



タイ経済とメコン

2020年3月

一般財団法人 **国際貿易投資研究所(ITI)**
INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT



競輪の補助事業

この報告書は、競輪の補助により作成しました。

<http://hojo.keirin-autorace.or.jp>

はしがき

本調査報告書は、一般財団法人国際貿易投資研究所が財団法人 JKA から機械工業振興資金の補助を受けて、2019 年度「タイとメコン経済圏サプライチェーン展開支援調査研究補助事業」として実施した内容を取りまとめたものである。

2018 年度に同じく公益財団法人 JKA からの補助を受けて実施した「アジア・サプライチェーン構築支援調査研究補助事業」の成果を踏まえ、今年度はメコン経済圏でハブとしての役割が期待されるタイを調査事例として取り上げた。具体的には、同国における経済・産業の現況と展望、貿易の構造変化、FTA、日系企業の事業活動、現地企業の対外直接投資、中国との経済関係、交通インフラ、産業人材育成について調査を実施してきた。

分析の結果、タイが「中所得国の罠」から脱し、ハブとしての役割を果たしながらメコン経済圏全体としての発展を実現するには、前述の各分野での非連続的な取り組みが必要とされることが明らかになった。タイ国内で産業の高度化が実現し、メコン経済圏でサプライチェーン開発が進んでいくことは日系企業と現地企業の双方にメリットをもたらすことから、今後こうした課題に対応することが期待される。

補助期間中、4 回の研究会を開催し、関連分野の専門家各氏から委員に対して研究内容についての助言をいただいた。また、タイ国内のバンコク首都圏、東部に加え、北部、東北部、国境を超えたラオス北部で現地調査を実施し、日本と現地政府機関、企業、ビジネス支援機関、関連分野の研究者などから多大な協力をいただき貴重な情報を入手することができた。

本事業にご協力いただいた関係各位に対し心から謝意を表するとともに、本報告書の成果が各方面で活用されることを切望する次第である。

令和元年度 研究会メンバー

- | | |
|-----|-------------------------------|
| 委員長 | 高橋 与志（広島大学 大学院国際協力研究科准教授） |
| 委員 | 牛山 隆一（日本経済研究センター 主任研究員） |
| 委員 | 藤村 学（青山学院大学 経済学部教授） |
| 委員 | 小島英太郎（日本貿易振興機構 海外調査部アジア大洋州課長） |
| 委員 | 吉岡 武臣（国際貿易投資研究所 主任研究員） |

委 員	増田耕太郎（国際貿易投資研究所 客員研究員）
委 員	大木 博巳〔国際貿易投資研究所 研究主幹（事務局）〕
委 員	Trin Aiyara（ワライラック大学 教養学部専任講師）
委 員	Jirada Prasartpornsirichoke（カシコン・リサーチ・センター シニア・リ サーチャー）

2020 年 3 月

タイとメコン経済圏サプライチェーン展開支援調査研究会

委員長 高橋 与志

目 次

第1章 タイの貿易構造変化と今後の展望	1
要約	1
第1節 タイ経済と貿易	1
1. タイの経済成長率	1
2. タイの貿易成長率	2
3. ASEAN 経済・貿易に占めるタイ	3
4. 対外貿易依存度を高めるタイ経済	4
第2節 2000 年代におけるタイの財・業種別貿易構造変化	6
1. 財別貿易の構造変化	6
2. 業種別貿易構造変化	8
3. タイの IT 貿易	14
第3節 今後の展望	19
第2章 タイへの日系企業進出とビジネス環境	25
要約	25
第1節 日本からの ASEAN 向け投資、域内最大の集積	25
第2節 各種サービス業の進出で益々ビジネス環境のよい国へ	27
第3節 タイにとっても重要な日本の投資、急増する中国の存在感	28
第4節 タイランド 4.0 の実現を目指す東部経済回廊政策	29
第5節 市場規模／成長性はメリットであるも、構造変化も念頭に	30
第6節 人件費高騰、労働力不足にはタイ・プラス・ワンではなく自動化・省人化投資で対応	32
第7節 プラユット政権、タイの競争力を強化し中進国を脱却へ	33
参考文献	34
第3章 タイの貿易概況と FTA の利用動向	35
要約	35
はじめに	35
第1節 2018 年のタイの貿易概況	36
第2節 タイで発効中の FTA は 13 件	38
第3節 タイからの輸出では AFTA の利用額が最も多い	38
第4節 日本からの輸出ではタイとの JTEPA が最も多く利用	40

第5節 輸入ではベトナムがタイを上回り最大の FTA 利用国に	44
第6節 タイからの輸入における FTA 利用率は 90%を超える	45
第7節 タイからの輸入では FTA の利用によって 334 億円の関税を節約.....	46
第8節 JTEPA と AJCEP は主に税率の低いほうを利用.....	48
第9節 特惠マージン（税率差）や貿易額が大きいほど FTA の利用は増加.....	49
1. 特惠マージン（MFN 税率と FTA 税率の差）	50
2. 貿易の規模.....	51
参考文献	53
 第4章 タイ企業の越境経営、本格拡大期に突入 ―大企業が一段と注力、業種も多様化―	55
要約	55
第1節 タイの対外直接投資（OFDI）動向	55
1. フロー・ストック双方でマレーシアを上回る	55
2. 上場企業の 3 割超が OFDI 実施.....	60
第2節 タイ企業の具体的な事例.....	62
1. タイの大企業、越境経営の更なる加速	63
2. タイ企業、対外進出の新たな広がり	68
おわりに	72
 第5章 タイおよびラオス北部の陸路連結性と中国経済の浸潤	76
要約	76
第1節 タイの陸路国境貿易概観.....	77
第2節 南北経済回廊とタイ北部.....	81
1. チェンライ県の経済とその展望.....	82
2. メーサイ＝タチレイ国境地帯.....	83
3. メコン川上流との水運.....	85
4. ゴールデントライアングル対岸の金三角経済特区	86
5. チェンセン港	87
6. チェンコン経済の現状.....	88
7. 第4メコン友好橋周辺.....	89
第3節 中央経済回廊とラオス北部	90
1. ボーテン国境	90
2. ボーテン～ビエンチャン間の鉄道工事ほか.....	91
3. ラオス北部における中国の浸潤.....	92

4. ビエンチャンにおける中国のプレゼンス拡大	95
参考文献	97
付録：ラオス中国鉄道建設事業	98
6. Purchasers and Purveyors: Impacts of Chinese Actors on the Thai Economy	100
Introduction.....	100
1. The general picture of the presence of China in Thailand's economy.....	101
2. Primary sectors	104
2.1 Flood of Chinese products: Temperate fruits (apples, grapes, and citrus)	106
2.2 The penetration of Chinese middlemen: Durians	108
3. Secondary sectors.....	112
3.1 The flourishing Chinese manufacturing products and their purveyors in Thailand.....	113
3.2 Relocation of Chinese manufacturing firms	116
3.3 Economic interdependence and Thailand's exports of intermediate goods	118
3.4 Construction of the high-speed railway	120
4. Tertiary sectors.....	122
4.1 Retails.....	123
4.2 Higher education.....	124
4.3 Tourism.....	126
5. Concluding remarks.....	127
References.....	129
Databases	139
7. The current structure and future prospects of Thai economy and industry.....	140
Introduction.....	140
1. The Current Structure of Thai Economy and Industry.....	140
1.1 The Overview of Thai Economy.....	140
1.2 The Economic Problems in Thailand	164
1.3 The Current Structure of Thai Industry.....	167
2. ASEAN Economics Community (AEC).....	173
2.1 The Development of AEC.....	173
2.2 Advantages and disadvantages of AEC.....	174
3. The Future Prospects of Thai Economy and Industry	175
3.1 The Future Prospects of Thai Economy	175

3.2 The Future Prospects of Thai Industry.....	176
References.....	177
Source of data	178
第 8 章 「次世代自動車産業」 への発展に向けて.....	179
要約	179
第 1 節 産業発展の軌跡と課題	179
第 2 節 タイランド 4.0 と自動車産業.....	181
第 3 節 産業人材育成の視点.....	183
1. 日本政府・企業による支援.....	184
2. 自動車人材育成アカデミー（AHRDA）	186
3. タイ自動車インスティテュート（TAI）	188
4. Thai-German Institute（TGI）	189
第 4 節 おわりに.....	190
参考文献.....	191
第 9 章 タイランド 4.0 の課題と展望.....	193
要約	193
第 1 節 高所得国への道は険しい？	193
第 2 節 研究者インタビューと考察	194
第 3 節 おわりに.....	199

第1章 タイの貿易構造変化と今後の展望

(一財) 国際貿易投資研究所

研究主幹 大木 博巳

要約

タイは貿易成長率が鈍化している一方で、GDPに占める貿易の比率（貿易依存度）を高めている。タイの輸出依存度は、1980年代前半は20%を下回るなど停滞していたが、後半から上昇し始め、アジア通貨危機前に30%台、危機後に40%、2000年代に入り50%超と年々高めて2008年委は60%を超えた。リーマンショック後は低下傾向にあり、2018年は50%超に落ちている。輸入も同じような傾向を辿っている。

タイの貿易依存度をASEAN域内・域外別にみると、輸出では1980年に域内3.5%、域外が16.0%、2018年では13.0%、43.7%とASEAN域内が伸びている。輸入ではASEAN域内の比率が低い。

タイのASEAN貿易で成長しているのがメコン地域である。タイのASEAN貿易に占めるメコン地域（ベトナム、ミャンマー、カンボジア、ラオス）のシェアは2018年で、輸出が40%、輸入が30%を占めている。特に輸出が2000年代に入り拡大している。

タイの対メコン貿易は、これまではタイが加工品や消費財を輸出し、メコンからは資源を輸入する垂直貿易から、ベトナムを中心に工業品取引が活発化してきている。今後、自動車貿易がタイとメコンとの間で活発化するものと見込まれる。

第1節 タイ経済と貿易

1. タイの経済成長率

世界銀行は、タイの2020年の経済成長率予想を2.9%（2019年10月時点）から2.7%に下方修正した。2019年の成長率は2.5%（実績見込み）から回復するとみている。民間消費の回復と、大型インフラプロジェクトによる投資拡大が寄与するためである。ただし、新型コロナウイルスの深刻化で下方修正される。

世界銀行は、タイ経済がリーマンショック後のトレンドが続けば、タイの経済成長率は3%を下回る水準にとどまると警告している。タイの経済成長率の推移を見るとは、1980年代後半に日本企業の投資流入を契機に経済ブームを迎え、その後92年頃にバブル経済に突入した。1996年のバブル崩壊をへて、97年には通貨危機に直面した。経済成長率は、80年代の7.9%から90年代に4.5%に大幅鈍化した。通貨危機から回復した2000年代は、4.6%と90年代の水準を維持したが、かつての高成長時期のような成長率からはほど遠い。

タイが、2037年までに高所得国の仲間入りをするという目標を達成するには、長期的に5%を上回る経済成長率を維持する必要がある。世界銀行は、これには3%の生産性の伸びと、投資を国内総生産(GDP)の40%に相当する規模まで拡大する必要があると試算している。タイ経済の輸出依存度は50%と高く、米中貿易摩擦やバーツ高などの対外経済要因による影響を受けやすい構造となっている。これを、内需主導型の成長モデルに転換することが課題の一つであるが、タイは投資の減速や生産性の低い伸びなどで構造問題を抱えている。

2. タイの貿易成長率

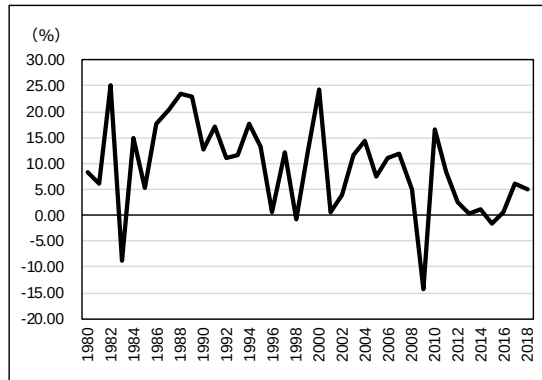
タイ経済の成長鈍化に伴って、貿易の成長率も鈍化している。タイ経済が高成長を遂げた1980年代における貿易成長率は、数量ベースでみると、輸出・輸入ともに10%を超得ていた。1980年代におけるタイの貿易成長率は、ASEAN加盟国の中で最も高かった。成長が鈍化した1990年代は、輸出は10%成長を維持したが、輸入が4.1%に大幅鈍化している。アジア通貨危機の影響で輸入を抑制した結果である。1990年代のタイの輸出成長率は、マレーシア、シンガポール、インドネシアとほぼ同じ水準である。

2000年代は輸出が鈍化し、輸入が回復したが、ともに6.4%と1980年代の高成長期と比べて半減近い伸び率に鈍化している。ASEAN加盟国との比較では、輸出では、マレーシア、フィリピンを上回っていた。しかし、リーマンショック後の2010年代は輸出入ともに3%台に低下している。2010年代に入るとタイの貿易成長率が輸出入ともに3%台に低下し、ASEANの中でももっとも低い。

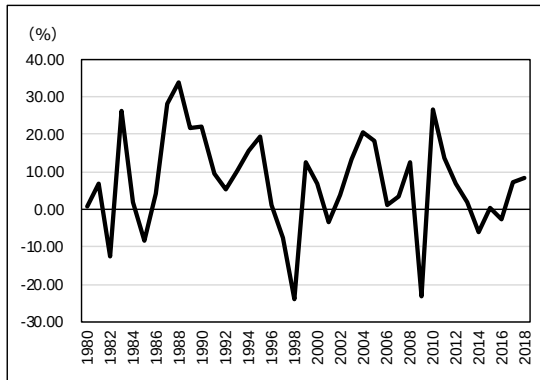
2000年代は輸出入ともにインドネシア、マレーシア、フィリピンよりは高く、ASEAN平均を上回っていたが、2010年代に入るとタイの貿易成長率は、ASEANの中でも最低ランクに落ちている。

図1 タイの輸出・輸入の実質成長率

①輸出



②輸入



(資料) IMF:WEO (2019年10月版)

3. ASEAN 経済・貿易に占めるタイ

ASEAN の GDP (名目)、貿易に占めるタイのシェアは、GDP では 1980 年の 22・4% から 2018 年に 15.9% に低下、トップに座をインドネシアに譲って第 2 位である。また、マレーシア、フィリピン、シンガポールとの格差も縮まっている。一方、貿易では、再輸出・輸入の比率が高いシンガポールを除けば、タイの貿易は ASEAN 加盟国の中では最大であるが、ベトナムがタイを急迫している。

表1 GDP、輸出入の実質伸び率

国名	実質GDP					輸出 (実質)					輸入 (実質)				
	1980-1990	1990-2000	2000-2010	2010-2018	2011-2018	1980-1990	1990-2000	2000-2010	2010-2018	2011-2018	1980-1990	1990-2000	2000-2010	2010-2018	2011-2018
インドネシア	6.4	4.2	5.4	5.4	5.2	0.9	10.3	3.8	3.0	1.4	10.7	2.8	5.8	5.9	4.2
マレーシア	6.0	7.1	4.6	5.2	5.2	9.4	11.9	2.4	4.5	4.4	8.7	11.0	2.7	4.2	4.2
フィリピン	1.7	2.9	4.8	6.2	6.5	1.2	4.2	4.7	7.8	9.2	2.7	5.4	4.8	10.2	11.8
タイ	7.9	4.5	4.6	3.3	3.6	13.5	11.7	6.4	2.7	1.9	11.3	4.1	6.4	3.5	2.1
ベトナム	5.9	7.6	6.8	6.2	6.2	9.5	20.6	9.4	12.7	13.7	9.8	18.1	14.1	11.8	14.1
ミャンマー	N/A	N/A	10.7	6.7	6.9	N/A	N/A	11.4	6.6	6.5	N/A	N/A	1.4	21.6	13.6
シンガポール	7.7	7.1	5.8	4.0	3.7	10.1	11.6	7.3	3.0	2.3	9.3	10.6	6.5	2.1	1.5
カンボジア	N/A	6.9	8.0	7.2	7.2	N/A	N/A	12.6	16.8	16.0	N/A	N/A	5.3	14.2	14.2
ラオス	5.6	6.1	7.2	7.4	7.3	25.1	16.1	4.7	11.5	9.4	9.6	12.6	13.0	7.4	6.1
ブルネイ	N/A	2.2	1.4	-0.2	-0.8	N/A	2.8	-0.7	-4.0	-3.9	N/A	-2.0	6.7	3.3	1.7

(注) 輸出・輸入 (実質) 伸び率は、原資料の「Volume of exports of goods」、「Volume of Imports of goods」を指数変換し、計算したもの。

※指数変換 基準年：ミャンマー 2000年、カンボジア 1997年、それ以外の国 1980年

表2 ASEANに占めるシェア

国名	名目GDP			輸出			輸入		
	2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000	2010	2018
インドネシア	28.2	38.2	34.7	14.5	15.1	12.5	9.1	14.2	13.5
マレーシア	16.0	13.1	12.2	22.9	19.0	17.2	22.3	17.2	15.3
フィリピン	12.7	10.1	11.2	8.9	4.9	4.7	9.4	6.3	7.7
タイ	19.8	17.2	17.1	16.1	18.4	17.4	16.8	19.4	17.5
ベトナム	4.9	5.7	8.2	3.4	6.7	16.6	4.2	8.7	16.3
ミャンマー	1.4	2.0	2.3	0.8	0.8	1.2	0.9	0.5	1.4
シンガポール	15.1	12.1	12.4	32.3	33.6	28.7	36.5	32.5	26.1
カンボジア	0.6	0.6	0.8	0.3	0.5	0.8	0.4	0.5	1.4
ASEAN10	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(資料) 貿易額：DOT(2019年10月版)、GDP：WEO(2019年10月版)

4. 対外貿易依存度を高めるタイ経済

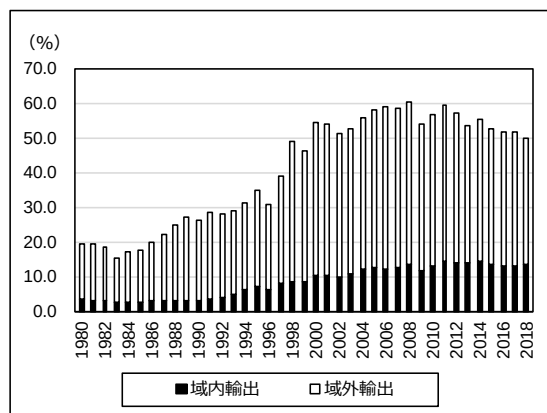
タイの貿易成長率が鈍化している一方で、タイ経済はGDPに占める貿易の比率（貿易依存度）を高めている（図2）。タイの輸出依存度は、1980年代前半は20%を下回るなど停滞していたが、後半から上昇し始め、アジア通貨危機前に30%台、危機後に40%、2000年代に入り50%超と年々高めて2008年委は60%を超えた。リーマンショック後は低下傾向にあり、2018年は50%超に落ちている。輸入も同じような傾向を辿っている。

タイの貿易依存度をASEAN域内・域外別にみると、輸出では1980年に域内3.5%、域外が16.0%、2018年では13.0%、43.7%とASEAN域内が伸びている。輸入ではASEAN域内の比率が低い。

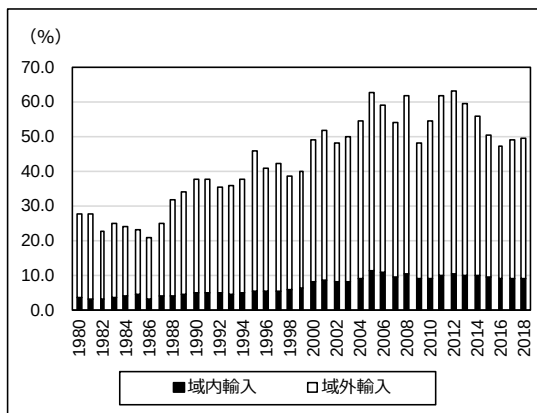
タイの貿易収支は、対GDP比でみると、通貨危機前までは赤字基調であったが、通貨危機後に黒字基調に転じている。その大きな変化は、ASEAN域内貿易が赤字構造から黒字構造に転換し、黒字幅が拡大していることである。また、ASEAN域外貿易収支は通貨危機後から数年間は改善されて黒字に転じたが、リーマンショック後には赤字幅を拡大させている。

図2 タイの貿易依存度～GDPに占める輸出・輸入の比率～

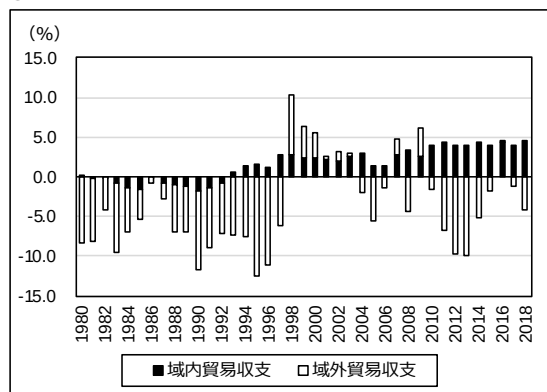
①輸出



②輸入



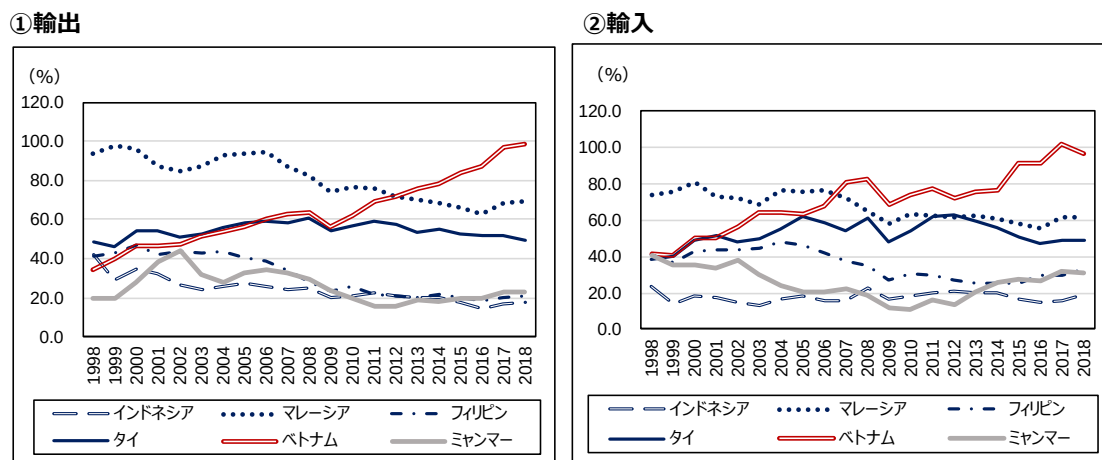
③収支



(資料) 貿易額 : DOT (2019 年 10 月版)、GDP : WEO (2019 年 10 月版)

タイの貿易依存度を ASEAN 加盟国と比較すると、輸出入ともにもっと依存度が高い国がベトナム、次にマレーシア、タイが続いている。ベトナムは、輸出がリーマンショック後に急上昇し、それに伴い輸入も上昇している。タイとマレーシアは、1980 年から 2018 年までの趨勢を見ると、ピークを過ぎて下落傾向にある。また、インドネシア、フィリピン、ミャンマーの輸出依存度は 20%前後で停滞している。

図3 ASEAN 主要国の輸出・輸入（対 GDP 比）



（資料）貿易額：DOT(2019年10月版)、GDP：WEO(2019年10月版)

第2節 2000年代におけるタイの財・業種別貿易構造変化

1. 財別貿易の構造変化

2000年と2018年を比較して財別貿易の特徴は次の通りである。

第1に輸出・輸入ともに、部品を除いてすべての財でASEAN域内輸出依存度を高めている。

第2に2000～2018年間の財別輸出伸び率7.5%を上回っている財は、加工品と資本財である。低調であったのが部品と消費財である。

しかし、ASEAN域内・域外別にみると、異なる動きをしている。ASEAN域内輸出の平均9.5%の伸び率に対して、加工品、資本財、消費財は、いずれも11%台の成長をみせた。一方、ASEAN域外輸出では平均6.9%に対して資本財が9.3%、加工品が8.5%であった。

ASEAN域内・域外輸出ともに不振であったのは部品である。また、消費財は域内では伸びているが、域外では低調であった。

第3に、財別輸出構成比は、加工品のシェアが21.2%から29.7%に拡大している。資本財も13.3%から19.1%に拡大している。一方、部品、消費財のシェアが低下している。

第4は、輸出金額が最も大きい財は、2000年では消費財であったが、2018年には加工品に代わっている。消費財はASEAN域外輸出で縮小しているが、ASEAN域内輸出では拡大している。加工品輸出は、ASEAN域内・域外でともに2018年では最大の輸出品となっている。

いる。とくに、ASEAN 域内向けの加工品輸出が伸長している。

以上から、タイの財別輸出は、加工品輸出が拡大する一方で部品輸出が停滞している。

また、加工品や消費財の輸出先として ASEAN 域内市場が拡大している。

他方、輸入では、伸び率では ASEAN 域内が域外を上回り拡大しているが、いずれの財もタイの輸入に占める ASEAN 域内のシェアは 10%にも達しておらず水準は低い。

