

□ Combined B/Lの有効活用

(質問)

当社は東京・上海・台北からインドのChennai向けに機械製品を輸出しています。インドではこの製品毎に関税率が10%・20%・25%と異なりますが、セット品とすると本体の10%が適用されるので、一度Singapore向けに船積みし、倉庫に保管してから一緒にChennai向けに出荷しています。この方法で関税はセーブ出来ますが、Singaporeでの荷捌料と保管料が掛かるのが難点です。物流費を下げる方法があれば教えてください。

(回答)

インドの通関事情

インド等の開発途上国では国内産業を保護するため高関税政策を採っている国が多くみられます。インド市場で製品の競争力を上げるには、高関税を合法的にセーブする必要があり、セット品として申告出来れば本体の関税率10%が適用される制度に御社は着目し、この仕組みをSingaporeで構築された訳です。もしインド国内に保税倉庫があれば、Singaporeのオペレーションを移管して、同様の成果が期待できます。2013年以降インドではFTWZが増加しており、タミルナドゥ州(Chennai)・マハシュトラ州(Mumbai)・デリー州(New Delhi)などで現在稼働中です。

FTWZ(Free Trade Warehousing Zone)の活用

FTWZ(自由貿易倉庫地域/物流保税特区)内の保税倉庫であれば、輸出入手続きの簡素化や貨物の長期保税保管、税制優遇などの制度面で恩恵を受けることができます。FTWZの活用はインドへの進出企業にとって有益な選択肢となる可能性があります。輸入品の受領、保管、通関には厳格なコンプライアンスが求められます。本件では、ここに東京・上海・台北からの製品を保税のまま集約し、その後セット申告すれば本体の関税率10%が適用されます。現在Chennai港周辺には2つのFTWZがあります。

・NDR FTWZ Chennai:

この物流保税特区は2020年に設立され、Chennaiの中心部に位置し、港から25kmにあります。50畝の敷地面積と68,000㎡の倉庫スペースがあります。

・Kerry Indev Chennai FTWZ:

こちらの物流保税特区は2013年に設立され、Chennai港から50km、Chennai空港から35kmの距離に位置しており、18,000㎡の倉庫スペースがあります。インド南部および東部の需要に対応しています。

Combined B/Lの活用

東南アジア市場に向けてSingaporeの中継貿易港とし

ての利便性は変わらず、インド以外の国々向けに同地でのオペレーションは今後も必要でしょう。しかし、インド向け物流の観点からは改善の余地があります。結論から言えば、Combined B/Lの活用です。船会社は効率化の観点から主要港(ハブ港)間は大型船で運び、そこからフィーダー船に積替えて中小の港にサービスしています。Singapore港はハブ港ですから、東京・上海・台湾からのコンテナはここでフィーダー船に積替えられてChennai港迄運ばれます。そこで夫々の積地3通のLocal B/Lを船会社に提示し、SingaporeをLoading PortとするB/Lで1通に纏めCombined B/Lにすれば、Chennai港での輸入通関は3種類の製品がSingaporeで同時に積まれてきたという解釈になります。こうすれば態々FTWZにコストを掛けて横持ちしなくても、セット品として申告し本体の関税率10%を適用することが出来ます。この方式を実現するには、このスキームを了解してくれる船会社を1社に絞り、各積地からSingaporeまでのB/Lを1通に纏め、各コンテナをSingaporeから同じ本船に積載するという複雑なオペレーションを引き受けて貰わなければなりません。

海上運賃のメリット

現状の運賃は各積地からSingapore迄の運賃に加えSingaporeからChennai迄の運賃が掛かりますが、船会社の一環サービスを使い、B/Lをコンバインすることで積地からChennai迄のスルー運賃が適用され割安となります。

例えば日本積み運賃だけでも、東京-Singaporeの運賃がUS\$3,500/40'、Singapore-ChennaiがUS\$2,200/40'に対し、東京-Chennaiのスルー運賃がUS\$4,400/40'なので、US\$1,300/40'のセーブとなります。上海・台湾積み製品も同時に同様のメリットが得られます。(運賃は2024年初の推定値) この上Singaporeでの保管料・横持ち料がセーブ出来ます。