

HAPEE **ハッピーメール** MAIL

Hiroshima international Access and Promotion of Economic Exchange

発行：ひろしま産業振興機構 国際ビジネス支援センター 〒730-0052 広島市中区千田町 3-7-47
TEL：082-248-1400 FAX：082-242-8628

★ バックナンバーは産振構HP「拠点別レポート」から

中国でのビジネス展開と交流

国際賛助会員

株式会社スガナミ製作所
代表取締役社長 高田 隆志 氏



弊社は、創業1969年、設立1971年で、広島県福山市にある製缶金属加工業で、工場を持たない製造業です。顧客は日本の各製鉄メーカー様・重工業メーカー様で、アジア地域の協力工場にて、製造のエンジニアリングを行っています。

当グループは、スガナミ物産株式会社を中核に、菅波物産株式会社（創業1902年）を含め13社の国内外企業で構成しています。

私の主な勤務場所は、福山市と上海市で、2000年に初めて中国に行き、上海へ現地法人を2010年に設立しました。異国の地では、歴史・文化・教育も違い、日本の常識的事項は通じず、指導方法に苦労したことを思い出します。現地法人設立後は、指導方法を改善しても不具合が出ていましたが、2014年に、ISO9001を学び、ISOの原点である『お客様要求事項を理解する』、『製作図面及び仕様書は見て分かる。』、『製造者

に考えさせない』、『要所要所での会議徹底』、『現地社員のレポート随時提出』等々を弊社マニュアルに取り入れてからは、大きな不具合は無くなりました。

偉大な国である中国では対話も必要で、コミュニケーションも大切にしています。

また、2016年1月から2019年7月までの間、在上海広島県人会 会長を務めさせて頂きました。同会は『広島弁・備後弁で、楽しく元気よく喋れるアットホームな県人会』を追求しています。

現在では、中国での滞在期間が短くなったため、顧問役で会員の皆様と懇親を深めさせて頂いています。

年に6度開催する会合では、郷土の方言も交えた忌憚のない交流で、会員全員が楽しんでおり、この交流を継続発展させていきたいと思ひます。

今後とも宜しくお願い致します。

CONTENTS

ハッピーメールは、回覧して皆様でお読みください。

巻頭言	株式会社スガナミ製作所 代表取締役社長 高田隆志 氏	中国でのビジネス展開と交流	1
海外 レポート	シンガポール	電動スクーターの歩道利用禁止	2
	バンコク	農薬使用規制に関する新法案	3
	ホーチミン	ベトナムへの進出形態の概要（その1）	4
	大連	大連自由貿易区での訪日ビザ申請がスタート	5
	チェンナイ	インドのエンジニア人材争奪戦の舞台裏（その2）	6
	中国	中国ビジネスQ&A（軌道交通車両内での食事が禁止に）	7
お知らせ	ハッピーからのお知らせ		8

電動スクーターの歩道利用禁止

碓 知子

＜フードデリバリーで普及した電動スクーター＞

渋滞を生み出さないため、シンガポールでは高額な車両所有権利書（COE）など、様々な措置で車の台数制限を行っていることはよく知られているとおりです。車の代替にはなりません、駅から自宅までなどのラストワンマイルの移動に便利なのが、電動自転車や電動スクーター。日本では電動キックボードと呼ばれているもので、半径数キロ以内で食事を届けるフードデリバリーサービスの普及とともに、市場が伸びてきました。しかし、11月4日、政府が突然、電動スクーターの歩道利用の禁止を発表し、しかも同日付で施行したため、波紋が広がっています。