表 3 タイの地域別シェア（財・業種別）

（単位：％）

財/業種	輸出				輸入			
	2000		2018		2000		2018	
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	ASEAN 域内	ASEAN 域外	ASEAN 域内	ASEAN 域外	ASEAN 域内	ASEAN 域外
素材	17.5	82.5	22.9	77.1	15.1	84.9	23.4	76.6
加工品	26.3	73.7	37.2	62.8	15.0	85.0	16.7	83.3
部品（機械類）	27.5	72.5	26.0	74.0	24.0	76.0	21.6	78.4
資本財	14.2	85.8	18.9	81.1	12.6	87.4	19.1	80.9
消費財	10.2	89.8	23.3	76.7	18.1	81.9	26.9	73.1
総額	19.3	80.7	27.1	72.9	17.8	82.2	19.6	80.4

（資料）タイ貿易統計

表 4 タイの平均伸び率と財別・業種別シェア

①輸出

財/業種	平均伸び率（％）			各地域の財・業種別シェア（％）									地域別・財別・業種別シェア（％）					
	2000-2018			2000			2018			2000			2018					
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
素材	8.3	6.3	6.7	3.6	4.0	3.9	2.9	3.7	3.5	0.7	3.3	3.9	0.8	2.7	3.5			
加工品	11.6	8.5	9.5	28.8	19.4	21.2	40.8	25.6	29.7	5.6	15.6	21.2	11.1	18.7	29.7			
部品（機械類）	5.0	5.4	5.3	37.4	23.6	26.3	17.5	18.4	18.2	7.2	19.1	26.3	4.7	13.4	18.2			
資本財	11.4	9.3	9.7	9.7	14.1	13.3	13.3	21.2	19.1	1.9	11.4	13.3	3.6	15.5	19.1			
消費財	11.8	5.9	6.8	16.9	35.7	32.1	24.5	30.0	28.5	3.3	28.8	32.1	6.6	21.9	28.5			
総額	9.5	6.9	7.5	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	19.3	80.7	100.0	27.1	72.9	100.0			

②輸入

財/業種	平均伸び率（％）			各地域の財・業種別シェア（％）									地域別・財別・業種別シェア（％）					
	2000-2018			2000			2018			2000			2018					
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
素材	11.0	7.7	8.4	12.1	14.8	14.3	17.9	14.3	15.0	2.2	12.1	14.3	3.5	11.5	15.0			
加工品	9.6	8.8	9.0	27.8	34.2	33.0	32.6	39.7	38.3	5.0	28.1	33.0	6.4	31.9	38.3			
部品（機械類）	5.0	5.8	5.6	40.8	28.1	30.4	22.1	19.5	20.0	7.3	23.1	30.4	4.3	15.7	20.0			
資本財	11.3	8.3	8.8	10.0	15.1	14.2	15.7	16.1	16.0	1.8	12.4	14.2	3.1	13.0	16.0			
消費財	13.6	10.4	11.1	7.2	7.1	7.1	16.0	10.6	11.7	1.3	5.8	7.1	3.1	8.5	11.7			
総額	8.6	7.9	8.1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	17.8	82.2	100.0	19.6	80.4	100.0			

（資料）タイ貿易統計

2. 業種別貿易構造変化

次に、財の内訳（業種）を見たのが表 5 である。

加工品の輸出では、2000 年には、化学品、繊維、鉱物性燃料（ガソリン・軽油など）、鉄鋼が上位に来ていたが、2018 年では、化学品のシェアが大きく拡大している。次に鉱物性燃料（ガソリン・軽油など）、鉄鋼が続いている。繊維は後退している。化学品の輸出先は ASEAN 域外、鉱物性燃料（ガソリン・軽油など）は ASEAN 域内向けである。

部品輸出は、一般機械や電機の部品が大きく後退している。一般機械ではコンピュータ部品、電機では半導体等電子部品の輸出が落ち込んでいる。これらは、タイから他の ASEAN 諸国や中国に供給拠点が移転（シフト）した影響である。他方で自動車部品が新たに成長しているが、規模は小さい。

資本財の輸出は、HDD とピックアップトラックがけん引力となっている。消費財の輸出は、2000 年では食料品、アパレル、電気機械（白物家電）が上位に来ていたが、2018 年では、乗用車が食料品に次ぐ輸出品となっている。

2000 年～2018 年間のタイの輸出成長率は、平均 7.5%、ASEAN 域内が 9.5%、ASEAN 域外が 6.9%と ASEAN 域内が伸びている。ASEAN 域内向け輸出が伸びている業種は、加工品では、食料品、鉄鋼、化学品、鉱物性燃料（ガソリンなど）、部品ではエンジン、自動車部品、資本財では記憶装置やトラック、消費財では乗用車、食料品、化学品である。ASEAN 域外輸出も同じような傾向であるが。自動車関連や化学品、記憶装置が高い伸びをみせている。

最後に 2000～2010 年間及び 2010～2018 年間の輸出拡大に対する増加寄与率は、ASEAN 域輸出の寄与度が高まっている。ASEAN 域内輸出の寄与度は、2000～2010 年間では、24.5%であったが、2010 から 2018 年間では 42.5%に高まっている。これは、消費財と加工品の輸出拡大が貢献している。ASEAN 域外輸出は、同じく、2000～2010 年間では、75.5%から 2010 から 2018 年間では 57.5%に低下している。加工品、資本財、消費財いずれもが寄与度を低下させている。業種別にみると寄与度が高まっている産業は、自動車関連と化学品である。記憶装置は 2010～2018 年間では勢いを失っている。タイの輸出をけん引しているのは、自動車、食料品、化学品である。

他方、タイの輸入は、2000～2018 年間の伸び率が ASEAN 域内で 8.6%、域外で 7.9%と域内輸入は域内輸出ほど伸びていない。業種別では、加工品では鉱物性燃料、部品ではエンジン、自動車部品、資本財で記憶装置、消費財ではアパレル、食料品、電機、乗用車など

である。輸入の増加寄与率では、2000～2010 年間と比べて 2010～2018 年間では、資本財、消費財の寄与率が高まり、部品が低下している。部品では、電子部品の寄与率が低下している。

貿易収支は、まず、2000 年では ASEAN 域内、域外ともに黒字であったが、2010、2018 年には域外が赤字に転じている。また、貿易黒字幅も対 GDP 比で 2000 年の 5.4%から 2018 年には 0.2%に縮小している。

表 5 タイの地域別・財別・業種別シェアと平均伸び率

①輸出

財/業種	地域別・財別・業種別シェア (%)						平均伸び率 (%)		
	2000			2018			2000-2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
素材	0.7	3.3	3.9	0.8	2.7	3.5	8.3	6.3	6.7
鉱物性燃料等	0.2	0.3	0.6	0.2	0.2	0.3	5.7	3.3	4.4
食料品	0.0	0.3	0.3	0.2	0.2	0.3	15.8	4.4	7.4
加工品	5.6	15.6	21.2	11.1	18.7	29.7	11.6	8.5	9.5
食料品	0.3	0.7	1.0	0.8	0.8	1.6	12.8	8.3	10.2
化学品	1.7	4.6	6.3	3.0	8.1	11.1	11.0	10.9	10.9
繊維	0.5	2.3	2.8	0.6	1.0	1.6	8.1	2.9	4.3
鉄鋼	0.5	1.4	1.9	0.7	1.4	2.1	10.2	7.4	8.2
鉱物性燃料等	1.5	1.1	2.6	3.0	0.9	3.9	11.8	6.0	9.9
部品（機械類）（注3）	7.2	19.1	26.3	4.7	13.4	18.2	5.0	5.4	5.3
一般機械	3.7	7.1	10.8	1.6	3.4	5.0	2.6	3.3	3.0
エンジン	0.2	0.2	0.4	0.7	1.2	1.9	16.2	18.0	17.3
コンピュータ部品	3.3	6.1	9.3	0.4	0.7	1.1	-4.3	-4.9	-4.7
電気機器	3.1	11.1	14.2	1.9	6.7	8.6	4.6	4.5	4.5
半導体等電子部品類	1.6	6.9	8.5	0.9	3.1	4.0	4.1	2.8	3.1
その他の電気・電子部品	1.2	2.6	3.8	0.5	1.4	1.9	2.1	4.0	3.5
車両	0.4	0.7	1.1	1.1	2.6	3.7	13.8	15.8	15.1
自動車部品（注1）	0.2	0.6	0.7	1.0	2.5	3.6	19.2	16.6	17.2
自動車用エンジン	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	25.9	37.7	28.8
資本財	1.9	11.4	13.3	3.6	15.5	19.1	11.4	9.3	9.7
一般機械	0.5	4.3	4.9	1.3	8.2	9.6	13.0	11.4	11.6
コンピュータ・周辺機器	0.2	2.7	2.9	0.4	4.7	5.1	12.8	10.7	10.9
記憶装置	0.0	0.0	0.0	0.3	4.6	4.9	72.1	66.9	67.1
電気機器	1.0	4.0	5.1	0.6	3.7	4.4	4.5	7.0	6.6
携帯電話	-	-	-	0.1	0.7	0.7	-	-	-
車両	0.1	2.0	2.1	0.9	2.6	3.4	19.9	9.1	10.5
貨物自動車	0.1	1.9	2.0	0.8	2.4	3.1	20.3	8.7	10.1
ピックアップトラック（注2）	0.1	1.6	1.7	0.7	2.2	2.9	23.6	9.3	10.8

財/業種	地域別・財別・業種別シェア (%)						平均伸び率 (%)		
	2000			2018			2000-2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
消費財	3.3	28.8	32.1	6.6	21.9	28.5	11.8	5.9	6.8
食料品	1.7	11.6	13.2	3.0	9.0	12.0	10.9	6.0	6.9
化学品	0.4	1.0	1.4	0.8	1.5	2.3	11.5	9.7	10.2
アパレル	0.1	5.0	5.1	0.1	1.0	1.1	6.3	-1.7	-1.4
一般機械	0.2	1.3	1.5	0.8	1.9	2.7	16.5	9.5	10.8
電気機器	0.3	2.4	2.8	0.2	1.4	1.6	4.4	4.1	4.2
車両	0.2	0.3	0.5	1.4	3.6	5.0	18.7	24.6	22.3
乗用車	0.1	0.2	0.3	1.3	3.1	4.4	24.8	24.4	24.5
ディーゼル車	0.0	0.0	0.0	0.7	1.2	1.9	36.0	46.3	40.6
ガソリン車	0.1	0.2	0.3	0.5	1.8	2.3	19.4	20.9	20.6
総額	19.3	80.7	100.0	27.1	72.9	100.0	9.5	6.9	7.5

(注1) 自動車部品：HS8707-8708 (車体・附属品等)、HS8407.31-8407.34 (自動車用エンジン)

(注2) ピックアップトラック：HS870421

(注3) 部品 (機械類)：HS84～91

(資料) タイ貿易統計

②輸入

財/業種	地域別・財別・業種別シェア (%)						平均伸び率 (%)		
	2000			2018			2000-2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
素材	2.2	12.1	14.3	3.5	11.5	15.0	11.0	7.7	8.4
鉱物性燃料等	1.8	8.4	10.2	3.2	9.2	12.4	11.7	8.6	9.3
食料品	0.0	0.4	0.5	0.1	0.4	0.6	14.2	8.0	8.9
加工品	5.0	28.1	33.0	6.4	31.9	38.3	9.6	8.8	9.0
食料品	0.0	1.1	1.1	0.2	1.0	1.2	19.2	7.6	8.3
化学品	1.8	9.4	11.3	1.8	8.7	10.5	8.0	7.6	7.6
繊維	0.2	2.4	2.6	0.2	1.0	1.2	7.0	2.9	3.4
鉄鋼	0.3	5.9	6.3	0.7	6.9	7.6	12.7	9.0	9.3
鉱物性燃料等	0.7	1.3	2.0	1.5	2.6	4.1	12.5	12.6	12.6
部品 (機械類) (注3)	7.3	23.1	30.4	4.3	15.7	20.0	5.0	5.8	5.6
一般機械	2.6	5.6	8.2	1.0	4.4	5.4	2.4	6.7	5.6
エンジン	0.0	0.8	0.8	0.1	1.2	1.3	19.1	10.3	10.8
コンピュータ部品	2.3	2.6	4.9	0.6	0.4	0.9	-0.1	-3.0	-1.5
電気機器	4.4	14.2	18.7	2.8	8.4	11.2	5.4	4.9	5.0
半導体等電子部品類	3.0	10.5	13.5	1.2	4.3	5.5	2.7	2.9	2.8
その他の電気・電子部品	0.8	2.3	3.1	1.1	2.0	3.1	10.4	7.2	8.1
車両	0.2	2.2	2.5	0.5	2.6	3.1	12.5	9.0	9.4
自動車部品 (注1)	0.2	2.0	2.3	0.4	2.5	2.9	12.0	9.3	9.6
自動車用エンジン	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	11.3	7.7	8.1

財/業種	地域別・財別・業種別シェア (%)						平均伸び率 (%)		
	2000			2018			2000-2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
資本財	1.8	12.4	14.2	3.1	13.0	16.0	11.3	8.3	8.8
一般機械	0.7	6.1	6.8	1.3	5.3	6.6	11.7	7.2	7.9
コンピュータ・周辺機器	0.4	0.6	1.0	0.8	1.0	1.8	12.6	10.9	11.6
記憶装置	0.1	0.1	0.1	0.7	0.1	0.8	24.0	12.8	20.0
電気機器	0.9	3.9	4.9	1.2	4.7	5.9	9.6	9.1	9.2
携帯電話	-	-	-	0.4	1.1	1.5	-	-	-
車両	0.0	0.4	0.4	0.1	0.3	0.3	41.1	5.4	7.0
貨物自動車	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	42.2	0.2	4.6
ピックアップトラック (注2)	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	67.4	-4.4	3.7
消費財	1.3	5.8	7.1	3.1	8.5	11.7	13.6	10.4	11.1
食料品	0.5	1.7	2.2	0.9	2.7	3.6	12.4	10.7	11.1
化学品	0.4	1.9	2.2	0.3	2.1	2.5	6.8	8.9	8.6
アパレル	0.0	0.2	0.2	0.1	0.5	0.6	21.4	13.8	14.6
一般機械	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	17.5	9.3	10.9
電気機器	0.2	0.4	0.6	1.0	0.7	1.7	18.4	12.1	15.0
車両	0.0	0.5	0.5	0.3	0.3	0.6	34.1	6.4	10.0
乗用車	0.0	0.5	0.5	0.2	0.3	0.5	31.7	5.3	8.5
ディーゼル車	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	67.0	9.9	12.7
ガソリン車	0.0	0.4	0.4	0.1	0.2	0.3	28.7	2.6	6.2
総額	17.8	82.2	100.0	19.6	80.4	100.0	8.6	7.9	8.1

(注)、(資料) ①と同じ

表6 タイの増加寄与率 (単位: %)

①輸出

財/業種	2000-2010			2010-2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
素材	1.4	5.3	6.7	-0.4	-4.0	-4.4
鉱物性燃料等	0.0	0.4	0.4	0.5	-0.5	-0.0
加工品	10.7	24.5	35.2	18.7	9.1	27.8
食料品	0.7	0.7	1.4	1.6	1.1	2.7
化学品	2.6	8.2	10.8	5.5	12.3	17.8
繊維	0.6	0.9	1.5	0.6	-0.2	0.4
鉄鋼	0.9	1.4	2.3	0.7	1.2	1.9
鉱物性燃料等	4.0	1.5	5.5	2.6	-0.9	1.7
部品 (機械類) (注3)	3.6	9.3	12.9	4.3	15.9	20.2
一般機械	0.6	0.8	1.4	1.2	5.0	6.2
エンジン	0.7	0.8	1.5	1.3	3.3	4.6
コンピュータ部品	-0.7	-1.5	-2.2	-0.5	-1.1	-1.7
電気機器	1.3	5.9	7.1	1.9	3.1	5.0
半導体等電子部品類	0.7	1.9	2.7	0.4	1.1	1.6
その他の電気・電子部品	0.0	1.7	1.7	0.6	-0.6	-0.0
車両	1.3	1.9	3.2	1.7	6.4	8.0
自動車部品 (注1)	1.3	2.0	3.2	1.7	6.2	7.8
自動車用エンジン	0.2	0.1	0.3	-0.1	-0.0	-0.1

財/業種	2000-2010			2010-2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
資本財	3.3	18.3	21.6	6.5	14.2	20.7
一般機械	1.8	11.9	13.6	1.4	4.9	6.3
コンピュータ・周辺機器	0.6	8.0	8.6	0.2	-0.4	-0.2
記憶装置	0.5	9.0	9.5	0.1	0.2	0.3
電気機器	0.4	3.1	3.5	0.5	4.9	5.4
携帯電話	0.0	0.1	0.1	0.3	2.9	3.2
車両	0.6	3.0	3.6	2.5	2.3	4.8
貨物自動車	0.5	3.0	3.5	2.1	1.5	3.6
ピックアップトラック (注2)	0.5	2.4	2.9	2.0	2.4	4.4
消費財	5.7	19.5	25.2	12.9	18.8	31.8
食料品	1.9	8.5	10.5	7.0	6.9	13.8
化学品	0.7	1.7	2.4	1.3	1.7	3.1
アパレル	0.1	-0.1	0.0	0.1	-1.5	-1.4
一般機械	0.7	1.7	2.4	1.8	2.9	4.7
電気機器	0.1	1.4	1.6	0.2	-0.1	0.1
車両	1.9	4.0	5.9	1.8	6.9	8.6
乗用車	1.8	3.5	5.4	1.5	5.8	7.3
ディーゼル車	0.8	1.3	2.0	1.5	2.5	4.0
ガソリン車	1.1	2.3	3.3	-0.2	2.8	2.6
総額	24.5	75.5	100.0	42.5	57.5	100.0

(注1) 自動車部品：HS8707-8708（車体・附属品等）、HS8407.31-8407.34（自動車用エンジン）

(注2) ピックアップトラック：HS870421

(注3) 部品（機械類）：HS84～91

(資料) タイ貿易統計

②輸入

財/業種	2000-2010			2010-2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
素材	4.2	15.3	19.4	3.5	3.8	7.3
鉱物性燃料等	4.0	13.7	17.6	3.1	1.6	4.7
加工品	5.8	34.1	39.8	8.9	31.5	40.5
食料品	0.1	1.2	1.3	0.3	0.6	0.9
化学品	1.9	8.8	10.7	1.6	7.7	9.3
繊維	0.1	0.6	0.7	0.2	0.4	0.6
鉄鋼	0.8	8.8	9.6	1.0	4.2	5.2
鉱物性燃料等	0.4	1.9	2.3	4.3	5.2	9.6
部品（機械類）（注3）	3.7	15.8	19.5	2.7	8.5	11.2
一般機械	0.5	5.6	6.1	0.4	1.1	1.5
エンジン	0.2	1.5	1.6	0.1	0.9	1.0
コンピュータ部品	-0.0	0.9	0.9	-0.0	-2.7	-2.7
電気機器	2.5	7.4	9.8	1.8	4.7	6.5
半導体等電子部品類	0.8	2.4	3.1	0.3	2.2	2.5
その他の電気・電子部品	1.4	3.3	4.7	1.0	-0.8	0.2
車両	0.6	3.0	3.6	0.4	2.2	2.6
自動車部品 (注1)	0.6	2.8	3.4	0.4	2.3	2.7
自動車用エンジン	-0.0	0.3	0.3	0.1	-0.3	-0.2

財/業種	2000-2010			2010-2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
資本財	2.7	11.4	14.0	5.0	16.5	21.6
一般機械	1.1	5.7	6.8	2.1	4.0	6.1
コンピュータ・周辺機器	0.4	1.0	1.4	1.9	1.3	3.1
記憶装置	0.4	0.1	0.5	1.8	0.2	2.1
電気機器	0.7	3.3	3.9	2.4	8.1	10.5
携帯電話	0.1	0.9	1.0	1.3	2.6	3.9
車両	0.1	0.6	0.7	0.2	-0.6	-0.4
貨物自動車	0.0	0.1	0.1	0.1	-0.1	-0.1
ピックアップトラック（注2）	0.0	-0.0	0.0	0.0	-0.0	0.0
消費財	3.2	6.5	9.7	4.8	14.8	19.6
食料品	0.6	1.9	2.5	1.9	5.1	7.0
化学品	0.2	1.7	2.0	0.4	3.2	3.6
アパレル	0.0	0.3	0.3	0.3	1.2	1.6
一般機械	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2
電気機器	1.3	1.1	2.5	1.1	0.2	1.4
車両	0.3	0.2	0.5	0.5	0.6	1.2
乗用車	0.3	0.1	0.4	0.2	0.4	0.7
ディーゼル車	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.3
ガソリン車	0.3	0.1	0.4	-0.0	0.0	0.0
総額	17.9	82.1	100.0	24.4	75.6	100.0

（注）（資料）①と同じ

表7 タイの貿易収支（収支 GDP 比）

	2000			2010			2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
素材	-0.7	-4.2	-4.8	-1.3	-5.1	-6.3	-1.3	-4.4	-5.7
鉱物性燃料等	-0.7	-3.9	-4.7	-1.7	-6.2	-7.9	-1.5	-4.5	-6.0
加工品	0.6	-5.2	-4.6	2.1	-5.1	-3.0	2.3	-6.5	-4.2
食料	0.2	-0.2	0.0	0.3	-0.2	0.1	0.3	-0.1	0.2
化学品	0.0	-2.1	-2.1	0.3	-0.9	-0.6	0.6	-0.3	0.3
繊維	0.2	0.0	0.2	0.2	0.1	0.4	0.2	0.0	0.2
鉄鋼	0.1	-2.1	-2.1	0.1	-3.4	-3.4	0.0	-2.7	-2.7
鉱物性燃料等	0.5	-0.0	0.4	1.5	-0.1	1.4	0.8	-0.9	-0.1
部品（機械類）（注3）	0.4	-1.0	-0.6	0.1	-2.6	-2.5	0.2	-1.1	-0.9
一般機械	0.7	1.1	1.8	0.3	-1.3	-1.0	0.3	-0.5	-0.2
コンピュータ部品	0.6	2.0	2.7	-0.0	-0.1	-0.1	-0.1	0.1	0.1
電機	-0.5	-0.9	-1.4	-0.6	-0.8	-1.4	-0.4	-0.8	-1.2
半導体等電子部品	-0.6	-1.4	-2.0	-0.2	-0.6	-0.9	-0.1	-0.6	-0.7
その他の電気・電子部品	0.3	0.3	0.5	-0.4	-0.5	-0.9	-0.3	-0.3	-0.6
鉄道	0.0	-0.0	-0.0	-0.0	-0.0	-0.0	-0.0	-0.0	-0.0
車両	0.1	-0.7	-0.6	0.3	-0.6	-0.3	0.3	-0.0	0.3
自動車部品	-0.0	-0.7	-0.7	0.3	-0.5	-0.3	0.3	0.0	0.3

	2000			2010			2018		
	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界	ASEAN 域内	ASEAN 域外	世界
資本財	0.1	0.1	0.3	0.3	2.7	3.1	0.3	1.3	1.6
一般機械	-0.0	-0.7	-0.7	0.2	2.1	2.4	0.0	1.5	1.5
コンピュータ・周辺機器	-0.1	1.2	1.1	0.0	3.1	3.1	-0.2	1.9	1.7
記憶装置（注1）	-0.0	-0.0	-0.1	0.0	3.3	3.3	-0.2	2.2	2.0
電機	0.1	0.3	0.4	-0.0	0.1	0.0	-0.3	-0.5	-0.7
携帯電話	-	-	-	-0.0	-0.3	-0.3	-0.2	-0.2	-0.4
鉄道	0.0	-0.0	-0.0	0.0	-0.0	-0.0	0.0	-0.0	-0.0
車両	0.1	0.9	0.9	0.2	1.2	1.4	0.4	1.2	1.5
貨物車	0.1	1.0	1.1	0.2	1.5	1.7	0.4	1.2	1.5
ピックアップトラック（注2）	0.0	0.9	0.9	0.2	1.2	1.4	0.3	1.1	1.4
精密機器	-0.0	-0.2	-0.2	-0.1	-0.5	-0.5	-0.0	-0.4	-0.4
消費財	1.1	12.8	13.9	1.4	9.6	11.0	1.7	6.7	8.4
食料	0.7	5.4	6.1	0.8	4.5	5.2	1.0	3.1	4.2
化学品	0.0	-0.3	-0.3	0.2	-0.1	0.1	0.2	-0.3	-0.1
アパレル	0.0	2.6	2.6	0.0	0.8	0.9	-0.0	0.2	0.2
一般機械	0.1	0.7	0.8	0.3	0.9	1.1	0.4	0.9	1.3
電機	0.1	1.1	1.2	-0.4	0.6	0.1	-0.4	0.3	-0.1
車両	0.1	-0.1	0.0	0.6	1.4	2.0	0.6	1.6	2.2
乗用車	0.0	-0.1	-0.1	0.6	1.2	1.8	0.5	1.4	2.0
ディーゼル車	0.0	-0.0	-0.0	0.3	0.4	0.7	0.3	0.5	0.9
ガソリン車	0.0	-0.1	-0.0	0.3	0.8	1.1	0.2	0.8	1.0
総額	1.8	3.6	5.4	3.3	-0.2	3.2	3.8	-3.5	0.2

（注）（資料）①と同じ

3. タイの IT 貿易

タイは、かつては IT 機器関連の製品・部品の輸出国であった。表 8 は、タイの IT 輸出・輸入を 2000 年、2010 年、2018 年の 3 時点で比較したものである。輸出では、2000 年の 214 億ドルが 2018 年には 451 億ドルと 2.1 倍増にとどまっている。

