中国本土への販売を行っておらず、そのうち半数は2年以内に販売を開始すると回答しています。

香港企業の61%が研究開発に注力

今後2～3年の間に、国内販売実績の20%までの増加を見込む企業は68.8%にのぼります。中国本土での国内販売拡大の要因のトップ3は、「巨大市場のポテンシャル」、「既存のビジネスネットワークの活用」及び「企業の高度化と構造転換」です。また当調査の結果は、香港企業の中国本土における同業企業に対するアドバンテージは、製品の品質、技術の研究開発、企業管理であることを示唆しています。従って、主な開発戦略は、製品開発・設計（61%）、中高価格帯マーケットへの注力（42.9%）、国内販売のための専門チームの設置（41.6%）という傾向にあります。

中国国内販売経験が6年以上ある企業の46.7%が、国内販売による予想売上高に達しており、早期に進出したことによる優位性を示していることが反映されています。一方で、国内販売経験6年未満の企業では、国内販売による予想売上高を達成したのは34.6%に過ぎません。これは、この10年間で中国本土のマーケットが大きく変化し、新規参入者が足場を固め、優位に立つことが難しくなっていることを示しています。香港企業の74%が今後5年間で中国本土での競争がますます激しくなると考えている一方、同期間において優位性を維持できると考えている香港企業はわずか19.5%となっています。香港工業總會名誉会長のダニエル・イップ（葉中賢）氏は、両地域の消費者の嗜好には違いがあるため、まず小規模での早期参入を行い、国内販売専門のチームにより変化を把握し、商品の改良を行うという方法をとることが可能であると分析しています。

香港企業が科学研究をうまく活用することを提案

企業が国内販売事業を展開する上での課題として、（5点を最高点として）厳しい環境保護政策や事業規制（3.97点）、労働力不足（3.94点）、税制問題（3.94点）を挙げていますが、最大の課題は、取引における信用リスク（4.12点）であり、リスクはサプライチェーンに沿って悪化し、企業間の関連取引により、個々の企業の信用リスクが他企業に対して高くなる可能性がある、と報告に掲載されています。中国における貿易信用保険の規模は比較的小さく、国内の貿易リスクに関する情報を集める仕組みが現時点にないため、中国における貿易信用保険の供給は需要に対して不足しています。

【香港空港管理局、東莞に香港国際空港ロジスティクスパーク開設予定】



2月23日、香港特別行政区政府のポール・チャン（陳茂波）財務長官は、2022年度（2022年4月～2023年3月）の香港特別行政区政府の予算案を発表しました。香港成長ポートフォリオへのフューチャー・ファンドの配分を100億

香港ドル増やし、そのうち 50 億香港ドルが大湾区への投資機会に焦点を当てた「大湾区インベストメント・ファンド」に充てられる予定です。

チャン氏はまた、さらに大湾区にて高品質で便利な貨物サービスを提供するため、香港機場管理局（The Airport Authority Hong Kong、以下「AAHK」）が広東省東莞市に川上物流向けの「香港国際空港物流パーク」と香港空港に「エアサイドカーゴターミナル」を開設すると述べました。エアサイドカーゴターミナルは、中国本土の輸出貨物が事前のセキュリティチェック後にシームレスに運送され、その後香港の国際航空ネットワークを利用して、改めてセキュリティ手続きを受けることなく直接海外に再輸送できるようにするものです。国際航空運送された貨物は、上記の逆のルートで中国本土に輸入することも可能です。

香港国際空港物流園区及びエアサイドカーゴターミナルプロジェクトは、香港空港貨物ターミナルの通関、セキュリティ検査、積載（パレタイズ）、貨物受け入れなどの一連業務を東莞港総合保税区に移転し、クロスボーダーのセキュリティチェックを前置にすることで、世界初のエアサイド（空港内で搭乗客と空港関係者だけが立入可能な区域）への直送海空複合一貫輸送モデルとなります。

1月4日夜、今年の「香港-東莞国際空港センター」プロジェクトの航空貨物第1陣が東莞港でパレタイズ、通関などの手続きを終え、特別船「Yue Ping 018」で東莞港を順調に出航しました。1月5日に香港空港西ターミナルに到着し、香港空港便でアラブ首長国連邦、サウジアラビア、ドイツ、イタリア、フィンランド、スウェーデンなどへ輸出されました。

このプロジェクトは、香港空港の関連機能とサービスを東莞の前線まで拡張し、東莞と珠江デルタ地域全体が国際空港の利便性を享受できるようにするだけでなく、香港空港のサービス範囲を拡大し、大湾区の国際航空ハブとしての地位を強化し、大湾区の商品の国際アクセス性を全体的に向上させる推進力となります。

【参考資料】

・香港、RCEP への参加を正式申請

・香港企業は、売掛金回収等中国国内販売の難しさにどう取り組めばいいのか？ (HKET 2022 年 3 月 2 日)

・香港空港管理局、東莞に香港国際空港ロジスティクスパークを開設予定