＜事故、火事多発が社会問題に＞

禁止の背景は、危険な運転で歩行者がけがをしたり、充電中の漏電などで火事になったりと、社会問題が顕在化したことです。政府は2018年に電動スクーターや電動自転車などモーター付きの一人乗り移動支援機器（パーソナル・モビリティデバイス、略してPMD）を対象に、電動パーソナルモビリティの安全性評価基準（UL2272）に準拠していない製品の禁止、最大重量 20kg、最高速度時速 25kmなどを定めたアクティブ・モビリティ法を施行しました。2019年1月からは登録の義務付けも開始。さらに、危険な運転をするユーザーの写真を撮って報告を求めるキャンペーンを実施するなど、安全な利用の促進に努めてきました。



危険な電動スクーター利用者の報告を求めるチラシ

それでも、PMDによる事故や火事は頻発。2019年の上半期でPMDが原因の火事が49件発生。私の自宅の近くでも火事があり、行きつけの雑貨店を含むお店が三軒、全焼しました。PMDによる事故は2017年と2018年で合わせて228件、そのうち196件で負傷者が出ました。法律施行後も、違反が月に平均370件摘発されてお

り、2019年9月には自転車に乗っていた60代の女性が電動スクーターとの衝突で死亡する事故も発生。厳しい措置を求める声が高まっていたのです。

＜フードデリバリーサービス業界が反発＞

そこで今回の「電動スクーターの歩道利用禁止」措置となったのです。違反者は最高2,000Sドル（約16万円）の罰金が最長3ヵ月の禁錮刑を科されます。発表翌日には施行という性急な措置に、電動スクーターでフードデリバリーを行っていた配達員は猛反発。報道によると、フードサービスデリバリー業界の配達員で、PMDを利用しているのは7,000人。そのほとんどが電動スクーターを利用していました。

これを受け、政府は11月8日には、700万ドルの配達員支援基金の設立を発表。基金は大手3社と共同で出資し、電動スクーターから補助電動機付自転車（PAB）に乗り換える者には最高1,000Sドル（約8万円）、自転車に乗り換える者には同600Sドル（約4万8,000円）を購入支援金として支給すると発表しました。ちなみに、電動スクーターの価格は500~1,400Sドル（約4万円~11万2400円）です。

迅速な措置はさすがシンガポール、と思えますが、一方、そもそも決定、発表の翌日から施行というのはあまりにも性急です。買い替えのために補助金の申請をする配達人もいる一方、配達員は自転車や電動自転車では、電動スクーターほど迅速に配達ができないと不満の声も。また、電動スクーターの輸入販売業者は支援の蚊帳の外。多数の在庫を抱えている業者は廃業を余儀なくされそうです。電動スクーターの歩道での使用禁止は販売業者には寝耳に水の出来事で、大手販売業者モーターボットによると、在庫は3,000台（150万Sドル=約1億2,042万円相当）とのこと。

＜電動スクーターの今後＞

事故の頻発を受けてジャカルタでも電動スクーターを禁止する動きが高まっています。しかしせっかくの環境に優しく便利な移動手段。歩道を広くする、サイクリングロードを増やすなどのインフラ、総合的な利用規則の制定、利用者教育・啓蒙などを通じて、カムバックを果たす日が来るのではないかと思います。

農薬使用規制に関する新法案

辻本 浩一郎

<健康に対する意識の変化>

近年、健康に対する意識は世界的に高まっています。中でも食物の摂取による健康への影響は甚大であり、多くの国が関心を寄せています。経済的に余裕のある先進諸国は食品に対する規制の強化等を比較的容易に行えますが、発展途上国であるタイでは食品の規制の強化は簡単にできるものではありません。

しかし、この数年でタイ政府の国民の健康に対する意識は大きく変わりつつあります。2016年には、大手ディスカウントストアやスーパーマーケット等を対象に、販売されている野菜と果物の抜き取り調査が行われました。調査の内容は様々な種類の野菜や果物のサンプルを集め、残留農薬が基準値を超えるものがないかを調べるものでした。