2000 年時点における IT 輸出品は、コンピュータ部品、半導体等電子部品が IT 輸出の過半を占めていた。2018 年では、記憶装置（HDD）が最大の輸出品となり、次いで半導体等電子部品、映像機器が続いている。かつての輸出品であるコンピュータ部品は大きく落ちこんでいる。タイの IT 輸出は、部品が最終財を上回っていたが 2007 年からは最終財が部品を上回った。これは HDD の輸出が急拡大したことによるが、HDD の輸出もリーマンショック後には横ばいで推移し、勢いを失っている。

一方、輸入は、2000 年の 172 億ドルが 2018 年に 457 億ドルと 2.6 倍増となっている。2000 年の最大の輸入品は半導体等電子部品、次にコンピュータ部品であった。2018 年も半導体等電子部品が最大であるが、次にその他の電気電子部品、通信機器が続いている。輸入

でもコンピュータ部品が縮小している。

貿易収支は、2018 年で最終財が黒字、部品が赤字、2000 年は最終財が赤字、部品が黒字。逆転している。

タイの貿易に占める IT のシェアは、輸出では 2000 年の 31.3%が 2018 年には 18.0%に縮小している。輸入も 2000 年の 27.9%が 2018 年に 18.3%に低下している。IT 貿易は、かつてはタイの貿易のけん引役を果たしてきた。しかし、2000 年代は、HDD の輸出が新規に力強く伸びた以外は、輸出品では見るべきものがない。

IT は、タイやマレーシアの貿易をけん引してきた製品である。タイ、マレーシアともに IT 貿易の成長率は大幅に鈍化し、貿易に占める IT の比率は低下している。これは、IT 部品や最終財の生産が中国生産に集中したことによる。

表 8 タイの IT 輸出・輸入・貿易収支

①輸出

財	業種	金額 (100万ドル)			財別・業種別シェア (%)			平均伸び率 (%)		
		2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000-2010	2010-2018	2000-2018
部品	コンピュータ部品	6,407	3,633	2,697	29.9	9.1	6.0	-5.5	-3.7	-4.7
	半導体等電子部品類	5,835	9,234	10,103	27.2	23.0	22.4	4.7	1.1	3.1
	集積回路	4,415	8,068	8,266	20.6	20.1	18.3	6.2	0.3	3.5
	電子管・半導体等	1,420	1,166	1,837	6.6	2.9	4.1	-1.9	5.8	1.4
	その他の電気・電子部品	2,577	4,762	4,755	12.0	11.9	10.5	6.3	-0.0	3.5
	通信機器	82	555	902	0.4	1.4	2.0	21.1	6.3	14.3
	映像機器類	26	2	26	0.1	0.0	0.1	-23.1	39.0	0.0
	計測器・計器類	17	577	899	0.1	1.4	2.0	41.9	5.7	24.5
資本財	コンピュータ及び周辺機器	1,989	12,853	12,741	9.3	32.1	28.2	20.5	-0.1	10.9
	記憶装置	1	12,042	12,191	0.0	30.0	27.0	151.8	0.2	67.1
	デジタル複合機	-	970	2,060	-	2.4	4.6	-	9.9	-
	その他の電気・電子部品	987	1,865	2,503	4.6	4.7	5.5	6.6	3.7	5.3
	通信機器	899	1,174	3,591	4.2	2.9	8.0	2.7	15.0	8.0
	基地局	-	2	19	-	0.0	0.0	-	32.6	-
	携帯電話	-	93	1,864	-	0.2	4.1	-	45.4	-
消費財	計測器・計器類	285	1,159	1,751	1.3	2.9	3.9	15.1	5.3	10.6
	通信機器	78	88	26	0.4	0.2	0.1	1.2	-14.2	-6.0
	映像機器類	1,120	2,556	2,375	5.2	6.4	5.3	8.6	-0.9	4.3
	デジタルカメラ	-	1,694	1,341	-	4.2	3.0	-	-2.9	-
	テレビ受像機(液晶・プラズマ含)	-	847	898	-	2.1	2.0	-	0.7	-
総額	音響機器	143	27	57	0.7	0.1	0.1	-15.4	9.9	-5.0
	最終財	5,424	20,746	25,056	25.3	51.7	55.5	14.4	2.4	8.9
	部品	16,032	19,353	20,062	74.7	48.3	44.5	1.9	0.5	1.3
	IT計	21,455	40,099	45,118	100.0	100.0	100.0	6.5	1.5	4.2

②輸入

財	業種	金額（100万ドル）			財別・業種別シェア（%）			平均伸び率（%）		
		2000	2010	2018	2000	2010	2018	2000-2010	2010-2018	2000-2018
部品	コンピュータ部品	3,047	4,097	2,333	17.7	11.5	5.1	3.0	-6.8	-1.5
	半導体等電子部品類	8,314	12,156	13,769	48.3	34.1	30.1	3.9	1.6	2.8
	集積回路	6,396	10,890	11,874	37.1	30.5	26.0	5.5	1.1	3.5
	電子管・半導体等	1,918	1,266	1,895	11.1	3.5	4.1	-4.1	5.2	-0.1
	その他の電気・電子部品	1,905	7,679	7,793	11.1	21.5	17.1	15.0	0.2	8.1
	通信機器	132	271	1,589	0.8	0.8	3.5	7.4	24.8	14.8
	映像機器類	2	21	7	0.0	0.1	0.0	26.8	-12.7	7.4
	計測器・計器類	139	424	508	0.8	1.2	1.1	11.8	2.3	7.5
資本財	コンピュータ及び周辺機器	611	2,356	4,392	3.5	6.6	9.6	14.4	8.1	11.6
	記憶装置	77	710	2,046	0.4	2.0	4.5	24.9	14.1	20.0
	デジタル複合機	-	113	193	-	0.3	0.4	-	6.9	-
	その他の電気・電子部品	1,049	1,746	2,458	6.1	4.9	5.4	5.2	4.4	4.8
	通信機器	816	2,069	6,397	4.7	5.8	14.0	9.8	15.2	12.1
	基地局	-	18	311	-	0.0	0.7	-	43.1	-
	携帯電話	-	1,212	3,762	-	3.4	8.2	-	15.2	-
	計測器・計器類	697	3,293	4,541	4.0	9.2	9.9	16.8	4.1	11.0
消費財	通信機器	46	52	5	0.3	0.1	0.0	1.1	-25.7	-11.9
	映像機器類	98	727	1,039	0.6	2.0	2.3	22.2	4.6	14.0
	デジタルカメラ	-	356	422	-	1.0	0.9	-	2.1	-
	テレビ受像機(液晶・プラズマ含)	-	239	560	-	0.7	1.2	-	11.2	-
	音響機器	9	34	15	0.1	0.1	0.0	14.4	-9.6	3.0
総額	最終財	2,801	10,022	19,365	16.3	28.1	42.4	13.6	8.6	11.3
	部品	14,426	25,636	26,343	83.7	71.9	57.6	5.9	0.3	3.4
	IT計	17,228	35,658	45,708	100.0	100.0	100.0	7.5	3.2	5.6

③貿易収支

財	業種	金額（100万ドル）		
		2000	2010	2018
部品	コンピュータ部品	3,360	-464	364
	半導体等電子部品類	-2,479	-2,921	-3,666
	集積回路	-1,981	-2,822	-3,608
	電子管・半導体等	-498	-99	-57
	その他の電気・電子部品	672	-2,917	-3,038
	通信機器	-51	284	-687
	映像機器類	24	-19	19
	計測器・計器類	-121	153	391
資本財	コンピュータ及び周辺機器	1,378	10,497	8,348
	記憶装置	-76	11,332	10,145
	デジタル複合機	-	857	1,867
	その他の電気・電子部品	-62	118	45
	通信機器	83	-894	-2,806
	基地局	-	-16	-293
	携帯電話	-	-1,119	-1,898
	計測器・計器類	-412	-2,134	-2,790
消費財	通信機器	32	37	21
	映像機器類	1,022	1,829	1,337
	デジタルカメラ	-	1,338	919
	テレビ受像機(液晶・プラズマ含)	-	608	338
	音響機器	134	-8	42
総額	最終財	2,622	10,723	5,691
	部品	1,605	-6,282	-6,281
	IT計	4,228	4,441	-590

（資料）タイ貿易統計

表9 タイ、ベトナム、マレーシア、インドネシアのIT貿易シェア
(輸出に占めるIT製品が占める比率)

(単位: %)

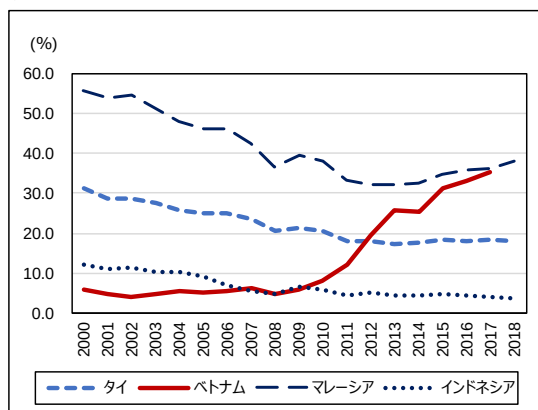
国名	業種	輸出			輸入		
		2000	2010	2018	2000	2010	2018
タイ	最終財	7.9	10.6	10.0	4.5	5.4	7.8
	部品	23.4	9.9	8.0	23.4	13.9	10.6
	総額	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ベトナム	最終財	0.4	5.1	27.5	3.6	5.4	11.7
	部品	5.6	3.0	7.6	5.2	5.4	17.3
	総額	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
マレーシア	最終財	16.7	12.7	9.8	4.9	5.5	5.8
	部品	38.9	25.1	28.3	44.7	29.0	23.6
	総額	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
インドネシア	最終財	6.0	3.2	2.0	2.0	5.4	5.8
	部品	6.3	2.6	1.7	1.2	5.2	4.3
	総額	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注) ベトナムは2018年末発表のため、2017年の数値を補てんした(網掛け部分)

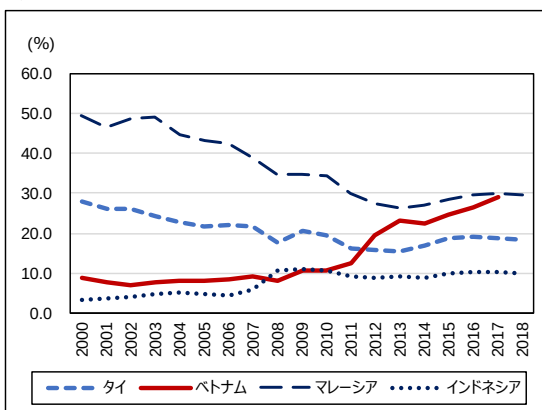
(資料) 各国貿易統計

図4 各国の貿易に占めるITのシェア推移

①輸出



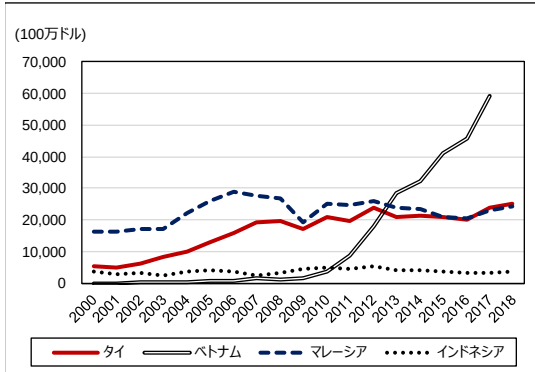
②輸入



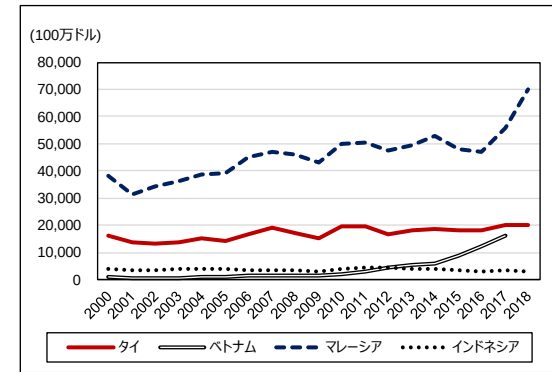
(資料) 各国貿易統計

図5 ASEAN主要国のIT輸出

①IT最終財



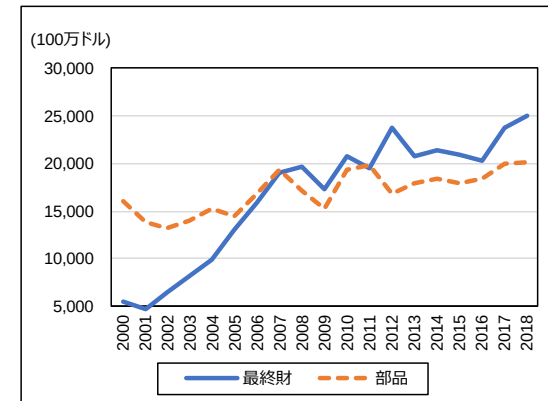
②IT部品



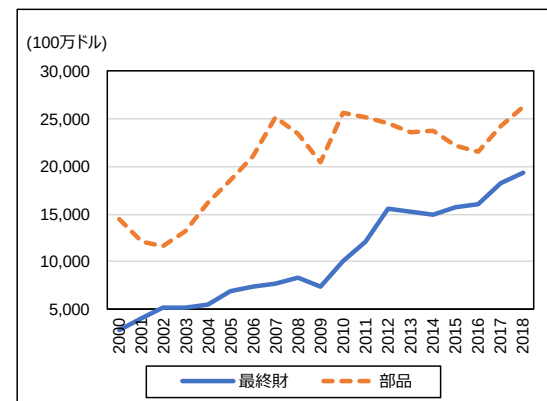
(資料) 各国貿易統計

図6 タイのIT貿易

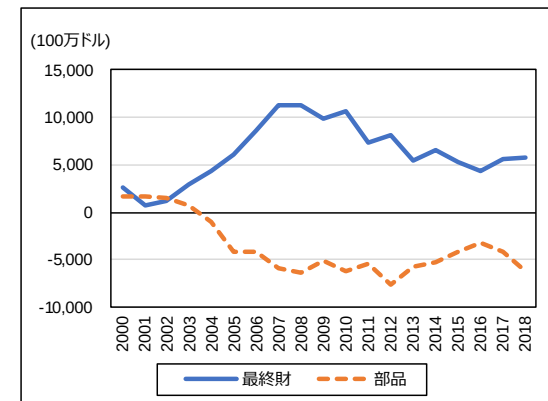
①輸出



②輸入



③貿易収支



(資料) タイ貿易統計

第3節 今後の展望

図7は、タイの国地域別貿易依存度（GDPに占める国地域別貿易）である。タイの貿易は、国地域別構成比の変化でみると、第1に輸出では日本や欧米のシェアが低下する一方で、ASEAN域内のシェアを高めている。2018年では、ASEAN輸出依存度が14%と最大。第2に拡大している対中貿易では、対中輸出が、リーマンショック後は横ばいで伸び悩んでいる。第3に輸入では、日本のシェアが低下する一方で、中国とASEANのシェアを高めている。ASEAN、中国輸入依存度はともに10%を占めている。

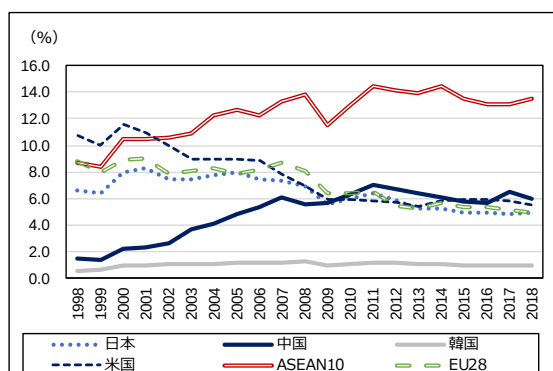
貿易収支では、対ASEANが4%程度の黒字、米国、EUが黒字で、対日、中国が赤字である。対EU黒字は縮小傾向、対日赤字も縮小傾向にある一方で対中貿易赤字が拡大している。

2000年代に入ってタイの貿易収支構造は、1990年代、2000年代とは異なる動きをみせている。ASEAN域内貿易である。対米貿易の黒字幅が減少している中でASEAN域内貿易の黒字が拡大し、対米黒字を追い抜いている。一方、対日貿易収支は赤字幅が縮小しているが、対中貿易収支は赤字幅額が拡大している。対中貿易収支の赤字を改善することが課題となる。

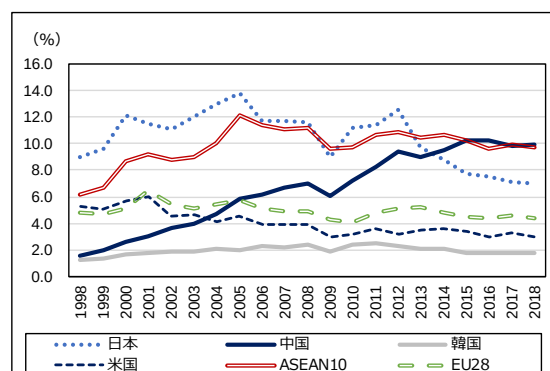
2020年代のタイの貿易を展望するうえでポイントとなるのは、ASEAN域内貿易で成長を遂げているメコン地域との貿易である。

図7 タイの相手国別輸出・輸入・貿易収支（対GDP比）

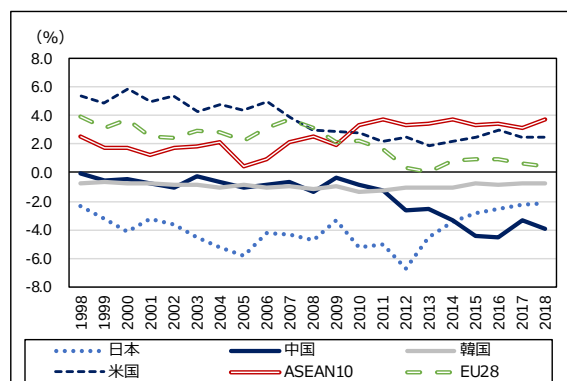
①輸出



②輸入



③収支



(資料) 貿易額：タイ貿易統計、GDP：WEO（2019年10月版）

タイの ASEAN 貿易に占めるメコン地域（ベトナム、ミャンマー、カンボジア、ラオス）のシェアは 2018 年で、輸出が 40%、輸入が 30%を占めている。特に輸出が 2000 年代に入り拡大している。タイのメコン貿易の特徴は、輸出では、加工品と消費財のシェアが大きいことである。タイの ASEAN 域内輸出は、2018 年で加工品が 40.8%と消費財が 24.6%を占めているが、2018 年ではいずれも、メコン向け輸出が海の ASEAN を上回っている。加工品では鉱物性燃料（ガソリンなど）が大きい。鉄鋼や繊維もメコン向けが大きい。消費財では食料品が大きい。機械機器の部品や加工品の化学品は海の ASEAN 輸出が大宗を占めている。部品取引が低調なことは、まだ、タイとメコン地域のとの間で機械産業を中心とした生産分業体制が進んでいないことを示すものであろう。

タイのメコン輸出の国別内訳は、2018 年でタイの ASEAN 輸出に占めるベトナムの比率が 18.9%、カンボジアが 11.1%、ミャンマーが 6.7%、ラオスが 6.0%と 2000 年と比べて大幅に拡大している。中でもベトナム向け輸出がのびている。

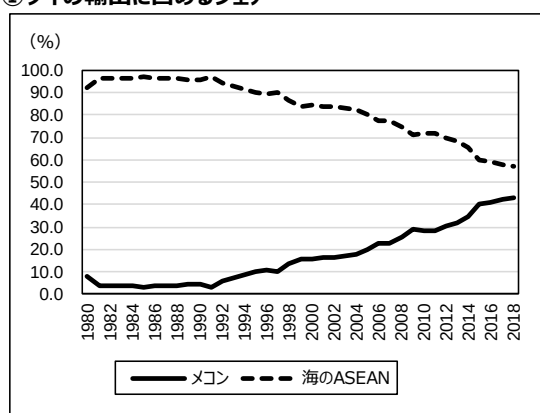
一方、輸入も、2018 年でベトナムが 11.7%と高く、次いでミャンマー、ラオス、カンボジアとなっている。メコンからの輸入は、天然ガスや鉱石など資源、食料品などが主なものであるが、2018 年ではベトナムから携帯電話などの IT 製品や通信機器部品などが流入している。タイのメコン貿易は、タイから加工品や消費財を輸出し、メコンからは資源、食料品を輸入する垂直分業型であったが、最近ではベトナムの工業品輸出の能力の向上で工業品を互いに取引する水平分業型に移行しつつある。

メコン貿易では、ベトナムの工業品輸出能力の増強や外資系企業によるミャンマーへの製造業投資が、タイから加工品や部品の輸出を誘発されることが考えられる。タイが比較優位

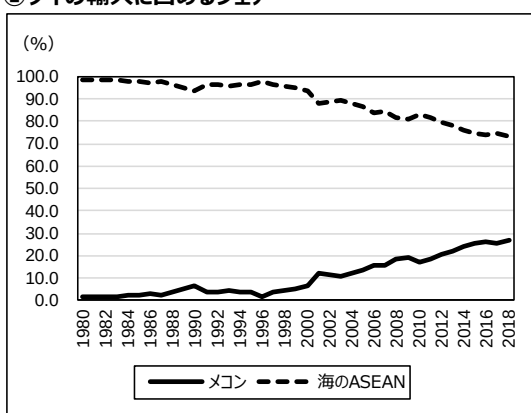
を持つのは、加工品では化学品、部品では自動車産業である。ASEAN 最大の自動車産業の集積地であるタイは自動車産業に比較優位を持っている。メコン地域は、2020 年代に自動車市場の高成長が見込まれている。ミャンマーでは、日系を中心に自動車の現地生産を始めている。完成車や自動車部品の自動車貿易の拡大が 2020 年代におけるタイとメコン地域との貿易のけん引力となることが期待される。

図 8 タイの ASEAN 域内シェア（メコン、海の ASEAN）

①タイの輸出に占めるシェア



②タイの輸入に占めるシェア



（資料）IMF; DOT（2019 年 10 月版）

表 10 タイの ASEAN 域内財・業種別構成比（2000・2018 年）

①輸出

（単位：％）

財/業種	2000							2018						
	ASEAN 域内	メコン	ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア	海の ASEAN	ASEAN 域内	メコン	ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア	海の ASEAN
素材	3.6	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	3.4	2.9	0.8	0.2	0.3	0.1	0.1	2.1
鉱物性燃料等	1.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	1.2	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
食料品	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.6	0.4	0.0	0.3	0.0	0.1	0.2
加工品	28.8	8.2	3.5	1.2	2.0	1.4	20.6	40.8	20.5	8.3	2.8	2.7	6.7	20.3
鉱物性燃料等	7.7	2.2	0.8	0.4	0.2	0.7	5.5	11.2	6.3	1.7	1.3	0.7	2.5	4.9
化学品	8.6	2.3	1.4	0.2	0.6	0.1	6.3	11.1	4.6	2.9	0.4	0.7	0.6	6.5
プラスチック	4.0	1.4	1.1	0.1	0.3	0.1	2.6	5.7	2.4	1.7	0.1	0.2	0.2	3.3
有機化学品	2.8	0.4	0.1	0.1	0.3	0.0	2.4	2.3	0.7	0.5	0.1	0.1	0.1	1.6
ゴム	0.4	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3	0.7	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.4
鉄鋼	2.4	0.8	0.3	0.1	0.3	0.1	1.6	2.7	1.1	0.4	0.3	0.3	0.2	1.6
繊維	2.7	0.8	0.3	0.2	0.2	0.1	1.9	2.1	1.4	0.7	0.1	0.3	0.2	0.8
食料品	1.8	0.3	0.2	0.0	0.0	0.0	1.5	3.0	0.5	0.2	0.1	0.1	0.1	2.5
部品	38.1	2.2	1.2	0.4	0.4	0.2	35.9	19.1	4.4	2.5	0.6	0.5	0.8	14.7
一般機械	19.2	0.5	0.4	0.0	0.1	0.0	18.7	5.9	1.0	0.4	0.1	0.2	0.3	4.9
コンピュータ部品	16.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.9	1.5	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4
電気機器	15.9	0.3	0.1	0.0	0.1	0.0	15.6	7.0	1.6	1.0	0.4	0.1	0.1	5.4
半導体等電子部品類	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	3.3	0.5	0.4	0.1	0.0	0.0	2.8
その他の電気・電子部品	6.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	6.0	1.7	0.6	0.3	0.2	0.0	0.0	1.1
自動車部品	0.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	3.9	0.8	0.5	0.0	0.1	0.2	3.0
精密機器	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1

(単位：%)

