

第1回 ラオスの投資環境について

<ラオスは定点で見るのではなく、時系列で見る事が必要>

政治・経済的に躍進を続ける ASEAN について語られる際に、口の端になかなか上らない国の一つがラオスです。

インドシナ半島にあり、周囲を中国、ベトナム、カンボジア、タイ、ミャンマーに囲まれる ASEAN 唯一の内陸国（Land-locked country）で、国土の 70%は山岳・高原地帯です。人口は約 660 万人、民族はラオ族が主体ですがモン族等の少数民族もいます。ラオ族はタイ東北部等にも多くおり、ラオス内では源流が同じタイ語が一般的に通じます。

「GDP」は 159 億ドル（2016 年）と ASEAN の中ではブルネイ（110 億ドル）に次いで小さい規模ですが、「一人当たり GDP」は 2,353 ドル（同）とカンボジア、ミャンマーの約 2 倍、ベトナム（2,186 ドル）を上回っています。

また、最近 10 年間の GDP 成長率は平均して 7%という高度成長をしており、GDP 総額もこの期間に 2 倍に拡大しました。

今や、首都ビエンチャン市内では 10 年前には考えられなかった交通渋滞が見られるほどです。

その意味で、ラオス経済の諸指標を「定点的」に見るとビジネスに関わる検討の視界内には入りにくい事は否めませんが、「時系列」で見るとこの 10 年間の変化は極めて大きなものがあり、一度立ち止まって現状を詳しく見る事も有益かと思えます。

<今、ラオスが注目されるべき理由>

ラオスは人口も少なく、産業別就業人口も農業が 72%と圧倒的（但し、GDP 構成比では 28%、主産品はコメとコーヒー）で、鉱工業（同 33%）では近代的生産設備を有する工場はビールや清涼飲料を生産する「ビアラオ社」程度です。

鉱物資源は金、銅、スズ等があり、最近では三井物産がボーキサイトの開発に乗り出しています。GDP 構成比で 39%を占めるのがサービス業ですが、この大半は観光関連（後述）です。

従い、製品や原材料の「販売市場」としてのラオスの魅力は殆どありませんが、注目されているのは「生産基地」としてのラオスです。

その最も典型的なケースが所謂「タイ+1」です。タイには日系企業を中心に多くの産業が集積していますが、現在最大の課題は人件費の上昇で、ほぼ中国並みの水準になっています。このため、生産工程の一部を人件費が安く（タイの1/3）タイ語が通じる隣国ラオスに移し、それをタイに戻して最終製品に仕上げ出荷するという企業が増えています。カメラや自動車装備品等で行われています。

また、消費財関係でも上記のように人件費の安さやラオスで生産された製品が享受出来る特恵関税を利用する事によるメリットを活用して生産拠点を構える日本企業も増えつつあります。例えば、日本ではラオス製の縫製品、靴等を日本に輸入する際の関税はゼロとなっており、特恵関税が適用されない国からの輸入品に比して優位となります。

<ラオス投資の具体的利点>

これら企業の生産拠点を設ける場合は一般的にラオス国内にある経済特区内に立地する事になります。これらの特区はタイやベトナム等の隣国と道路で連結されているので、生産された後にこの道路を利用して輸送されます。

最近は中小企業専用の特区も設立されています。これは大企業との同居の場合、賃金やボーナスが比較的高いので、中小企業の従業員が大企業に移ってしまう例が増えている事からそれを回避する目的でラオス政府肝入りで作られました。（Pakse-Japan SME SEZ 社）

ラオス人は手先が器用で、しかも容易に従業員を確保する事が可能です。（実際、紙面広告等出さなくても口コミで集まるようです）

経済特区に入居すれば、製品の輸出比率にも依りますが最大で10年間の法人税免税（黒字化してから10年間）、その後は8%（通常は外国企業は24%）と言う優遇措置が受けられます。

インフラについては、電力はラオスは輸出国ですので国内供給は全く問題が無く、また海外に輸出する場合はタイかベトナムに出してそこから輸出する事になりますが、それら両国との間を結ぶ道路も完備されています。

また、ラオスは観光資源も豊富で世界遺産が2つあります。北部のルアンパバーンが町全体が世界遺産であり、南部のチャンパサック県には寺院と古代遺跡があります。このため、近年は観光目的の訪問客が急増しており、旅行雑誌が企画する「世界で一番行ってみたい国」のNo.1にもなるほどです。

このようにラオスはビジネスだけでなく、観光の面でも注目度が急上昇しており、2018年には日本（成田、長崎）とラオスを結ぶ直行便の開設が見込まれています。



ラオスの経済特区 (SEZ)



Copyright©2017 PUSEZ. 禁無断転用

ラオス道路網現況図



第3メコン架橋	2010年11月11日完成 カムアン県タケークータイ・ナコンパノム
第4メコン架橋	2012年完成 ボケオ県フェサイ郡ドンサヴァン村とタイのチェンライ県チェンコン郡ドンマハヴァン村
高速鉄道	ポーテン=ヴィエンチャン間 421km (トンネル190km 架橋90km) 建設開始2015年