集められたサンプル 158 点の6割弱から基準値を上回る残留農薬が検出され、タイ政府はこの結果を問題視しました。

<特定の農薬の使用許可証>

この検査結果を受けて、2018年にはタイの農業・協同組合省により特定の農薬の使用を取り締まる法案が出されました。対象となる農薬は、グリフォセート、パラコート、クロルピリホスの3点となり、法案可決後の90日以降にこれらの農薬を使用する場合には許可証が必要となるという内容でした。

タイで農家を営んでいる人の数は500万人を超え、上記の農薬を使用している人は20万人以上います。許可証を取得するためには、政府から派遣された指導員に農薬の使用方法に関する指導を受ける必要があり、90日以内に20万人以上の人達に指導をするのは非現実的だと非難の声があがりました。

<さらに厳しくなっていく新法案>

しかし、これら3点の農薬の使用に対する規制の動きは、さらに厳しいものとなっています。

タイの農業・協同組合省の次官である Mananya Thaisers 氏は上記3点の農薬の使用の危険性を訴え、農薬の使用そのものを2020年以降、禁止する法案を発表しました。

これらの農薬の使用は以前から多くの科学者達に危険視されており、使用禁止にすべきという声があがっていました。

中でもグリフォセートには発ガン性物質が含まれていることが確認されており現在50カ国以上の国で使用が禁止されています。



<第一次産業への影響>

国民の健康の改善を望む多くの人達がこの新法案を歓迎している中、タイの農家の人達はこの法案に反対をしています。

農家が利益を上げるためには作物を害虫から守る必要があり、現段階においてこれらの農薬の使用は多くの農家にとって欠かせないものとなります。法案が可決された場合、多くの農家が経営に行き詰まりタイの第一次産業に大きな影響を及ぼすことが予想されます。

結果、上記の農薬の危険性について科学的根拠に基づいて書かれたレポートが保健省から提出されたにも関わらず、国家食品委員会により、この法案は一度可決が延期されました。

しかしながら、その後、国家有害物質委員会が当該3品目の農薬の使用禁止を決定しました。農家はこれに反対しており、提訴する模様です。

当該3品目は4つのタイプに分類された有害物質の「タイプ3」から、より有害とされる「タイプ4」に指定され、製造、輸出入、所持が禁止されることとなります。使用禁止による生産コスト上昇を懸念する農家が反対していたため、決定が遅れました。反対派の農民団体は使用禁止の差し止めを求めて、行政裁判所に提訴するほか、委員会に再考を求めていく考えです。

「ベトナムへの進出形態の概要 その1」

石川 幸

<1. はじめに>

外国企業がベトナムへ進出する場合の形態としては、その目的及び最終的に獲得したい結果等によって異なり、様々なものが想定できます。外国企業によるベトナムへの進出形態の主なものについて、全3回に分けてその要点の解説をいたします。特に第3回では、近年事例が増加している「既存の会社を買収するM&Aの方法」を詳細に解説する予定です。

<2. 主な進出形態>

主な進出形態としては以下がありますが、第1回となる本稿では(1)、(2)、(3)についてそれぞれ解説をします。

- (1)外国投資家による100%出資
- (2)ベトナム投資家と外国投資家による合弁会社設立
- (3)BCC契約（事業協力契約）による投資
- (4)BOT契約（建設・運営・譲渡契約）、BTO契約（建設・譲渡・運営契約）、又はBT契約（建設・譲渡契約）による投資
- (5)外国投資家による支店設立
- (6)駐在員事務所設立
- (7)既存の会社を買収するM&Aの方法

(1)外国投資家による100%出資

会社形態としては、主に、一人有限責任会社、二人以上有限責任会社又は株式会社があります（他にも合名会社、私企業もありますが、現状まだ数が少ないため、本稿では割愛いたします。）

出資者又は株主の人数は、企業法上、一人有限責任会社の場合は出資者が1名、二人以上有限責任会社の場合は出資者が2名以上50名以下、株式会社の場合は株主が最低3名以上で上限はなしと、規定されています。