財/業種	2000							2018						
	ASEAN 域内	メコン					海の ASEAN	ASEAN 域内	メコン					海の ASEAN
			ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア				ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア	
資本財	9.7	0.8	0.3	0.3	0.2	0.1	8.9	13.3	4.4	2.0	0.7	0.7	1.0	8.9
一般機械	2.8	0.3	0.1	0.1	0.1	0.0	2.5	5.0	1.4	0.6	0.2	0.3	0.3	3.5
コンピュータ・周辺機器	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	1.4	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	1.2
記憶装置	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	1.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.9
電気機器	5.4	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	2.3	1.2	0.6	0.2	0.2	0.2	1.1
携帯電話	-	-	-	-	-	-	-	0.3	0.3	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
精密機器	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.6	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.4
消費財	16.9	4.0	1.1	0.9	1.2	0.8	12.9	24.5	12.8	6.0	1.7	2.6	2.5	11.7
食料品	8.7	1.5	0.3	0.3	0.5	0.4	7.2	11.0	6.8	2.8	0.8	1.6	1.6	4.2
その他の果実(ドリアン等)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	1.1	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	0.1
アパレル	0.5	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.4	0.3	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2
乗用車	0.5	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	4.7	1.5	1.0	0.3	0.1	0.2	3.2
化学品	2.1	0.7	0.2	0.1	0.2	0.2	1.4	2.9	1.6	0.5	0.3	0.4	0.4	1.3
一般機械	1.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.8	2.9	1.5	1.3	0.1	0.1	0.1	1.4
エアコン	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	1.7	0.8	0.7	0.0	0.0	0.0	0.9
洗濯機	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.4	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1
冷蔵庫	0.4	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.7	0.4	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3
電気機器	1.8	0.2	0.0	0.2	0.0	0.0	1.5	0.7	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0	0.5
テレビ受像機(液晶・プラズマ含)	-	-	-	-	-	-	-	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
総額	100.0	15.6	6.3	2.9	3.8	2.6	84.4	100.0	42.8	18.9	6.0	6.7	11.1	57.2

②輸入

(単位：%)

財/業種	2000							2018						
	ASEAN 域内	メコン					海の ASEAN	ASEAN 域内	メコン					海の ASEAN
			ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア				ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア	
素材	12.1	2.8	0.6	0.3	1.8	0.0	9.3	17.9	7.0	1.5	0.1	5.1	0.3	10.9
鉱物性燃料等	9.9	1.5	0.5	0.0	1.0	-	8.4	16.3	5.9	1.1	0.0	4.8	0.0	10.4
食料品	0.3	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.6	0.5	0.3	0.1	0.2	0.0	0.1
加工品	27.8	0.8	0.1	0.3	0.4	0.0	26.9	32.6	9.1	3.0	4.0	0.6	0.2	23.5
鉱物性燃料等	4.1	0.0	-	-	-	0.0	4.1	7.6	2.9	0.0	2.9	0.0	-	4.7
化学品	10.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.2	9.3	0.9	0.5	0.1	0.0	0.0	8.4
プラスチック	2.8	0.0	0.0	-	0.0	0.0	2.8	3.2	0.5	0.2	0.0	0.0	0.0	2.7
有機化学品	3.4	0.0	0.0	-	-	-	3.4	2.1	0.0	0.0	-	0.0	-	2.1
ゴム	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
鉄鋼	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	3.7	1.8	1.1	0.0	0.0	0.0	1.9
繊維	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.9	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.4
食料品	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.1	0.8	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0	0.6
部品	41.1	1.9	1.9	0.0	0.0	0.0	39.3	22.6	4.6	2.1	0.6	0.0	0.3	17.9
一般機械	14.7	0.0	0.0	-	0.0	0.0	14.6	5.1	0.5	0.4	0.0	0.0	0.0	4.6
コンピュータ部品	13.1	0.0	0.0	-	-	0.0	13.1	2.9	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8
電気機器	24.7	1.8	1.8	0.0	0.0	0.0	22.9	14.3	3.4	1.2	0.6	0.0	0.3	10.9
半導体等電子部品類	16.7	0.0	0.0	-	0.0	0.0	16.7	6.1	1.1	0.1	0.0	0.0	0.0	5.0
その他の電気・電子部品	4.2	0.0	0.0	-	0.0	0.0	4.2	5.7	1.0	0.4	0.5	0.0	0.0	4.7
自動車部品	1.3	0.0	0.0	-	-	-	1.3	2.2	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	1.9
精密機器	0.2	0.0	0.0	-	0.0	-	0.2	0.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
資本財	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	15.7	6.2	2.8	0.4	0.0	0.0	9.5
一般機械	3.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	6.4	1.6	0.3	0.0	0.0	0.0	4.8
コンピュータ・周辺機器	2.1	0.0	0.0	-	0.0	0.0	2.1	4.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8
記憶装置	0.3	0.0	0.0	-	-	-	0.3	3.4	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3
電気機器	5.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	6.1	4.1	2.4	0.4	0.0	0.0	2.0
携帯電話	-	-	-	-	-	-	-	2.0	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
精密機器	0.5	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.5	1.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	1.1
消費財	7.2	0.5	0.3	0.0	0.1	0.0	6.7	16.0	5.0	2.5	0.3	0.4	0.7	11.0
食料品	2.5	0.3	0.2	0.0	0.1	0.0	2.2	4.7	2.3	1.1	0.2	0.3	0.5	2.4
その他の果実(ドリアン等)	0.0	0.0	0.0	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0
アパレル	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.6	0.4	0.2	0.0	0.0	0.2	0.1
乗用車	0.0	-	-	-	-	-	0.0	1.1	0.0	0.0	-	0.0	-	1.1
化学品	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	1.5	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	1.3
一般機械	0.1	0.0	0.0	-	-	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
エアコン	0.0	-	-	-	-	-	0.0	0.1	0.0	0.0	-	-	-	0.1
洗濯機	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-	0.0
冷蔵庫	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
電気機器	1.1	0.0	0.0	-	0.0	0.0	1.1	5.1	0.5	0.4	0.0	0.0	0.0	4.6
テレビ受像機(液晶・プラズマ含)	-	-	-	-	-	-	-	1.0	0.4	0.4	-	0.0	0.0	0.6
総額	100.0	6.1	3.0	0.7	2.3	0.1	93.9	100.0	31.8	11.7	5.4	6.2	1.6	68.2

(資料) タイ貿易統計

表 11 タイの ASEAN 域内財・業種別伸び率（2000-2018 年）

①輸出

(単位：%)

財/業種	ASEAN 域内	メコン					海の ASEAN				
			ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア		インドネシア	マレーシア	フィリピン	シンガポール
素材	8.3	17.5	10.6	33.7	18.7	27.8	6.8	0.7	9.9	13.6	0.5
鉱物性燃料等	5.7	-6.1	-19.5	10.1	3.8	23.6	5.9	-17.9	102.4	-	1.2
食料品	15.8	19.9	7.1	39.7	16.6	30.2	10.7	6.4	3.2	17.1	9.1
加工品	11.6	15.2	14.8	14.5	11.4	19.4	9.4	11.9	9.4	10.2	7.2
鉱物性燃料等	11.8	15.9	14.2	16.4	16.4	17.0	8.8	8.4	23.1	10.6	7.4
化学品	11.0	13.8	14.3	14.7	9.9	18.5	9.6	11.3	8.7	9.8	5.9
プラスチック	11.6	12.6	12.5	15.9	8.7	19.5	11.0	15.5	8.9	10.0	4.4
有機化学品	8.2	12.8	22.9	10.2	1.9	14.6	6.9	6.9	6.5	7.5	7.9
ゴム	12.6	16.8	15.9	17.0	22.8	21.7	11.2	14.0	13.3	8.6	2.7
鉄鋼	10.2	11.4	10.6	15.6	10.0	11.2	9.4	12.6	9.4	13.7	3.0
繊維	8.1	12.6	14.7	4.2	11.9	15.1	4.2	7.5	1.2	3.8	-2.0
食料品	12.8	12.9	9.7	17.3	14.8	21.8	12.8	14.8	8.9	14.1	7.4
部品	5.4	13.7	14.0	11.6	11.5	17.7	4.2	13.8	6.2	7.2	-1.0
一般機械	2.6	13.4	10.5	17.2	13.2	25.4	1.7	13.3	5.3	3.7	-3.2
コンピュータ部品	-4.3	17.4	22.5	15.2	14.8	-6.7	-4.5	-15.2	3.3	-0.9	-13.9
電気機器	4.6	20.4	22.0	24.1	13.2	17.4	3.2	8.5	3.5	7.4	0.9
半導体等電子部品類	4.1	38.1	39.1	34.8	30.0	30.1	3.2	-0.7	1.7	7.7	2.9
その他の電気・電子部品	2.1	22.8	19.7	36.6	18.6	23.8	-0.2	7.3	1.9	6.9	-4.6
自動車部品	19.2	24.2	26.4	14.7	18.4	30.9	18.3	21.3	17.0	16.7	11.4
精密機器	12.5	20.6	19.3	19.7	35.4	21.2	9.2	12.0	7.4	5.1	11.7
資本財	11.4	20.2	22.4	15.6	18.8	22.4	9.5	19.0	11.7	12.7	4.4
一般機械	13.0	19.1	19.3	13.9	21.2	21.9	11.6	18.4	15.3	10.8	4.7
コンピュータ・周辺機器	12.8	29.1	35.2	25.2	30.2	24.8	12.1	32.2	23.2	1.1	3.3
記憶装置	72.1	67.5	-	38.0	76.9	-	72.5	-	79.6	72.2	62.8
電気機器	4.5	25.8	31.7	23.3	20.8	24.9	0.5	15.2	4.3	0.1	-3.9
携帯電話	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
精密機器	12.1	17.0	18.6	11.5	17.2	29.3	11.0	23.7	15.5	13.2	3.9
消費財	11.8	16.8	20.3	13.2	14.6	16.6	8.9	9.3	8.9	18.4	2.7
食料品	10.9	19.0	23.3	15.9	16.7	18.4	6.3	6.1	7.3	17.2	0.6
その他の果実(ドリアン等)	21.4	57.0	72.1	12.7	27.0	24.7	7.5	10.5	2.4	11.7	0.6
アパレル	6.3	10.0	21.3	12.2	5.9	14.1	4.1	14.8	6.5	6.0	1.7
乗用車	24.8	24.8	63.0	23.9	9.0	20.4	24.8	26.4	41.6	53.6	8.1
化学品	11.5	14.5	13.8	18.4	13.0	14.6	9.3	8.5	10.1	10.2	6.4
一般機械	16.5	25.0	34.1	9.4	14.8	20.6	12.7	17.5	14.1	22.4	7.5
エアコン	19.3	35.0	36.3	34.4	23.5	27.0	15.5	27.9	19.7	26.4	9.7
洗濯機	17.7	34.0	49.2	14.6	20.0	52.2	11.7	14.1	11.8	16.9	4.7
冷蔵庫	12.6	18.8	28.7	2.3	11.4	19.6	8.8	6.3	13.1	20.0	2.5
電気機器	4.4	9.1	39.1	1.4	15.9	5.3	3.2	4.9	13.2	6.2	-1.3
テレビ受像機(液晶・プラズマ含)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
総額	9.5	15.8	16.4	14.1	13.1	18.7	7.2	11.9	8.2	11.7	2.4

②輸入

(単位：％)

財/業種	ASEAN 域内	メコン					海の ASEAN				
			ベトナム	ラオス	ミャンマー	カンボジア		インドネシア	マレーシア	フィリピン	シンガポール
素材	11.0	14.3	13.8	2.8	15.1	23.2	9.6	16.5	9.6	30.9	1.0
鉱物性燃料等	11.7	17.2	14.1	9.3	18.2	-	9.9	17.3	10.0	-	-
食料品	14.2	16.4	28.4	8.7	13.0	26.0	8.5	9.8	-3.7	14.7	-8.5
加工品	9.6	22.9	30.1	24.6	11.8	22.8	8.1	6.9	9.0	8.5	7.1
鉱物性燃料等	12.5	109.1	-	-	-	-	9.5	6.0	11.4	15.4	9.2
化学品	8.0	31.2	30.4	37.4	41.3	25.1	7.6	5.5	10.5	6.2	6.2
プラスチック	9.4	37.2	37.9	-	8.2	24.2	8.9	9.3	11.4	5.7	6.1
有機化学品	5.9	9.6	9.6	-	-	-	5.9	2.6	10.0	1.8	5.1
ゴム	11.0	22.2	22.2	22.6	10.9	8.3	10.7	20.4	7.4	13.4	13.6
鉄鋼	12.7	33.7	33.8	25.8	50.2	26.3	10.7	20.2	9.6	8.9	3.0
繊維	7.0	25.1	25.3	7.3	22.7	25.1	2.4	1.9	5.8	6.2	-4.7
食料品	19.2	29.4	32.7	45.1	25.3	-	17.6	23.4	15.6	19.2	17.7
部品	5.1	11.5	9.3	98.2	22.3	52.3	4.5	10.9	4.3	4.5	2.9
一般機械	2.4	28.4	28.3	-	31.6	34.0	2.0	14.9	2.4	2.9	-3.3
コンピュータ部品	-0.1	16.6	15.5	-	-	-2.0	-0.2	-24.3	0.8	2.5	-7.6
電気機器	5.4	9.4	6.2	98.0	29.7	52.1	4.9	2.8	4.7	6.4	3.6
半導体等電子部品類	2.7	33.2	34.3	-	-0.6	11.0	2.6	-6.2	2.3	4.4	0.1
その他の電気・電子部品	10.4	33.2	26.8	-	21.1	57.5	9.3	3.7	9.7	12.7	9.8
自動車部品	12.0	96.6	96.0	-	-	-	11.1	18.8	8.8	5.3	30.3
精密機器	11.6	16.9	8.2	-	25.0	-	11.2	11.8	20.1	1.7	2.7
資本財	11.3	37.5	39.2	38.3	22.9	23.3	9.9	15.3	12.3	13.7	2.2
一般機械	11.7	27.0	28.8	35.3	0.9	16.9	11.4	13.2	15.5	7.2	3.0
コンピュータ・周辺機器	12.6	59.7	66.4	-	13.4	17.2	12.5	-8.7	19.4	4.8	0.0
記憶装置	24.0	21.0	12.5	-	-	-	24.0	-17.3	30.4	15.7	-1.3
電気機器	9.6	42.8	44.2	41.4	31.4	30.9	5.9	11.0	5.9	16.1	-4.5
携帯電話	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
精密機器	13.7	33.5	33.4	-	18.7	12.8	13.1	29.0	20.2	21.9	6.0
消費財	13.6	22.3	21.5	40.1	16.7	35.6	12.2	11.3	13.5	11.0	11.7
食料品	12.4	20.6	18.2	44.4	17.6	33.5	9.4	6.0	12.8	12.0	14.2
その他の果実(ドリアン等)	39.2	55.1	53.8	-	-	-	20.5	-	-	-	-
アパレル	21.4	42.8	39.4	40.9	38.9	53.5	12.7	19.6	11.3	7.4	10.8
乗用車	31.7	-	-	-	-	-	31.7	30.3	42.6	-11.9	-
化学品	6.8	19.6	18.2	73.6	48.8	42.7	6.3	13.2	4.2	10.4	3.6
一般機械	17.5	38.9	39.0	-	-	20.7	16.5	28.1	18.8	4.9	-1.2
エアコン	29.6	-	-	-	-	-	29.6	-	59.3	-	-14.4
洗濯機	6.9	37.8	37.9	-	-	-	-7.0	51.5	-32.5	-33.1	4.0
冷蔵庫	24.2	49.4	50.2	-	-	3.7	23.9	71.7	62.9	31.5	11.5
電気機器	18.4	60.5	69.2	-	11.4	-5.3	17.9	20.1	21.3	21.0	17.4
テレビ受像機(液晶・プラズマ含)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
総額	8.6	17.5	17.2	21.8	14.7	29.0	7.3	10.7	8.0	6.6	4.7

(資料) タイ貿易統計

第2章 タイへの日系企業進出とビジネス環境

日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部アジア大洋州

課長 小島 英太郎

要約

タイがアジアにおける日系企業進出先の国として重要な国であることは疑いがないが、本稿では他のアジアの主要国と比べ、どの程度の投資がどのような産業において集積しているのか、改めて確認するところから始めたい。一方、タイにとっても日本は投資国として重要であるが、2018年から投資が急増する中国など他国との比較における日本の位置を確認しつつ、近年の産業誘致政策である「東部経済回廊（EEC）特別法」についても検証しておこう。最後にタイでビジネスを行う日系企業の昨今の課題などについても触れながらビジネス環境を概観し、今後の展望を検討したい。

第1節 日本からのASEAN向け投資、域内最大の集積

アジアにおける日本の直接投資の累計額（ストック、2018年末時点）をみたものが、表1である。東南アジア諸国連合（ASEAN）の10カ国累積額は2,197億ドルと、中国の1,220億ドルの倍弱の規模になっている。2008年のリーマン・ショック以降、成長するアジアに注目が集まる中で、中国からASEANへのチャイナ・プラス・ワンやリスク分散の動きが強まったこと、さらには2015年末のASEAN経済共同体（AEC）設立に向けた期待が高まったことなどからASEAN向け投資が増えた。また、ASEANの国々の所得水準が向上する中で、生産拠点としてだけでなく、市場としても注目されていることが、昨今のASEAN向け投資の背景にある。その中で投資をけん引してきた国が、シンガポールとタイである。特にシンガポールは非製造業、タイは製造業を中心に投資の厚みを増した。シンガポールにはこの時期、地域統括拠点も増えた。そのため、第三国向け投資の資金も日本からシンガポールへ送られていることを考慮すると、ASEANにおいて一国で日本企業の投資を最も集積させているのはタイであろう。

表 1 2018 年末の日本の対 ASEAN、中国、インド向け直接投資の累計額
(国際収支ベース、ストック)

業種	中国	インド	ASEAN	シンガポール	タイ	インドネシア	ベトナム	マレーシア	フィリピン	その他4カ国*
製造業	79,651	17,627	113,071	22,966	42,515	17,670	10,747	9,293	9,101	779
輸送機械器具	18,420	9,962	26,004	1,528	12,259	7,709	1,737	1,407	1,315	49
電気機械器具	15,777	1,357	18,396	2,928	8,459	976	1,314	1,647	2,980	93
食料品	2,995	214	12,928	8,346	925	881	467	325	1,790	193
化学・医薬	8,762	1,648	12,164	3,000	3,265	2,284	966	2,130	352	166
鉄・非鉄・金属	6,935	947	11,626	389	5,544	1,737	1,398	743	1,746	69
一般機械器具	13,820	1,907	8,643	1,035	3,925	1,173	1,398	1,024	76	12
ゴム・皮革	1,834	163	6,440		1,867	251	0	266	213	X
ガラス・土石	2,554	234	3,285	198	1,385	515	375	660	131	21
精密機械器具	1,403	196	2,831	243	1,314	169	593	300	208	3
木材・パルプ	2,170	398	2,267	X	1,271	249	397	323	13	15
繊維	1,430	113	1,871	X	822	494	236	226	X	X
石油	244	X	1,118	X	X	X	1,004	X	-	X
非製造業	42,360	6,808	106,647	48,644	24,591	12,639	6,214	7,097	5,366	2,096
金融・保険業	11,487	4,558	54,246	18,487	18,655	7,829	3,814	2,765	1,759	936
卸売・小売業	22,660	1,039	19,860	13,036	3,840	1,031	584	848	367	153
不動産業	4,222	50	6,409	2,993	307	1,078	835	117	569	511
運輸業	545	98	5,606	4,279	462	324	193	164	93	93
サービス業	2,350	297	5,344	2,725	460	333	435	958	177	256
通信業	358	321	4,836	2,978	82	68	46	672	958	32
鉱業	-	X	2,435	669	X	26	X	1,429	196	X
建設業	224	178	2,173	1,636	190	136	92	10	81	28
農・林業	X	X	295	X	X	X	12	X	X	X
漁・水産業	26	X	43	X	X	15	X	-	X	X
合計	122,011	24,435	219,718	71,610	67,106	30,309	16,960	16,390	14,467	2,875

〔出所〕「対外直接投資残高（地域別・業種別）」（日本銀行）、「外国為替相場」（日本銀行）よりジェトロ作成。

〔注〕 1) 円建てで公表された数値を日銀インターバンク・期末レートによりドル換算。

2) 「X」は個別データ保護のために開示されていない。「-」は該当なし。

3) 「その他 4 カ国」の内訳は公表されていないため、ASEAN 合計値から他 6 カ国を引いた値。

タイは ASEAN の中でも特に製造業の一大集積地であることが、表 1 から明らかだ。様々な業種で集積がみられるが、中でも輸送機械器具が約 3 割を占めていることから分かります。自動車産業の集積が際立つ。ASEAN の中では 2011 年ごろから投資が進んだインドネシアにも集積がみられ、タイとともに 2 大拠点となっている。タイの自動車産業の近年の動向を少し振り返りたい。

ASEAN に注目が集まってきた 2011 年 9～10 月にタイで大洪水が発生したが、その後の景気刺激策として導入された初めての自動車購入者への物品税の還付制度などから国内消費が回復、自動車の販売が伸びた。生産台数では 2013 年に 246 万台と過去最高を記録した。2012～2013 年は、自動車の生産拡大、大洪水からの復興需要などから日本企業のタイ向け投資が急増した時期だった。しかし、生産台数は、特需の反動もあり、2014 年以降、200 万台を切る状況が続いたが、景気回復とともに、ようやく 2018 年に 217 万台に回復、2019 年は景気減速がみられる中で 201 万台と、辛うじて 200 万台を維持した。自動車産業

はすそ野も広く、物流など他の産業への影響も大きいことから、その動向が特に注目される。

第2節 各種サービス業の進出で益々ビジネス環境のよい国へ

投資累積額からみると、タイへは非製造業よりも製造業の方が多くみえるが、企業数でみると、近年は非製造業の進出が上回っている実態がある。ジェトロ・バンコクが2017年度に実施した調査¹⁾によると、タイ進出の日系企業数は5,444社（2017年5月時点）で、前回調査の2014年度（2015年3月）に比べて877社増加した（表2）。この調査での一つの特徴は、非製造業が53.1%と過半数を上回ったことであった。中でも卸売業が前回調査に比べ249社増、会計・法律事務所や労働者派遣などの専門サービス業が60社増、飲食店が48社増だった。こうした各種ビジネスサポートや日本と同じような飲食などのサービスを提供する企業の厚みが増すにつれ、進出日系企業にとってビジネスがよりしやすい環境（駐在員・家族の生活環境も含む）が築かれているといえる。

表2 タイ進出日系企業数と推移

業種			2014年度調査		2017年度調査		増加(2014→2017年度)	
			社数	構成比	社数	構成比	社数	増加率
農業、林業、漁業、鉱業			14	0.3	17	0.3	3	21.4
建設業			136	3.0	150	2.8	14	10.3
製造業			2147	47.0	2346	43.1	199	9.3
非製造業	情報通信業		148	3.2	191	3.5	43	29.1
	運輸業、郵便業		176	3.9	204	3.7	28	15.9
	卸売・小売	卸売業	1029	22.5	1278	23.5	249	24.2
		小売業	53	1.2	82	1.5	29	54.7
	金融業、保険業		80	1.8	95	1.7	15	18.8
	不動産業、物品賃貸業		64	1.4	100	1.8	36	56.3
	サービス業	広告業	25	0.5	31	0.6	6	24.0
		飲食店	99	2.2	147	2.7	48	48.5
		教育、学習支援業	35	0.8	44	0.8	9	25.7
		医療、福祉	10	0.2	17	0.3	7	70.0
		マッサージ・スパ・エステ	16	0.4	22	0.4	6	37.5
		洗濯・理容・美容・浴場業	11	0.2	16	0.3	5	45.5
		旅行・観光・宿泊業	80	1.8	80	1.5	0	0.0
		専門サービス業(注)	196	4.3	256	4.7	60	30.6
		技術サービス業	113	2.5	153	2.8	40	35.4
		その他のサービス業	101	2.2	130	2.4	29	28.7
	電気・ガス・熱供給・水道業		15	0.3	26	0.5	11	73.3
	学術研究、専門・技術サービス		10	0.2	18	0.3	8	80.0
	小計		2,261	49.5	2,890	53.1	629	27.8
	分類不能の産業			9	0.2	41	0.8	32
合計			4,567	100.0	5,444	100.0	877	19.2

〔出所〕ジェトロ・バンコク事務所

〔注〕専門サービス業：コンサルタント、会計事務所、法律事務所、職業紹介、労働者派遣など

例えば、タイの日本食レストランの進出は目を見張るものがあるが、ジェトロ・バンコクが2019年8月に実施したタイ国日本食レストラン店舗数調査によると、タイの日本食レストランは3,637店舗で、前年に比べ633店舗、21.1%増であった²。近年横ばいか微減の時期もあったが、この増加の要因の1つには日系小売りの大型進出が相次いだことがある。高島屋がタイ初店舗となる「サイアム高島屋」を2018年11月に、「ドン・キホーテ」を運営する「パン・パシフィック・インターナショナルホールディングス（PPIH）」が同じくタイ初店舗となる「ドンキモールトンロー」を2019年2月にオープンした。こうした商業施設ができると、日本食レストランもまた増えるという構図になっている。

第3節 タイにとっても重要な日本の投資、急増する中国の存在感

それでは、タイにとって日本企業の投資はどのような位置付けにあるのか確認したい。表3は、タイ投資委員会（BOI）が発表している国別の対内直接投資金額（認可ベース、外国資本10%以上の案件）である。2020年1月時点では、2019年の国別金額は1月－9月期までの発表しかないが、この時点では日本からの投資が35.8%を占めた。先述の日本からの投資が急増した2012-2013年頃の投資額に比べると2018年通年でも3分の一程度と低い水準ではあるが、引き続き日本が最大の投資国であった。日本企業にとってもタイは重要な国であると同時に、タイにとっても日本企業の投資は重要な意味を持ってきた。この重要さは変わらないだろうが、近年、中国が投資国としての存在感を増していることは特筆しておくべきであろう。