投資期間は、管轄当局の裁量にもよりますが、原則最長50年となります。なお、投資期間の満了時には、投資期間の延長申請を行うことも可能です。

設立までの手続きは、まずプロジェクト申請を行うことでInvestment Registration Certificate（通称「IRC」）を取得し、その後、登記申請を行うことで、Enterprise Registration Certificate（通称「ERC」）取得という流れとなります。

これらのライセンス申請機関は、各市又は省を管轄する計画投資局（Department of Planning and Investment）であり通称「DPI」と呼ばれています。

(2)ベトナム投資家と外国投資家による合弁会社設立

合弁会社の設立方法は、2名以上の投資家により設立する方法と、既存の会社の持分について、それを他の投資家に譲渡することにより2名以上の投資家が参画する方法（間接投資）があります。合弁会社は、必ず出資者が2名以上となるため、企業法上、二人以上有限責任会社又は株式会社（株主が3名以上の場合）となります。各投資家は、その出資比率に応じて権利を得、義務を負うこととなります。

(3)BCC契約による投資

BCC契約とは、Business corporate contractの頭文字をとったものです。特定の事業活動のための外国投資家とベトナム投資家との間での合意に基づく契約をいいます。BCC契約そのものによってはベトナムにおいて法人格を発生させないため、BCC契約から生じる債務については、各投資家が無限責任を負うこととなります。BCC契約による投資については投資法3条で認められています。

この形態による投資は、航空・鉄道・船、通信に関連する事業といった特定分野のプロジェクトに限り認められています。なお、一方の当事者が外国投資家になる場合には、IRCを取得する必要がある点には留意が必要となります（同法28条2項）。

<3. おわりに>

次稿第2回は、以下(4)～(6)について、それぞれ解説する予定です。

- (4)BOT契約、BTO契約、又はBT契約による投資
 - (5)外国投資家による支店設立
 - (6)駐在員事務所設立
- そして、最終の第3回では、以下(7)について解説します。
- (7)既存の会社を買収するM&Aの方法

どうぞお楽しみに。

「大連自由貿易区での訪日ビザ申請がスタート」

趙 万利

＜大連市中日友好協会査証代理所がオープン＞

先月、大連自由貿易区内に新たな査証代理申請機関が開設され、正式に業務を開始しました。名称は「大連市中日友好協会査証代理所」です。立上げには在瀋陽日本国総領事館在大連領事事務所や大連市中日友好協会、大連自由貿易区（保税區）管理委員会などが連携し、このエリアに進出している企業や市民に対し、訪日ビザの申請サービスを提供します。



大連自由貿易区

＜昨年、大連市で発行されたビザは 12.5 万件＞

近年、日本を訪れる中国人旅行者は年々増えています。ここ大連市でも同様です。在瀋陽日本国総領事館在大連領事事務所で発行されたビザは年間 12.5 万件に達します。

■大連市で発行された訪日ビザの発給件数

年 度	ビザ発給件数
2014 年	63,116 件
2015 年	93,402 件
2016 年	97,989 件
2017 年	102,808 件
2018 年	125,126 件

外務省：ビザ（査証）発給統計より

そのうち、金普新区や大連自由貿易区の企業や市民によって申請されたビザは全体の 1/4 を占めます。金普新区は大連市に進出する外資系企業の 36%が集積しています。また、「東芝」「キヤノン」「日本電産」「オムロン」「トステム」「マブチモーター」など、1800 社を超える多くの日系企業が進出するエリアです。

したがって、出張などで訪日ビザを申請する中国人が非常に多いのがこのエリアの特徴です。これまで大連市では市内の金融・商業エリアの中山区にある「大連市国際友好服務中心」でのみ取り扱っていました。