表3 タイの国別・対内直接投資認可額

（単位：100万バーツ、%）

2017年			2018年			2019年(1-9月)		
国名	金額	構成比	国名	金額	構成比	国名	金額	構成比
日本	91,801.0	39.8	日本	93,675.0	36.6	日本	61,758.0	35.8
シンガポール	20,931.0	9.1	シンガポール	37,650.0	14.7	中国	43,112.0	25.0
オランダ	19,177.0	8.3	中国	32,811.0	12.8	台湾	26,506.0	15.4
中国	11,371.0	4.9	マレーシア	25,811.0	10.1	香港	15,012.0	8.7
ケイマン諸島	8,354.0	3.6	オランダ	20,175.0	7.9	シンガポール	12,878.0	7.5
全体	230,796.0	100.0	全体	255,605.0	100.0	全体	172,594.0	100.0

〔出所〕タイ投資委員会（BOI）

2018 年からタイへの中国の直接投資が急増していることが、表 3 から読み取れる。中国からの投資は 2017 年に 114 億バーツ（1 バーツ=3.5 円、2020 年 1 月末現在）で全体に占める割合が 4.9%であったが、2018 年に 328 億バーツ（12.8%）、2019 年 1-9 月期で 431 億バーツ（25.0%）と増加傾向にある。2020 年 1 月 13 日に BOI が発表したプレスリリース³によると、2019 年通年では「申請」ベースで、中国が最大の投資国になったという。BOI のウェブサイトリンクされているロイター通信の同日付記事⁴によると、本発表に関してソムキット副首相は「中国が初めて日本を抜き、タイの最大の投資国となった。米中貿易摩擦による（中国からのタイへの）生産移転が背景にある」と説明している。2019 年通年の投資申請額は日本が 730 億バーツであったところ、中国からは 2,600 億バーツとなったという。外国企業による対内投資（FDI）申請額が 5,062 億バーツであったため、およそその半分強を中国が占めたことになる。この背景には、ソムキット副首相が指摘する米中貿易摩擦に加え、タイの新たな投資誘致政策もあるだろう。タイは 2019 年 9 月、米中貿易摩擦を背景にタイへの生産拠点の移転を促進する新政策パッケージ「タイランド・プラス」を承認していた⁵。2020 年末までの投資申請などを条件に追加で税恩典を与えることなどが柱になっている。今後の中国からの投資動向が一層注目される。

第 4 節 タイランド 4.0 の実現を目指す東部経済回廊政策

先に紹介した BOI のプレスリリースでは、内資・外資を含む投資総額（申請ベース）の 7,561 億バーツのうち 59%が東部経済回廊（EEC）の対象地域での投資であったとの発表があった。近年のタイの重要産業政策として、この EEC にも触れておきたい。2018 年 5 月、EEC 特別法が施行された。これは産業の高度化、高付加価値化を図るためのタイ政府のビジョンである「タイランド 4.0」を実現すべく、タイ東部 3 県（ラヨーン、チョンブリ、チェチェンサオ）に、デジタルや次世代自動車など「12 の重点産業⁶」を誘致する政策である。タイ政府は EEC 実現のため、空輸、道路輸送、鉄道輸送など、交通インフラを重点的に投資する一方、BOI は EEC への投資にかかる追加恩典を与えている。同恩典では、企業が EEC 域内の特定の工業団地や経済特区において、政府が指定した事業分野に投資した場合、BOI から法人税の減免期間の延長を受けることができるというものだ。もともと日系企業の集積が多い地域ではあるが、2018 年の日本からの投資（表 3）のうち、75.7%（合

計 70.9 億バーツ) が EEC の東部 3 県に投資された。

これらの日本の投資のうち、追加恩典を得られたケースがどれだけあるかは発表がないため把握できないが、同恩典を得るためには、企業は地場の教育機関と連携し、事業規模に応じて、一定数のインターン生を受け入れることが条件となっており、一部の企業からは、ハードルの高さを指摘する声も聞こえる。BOI は 2019 年 12 月、東部経済回廊 (EEC) における新たな投資恩典を拡充・改定することを発表し、2020 年 1 月 2 日から申請受け付けを開始している⁷⁾。主な改定内容は次のとおりだが、同政策が新たな産業集積、産業高度化を促進するか、タイ政府にとっても気になるところであろう。

表 4 2020 年 1 月 2 日から申請受け付けが開始された EEC における新たな投資恩典内容

- 今回の改定では、その投資が人材育成か、もしくは特定地域への投資かによって、恩典内容が異なる。人材育成については、EEC 域内に投資する企業が、教育機関と連携し、科学技術分野の人材育成を行う場合、通常の BOI 恩典 (最長 8 年の法人税免除) に加え、「3 年間の法人税 50% 減免、または 2 年間の法人税免除」という追加恩典が付与される。つまり、EEC 域内に投資し、かつ人材育成をすることが恩典の申請条件となっており、従来の EEC 追加恩典と同様の条件になっている。
- また、特定地域への投資については、投資奨励地区に指定されている EEC 域内のイノベーション特区 (EECi)、デジタルパーク (EECd)、航空都市 (EECa)、メディカルハブ (EECmd)、工業団地、その他の工業地区において、企業が人材育成をしない場合でも、これらの特定地域に投資することで、今回の追加恩典の対象となる。これらの事業に対しては、通常の BOI 恩典 (最長 8 年の法人税免除) に加え、「2 年間の法人税 50% 減免、または 1 年間の法人税免除」という追加恩典が付与される。

〔出所〕 2020 年 1 月 23 日付ジェトロ・ビジネス短信「タイ BOI、東部経済回廊 (EEC) における新たな投資恩典を開始」より抜粋

第 5 節 市場規模／成長性はメリットであるも、構造変化も念頭に

タイへの投資環境上のメリットとリスクについて、ジェトロがタイ進出日系企業に対して毎年行っている「在アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」の結果を基に、同項目を

初めて調査した 2013 年度調査（2013 年 10～11 月）と直近の 2019 年度調査（2019 年 8～9 月）を比較しながら確認したい。まず、投資環境上のメリット（表 5）は、2019 年度調査で「駐在員の生活環境が優れている（55.1%）」が最大で、「市場規模／成長性（45.7%）」、「取引先（納入先）企業の集積（39.1%）」が続いた。「駐在員の生活環境が優れている」については 2013 年度調査と比べてもほぼ横ばいで、シンガポールやマレーシアとともに ASEAN では食事、医療、教育などの面で駐在員から引き続き評価されているのだろう。また、「取引先（納入先）企業の集積」は 2013 年度調査と比べ 6.5 ポイント減ではあるものの、ASEAN 平均の 17.9%と比べて 21.2 ポイント高く、域内最大となっている。先に触れたとおり、ASEAN では日本の投資が最も集積している点が背景にある。

表 5 投資環境上のメリット（上位 5 項目、%）

メリット項目	2013年度 (n=807)	2019年度 (n=654)	増減
駐在員の生活環境が優れている	56.3	55.1	-1.3
市場規模／成長性	64.7	45.7	-19.0
取引先（納入先）企業の集積	45.6	39.1	-6.5
安定した政治・社会情勢	25.5	30.4	4.9
インフラの充実	39.0	24.2	-14.8

〔出所〕 ジェトロ「在アジア・オセアニア進出日系企業実態調査（2013 年度、2019 年度）」

一方、メリットの中で気になるのは、2 位項目の「市場規模／成長性」である。2013 年度調査と比べて 20 ポイント近く減少している。タイは、ASEAN 平均の 58.4%は下回るものの、インドネシア（83.4%）、ミャンマー（76.7%）、ベトナム（66.8%）に続き、「市場規模／成長性」はある程度評価されているといえる。しかし、20 ポイント近い減少には、タイで急速に進む少子高齢化や人口減少という構造的な課題が背景にある可能性がある。国連世界人口予測（2019 年版）によると、タイの 65 歳以上人口は、2020 年の 6,980 万人のうち 13.0%とすでに 10 人に 1 人の水準となっているが、これが 2030 年には 5 人に 1 人（19.6%）、2040 年には 4 人に 1 人（26.2%）と急速に進む。また、人口は、中位推計で 2028 年に 7,040 万人でピークを、低位推計ではわずか 2 年後の 2022 年に 6,990 万人でピークを迎え、減少傾向に入る。こうした傾向をチャンスと捉え、医療・介護などのヘルスケア分野のビジネスへの参入もみられるが、構造変化を念頭においたビジネスの構築が必要となろう。

第6節 人件費高騰、労働力不足にはタイ・プラス・ワンではなく自動化・省人化投資で対応

投資環境上のリスク（表6）としては、2019年度調査で「人件費の高騰（61.9%）」が2013年度調査に続き最大で、「不安定な政治・社会情勢（39.8%）」、「労働力の不足・人材採用難（専門職・技術職、中間管理職等）（29.0%）」が続いた。「人件費の高騰」については、ASEAN平均でも63.2%と、他のリスク項目中で最も高い。ミャンマー（38.7%）、フィリピン（29.2%）、ラオス（23.7%）以外の国々では、タイと同様、過半数を超える企業がリスクと回答している。タイを含むASEANの国々では、経済成長、所得向上により市場の魅力が高まる一方、人件費の高騰に上手く対応していく必要性も増している。

表6 投資環境上のリスク（上位5項目、%）

リスク項目	2013年度 (n=808)	2019年度 (n=656)	増減
人件費の高騰	68.7	61.9	-6.8
不安定な政治・社会情勢	42.3	39.8	-2.5
労働力の不足・人材採用難 （専門職・技術職、中間管理職等）（注）	n.a.	29.0	n.a.
従業員の離職率の高さ（注）	n.a.	27.9	n.a.
土地／事務所スペースの不足、 地価／賃料の上昇	13.2	21.7	8.5

〔出所〕 ジェトロ「在アジア・オセアニア進出日系企業実態調査（2013年度、2019年度）」

〔注〕「労働力の不足・人材採用難」については、2019年度調査では「一般ワーカー、一般スタッフ・事務員等」と「専門職・技術職、中間管理職等」で分けているが、2013年度調査ではこれらの区別がなかったため、比較ができない。参考値として、2013年度は47.8%と全体で2番目に高いリスク項目であった。また、「従業員の離職率の高さ」は2013年度調査のリスク項目の選択肢になかった。

タイでは人件費の高騰が課題になって久しいが、2010年ごろから製造業では労働力不足も相まって、カンボジアやラオスなどに低廉な労働力を求めて労働集約的な作業工程を分散する、いわゆるタイ・プラス・ワンの動きが起きた。特にタイに生産拠点を構えるミネベアのカンボジア進出（2011年）が代表例だが、このようなタイからの投資の動きはタイ経済が減速した2014年ごろまでがピークだったのではないかとみられる。もちろん、その後も同様の動きは確認でき、既進出企業の追加投資もみられるが、カンボジアでも人件費が高騰するなど、受け入れ側での課題もあり、新規では顕著な動きはみられないようだ。今後の

タイ経済の回復、産業構造転換、人口動態の変化などから、いずれタイ・プラス・ワンの動きが改めて出てくる可能性があるが、足元では、タイでの人件費の高騰や労働力不足には生産性を高める自動化・省人化投資で対応する方が一般的で、そのようなニーズが高まっているとも聞く。

「不安定な政治・社会情勢」が2番目のリスク項目として挙がっている。2013年度調査（42.3%）は、インラック政権（タクシン派）下での2013年11月の大規模な反政府デモ、2014年5月の軍部によるクーデターが起きる前の結果であり、2014年度調査の同項目は70.5%と28.2ポイントも増加、2015年度調査では71.4%と最大となった。その後は、政治環境が落ち着きを取り戻すにつれ、同ポイントも下がり、約8年ぶりに下院総選挙（2019年3月）が行われ、プラユット暫定首相が首相に選出（同年6月）された後の2019年度調査では39.8%まで下がった。下院では与野党の議席数が僅差であることなど、政治が不安定化する要素はあり、引き続きリスク要因ではある。しかし、実際にはクーデター発生後も通関手続きなどの行政手続きは平常通り行われるなど、進出日系企業の操業には一部を除きほとんど影響はみられなかったことは付言しておくべきだろう。

第7節 プラユット政権、タイの競争力を強化し中進国を脱却へ

最後に、足元のタイの経済に対する進出日系企業の景況感や今後の事業展開の方向性について触れておきたい。投資環境上のメリット・リスクで紹介した2019年度調査によると、在タイ日系企業の2019年のDI値（Diffusion Indexの略で、当該年の営業利益が前年に比べて「改善」と回答した企業の割合から「悪化」と回答した企業の割合を差し引いた数値）は、マイナス3.6ポイントとなり、前回調査（26.9ポイント）から大幅に悪化した。米中貿易摩擦や中国経済の減速、パーツ高などの影響を受け、国内市場での販売や輸出が低迷したことが悪化の要因とみられる。ASEANの中でもマレーシアに次ぐ悪さだった。

今後1～2年の事業展開の方向性としては44.7%の企業が「事業拡大」の意向を示しているものの、前年度調査（52.2%）から7.5ポイント下げた。この拡大意向は2011年度調査の71.8%をピークに徐々に下げてきたことは懸念される。政治が安定しつつも、経済的には逆風が吹く中で、2019年度調査で拡大意向を示した企業の76.6%は「現地市場での売上

増加」を理由に挙げている。今後のタイ経済の回復、さらなる成長が期待されるところだ。

プラユット首相は 2019 年 7 月に行った施政方針演説において「タイの競争力を高める。タイを中進国から脱却させ、国民に十分な収入をもたらすことで格差を減らしていく」と訴えた。さらに、先述した「東部経済回廊（EEC）」の事業を継続する方針を示し、インフラ整備を進めていくと強調した。プラユット政権の中長期的な方針からは、タイの競争力強化、産業高度化に対する強い意志が伺える。タイのこうした方針とその着実な実行は、今後の日本からの投資にも大きく影響するだろうし、逆に、すでにタイに一大集積を持つ日本企業のさらなる投資がタイの競争力強化、産業高度化にとって引き続き重要な意味を持つていくことだろう。

参考文献

- ・ 若松勇・助川成也（2015）「タイ経済の基礎知識」、日本貿易振興機構（ジェトロ）
- ・ 若松勇・小島英太郎（2014）「ASEAN・南西アジアのビジネス環境」、日本貿易振興機構（ジェトロ）
- ・ バンコク日本人商工会議所（2019）「タイ国経済概況（2018／2019 年版）」
- ・ 日本貿易振興機構（ジェトロ）（2019）「世界貿易投資報告（タイ）」

- 1 ジェトロ「タイ日系企業進出動向調査 2017 年」
https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/762117c2abed4a1c/20170074_report.pdf
- 2 2019 年 9 月 26 日付ジェトロ・ビジネス短信「日本食レストラン数、前年比 21%増」
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/09/f0f7c40a50f9cdd9.html>
- 3 2020 年 1 月 13 日付 BOI プレスリリース「Thailand 2019 Investment Applications at USD25 bn, Beat Target, BOI says」
https://www.boi.go.th/index.php?page=press_releases_detail&topic_id=124555
- 4 2020 年 1 月 13 日付ロイター通信「Thai investment applications top \$25 billion in 2019」
<https://www.reuters.com/article/us-thailand-economy-investment/thai-investment-applications-top-25-billion-in-2019-idUSKBN1ZC0F0>
- 5 2019 年 9 月 25 日付ジェトロ・ビジネス短信「政府が生産拠点の移転促進を目指す『タイランド・プラス』承認」参照。<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/09/7d22b474e31fa597.html>
- 6 当初は、次世代自動車、スマートエレクトロニクス、メディカル&ウェルネスツーリズム、農業・バイオテクノロジー、食品関連、ロボティクス、航空、バイオ燃料・バイオ化学、デジタル、メディカルハブの 10 産業だったが、のちに教育と防衛が追加され 12 のターゲット産業となった。
- 7 2020 年 1 月 23 日付ビジネス短信「タイ BOI、東部経済回廊（EEC）における新たな投資恩典を開始」
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/01/f2b402b1f3c01a5e.html>

第3章 タイの貿易概況と FTA の利用動向

(一財) 国際貿易投資研究所

主任研究員 吉岡 武臣

要約

2018 年のタイの貿易額は輸出入とも約 2,500 億ドル、中国が最大の貿易相手国であった。タイでは 2020 年 1 月時点で 13 件の FTA が発効しているが、タイからの輸出では AFTA (ASEAN 自由貿易協定) や ACFTA (ASEAN 中国 FTA) の利用が多い。

タイの輸入における FTA の利用状況は不明だが、日本からの輸出ではタイとの JTEPA (日タイ経済連携協定) が発効中の FTA のうち最も多く利用されており、利用も順調に増加している。一方、日本の輸入における FTA の利用額ではタイはベトナムに次ぐ第 2 位の相手国であるが、タイからの輸入で FTA が利用可能な品目に対する FTA 利用の割合は 9 割を超え、利用率は高い。

日本とタイの間では JTEPA と AJCEP (日アセアン包括的経済連携協定) の 2 つの FTA が発効中だが、主に税率の低いほうの FTA が良く利用されている。また、MFN (最恵国) 税率と FTA 税率の差や貿易額が大きいほど FTA の利用率は上昇する。

はじめに

日本にとってタイは ASEAN における最も重要な進出先のひとつである。特に自動車産業は「アジアのデトロイト」と呼ばれ、完成車メーカー及び部品のサプライヤーを含め多数の日系メーカーが進出する一大集積地となった。日本とタイ両国間の貿易は活発に行われるとともに、近年はアジアにおけるサプライチェーンの一角として、FTA を活用した貿易も拡大している。

本稿では 2018 年のタイの貿易を相手国別、品目別に概観するとともに、タイにおける FTA の利用動向を分析した。利用動向はタイ側の FTA を利用した輸出統計のほか、タイの日本からの輸入統計を用いた FTA による関税の削減効果、ならびに日本のタイからの輸入における FTA 利用率と FTA の利用に影響を及ぼす要因についても分析を行った。

第1節 2018年のタイの貿易概況

2018年のタイの輸出額は全体で2,507億ドル、前年比6.3%の増加であった（表1）。最大の輸出相手国である中国は前年比2.2%増の301億ドル、次いで米国の278億ドル（前年比4.9%増）、日本への輸出額は第3位の247億ドルで前年から12%増と輸出の伸びでは中国・米国向けを上回った。また、ASEAN加盟国ではベトナムへの輸出が最も多く、前年からの増加率も10%を超えた。

品目別では自動データ処理機械（HS8471）の輸出額が最も多く127億ドル（前年比8.2%増）、さらに乗用車（HS8703、111億ドル）、自動車部品（HS8708、85億ドル）が続く。石油および歴青油（HS2710）の輸出額が前年と比べて34.5%増と大きく増加しているが、輸出量とともに単価が上昇〔1リットルあたり0.42ドル（2017年）から0.52ドル（2018年）〕した影響が大きい。なお、日本向けの輸出品目の上位は、①調整肉（HS1602、約15億ドル）、②電話機（HS8517、約11億ドル）、③自動車部品（HS8708、約9億ドル）である。

表1 タイの輸出額（2018年、単位：100万ドル、%）

<相手国別>

順位	相手国	金額	構成比	対前年比
1	中国	30,056	12.0	2.2
2	米国	27,804	11.1	4.9
3	日本	24,708	9.9	12.0
4	ベトナム	12,844	5.1	10.7
5	香港	12,414	5.0	1.1
	世界計	250,734	100.0	6.3

<品目別>

HSコード	品目名	輸出額	構成比	対前年比
8471	自動データ処理機械	12,741	5.1	8.2
8703	乗用車	11,088	4.4	1.9
8708	自動車部品	8,512	3.4	10.3
8542	集積回路	8,266	3.3	0.1
2710	石油及び歴青油（原油を除く。）	8,180	3.3	34.5

（出所）Global Trade Atlas

輸入額も全体では 2,495 億ドルと輸出とほぼ同水準であったが、対前年比では輸出を上回る 11.1%の増加率であった。輸出と同じく中国が最大の輸入相手国であり、輸入額は前年比 12.1%増の 502 億ドルであった。日本からの輸入額は中国に次ぐ第 2 位の 354 億ドル、第 3 位は米国の 151 億ドルと中国・日本・米国が上位を占める点も輸出と同様である。

品目別では原油（HS2709）が 270 億ドルと最も多く、前年と比べ輸入額が 4 割近く増加、輸入全体の約 1 割を占めた。こちらも輸入単価の上昇が輸入額の増加に繋がった。そのほかの輸入品目では、集積回路（HS8542、119 億ドル）、金（HS7108、114 億ドル）などの輸入額が多い。日本からの輸入額の多い品目は、①自動車部品（HS8708、30 億ドル）、②集積回路（HS8542、17 億ドル）、③鉄のフラットロール製品（HS7208、14 億ドル）の順であった。

表 2 タイの輸入額（2018 年、単位：100 万ドル、%）

<相手国別>

順位	相手国	金額	構成比	対前年比
1	中国	50,167	20.1	12.1
2	日本	35,440	14.2	9.4
3	米国	15,055	6.0	0.2
4	マレーシア	13,308	5.3	13.0
5	UAE	10,475	4.2	36.4
	世界計	249,541	100.0	11.1

<品目別>

HSコード	品目名	輸出額	構成比	対前年比
2709	石油及び歴青油（原油に限る。）	27,029	10.8	38.5
8542	集積回路	11,874	4.8	5.4
7108	金	11,416	4.6	2.3
8517	電話機	7,830	3.1	1.8
8708	自動車部品	6,926	2.8	10.1

（出所）Global Trade Atlas

第2節 タイで発効中の FTA は 13 件

タイは 2020 年 1 月時点で 13 件（二国間協定 6 件、ASEAN としての協定 7 件）の FTA が発効中である（表 3）。2019 年 6 月には ASEAN 香港 FTA が発効（香港およびタイ、シンガポール、ミャンマー、ラオス間）したほか、8 月には ACFTA（ASEAN 中国 FTA）の原産地規則が改定、非原産材料を用いる際の原産地規則が従来の付加価値基準のみに加え、関税番号変更基準（CTC）も適用されることとなった。

また、3 月に実施された総選挙に伴う民政への移管により、停止していた EU との FTA 交渉が再開された。EU との FTA が発効し、双方の関税が撤廃された場合、タイの GDP を 1.63 ポイント、輸出額を 3.43%（2018 年比）、輸入額を 3.42%押し上げる効果がある¹。

表 3 タイで発効中の FTA（2020 年 1 月時点）

オーストラリア（タイ-オーストラリアFTA）	2005年1月1日発効
インド（タイ-インドFTA）	2004年9月1日より家電製品・自動車部品など83品目の関税を先行して アーリーハーベスト（関税先行引き下げ、EH）を実施
日本（タイ-日本EPA）	2007年11月1日発効
ペルー（タイ-ペルーFTA）	2011年12月31日アーリーハーベスト第2議定書が発効
ニュージーランド（タイ-ニュージーランド CEPA - TNZCEP）	2005年7月1日発効
チリ（タイ-チリFTA）	2015年11月発効
ASEAN自由貿易地域（AFTA）	AFTA形成のための共通効果特惠関税（CEPT）協定を1993年に発効、 2010年5月17日にATIGA（ASEAN物品貿易協定）発効
中国（ASEAN-中国FTA）	2003年10月からアーリーハーベスト（関税先行引き下げ、EH）を実 施。EH以外の関税引き下げは、2005年7月20日から開始。2019年8月1 日から導入された新たな原産地規則では、多くの品目でHSコード上4桁 の関税分類変更基準を新たに採用。
インド（ASEAN-インドFTA）	2010年1月1日に発効（タイ）
日本（ASEAN-日本CEP）	2009年6月1日発効（タイ）
韓国（ASEAN-韓国FTA）	2009年2月に署名。タイと韓国間の関税削減は、2010年1月1日に開始
オーストラリア、ニュージーランド（ASEAN-豪NZ・ FTA、AANZFTA）	2010年3月12日発効（タイ）
香港（ASEAN-香港FTA）	2019年6月11日発効（タイ）

（出所）日本貿易振興機構のホームページをもとに作成。

第3節 タイからの輸出では AFTA の利用額が最も多い

タイでは商務省の外国貿易局が輸出における各 FTA の利用動向を公表している（表 4）。2018 年のタイの輸出における FTA の利用額は全体で 696 億ドル、前年から 15.2%の増加

で輸出額に占める割合（利用率）は 78.5%であった²。

利用額の多い国では ASEAN 向けが最も多く（269 億ドル）、次いで中国（176 億ドル）、オーストラリア（91 億ドル）、日本（76 億ドル）、インド（45 億ドル）が続く。利用率の増加が高いのはオーストラリアとの AANZFTA（前年比 88.5%増）のほか、日本との AJCEP（49.0%増）、ペルーとの TPFTA（37.4%増）である。さらに、輸出額に占める利用額の割合（利用率）はチリとの TCFTA（98.9%）が最も高く、以下オーストラリアとの TAFTA（89.3%）、中国との ACFTA（88.6%）、日本との JTEPA（88.5%）、韓国との AKFTA（87.2%）の順となっている。

タイからの輸出で FTA が多く利用されている品目は、トラックや合成ゴム製品、天然ゴム混合物、冷蔵庫、砂糖である。

表 4 輸出におけるタイの FTA 利用額（2018 年、単位：100 万ドル、%）

相手国	FTA	利用額	利用率	対前年比
ASEAN	AFTA	26,890	70.3	13.0
中国	ACFTA	17,634	88.6	24.7
ペルー	TPFTA	14	86.0	37.4
ニュージーランド	AANZFTA	121	9.1	-8.9
チリ	TCFTA	745	98.9	6.1
韓国	AKFTA	3,045	87.2	20.0
オーストラリア	TAFTA	8,277	89.3	2.7
	AANZFTA	844	9.4	88.5
日本	JTEPA	7,244	88.5	7.7
	AJCEP	322	3.9	49.0
インド	TIFTA	645	54.2	8.2
	AIFTA	3,821	51.3	23.9
全体		69,602	78.5	15.2

（注）ASEAN 香港 FTA は 2019 年発効のため利用実績は無い。利用率は輸出に占める FTA の利用額。

（出所）タイ商務省外国貿易局より作成

また、外国貿易局は GSP（一般特惠関税）の利用額も公表している。2018 年の時点ではタイに GSP を供与しているのは米国、スイス、ロシア、ノルウェーおよび日本の 5 か国であった。2018 年にタイが GSP を利用して輸出した金額は 47 億ドル、前年から 9.2%の増加であった。輸出額に占める GSP の利用額は約 6 割で、GSP 利用額のうち 9 割（約 42 億

ドル) は米国向けの輸出が占めた。米国向けの輸出に占める GSP の利用率は 67.5%、利用額は前年から 2% 増加した。GSP が利用された品目は主にエアコンの部品やゴム手袋などである。

なお、2019 年 4 月 1 日からタイは日本の GSP 対象国から全面卒業した。タイの経済が進展し、日本の GSP の卒業要件を満たしたためである。日本とタイの間では AJCEP および JTEPA の 2 件の FTA が既に発効しているため、GSP から卒業しても影響は少ない。

一方、米国通商代表部 (USTR) は 2019 年 10 月、タイからの GSP を利用した輸入のうち約 13 億ドルに相当する 573 品目について GSP の対象から除外すると発表した³。USTR はタイを GSP から除外した理由について、タイが労働者に対する権利の保護を十分に行っていない点を挙げている。GSP の対象から除外された品目は機械類およびその部分品、電気機器およびその部分品、魚介類などで構成されており、2018 年のタイからの GSP を利用した輸入額 (約 44 億ドル) の約 3 分の 1 を占める。

以上のように、タイからの輸出に関しては FTA の利用は比較的進んでいる。世界貿易の保護主義的な動向やパーツ高の影響により貿易額が減少し、FTA の利用額も減少する恐れはあるものの、ACFTA のような原産地規則の改正や原産地証明書の電子化など貿易の円滑化への努力によって FTA の利用率は今後も上昇すると見込まれる。

第 4 節 日本からの輸出ではタイとの JTEPA が最も多く利用

一方、日本における FTA の利用動向は、輸出は日本商工会議所が発行する原産地証明書の発給件数、輸入は財務省の経済連携協定別の貿易統計で把握することが可能である。輸出は品目別の利用状況は把握できないが、輸入は品目別に FTA 利用額が集計されており、実際の利用動向を詳細に知ることが出来る。

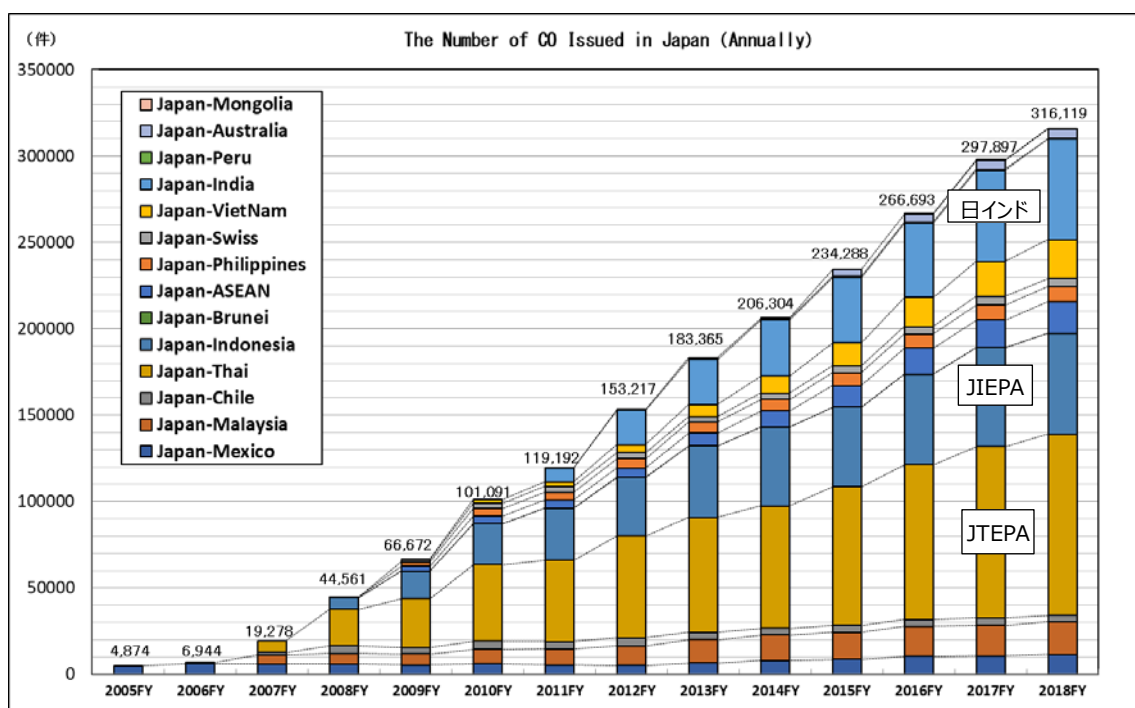
FTA を利用する際には、輸出国で発行された特定原産地証明書が必要である。原産地を証明するには、①輸出国の権限ある機関が発給する原産地証明書による「第三者証明制度」、②政府又は指定された第三者機関によって認定された輸出者に対し、自己証明制度より簡単な申請方法を適用する「認定者輸出制度」(認定輸出者以外に対しては、第三者機関による判定が必要)、③輸入者等が自ら作成した、輸入貨物が原産品である旨の申告書を提出す

る方法「自己申告制度」の三通りがある。日スイス EPA、日ペルーEPA、日メキシコ EPA は認定者輸出制度、日豪 EPA ならびに 2018 年 12 月発効の CPTPP (TPP11)、2019 年 2 月に発効した日 EU・EPA は自己申告制度が採用されており、その他の FTA は第三者証明制度が採用されている（日豪 EPA は第三者証明制度も利用が可能）。

この第三者証明による原産地証明書は日本商工会議所が発給しており、経済産業省のホームページで発給の件数が公開されている。2018 年度に発給された原産地証明書の件数は、全体で 31.6 万件であった（図 1）。FTA 別では、タイとの JTEPA が最も多く（10.5 万件）、全体の約 3 分の 1 を占める。次いでインドネシアとの JIEPA（5.8 万件）、インドとの日インド EPA（5.8 万件）の順であった。

タイへの輸出には ASEAN との協定の AJCEP も利用が可能である。AJCEP の発給件数は 1.8 万件だが、輸出先の国は不明である。なお、CPTPP や日 EU・EPA は上述のように自己証明制度のため、証明書の発給件数で輸出における利用度を図ることは出来ない。

図 1 日本商工会議所発行の特定原産地証明書発給件数

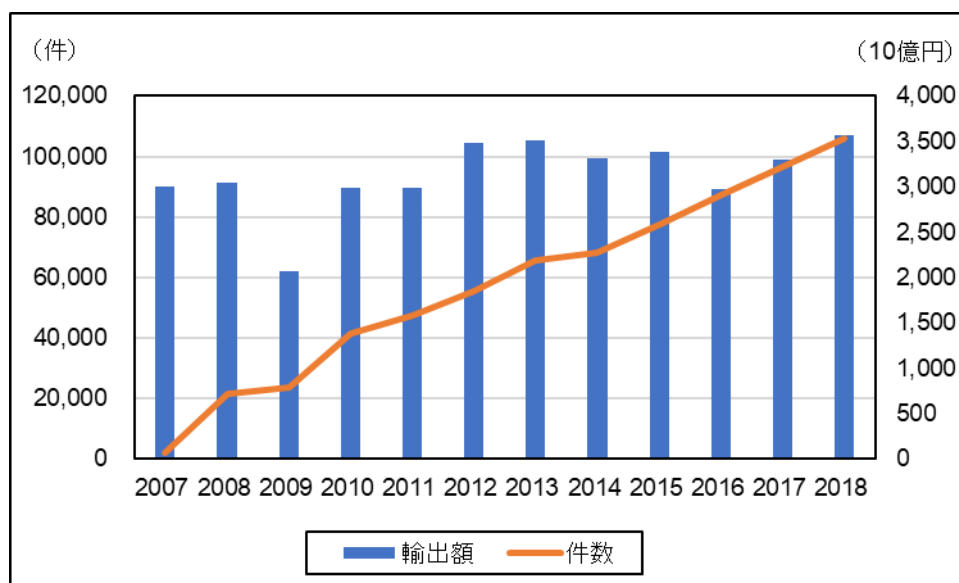


(注) 集計は年度ベース

(出所) 経済産業省

日本からタイへの輸出額と JTEPA の原産地証明書の発給件数を比較すると（図 2）、JTEPA が発効した 2007 年以降、日本からタイへの輸出額は 2007 年から 2018 年にかけて概ね 3 兆円から 3.5 兆円の範囲で推移しているのに対し、JTEPA の原産地証明書の発給件数は順調に増加を続けている（※2007 年は 11 月発効のため件数は少ない）。

図 2 JTEPA の原産地証明書発給件数と日本からタイへの輸出額



（注）件数および輸出額は年ベース（1～12月）で集計

（出所）経済産業省（発給件数）および Global Trade Atlas より作成

タイは通常の輸入に適用される MFN（最恵国）税率が全体の平均で 11.8%（2016 年時点）と比較的高く、特に輸送用機械（35.0%）や農水産品（23.6%）、食料品・アルコール（29.7%）は税率が 20%から 30%台に達している（表 5）。一方、JTEPA の税率は全体の平均で 3.3%と MFN 税率と比べて税率は大きく下回る⁴。輸送用機械・部品については JTEPA の税率は 23.7%とあまり引き下げられていないが、農水産品では 7.8%、食料品・アルコールは 7.7%、その他の品目分野では税率は概ね 2%を下回る。

タイの輸入における実際の FTA の利用状況は詳細なデータが公開されていないため、日本からの輸入額（2015 年）をもとに JTEPA による関税削減の効果を試算した。試算はタイが日本から輸入している品目について、MFN 税率を JTEPA 税率が下回る（＝関税削減のメリットがある）品目は全て JTEPA を利用した前提で、関税の削減額および輸入額に占める削減額の割合を関税削減率として計算したものである。

タイの日本からの輸入（311 億ドル）のうち、輸入額が多い品目は窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品（87 億ドル）、機械類・部品（65 億ドル）、電気機器・部品（57 億ドル）の順である。JTEPA による関税の削減額もそれぞれ 3.7 億ドル、1.3 億ドル、2.3 億ドルと他の品目より多く、この 3 品目で全体の削減額（11 億ドル）の約 3 分の 2 を占める。

タイで MFN 税率の高い輸送用機械・部品や農水産品、食料品・アルコールについては、輸送用機械・部品の輸入額は多い（34 億ドル）ものの JTEPA 税率との差が小さいため関税削減額は少ない。農水産品、食料品・アルコールは輸入額が少なく関税削減額も少ないが、食料品・アルコールの関税削減率は 15.7% と他の品目よりも高い。

表 5 タイの日本からの輸入における関税率と関税削減額（試算、単位：100 万ドル、%）

品目分野	関税率		輸入額	削減額	削減率
	MFN	JTEPA			
農水産品	23.6	7.8	194	7	3.6
食料品・アルコール	29.7	7.7	81	13	15.7
鉱物性燃料	1.9	0.0	157	10	6.0
化学工業品	3.2	0.1	1,812	80	4.4
プラスチック・ゴム製品	7.2	1.1	2,240	102	4.5
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	10.6	0.0	67	3	4.9
木材・パルプ	4.6	0.0	316	12	3.9
繊維製品・履物	15.0	0.2	356	31	8.6
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	6.5	0.2	8,659	369	4.3
機械類・部品	3.4	2.1	6,473	129	2.0
電気機器・部品	7.2	0.7	5,712	229	4.0
輸送用機械・部品	35.0	23.7	3,380	61	1.8
光学機器・楽器	3.2	0.0	1,475	57	3.9
雑製品	13.8	0.0	204	17	8.3
全体	11.8	3.3	31,127	1,118	3.6

（注）関税率は 2016 年、輸入額は 2015 年のデータ。税率は品目分野ごとの税率の合計を品目数で除した単純平均。従量税の品目は集計から除外している。関税割当の品目は枠外の税率を適用。

関税削減額＝（MFN 税率×輸入額）－（JTEPA 税率×輸入額）

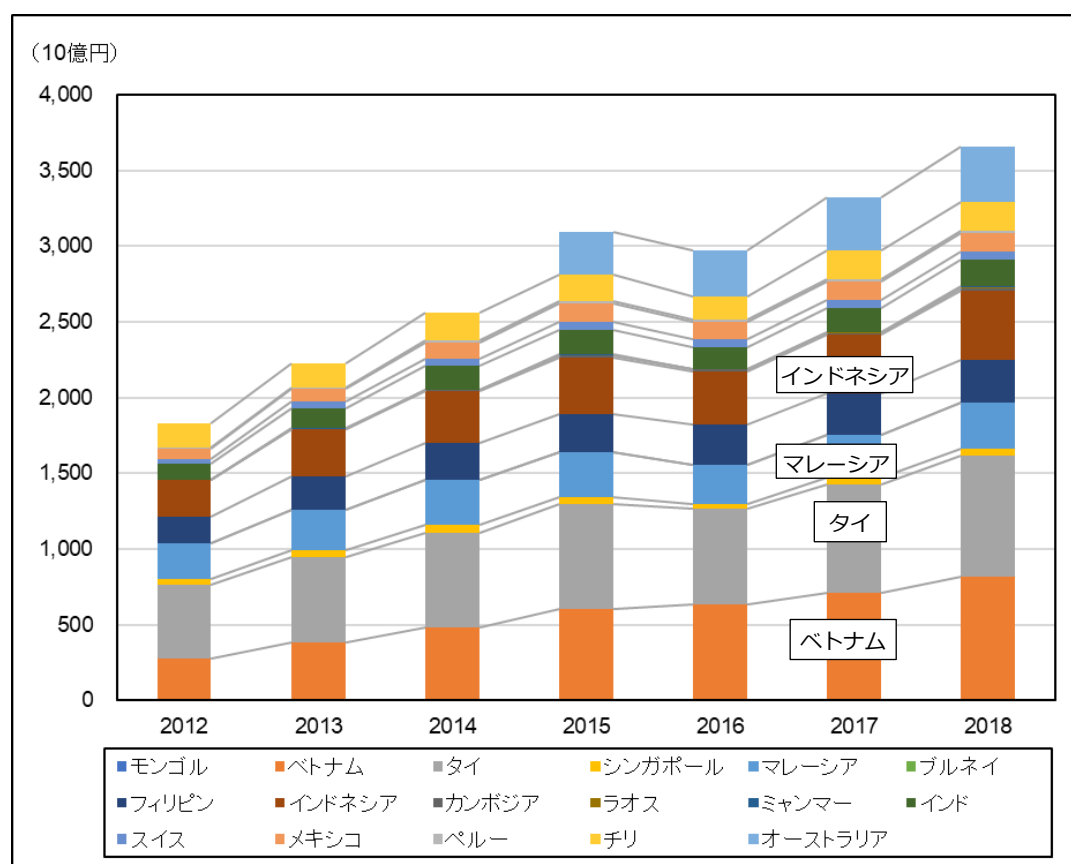
（出所）タイ関税率表および各 FTA 関税譲許表、Global Trade Atlas より作成

第5節 輸入ではベトナムがタイを上回り最大の FTA 利用国に

財務省の貿易統計（経済連携協定別時系列表）によれば、日本が FTA を利用して輸入した金額（FTA 利用額）は 2012 年時点で約 1 兆 8,000 億円であった。2012 年以降、モンゴルやオーストラリアとの FTA が新たに発効したこともあり、2018 年の FTA 利用額は 3 兆 6,000 億円と 6 年前の 2 倍以上となった。

2012 年の時点で FTA の利用額が最も多かったのはタイの 4,900 億円、次いでベトナム（2,720 億円）、インドネシア（2,380 億円）、マレーシア（2,360 億円）の順と ASEAN 加盟国が中心であった⁵。その後、ベトナムからの輸入における FTA 利用額が増加、2018 年の利用額はベトナム（8,170 億円）、タイ（7,960 億円）、インドネシア（4,600 億円）、マレーシア（2,990 億円）の順と日本の輸入ではベトナムが最大の FTA 利用国となった。

図3 日本の輸入における相手国別 FTA 利用額



（注）二国間および多国間 FTA は合算して集計。

（出所）財務省貿易統計（経済連携協定別時系列表）

第6節 タイからの輸入における FTA 利用率は 90%を超える

2018 年の日本のタイからの輸入額は 2 兆 7,140 億円であった。したがって、タイからの輸入額に占める FTA の利用率は約 3 割（利用額：7,960 億円÷輸入額：2 兆 7,140 億円）ということになる。しかし、タイからの輸入には MFN 税率が無税、または FTA で関税が下がらないため FTA を利用する必要が無い品目が存在する。これらの品目を除外することで、FTA の利用率をより正確に把握できる。

そこで、日本の関税率表（2017 年）をもとに MFN 税率が無税の品目および FTA で関税が低下しない品目を除外し、FTA で関税が低下した品目のみを抽出してタイからの輸入における FTA の利用率を算出した（表 6）。

2017 年のタイからの輸入における FTA の利用額は全体で 7,127 億円（JTEPA：6,869 億円、AJCEP：259 億円）であった⁶。AJCEP と比べて JTEPA の利用額が多いのは、AJCEP（2009 年 6 月発効）より先んじて 2007 年 11 月に発効した JTEPA のほうが関税の引き下げが進んでいるためである（AJCEP と JTEPA の利用の詳細については後述する）。

FTA が利用されている品目では、特に食料品・アルコール（2,425 億円）やプラスチック・ゴム製品（1,479 億円）が多く、この 2 品目で全体の FTA 利用額の半分以上を占める。なお、機械類・部品および輸送用機械・部品は関税差のある品目のタイからの輸入が無かったため FTA の利用額もゼロとなっている。

タイからの輸入において FTA で関税が低下する品目のみを対象とした場合、2018 年の輸入（7,871 億円）に対する FTA の利用率は 90.6%に達する。品目別の利用率では、前述の食料品・アルコールが 91.7%、プラスチック・ゴム製品が 95.3%と 90%を超える利用率のほか、関税が下がる品目の輸入額が 500 億円を上回る農水産品や繊維製品・履物、窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品、化学工業品でも利用率は 80%を上回っている。

一方、電気機器・部品はタイからの 5,690 億円の輸入のうち、関税差のある品目は 14 億円、光学機器・楽器は 1,235 億円のうち関税差のある品目は 2 億円に過ぎなかった。電気機器・部品の FTA 利用率は 67.9%に対し、光学機器・楽器は 2.0%と利用率は非常に小さい。全般的に（関税差のある品目の）輸入額が多い品目は、FTA の利用率も高い傾向にある。

表 6 関税差のある品目を対象とした日本のタイからの輸入額・FTA 利用額
(2017 年、単位：100 万円、%)

名称	輸入額		利用額			利用率		
	総額	関税差あり	JTEPA	AJCEP	合計	JTEPA	AJCEP	合計
農水産品	128,429	93,972	92,552	639	93,190	98.5	0.7	99.2
食料品・アルコール	345,757	264,441	232,894	9,625	242,518	88.1	3.6	91.7
鉱物性燃料	20,403	3,523	624	350	974	17.7	9.9	27.6
化学工業品	143,994	66,087	55,662	392	56,054	84.2	0.6	84.8
プラスチック・ゴム製品	262,802	155,232	144,807	3,094	147,901	93.3	2.0	95.3
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	8,519	7,183	4,731	0	4,732	65.9	0.0	65.9
木材・パルプ	23,263	3,690	2,323	548	2,871	62.9	14.8	77.8
繊維製品・履物	106,482	95,235	77,447	6,290	83,737	81.3	6.6	87.9
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	217,969	70,064	54,809	4,560	59,368	78.2	6.5	84.7
機械類・部品	366,750	0	0	0	0	NA	NA	NA
電気機器・部品	569,044	1,373	854	79	933	62.2	5.7	67.9
輸送用機械・部品	128,821	0	0	0	0	NA	NA	NA
光学機器・楽器	123,521	182	4	0	4	2.0	0.0	2.0
雑製品	64,818	26,128	20,165	288	20,453	77.2	1.1	78.3
合計	2,510,572	787,110	686,871	25,864	712,735	87.3	3.3	90.6

(注) HS コード「00」から始まる再輸入品は除外。総額は関税差の無い品目を含めた全ての品目の輸入額。利用率は利用額÷輸入額で計算

(出所) 関税率表および財務省貿易統計より作成

第 7 節 タイからの輸入では FTA の利用によって 334 億円の関税を節約

さらに、JTEPA、AJCEP によって実際にタイからの輸入でどの程度の関税の削減効果が得られたのか、それぞれの品目ごとの 2017 年の輸入額と税率に基づき、節約された関税額を算出した (表 7)。

2017 年のタイからの輸入における関税削減額 (MFN 税率での関税額と FTA 税率での関税額との差) は 334 億円 (JTEPA・AJCEP 合計) であった。関税の削減額のほとんどは利用額が多い JTEPA が占めている (322 億円)。削減額が最も多い品目は食料品・アルコールの 113 億円、次いで繊維製品・履物の 63 億円、プラスチック・ゴム製品の 60 億円の順である。そのほか、農水産品 (37 億円)、化学工業品 (26 億円)、窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品 (21 億円) は FTA によって 10 億円以上の関税削減に繋がった。

輸入額に占める関税削減額の割合を示す関税の削減率は全体で 4.3% であった。タイ側の

日本からの輸入における関税削減率は 3.6%（表 5 参照）だったので、日本からタイへ輸出するよりも、タイから日本へ輸出するほうが FTA の効果は高いと言える。品目別の関税削減率では、皮革・毛皮・ハンドバッグ等が 6.9%、繊維製品・履物が 6.6%と比較的高く、FTA の利用によるメリットが大きい。

表 7 日本のタイからの FTA を利用した輸入による関税削減額
(2017 年、単位：100 万円、%)

名称	輸入額	関税削減額			関税削減率	
		JTEPA	AJCEP	合計	合計	※全品目
農水産品	93,721	3,635	22	3,657	3.9	2.8
食料品・アルコール	263,022	10,846	420	11,266	4.3	3.3
鉱物性燃料	1,085	16	10	26	2.4	0.1
化学工業品	66,087	2,607	14	2,621	4.0	1.8
プラスチック・ゴム製品	155,232	5,922	98	6,020	3.9	2.3
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	7,183	493	0	493	6.9	5.8
木材・ハルブ	3,690	77	16	92	2.5	0.4
繊維製品・履物	95,235	5,758	506	6,264	6.6	5.9
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	70,064	1,964	105	2,069	3.0	0.9
機械類・部品	0	0	0	0	NA	0.0
電気機器・部品	1,373	39	4	43	3.1	0.0
輸送用機械・部品	0	0	0	0	NA	0.0
光学機器・楽器	182	0	0	0	0.1	0.0
雑製品	26,128	820	9	829	3.2	1.3
合計	783,003	32,177	1,204	33,381	4.3	1.3

(注) 関税差のある品目を対象とした。ただし、HS コード「00」から始まる再輸入品および従価税以外の品目は除外。関税削減額は (MFN 税率×輸入額) - (FTA 税率×輸入額)、削減率は (関税削減額÷輸入額) で計算 (※全品目の削減率は関税差のない品目も含めた輸入額を用いた)。

(出所) 関税率表および財務省貿易統計より作成

・鶏肉の輸入では約 50 億円の節税

タイからの輸入において FTA の利用額が多い上位 3 品目は、①鶏肉（調整品）、②鶏肉（冷凍）、③ポリエチレンの塊・粉・粒である。輸入額（2017 年）はそれぞれ 1,579 億円、423 億円、203 億円と鶏肉の 2 品目の輸入額が特に多い。なお、ポリエチレンはタイから輸入されたのち、日本国内でポリエチレンの袋や容器などに加工されていると考えられる。

これらの 3 品目はいずれも JTEPA 税率が AJCEP を下回る。輸入のほとんどで JTEPA

が利用されており、輸入額に占める JTEPA の利用率はほぼ 100%である。

通常の輸入に適用される MFN 税率と比べ、JTEPA を利用することで鶏肉（調整品）は輸入額の 3%、鶏肉（冷凍）は 3.4%、ポリエチレンは 6.5%（※従価税を適用した場合）分の関税が節約できる。JTEPA の利用額をもとに関税の削減額を計算すると、それぞれ削減額は 47 億円、14 億円、13 億円となり、FTA による関税削減額も最も多い 3 品目である。

表 8 タイからの輸入における FTA 利用額上位品目
(2017 年、単位：100 万円、%)

HSコード	品目名	関税率			輸入額	利用額	
		MFN	JTEPA	AJCEP		JTEPA	AJCEP
160232290	鶏肉（調製または保存処理をしたもの）	6.0	3.0	5.1	157,892	157,748	0
020714220	鶏肉（冷凍した骨付きでないもの）	11.9	8.5	11.9	42,297	42,288	0
390120010	比重が0.94以上のポリエチレンの塊、粉、粒	6.5※1	0.0	0.6※2	20,320	20,297	0