そのため、金普新区から中山区まで、車だったら約 1 時間、公共交通機関だったら約 1.5 時間を費やし、ビザ申請ために移動しなければなりませんでした。

大連自由貿易区（保税區）管理委員会は、今回の「大連市中日友好協会査証代理所」開設にあたり、「金普新区及び大連自由貿易片区（保税區）の事業環境をさらに改善するため」と説明しており、金普新区や大連自由貿易区で働くビジネスパーソンにとって非常に便利になります。

なお、現在「大連市中日友好協会査証代理所」では、商用ビザの申請のみしか受け付けておりませんが、在瀋陽日本国総領事館在大連領事事務所によれば「順次、親族訪問など、その他の査証申請の受理を開始していく予定」とのことです。



日本人駐在員も多く住む遼河西路の風景

名 称：大連市中日友好協会査証代理所
 （運営：大連恵仕達信息諮詢有限公司）
 住 所：大連市保税區洞庭路 1 号
 自貿大廈 610 号
 電 話：(0411) 8761-6100

在瀋陽日本国総領事館在大連領事事務所の査証代理申請機関を追加についてのお知らせ
https://www.dalian.cn.emb-japan.go.jp/itpr_ja/00_000493.html

「インドのエンジニア人材争奪戦の舞台裏その2」

田中 啓介

前回のインドのエンジニア人材争奪戦の舞台裏に引き続き、今回は日本で働くインド人ITエンジニアがどのような想いで日本へ行ったのか、そして、今後日本で働きたいインド人エンジニアをいかにして増やしていくかについての考察を述べたいと思います。

＜日本で働くインド人ITエンジニアの声＞

2018年10月IIT（インド工科大学）ハイデラバード校でのJETRO、経済産業省も主催に名を連ねた日系企業の合同就職説明会や、IIT 在校生に的を絞った日系企業へのインターンシップサービス（ウェブスタッフ社による日本語教育プログラム“PIITs”）、ここ数年で日系企業へインド人ハイススキル人材を紹介するサービス等が目立ち始め、少しずつではあるが日本でもようやくインド人材への注目が集まりつつあります。

インド人にとっては、一部の日本文化やサブカルチャーのファンを除けば、より高い給与を得るためのツールとして日本語を学んでいるインド人がほとんどで、インド人材が就労先として日本を選ぶ理由については、残念ながら、まだ高水準な給与であることが主な背景にあるケースが多いように感じられます。このような現状を考慮すると、日系企業にとってはIITのような超トップ級工科大学ではなく、中堅クラスの卒業生をターゲットにする方が日系企業との相性が良いように思われます。

地方の中堅クラス出身のインド人材であれば、英語もあまり流暢ではなく国際経験も乏しいからこそ日本語や日本の商習慣を習得することにあまり抵抗がないこと、そして、日本に行くことで自分が希望する給与水準を獲得できるなど、お互いにWin-Winの関係になりやすいと考えます。

＜日本で働きたいインド人エンジニアをいかにして増やすか＞

ここで、非英語圏であるドイツとフランスの取組について紹介したいと思います。日本にも拠点を持つ非営利団体「ゲーティンスティテュート（ドイツ）」、「アリアンスフランセーズ（フランス）」は、ドイツ語やフランス語を教える語学学校としてだけでなく、ハイスなカルチャーセンターとしてもインド国内で認識されています。例えば、ゲーティンスティテュートはインド全土に6か所あり、子供向けアート

イベント、映画祭、アート展、ジェンダースタディーに関するディスカッション等のイベントが英語で行われています。

これらの非営利団体が留学生の斡旋をしているわけではありませんが、ドイツに留学するインド人学生の人数は2017年のデータで約17,000人（大学以上）に対して、日本では約1,000人（高等専門学校以上）となっており、上述の取組がインド人に対するその国の具体的なイメージや知名度の向上に一役を買っているとされます。

あるインド人エンジニアの話によると、インドの工科系大学生は日本のアニメやゲームカルチャーなどのサブカルチャーとの親和性は比較的高く、オタク文化のファンも多いようです。