(注) 1. または 22.40 円/kg の低いほう 2. または 2.04 円/kg のうちいずれか低い税率
(出所) 関税率表および財務省貿易統計より作成

第 8 節 JTEPA と AJCEP は主に税率の低いほうを利用

日本がタイから FTA を利用して輸入をする際、AJCEP および JTEPA のどちらを利用するかを決める要因として、どちらの税率が低いかという点がまず考えられる。そこで、日本の関税率表（2017 年）の各品目について、①AJCEP と JTEPA の税率が同じ、②AJCEP の税率が低い、③JTEPA の税率が低い、に分類し、タイからの輸入における AJCEP と JTEPA の利用額を比較した（表 9）。

日本の関税率表の 9,445 品目（HS9 桁ベース）のうち、AJCEP と JTEPA の税率が同じ品目は 8,673、AJCEP が低い品目は 76、JTEPA が低い品目は 696 であった。AJCEP および JTEPA の利用額では、当然のことながら AJCEP の税率が低い品目では AJCEP の利用が 41 億円に対し JTEPA の利用は無し、逆に JTEPA の税率が低い品目では JTEPA の利用額 2,932 億円に対し AJCEP は 3,500 万円と非常にわずかである。このようにあえて AJCEP を利用して輸入しているケースについては、FTA の原産地規則など税率以外の要因が影響しているものと考えられる。

例えば、かつお節（HS1604.14.091）の税率（2017 年 4 月時点）は MFN が 9.6%、AJCEP

が 5.4%に対し、JTEPA では関税が撤廃されている。しかし、タイからの輸入額（約 2,600 万円）のうち FTA 利用額は AJCEP が約 1,900 万円に対して JTEPA の利用は無かった。JTEPA の場合、原産地規則を満たすためには、材料のかつおは締約国（日本およびタイ）から調達する必要がある [ただし、IOTC（インド洋まぐろ類委員会 7）に登録した漁船で漁獲したものは可]。一方、AJCEP は ASEAN 域内から調達したかつおをタイで加工し日本へ輸出しても AJCEP の累積規定が適用されるため、タイの原産品として AJCEP の原産地規則を満たすことができる。

なお、AJCEP と JTEPA が同じ税率の場合、AJCEP の利用額は 217 億円、JTEPA の利用額は 3,943 億円と若干ながら AJCEP が利用されているが、上記のように原産地規則などを考慮して利用する FTA を選択していると考えられる。

表 9 JTEPA と AJCEP 税率の比較と利用額（2017 年、単位：100 万円）

税率が低いほう	品目数	AJCEP利用額	JTEPA利用額
同じ	8,673	21,696	394,301
AJCEP	76	4,141	0
JTEPA	696	35	293,195
合計	9,445	25,872	687,496

（出所）関税率表および財務省貿易統計より作成

第 9 節 特恵マージン（税率差）や貿易額が大きいほど FTA の利用は増加

日本のタイからの輸入における FTA（JTEPA、AJCEP）の利用率は、FTA で関税が削減できる品目では 90%を超えており、非常に良く利用されている。

FTA の利用に影響する要因としては主に、特恵マージン（MFN 税率と FTA 税率の差）、原産地規則の内容、貿易の規模、が考えられる。先行研究によると、特恵マージンについては大きければ大きいほど FTA の利用が増加し、原産地規則が制限的であれば FTA の利用率は低下する⁸。また、輸出量の大きさは特恵マージンや原産地規則よりも FTA の利用に対する影響が大きく⁹、為替レートの変動も FTA の利用率に影響を及ぼす¹⁰。

今回は日本のタイからの輸入のデータをもとに、上記の特恵マージンならびに貿易の規模が FTA の利用にどのような影響を与えたのか、分析を行った。

1. 特惠マージン（MFN 税率と FTA 税率の差）

2017 年に日本がタイから輸入した品目（HS9 桁ベース）について、特惠マージン（MFN 税率と FTA 税率の差）別に利用率を集計したものが表 10 である。特惠マージンはそれぞれ、①5%未満、②5%以上 10%未満、③10%以上 15%未満、④15%以上の 4 つに分類した（特惠マージンが数値化できない従量税の品目は除外している）。タイから輸入された品目のうち、それぞれの特惠マージンに該当する品目は、全体で①5%未満が 736、②5%以上 10%未満が 576、③10%以上 15%未満が 174、④15%以上が 38 と特惠マージンが大きくなるほど対象となる品目は少ない。ただし、品目の分野によってバラつきがあり、例えば皮革・毛皮・ハンドバッグ等では①5%未満が 3、②5%以上 10%未満が 12、③10%以上 15%未満が 8、④15%以上が 13 と規則性が見られないほか、光学機器・楽器ではいずれの特惠マージンも対象が 1～2 品目と非常に限られている。

これらを踏まえたうえで特惠マージンごとの FTA 利用率を比較すると、特惠マージンが 5%未満の FTA 利用率は全体で 66.1%、5%以上 10%未満は 68.1%、10%以上 15%未満は 71.5%、15%以上は 81.5%と特惠マージンが大きくなるほど利用率が上昇していることがわかる。FTA を利用して輸入された品目数の多い繊維製品・履物では、5%未満が 67.8%、5%以上 10%未満が 67.4%、10%以上 15%未満が 71.8%、15%以上が 99.9%とこちらも特惠マージンの差に応じて利用率が増加傾向を示している。なお、鉱物性燃料や木材・パルプ、光学機器・楽器は特惠マージンが増加しても利用率は減少しているが、これは上述のように対象となる品目が少ないことが影響しているものと考えられる。

表 10 特恵マージン別の日本のタイからの輸入における FTA 利用率
(2017 年、単位：％)

(単位：％)

名称	5%未満		5%以上10%未満		10%以上15%未満		15%以上		合計	
	利用率	品目数	利用率	品目数	利用率	品目数	利用率	品目数	利用率	品目数
農水産品	77.7	59	88.2	39	82.8	14	85.2	4	82.1	116
食料品・アルコール	64.3	24	66.4	54	69.5	37	89.6	12	69.1	127
鉱物性燃料	27.5	14	0.0	1					25.6	15
化学工業品	68.8	122	93.0	12					71.0	134
プラスチック・ゴム製品	66.2	115	74.1	8					66.7	123
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	46.7	3	55.1	12	79.9	8	67.7	13	64.5	36
木材・パルプ	58.3	27	53.3	6					57.4	33
繊維製品・履物	67.8	195	67.4	407	71.8	112	99.9	8	68.6	722
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミ製品	63.1	136	49.5	26	28.4	1			60.7	163
機械類・部品										
電気機器・部品	54.3	3							54.3	3
輸送用機械・部品										
光学機器・楽器	0.0	1	9.6	2	1.0	2	0.0	1	3.5	6
雑製品	65.7	37	85.8	9					69.6	46
全体	66.1	736	68.1	576	71.5	174	81.5	38	67.9	1524

(注) 特恵マージンがある品目のうち、実際にタイから輸入があった品目を集計した(従価税の品目のみ)。
空欄は集計対象の輸入がなかったもの。利用率は JTEPA・AJCEP の合計。
(出所) 関税率表および財務省貿易統計より作成

2. 貿易の規模

貿易の規模に関しては、特恵マージンのある品目の輸入を 2017 年のタイからの輸入額で
①100 万ドル未満、②100 万ドル以上 1,000 万ドル未満、③1,000 万ドル以上 1 億ドル未
満、④1 億ドル以上 10 億ドル未満、⑤10 億ドル以上、の 5 つに分類して集計した(従量税
の品目も対象に含む)。各分類で対象となった品目数は、①100 万ドル未満が 247、②100 万
ドル以上 1,000 万ドル未満が 387、③1,000 万ドル以上 1 億ドル未満が 451、④1 億ドル以
上 10 億ドル未満が 317、⑤10 億ドル以上が 134 であった。

それぞれの輸入額における利用率を集計すると、100 万ドル未満の輸入における FTA 利
用率は全体で 38.1%に対し、1,000 万ドル未満は 61.5%、1 億ドル未満は 72.8%、10 億ド
ル未満は 82.6%、10 億ドル以上は 86.7%と輸入額の増加に伴って FTA の利用率が上昇し
ている。特恵マージンと同様、品目分野によっては必ずしも輸入額の増加と利用率の上昇は
連動していないが、対象となる品目数の多い繊維製品・履物では 100 万ドル未満の利用率

38.4%が、1,000 万ドル未満では 71.1%、1 億ドル未満が 76.9%、10 億ドル未満が 82.9%、10 億ドル以上が 90.7%とやはり輸入規模に応じて利用率は上昇している。

なお、特惠マージンと輸入規模による FTA 利用率への影響を比較すると、特惠マージンでは MFN 税率と FTA 税率の差が 5%未満の場合の利用率は 66.1%、特惠マージンが 15%以上の場合は 81.5%であったのに対し、輸入額が 100 万ドル未満の場合の利用率は 38.1%、10 億ドル以上は 86.7%と特惠マージンより輸入規模のほうが利用率への影響が大きい。これは先行研究の結果とも合致しており、10 億ドル以上の輸入では農水産品をはじめとした 11 品目分野のうち 5 つで利用率は 90%を上回っている。

表 11 輸入額別の日本のタイからの輸入における FTA 利用率（2017 年、単位：％）

(単位：％)

	100万ドル未満		1000万ドル未満		1億ドル未満		10億ドル未満		10億ドル以上		合計	
名称	利用率	品目数	利用率	品目数	利用率	品目数	利用率	品目数	利用率	品目数	利用率	品目数
農水産品	77.8	18	72.1	36	83.4	25	90.2	26	99.9	13	82.4	118
食料品・アルコール	81.6	14	45.4	23	70.1	41	75.6	33	73.4	20	68.9	131
鉱物性燃料	0.0	5	0.0	5	14.6	6	99.1	3	0.0	2	18.3	21
化学工業品	19.8	13	50.3	34	82.8	40	86.7	31	96.6	16	71.0	134
プラスチック・ゴム製品	0.0	13	50.5	19	60.6	32	88.2	30	91.6	29	66.7	123
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	50.0	6	61.9	7	72.4	14	63.4	7	65.3	2	64.5	36
木材・パルプ	0.0	3	45.5	9	68.3	12	70.9	8	97.0	1	57.4	33
繊維製品・履物	38.4	151	71.1	213	76.9	215	82.9	120	90.7	23	68.6	722
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミウム製品	20.4	16	35.4	32	64.9	50	78.4	45	83.1	20	60.7	163
機械類・部品												
電気機器・部品	0.0	1					97.5	1	65.4	1	54.3	3
輸送用機械・部品												
光学機器・楽器	0.0	2	0.0	1	10.6	2	0.0	1			3.5	6
雑製品	40.0	5	45.6	8	65.5	14	92.7	12	86.6	7	69.6	46
全体	38.1	247	61.5	387	72.8	451	82.6	317	86.7	134	67.6	1536

(注) 特惠マージンがある品目のうち、実際にタイから輸入があった品目を集計した。空欄は集計対象の輸入がなかったもの。利用率は JTEPA・AJCEP の合計。

(出所) 関税率表および財務省貿易統計より作成

FTA の利用に影響を及ぼす要因は、上記の特惠マージンや貿易の規模のほか、FTA を利用する企業側の内部要因も挙げられる。韓国の中小輸出企業を対象にアンケート調査を実施したところ、3 つの企業内部要因（知覚有用性、CEO 意識、組織学習）が FTA の利用に対して、統計的に有意に正の影響を与えていることが分かった。その中でも特に CEO 意識は中小企業の FTA 利用意向に最も大きな影響を及ぼす要因であることが示された¹¹⁾。

FTA の利用促進を考える際、特惠マージンや貿易の規模は意図して拡大することは難し

いが、CEO 意識などの内部要因は外部からの働きかけによって FTA の利用を促すことが可能である。

参考文献

- ・ 安藤光代、浦田秀次郎「日本の輸入における FTA 利用度の決定要因：特惠マージンと原産地規則」経済産業研究所、2018 年
- ・ 宋俊憲「中小企業の FTA 利用意向の要因に関する実証研究」2017 年
- ・ 日本貿易振興機構「ビジネス短信」
- ・ 早川和伸、Han-Sung KIM、吉見太洋「為替レートが FTA の利用率に与える影響：原産地規則の視点から」経済産業研究所、2017 年。
- ・ Hayakawa, K., Kim, H., and Lee, H. H. (2014). “Determinants on utilization of the Korea–ASEAN free trade agreement: Margin effect, scale effect, and ROO effect,” World Trade Review, Vol. 13, No. 3
- ・ 水産庁ホームページ
- ・ 日本貿易振興機構ホームページ

1 日本貿易振興機構「ビジネス短信」、2019 年 12 月 16 日

2 <https://www.ryt9.com/s/iq03/2955755>

3 日本貿易振興機構「ビジネス短信」、2019 年 10 月 30 日

4 日本からの輸入では JTEPA のほか ASEAN との協定である AJCEP も利用可能である。ただし、関税の引き下げは先行して発効した JTEPA のほうが進んでいる。

5 金額は二国間および多国間 FTA の合計。

6 MFN 税率が有税かつ FTA 税率が MFN 税率を下回る品目のみを集計。HS コード「00」から始まる再輸入品は除外した。

7 1993 年 11 月、FAO の下部機関として設立が採択され、1996 年に発効。管轄区域(インド洋及び必要に応じ接続する諸海)におけるマグロ類(カツオ、マグロ、カジキ類)の保存及び最適利用の促進を目的とする。参加国は、日本、韓国、中国、豪州、コモロ、エリトリア、フランス(海外領土)、ギニア、インド、インドネシア、イラン、ケニア、マダガスカル、マレーシア、モルジブ、モーリシャス、モザンビーク、オマーン、パキスタン、フィリピン、セーシェル、シエラレオネ、ソマリア、スリランカ、スーダン、タンザニア、タイ、英国(海外領土)、イエメン、南アフリカ、EU の 31 か国・地域。(出所) 水産庁ホームページ。 <https://www.jfa.maff.go.jp/j/press/kokusai/190614.html>

8 安藤光代、浦田秀次郎「日本の輸入における FTA 利用度の決定要因：特惠マージンと原産地規則」経済産業研究所、2018 年 (<https://www.rieti.go.jp/jp/publications/nts/18e078.html>)

9 Hayakawa, K., Kim, H., and Lee, H. H. (2014). “Determinants on utilization of the Korea–ASEAN

free trade agreement: Margin effect, scale effect, and ROO effect,” World Trade Review, Vol. 13, No. 3, pp. 499-515.

([https://www.cambridge.org/core/journals/world-trade-review/article/determinants-on-utilization-of-the-koreaasean-free-trade-agreement-margin-effect-scale-effect-and-roo-effect/](https://www.cambridge.org/core/journals/world-trade-review/article/determinants-on-utilization-of-the-koreaasean-free-trade-agreement-margin-effect-scale-effect-and-roo-effect/B015EDECA5DAC7F6C89B168185A5751E)

B015EDECA5DAC7F6C89B168185A5751E)

- 10 ASEAN-韓国 FTA の場合、輸出国である ASEAN の通貨が輸入国である韓国ウォンに対して減価（増価）すれば、ASEAN 通貨建て輸出価格は上昇（低下）し、付加価値率も上昇（下落）すると予想される。したがって、ASEAN の通貨の韓国ウォンに対する減価（増価）は AKFTA 利用率を上昇（低下）させると考えられる（早川和伸、Han-Sung KIM、吉見太洋「為替レートが FTA の利用率に与える影響：原産地規則の視点から」経済産業研究所、2017 年。）

(<https://www.rieti.go.jp/jp/publications/nts/17e007.html>)

- 11 宋俊憲「中小企業の FTA 利用意向の要因に関する実証研究」2017 年

第4章 タイ企業の越境経営、本格拡大期に突入 ——大企業が一段と注力、業種も多様化——

公益社団法人日本経済研究センター

主任研究員 牛山 隆一

要約

タイ企業の越境経営が本格拡大期に突入した。2010年頃から対外直接投資の増加が目立ち始めたが、拡大トレンドは一層鮮明になってきた。2018年の対外直接投資額（ストック）がマレーシアを初めて上回るなど、タイは東南アジア諸国連合（ASEAN）でシンガポールに次ぐ2番目の対外投資国として存在感を増している。その主な投資先はASEAN域内で、特にカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムのCLMV向けの増勢が顕著である。一方、タイ証券取引所（SET）の統計でも対外直接投資を手掛ける上場企業は全業種で増えており、海外売上高比率も上昇している。国内で少子高齢化や通貨高など経営環境が悪化する中、タイ企業はCLMVなどの成長力に富む市場、低廉な労働力に着目している。個別企業の動きを見ると、サイアム・セメント・グループ（SCG）やTCCグループ、チャロン・ポカパン（CP）グループなど大企業の海外戦略が更に活発化しているほか、電力や外食などの業種で新たに国際化に取り組む企業も増えており、プレーヤーの顔触れは一段と多彩になってきた。タイ政府が自国企業の対外展開を促していることもあり、タイ企業の多国籍化は今後進むとみられる。だが、他の外資系や地元勢も加わって激しい競争が繰り広げられている外国市場でタイ企業が生き残れるかは不透明である。本稿では以下、タイ企業の対外直接投資動向を統計面から詳細に分析し、前述の大企業を含む個別企業の具体的な事例も見ていく。最後にタイ企業の海外展開について若干の考察を加えて締めくくる。

第1節 タイの対外直接投資（OFDI）動向¹

1. フロー・ストック双方でマレーシアを上回る

(1) フローは3年連続で過去最高

本節ではまず、国連貿易開発会議（UNCTAD）及びタイ中央銀行の統計を基に、フロー・

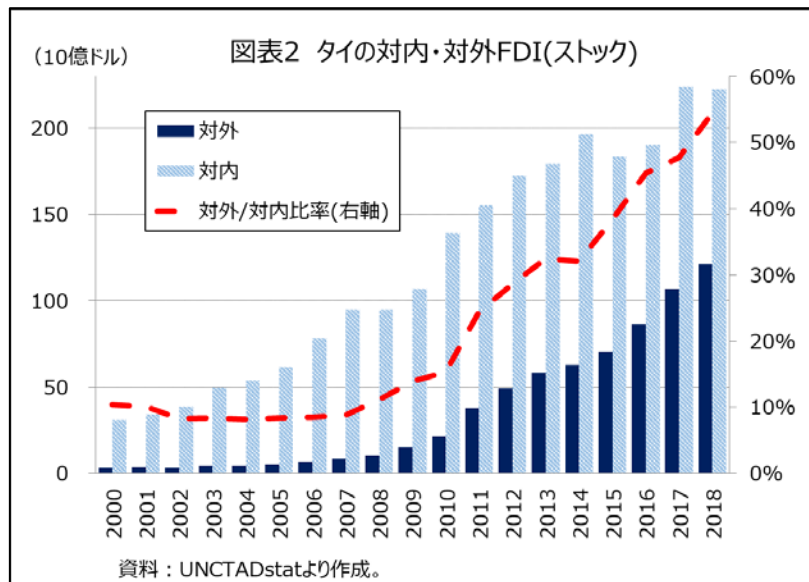
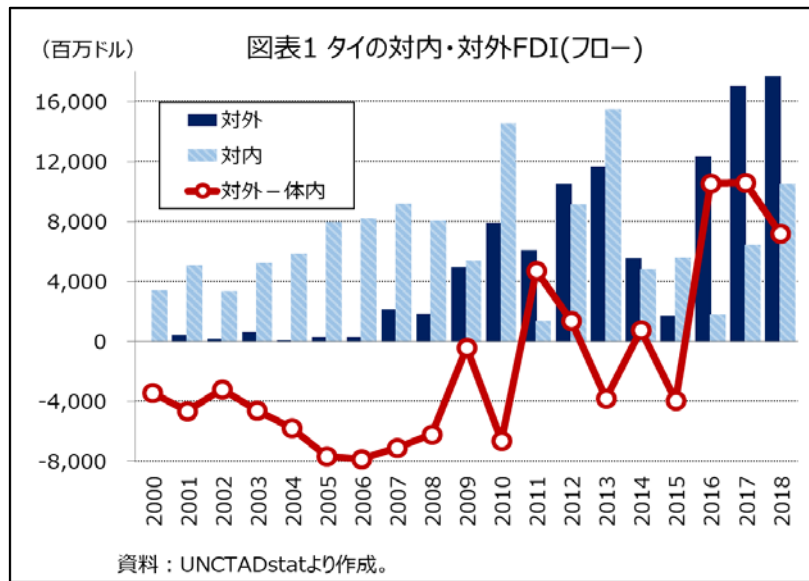
ストック双方におけるタイの対外直接投資（Outward Foreign Direct Investment：OFDI）と対内直接投資（Inward Foreign Direct Investment：IFDI）の比較、タイと他 ASEAN 諸国の OFDI の比較をそれぞれ行い、タイの OFDI の投資先や業種の特徴も見ていく。

UNCTAD によると、タイの 2018 年の OFDI はフローベースで約 177 億ドルと 3 年連続で過去最高を記録した。一方、IFDI は 2 年連続で増えたものの約 105 億ドルにとどまっており、OFDI が IFDI を約 72 億ドル上回る出超となっている（図表 1）。フローの金額は年毎に大きくぶれるが、出超は 3 年連続で、18 年に ASEAN 諸国で出超を記録したのはタイのみであった。タイの OFDI は 2010 年頃から急伸し、11 年に初めて IFDI を上回った。その後、両者は抜いたり抜かれたりの状態を続けたが、直近 3 年間は OFDI の伸びが著しく、タイは「投資国」としての側面を益々強めている。

他の ASEAN 諸国と比べると、タイの OFDI（18 年）は首位シンガポールの約 371 億ドルに次ぐ 2 番目の規模だ。90 年代初頭以来、タイの OFDI はマレーシアを一貫して下回っていたが、16 年に初めて追い抜き、ASEAN 内で 2 位に浮上した。一方、マレーシアは 15 年まで 9 年連続で出超を記録していたが、その後 FDI が減るなかで入超に転じている。マレーシアは 90 年代からシンガポールとともに ASEAN の OFDI を牽引してきた国であるが、最近伸び悩みが目立っている²。

(2) ストックは対外/対内が 5 割超に

一方、ストック（残高）の数字を見ると、タイの 2018 年の OFDI は約 1,214 億ドルで、IFDI（約 2,227 億ドル）の半分超にとどまる（図表 2）。タイは外資導入を梃子に成長を続けた国であるため、過去からの蓄積を示すストックベースの OFDI は IFDI になお及ばない。ただ、タイの OFDI は 13 年からの 5 年間でほぼ倍増、18 年にマレーシアを初めて上回った。OFDI/IFDI 比率も 08 年：11%→13 年：33%→18 年：54%と上昇が続く。ASEAN 諸国で同比率（18 年）が最も高いのはマレーシア（78%）であるが、11 年に 117%のピークを付けた後、下落しており、タイが差を縮めてきている³。



(3) 最も多いのはASEAN 向け

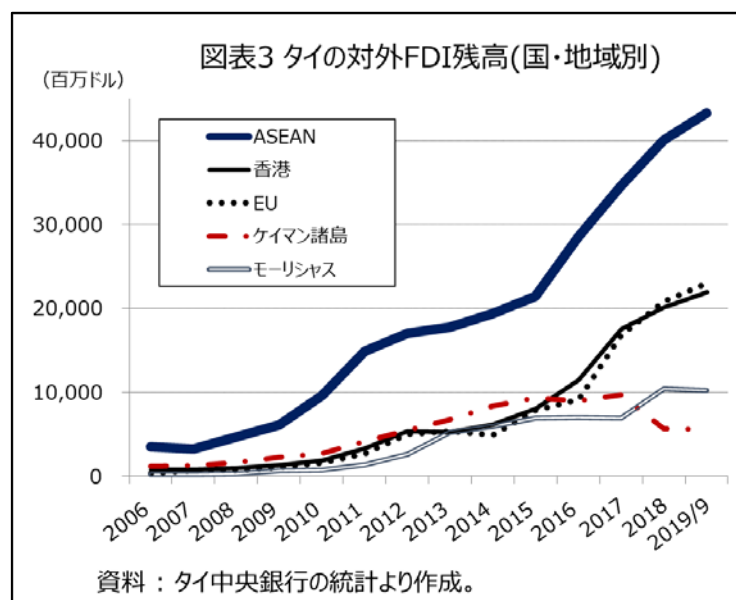
タイの OFDI (ストック、以下同) の行き先を、同国中央銀行の統計から確認しよう。19 年 9 月末時点の OFDI (約 1,455 億ドル) を主要投資先別にみると、1 位 ASEAN (シェア 30%)、2 位欧州連合 (EU、16%)、3 位香港 (15%) の順となる。ASEAN10 カ国を一括りにすると 2 位 EU を大きく引き離している (図表 3)。対 ASEAN・OFDI は 09 年以降の約 10 年間で 7 倍超に拡大した。この間のタイ全体の OFDI 増加額に対する寄与率は 29% と、対 EU (17%)、対香港 (16%) を上回り、トップである⁴。タイの OFDI 拡大の最大