2018年末には、

「ANIME INDIA」という日本のアニメ情報を英語で紹介するサイトがインドでオープンしましたが、主催のArjun Arya氏も工学科卒のアニメファンだそうで、「インドで知名度の低いアニメ文化について教育(!)するため」に始めたと同氏のブログ記事に書いており、近年の日本語学習者の中でもアニメファンの割合は急増しているようです。また、新海誠監督の最新作『天気の子』は、2019年4月ごろオンライン上でインドでの公開を求める署名活動が起こり、約5万人のファンが賛同し署名をしたことから、その声が新海誠監督や東宝の海外配給担当、インドの配給会社の耳に届き実現することになり、ついに2019年10月11日からインド国内で公開されることになっています。

徐々に富裕層が増加しているインドにおいて、日本を代表する文化であるアニメが今後のインド人留学生やエンジニアにとって日本に関心を持つきっかけとしてのコンテンツになるのは間違いないのではないかと感じます。日本の就労環境や生活環境の改善、企業の意識改革、そして、オタク文化やサブカルチャーを通じた日印交流の促進等、やるべきことは多くその実現は決して簡単ではありませんが、私たちの未来はそう暗くはないと信じています。日本とインドが相思相愛の関係になることを祈って…。



「コスプレウォーク
2019」の様子

Q

「来年4月から上海市を含む全国各地にて、軌道交通車両内での食事が禁止になるとのニュースを見ました。食事以外にも禁止事項があるとの事ですが、具体的にどの様な行為が禁止されるのでしょうか？」

A

【中国交通運輸部が発表した新しい規則について】

中国交通運輸部は、軌道交通乗車における新しい規則「城市轨道交通客運組織与服務管理弁法」を発表しました。この規則は2020年4月1日（水）から上海市を含む全国各地にて、軌道交通車両内での食事を禁止します。

中国では2018年末時点で中国内陸部（香港・マカオ・台湾地区を除く）24省35都市で軌道交通を開通しており、計171の運営路線があります。そして運営距離は5,295キロメートルに達し、2018年度は約213億人が軌道交通を利用しました。こうした状況に伴い、中国交通運輸部は、都市交通サービスの質の向上、そして利用客からより多くの利用満足度を得るために、今回新しいルールを導入すると発表しました。

ここでいう軌道交通車両とは、地下鉄やリニアモーターカー、モノレールなどの列車を意味します。

今回、中国の地下鉄での禁止行為について全国的なルールが制定されたのは初めてです。これまでは市や地域が独自に規則を定めていました。例えば、北京は2015年以降、地下鉄の車内だけでなく駅のホームや駅のエレベーターでの飲食を禁止し、違反者には最大500人民元（約7,700円）の罰金を科しています。

【食事以外の禁止事項や例外事項】

今回発表された規則には、食事以外の禁止事項も含まれています。例えば、地下鉄の車内でスピーカーを利用して音楽を流したり、電動自転車、電気自動車（障害者補助車を除く）での社内乗車、列車内での営業活動、物乞いなどが禁止されています。

さらに新たな追加事項も制定され、軌道交通駅の中に多目的トイレや乳幼児のおむつ替えスペースの設置、子ども用の手洗い場や授乳室、自動販売機の設置など市民サービスを充実させるようにしています。

なお、赤ちゃんや病人などの乗客に対しては例外として、列車内での飲食が認められています。ただし、ここで問題となっているのは、どうやって病人を判断するのかです。そして違反者には、どんな罰則があるのかなどの詳細も未だはっきりと決められていないことが指摘されています。

【利用者らの反応】

今回の規則に対して、「地下鉄の車内は、飲食禁止にすべきではない」との反対の意見も出ています。理由としては、「サラリーマンは朝食を食べる時間がなく、列車に乗っている間に朝食を食べている。これが禁止されるのであれば規則が厳しすぎるのではないか」、「朝食はパンやケーキなどの異臭の出ないものばかりであり、周りの人達に大きな不快感を与えていない」、「仮に食べ物の異臭が問題であるのであれば、汗の臭いのする人も乗車禁止にするべきではないのか」といった意見が挙げられています。

<上海の地下鉄を利用して感じたこと>

私は通勤で上海の地下鉄を頻繁に利用していますが、地下鉄の車内は特に日本の列車の車内とほとんど変わりないと感じています。列車内も比較的静かで快適に過ごしています。また、親切な人も多く、老人、子供、妊婦などの体が比較的弱い人が乗車してくると、ほとんどの乗客が席を譲ります。

ただし、ときどき列車内で、大声で会話する人や大音量を放出してスマホでビデオ鑑賞やゲームをしている人を見かけます。また、外灘などの観光地付近の地下鉄車内では観光チラシを無作為に配る人や、物乞いをする人も現れます。今回、中国交通運輸部が発表した規則は、上記のような周りの乗客に迷惑を掛ける行為を禁止し、私たち利用客がより快適に軌道交通を利用できるようにしてくれます。今後、上海に限らず中国国内で軌道交通を利用する際には、より上質なサービスや環境を期待することができます。

本質問について詳しく知りたい方、具体的なご相談があれば、ひろしま産業振興機構国際ビジネス支援センター、もしくは広島上海事務所までお問い合わせください。

オランダビジネスセミナー

～EU消費市場をターゲットとしたビジネスの可能性を探る～

オランダはかねてから欧州を代表する物流拠点であることに加え、税制を含めた外資誘致策や優れたビジネス環境により、多くの多国籍企業が拠点を置いてきました。

また、オランダは世界第2位の農産物輸出国としても知られており、その背景には食品イノベーションに関する研究開発機関と企業、政府による官民パートナーシップなどにより、農業食品の研究開発に対する積極的な民間投資があります。

こうしたオランダの優位性が、英国のEU離脱問題を契機に再度見直されており、各企業の欧州統括拠点の設立先として注目されるなどの動きが顕在化しています。

本セミナーはオランダの最新情勢とともに魅力を再発見するまたとない機会です。奮ってのご参加をお待ちしております。

詳細は同封チラシ参照

参加
無料



日時 令和元年12月9日(月)

会場 中小企業基盤整備機構中国本部会議室(広島市中区八丁堀5-7 3階)

【セミナー】13:30~15:30

■「オランダにおけるビジネスチャンス～政治/経済/ビジネス環境～」

ジェットロ・アムステルダム事務所 所長 高橋由篤氏

■「オランダのビジネス環境 –なぜ外資系企業がオランダを選ぶのか～」

オランダ経済・気候政策省企業誘致局 駐日代表 ヨルン・ボクホベン氏

【講師とのフリーディスカッション】15:45~16:30

申込先 ジェトロ広島

<https://www.jetrogo.jp/events/hir/9842d552be0c2493.html>



参加企業
募集中!

～広島県内の消費財関連事業者向け～ 中国消費財バイヤー招へい商談会 in 広島

日時 令和元年12月17日(火)～18日(水) 9:00～17:00

会場 広島県情報プラザ 2階 会議室(広島市中区千田町3-7-37)

参加
無料

招へいバイヤー ①上海吉丸商貿有限公司 総経理 吉川 泰蔵 氏
②上海奕麗会国際貿易有限公司 副総経理 陳 雄 氏
③上海亨嘉貿易有限公司 総経理 孟 輝 氏
※事前マッチング方式による個別商談



参加資格 広島県内に拠点をもち、消費財を取り扱う企業等で、中国での販路拡大を目指す事業者8社程度
【消費財：家庭用品、美容・健康関連商品、ペット用品、ギフト等】

申込先 国際ビジネス支援センター Tel 082-248-1400

<https://www.hiwave.or.jp/event/20259/> ←詳しくはウェブサイトにて