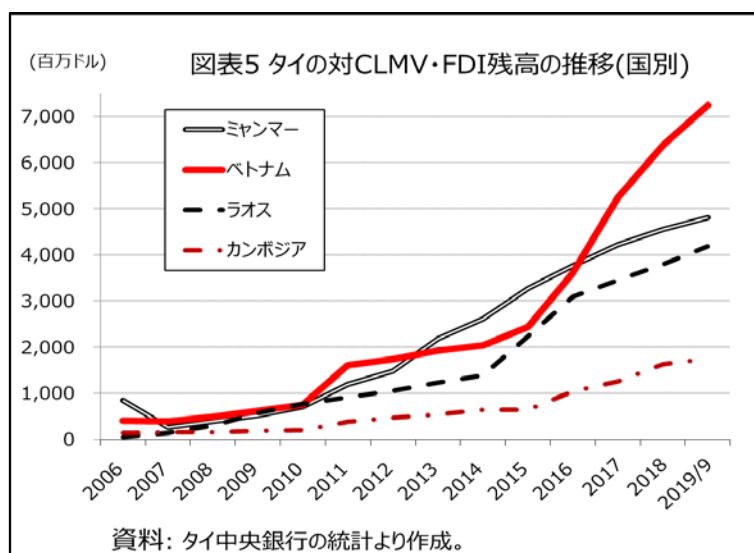
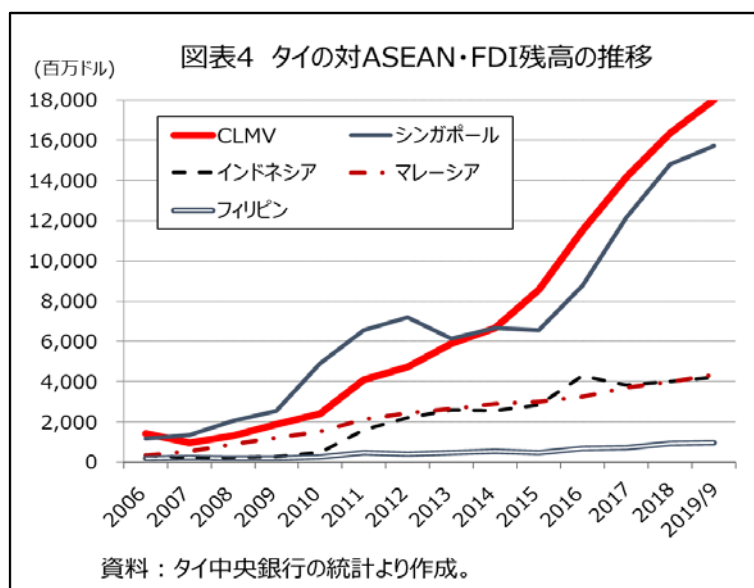
の原動力が、対 ASEAN 投資になっていることが分かる。

対 ASEAN・OFDI の国別内訳は、1 位シンガポール(シェア 10.8%)、2 位ベトナム(5.0%)、3 位ミャンマー (3.3%)、4 位マレーシア (3.0%)、5 位インドネシア (2.9%) の順。ただ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの 4 カ国 (CLMV) を 1 つにまとめると、シェアは 12.4%と最も大きくなる (図表 4)。タイの対 CLMV・OFDI は 15 年以降、一貫して対シンガポール OFDI を上回っている。タイ企業にとって、ASEAN の中でもとりわけ CLMV が重要な事業展開先になっていることもうかがえよう⁵。

(4) ベトナム向けが急増

最近のタイの対 CLMV・OFDI には特徴が観察される。ベトナム向けの急増である。対ベトナム OFDI (19 年 9 月末) は約 72 億 5,000 万ドルと直近の約 5 年間で 3.6 倍に拡大しており、対ミャンマーの 1.8 倍、対カンボジアの 2.8 倍、対ラオスの 3.0 倍を上回る伸びを記録した (図表 5)。この結果、ベトナムは 17 年にミャンマーを追い抜き、CLMV の中で最大の投資先となった。





一方、タイの OFDI を業種別に見ると、19 年 9 月末時点で最も多いのは製造業でシェア 33%、以下、金融・保険 15%、卸売り・小売り 12%、鉱業 10%などが続く。過去 5 年間の推移を見ると、ほとんどのセクターで金額が増えており、タイ企業の OFDI が様々な業種で進められてきたことも見て取れる。

ここまで UNCTAD 及びタイ中銀の統計から、タイがフローベースで OFDI が IFDI を上回る「出超」を続けている点、フローに続いてストックの OFDI もマレーシアを追い抜いて ASEAN2 位の規模になった点、更にタイの OFDI 拡大の最大の牽引役が ASEAN 向けで、特にベトナムをはじめ CLMV 向けが急伸している点を確認した。タイ企業が CLMV を中心に対 ASEAN 投資を拡大しているのは、タイ経済が少子高齢化に加え、賃金コスト上

昇、パーツ高進行など様々な問題に直面する中、新たな市場や工場立地先を近隣諸国に求める動きが強まっていることが背景にある。なかでも経済発展が相対的に遅れ、地理的にも近い CLMV は労賃が安いという、潜在的な市場の成長力も大きいとみられることから、タイ企業の主要なターゲットになっている。また、CLMV の中では人口規模が最も大きいベトナムに対する注目度は特に高い。

2. 上場企業の 3 割超が OFDI 実施

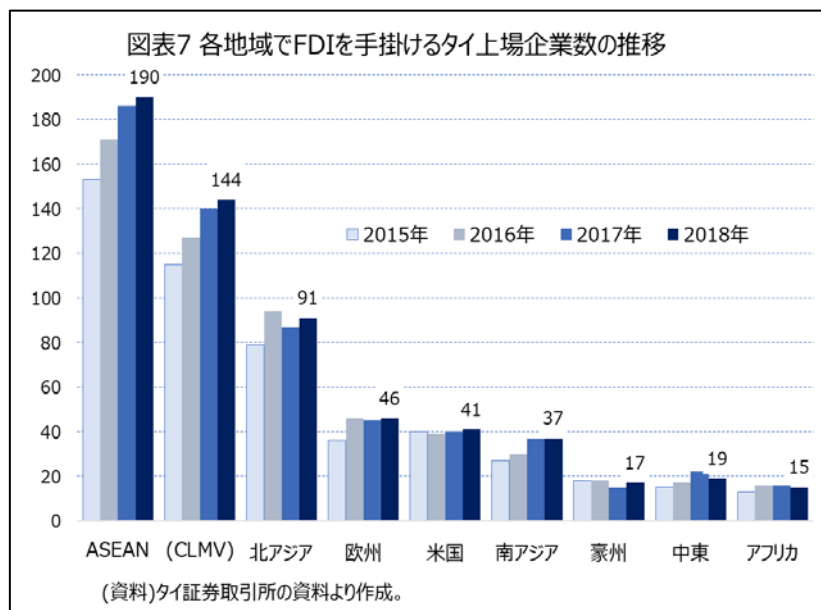
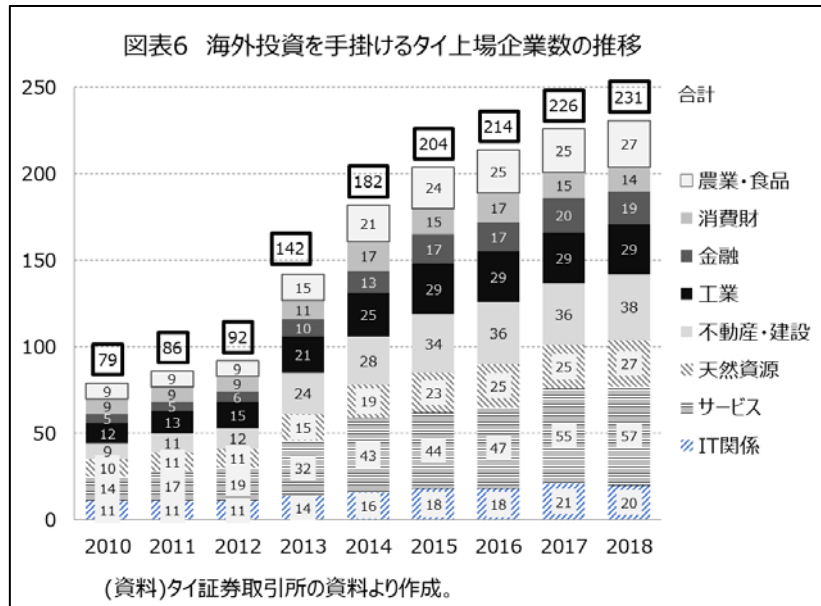
(1) 最も多いのは ASEAN 向け

次に UNCTAD、タイ中銀の統計を補完するものとして、タイ証券取引所 (SET) が毎年まとめている上場企業の OFDI に関する調査「Outward Foreign Direct Investment of Thai Listed Firms in SET」の結果を見てみよう。それによると、SET 上場企業で OFDI を行っているところは 2018 年に 231 社と全上場企業数の 31% を占めた⁶。その 8 年前 (10 年) の 79 社、14% に比べ、前者は約 3 倍、後者は 17 ポイントそれぞれ拡大している (図表 6)。

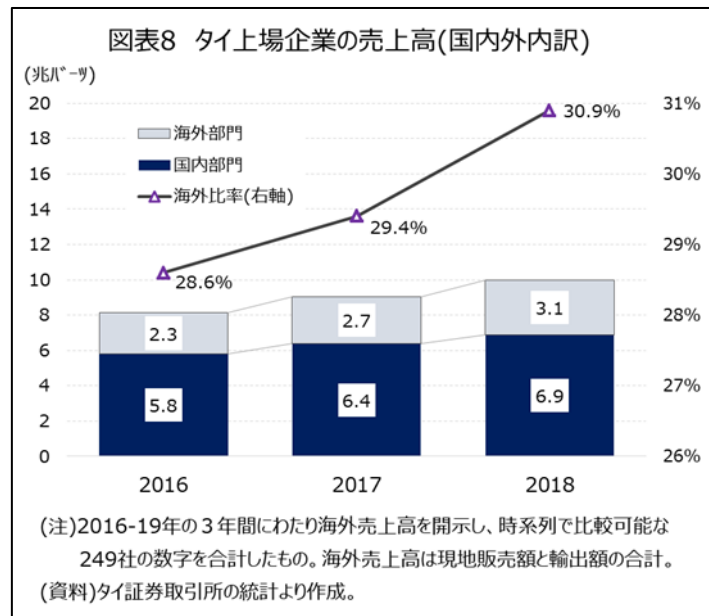
18 年時点で OFDI を行っている企業を業種別にみると、最多がサービスの 57 社、次が不動産・建設の 38 社で、以下、工業 29 社、農業・食品 27 社、天然資源 27 社の順。いずれも 2010 年代に企業数が増えている。OFDI が幅広い分野で進められていることが、この調査からも見て取れる。

OFDI を行っていると答えた上場企業のうち、最多の 190 社が投資先として ASEAN を挙げており、以下、北アジア (日中韓を含む) 91 社、欧州 46 社、米国 41 社、南アジア 37 社が続いている (複数回答可、図表 7)。ASEAN に投資をしていると回答した企業数は 16 年以降の 3 年間で 37 社増えており、北アジアの 12 社増、欧州と南アジアの各 10 社増を上回り、最も多い。

ASEAN のうち CLMV に投資をしている企業数は 144 社である。対 ASEAN 投資企業の大半が CLMV に投資をしているわけで、タイ企業の “CLMV 熱” が、やはり感じられる数字である。また、ASEAN のどの国に投資しているかを見ると、18 年は 1 位ミャンマー (68 社)、2 位ベトナム (65 社) であった。更に 3 位のシンガポール (59 社) を挟み、4 位にラオス、カンボジア (各 57 社) が同数で並ぶ。トップ 5 に CLMV がすべて顔を出している⁷。3 位のシンガポール向けも、同国にはタイ企業の ASEAN 統括拠点もあることから、最終的に CLMV に向かう投資も少なくないとみられる。



SET では 2016-18 年に外国売上高⁸を毎年開示した 249 社について、18 年の外国売上高は合計約 3 兆 1,000 億バーツ（約 11 兆 1,600 億円）⁹と 16 年に比べ約 35%増え、国内売上高の同約 19%増を上回る伸びを示したとしている。この結果、外国売上高比率は同じ期間に平均 29%から同 31%に上昇したという（図表 8）。外国売上高の地域別内訳（18 年）はアジアが 64%と最大で、欧州（17%）、米州（14.1%）を大きく上回る。業種別の外国売上高比率は、①輸送・ロジスティクス（75%）、②電子部品（72%）、③飲食品（63%）、④包装（58%）、化学品（58%）——の順に高い¹⁰。



(2) 新しい株価指数を作成

SET は上場企業にとって CLMV が重要な事業展開先になっていると判断し、18 年 2 月から「SET CLMV Index」という名称の株価指数を作成、公表を始めた。この指数は、① CLMV での年間売上高が総売上高の 10%以上か 1 億バーツ以上、②時価総額 50 億バーツ以上、③浮動株 20%以上——などの基準をクリアした企業をグループ化し、それらの株価を一つの指数にまとめたものだ。2019 年末時点で 35 社が対象になっている¹¹⁾。

SET には代表的株価指数である「SET Index」や高配当株をまとめた「SET High Dividend (SETHD) Index」、ESG (環境・社会・企業統治) 面の取り組みが評価される銘柄を集めた「SET Thailand Sustainability Investment (SETTHSI) Index」等の指数が既にあるが、外国事業に着目した指数は初めてである。SET では「SET CLMV Index」を活用してタイ企業への投資を行えば、高成長が期待される CLMV 経済がもたらす収益機会を享受できると意義を強調している¹²⁾。

第 2 節 タイ企業の具体的な事例

前節では 2010 年頃から拡大し始めたタイ企業の OFDI が、更に加速している状況を統計面から確認した。このことはタイ企業の越境経営が本格的な拡大期に突入したことを映し出している。ここで言う「本格的」とは、既に越境経営に取り組んでいた大企業の動きに一

段と拍車がかかる一方、新たに越境経営を始める企業も増えだした、という 2 つの現象が同時に起きているという意味である。以下、本節ではまず、前者に該当する企業群、次いで後者の企業群の動きを順に取り上げよう。

1. タイの大企業、越境経営の更なる加速

(1) バンコク銀行——インドネシアで大型買収

タイの銀行最大手、バンコク銀行は1957年という早い時期に初の海外支店を香港に開設、その後中国本土やインドネシア、マレーシアにも支店網を広げるなどアジア中心に海外事業を長く推進してきた。そして、2010年代になると近隣後発国への展開に本腰を入れ、15年にミャンマー最大の都市ヤンゴンとカンボジアの首都プノンペンに支店を開いた。前者は経済の改革・開放が進む同国の外銀支店開設認可第1号として実現¹³、後者はカンボジア経済が活況を呈してきたため約15年ぶりに支店を再開したものであった。翌16年はラオスに2番目の支店もオープンした。

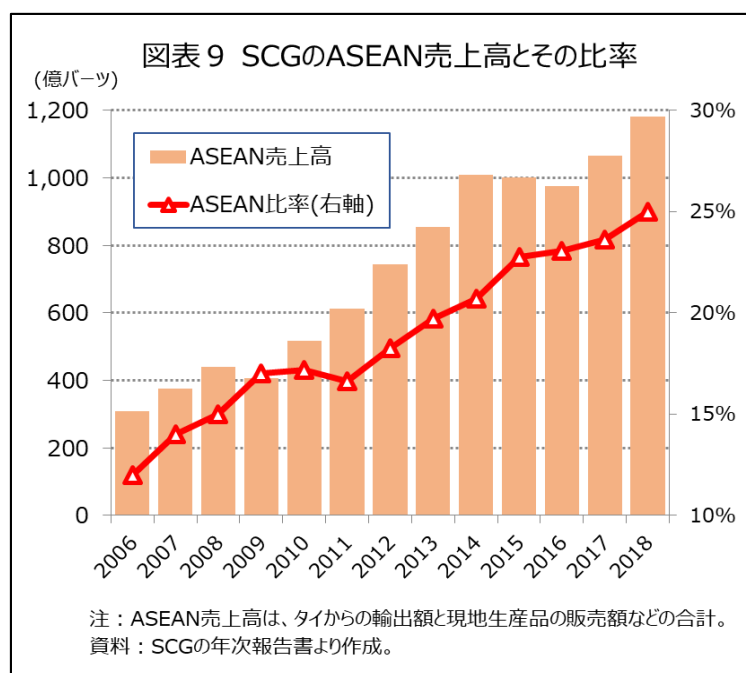
バンコク銀は現在、日米英なども含め15カ国・地域(32カ所)に海外支店を設けているが、このうち8カ国がASEAN諸国である。域内経済の更なる成長を取り込もうと、同行は自らを「ASEANの銀行」と位置づけ、ASEAN重視の姿勢をアピールしている。そうしたなか2019年12月に発表したのがインドネシアの中堅プルマタ銀行の買収であった。買収金額は37兆4,309億ルピア(約3,000億円)で、タイの銀行の外銀買収で過去最大の案件となった。ASEAN最大の経済規模を持つインドネシアでプルマタ銀は総資産12位、リテールに強く同国内に約330の支店を持つ。バンコク銀はプルマタ銀を傘下に収め、タイ企業の進出も増えているインドネシアで収益を拡大する考えだ。

(2) サイアム・セメント・グループ——ASEAN売上高の拡大に注力

タイ最古参の製造企業、サイアム・セメント・グループ(SCG)は、バンコク銀と同様、ASEAN市場を重視しており、インドネシア・ベトナム両国を軸に主要事業のセメント、化学、包装材の3部門で一段と攻勢を強めている。19年にはインドネシアの包装資材会社、ファジャル・スルヤ・ウィセサの株式55%を6億6,500ドル(約730億円)で買収することを表明した。SCGはこの買収について「(約2億6,000万人の人口が存在し)成長の可能性がタイの約3倍はある」インドネシアに本格的に進出することで「ASEANでの成長基盤を

強化できる」と意義を強調している¹⁴。

SCG の 18 年 12 月期は総売上高に占める ASEAN 売上高（タイを除く）比率が 25%と 8 年連続で過去最高を記録した（図表 9）。その内訳は、タイからの輸出額が 8%、現地生産品の販売額などが 17%で、特に後者が直近 10 年間で 15 ポイントも上昇している。これは、SCG が近年、ASEAN 域内で生産拠点を積極的に拡充してきたことを反映したものだ。同社は将来的には ASEAN 売上高を国内売上高よりも大きくしたいとの意向を示す。その目標達成に向け、ASEAN 域内で更に合併・買収（M&A）を推進する方針だ¹⁵。SCG は 20 年中に包装事業の子会社 SCG パッケージングの株式を SET に上場させる計画も進めている。株式上場に伴う資金調達額は 300 億バーツ以上に達する見通しで、重点市場である ASEAN への投資資金として活用するとみられる。

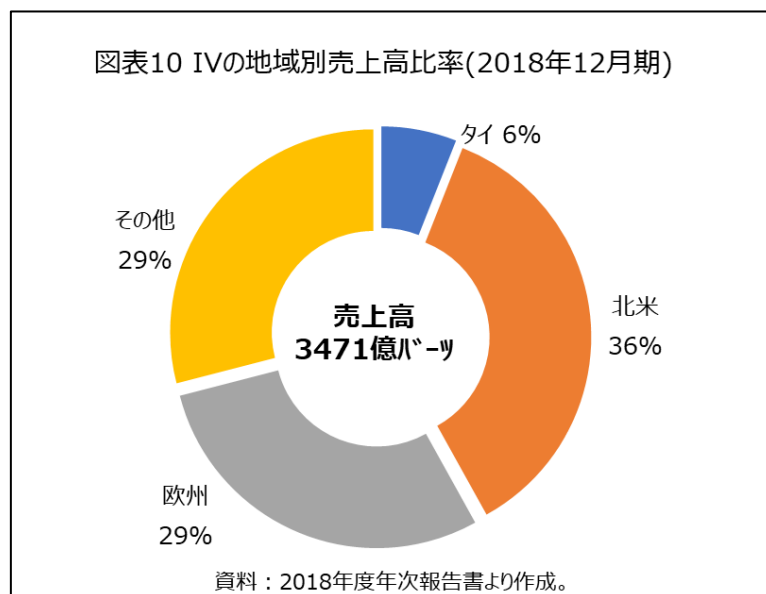


(3) インドラマ・ベンチャーズ——米企業を 21 億ドルで買収

石油化学大手インドラマ・ベンチャーズ（IV）は、ペットボトル原料のポロエチレンテレフタレート（PET）で世界最大のメーカーである。2000 年代に海外 M&A をテコに規模を拡大してきたが、2019 年も大型案件を仕掛けて話題を集めた。米化学品大手ハンツマン・コーポレーションの一部事業を約 21 億ドルで買収するというもので、20 年初めまでに手

続きを終えた。買収対象はハンツマンの界面活性剤や、化学品の最終品になる前の「中間体」を製造する部門。これらの製品は潤滑剤や洗剤の原料となる。IV は PET や化学繊維を主力としているが、買収により取扱品目を多様化し、競争力の更なる強化を狙っている。アローク・ロヒア最高経営責任者（CEO）は今回の買収がグローバル企業としての基盤を強化するうえで「重要な推進役になる」と指摘している。

IV は 19 年にブラジルの化学繊維メーカー、ナイジェリアのペットボトル素材メーカー、ドイツの PET メーカー、イタリアの合繊繊維メーカーも相次いで買収しており、M&A 戦略の手綱を緩めていない。IV の多国籍化に弾みが付いたのは、経営不振に陥っていた米企業を 03 年に買収してからだ。その後、グローバル規模で経営網の拡張を続けてきた結果、生産拠点はアジア、北南米、欧州、アフリカの計 31 カ国・93 カ所（18 年末）へ広がった。18 年 12 月期の売上高は前年同期比 21%増の 3,471 億バーツ（約 1 兆 2,500 億円）、純利益は同 27%増の 265 億バーツ（約 954 億円）。海外売上高比率は既に 94%（内訳は北米 36%、欧州 29%、その他 29%）に達している（図表 10）。



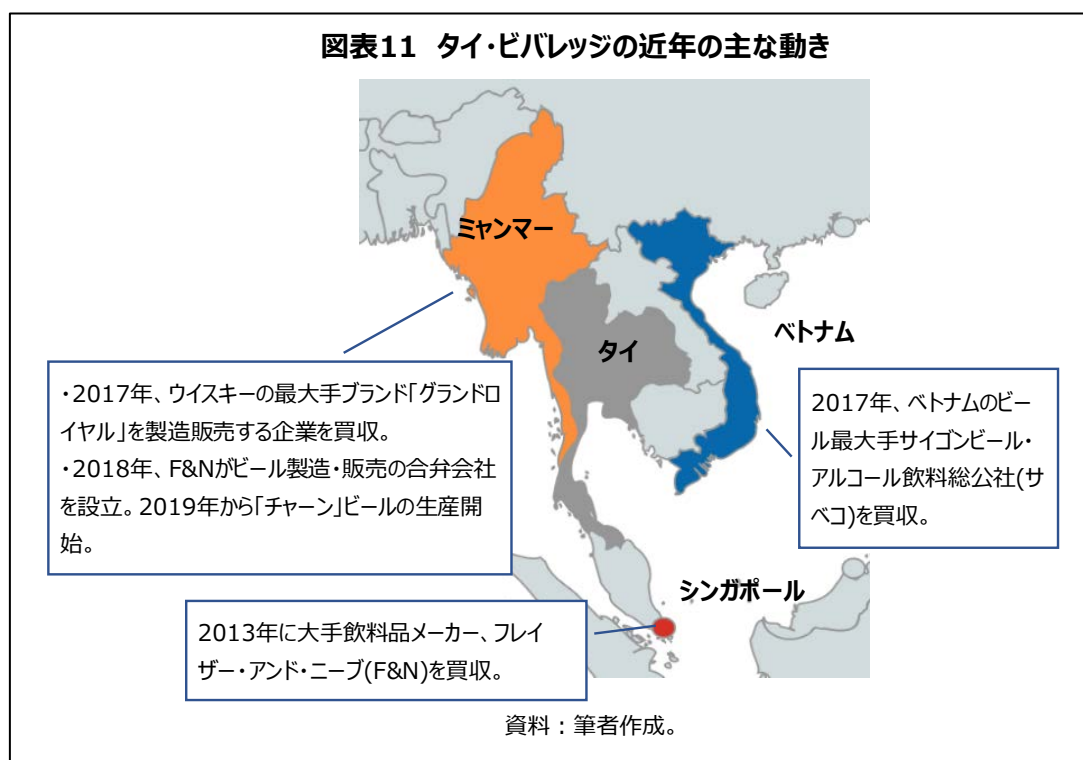
(4) タイ・ビバレッジ——ミャンマーで看板商品を現地生産

TCC グループやセントラル・グループ、チャロン・ポカパン（CP）グループといった華人系有力財閥の海外戦略も見てみよう。まず、TCC グループでは中核企業の手飲料品会社タイ・ビバレッジ（タイビバ）が 13 年、シンガポールの同業大手フレイザー・アンド・

ニーブ（F&N）を当時の為替レート換算で1兆円超の巨費を投じて買収、17年にはベトナムのビール最大手サイゴンビール・アルコール飲料総公社（サベコ）を同約5,300億円で子会社化した（図表11）。これらの買収により、タイビバは目標に掲げる「ASEAN企業」への飛躍に向け、経営基盤を大幅に強化できた。

そしてタイビバ傘下に入ったF&Nは19年、ミャンマー・ヤンゴン近郊でビールの合併生産を始め、同国市場に参入した¹⁶。生産品目はタイビバの看板ブランド「チャーン（象）」で、同ブランドの海外生産は初めてとなった。タイビバは20年にベトナムでも「チャーン」の現地生産を始める意向で、現地子会社サベコの工場を活用する可能性がある¹⁷。更にシンガポールでビール部門の株式を上場させることも検討している。実現すれば100億ドル超の大型の新規株式公開（IPO）になる可能性がある。調達した資金はASEAN市場の開拓に活用するとみられる。

一方、同じTCCグループでは大型スーパー「ビッグC」を手掛けるベリ・ユッカーも19年に隣国カンボジアに1号店を開き、海外事業を本格化し始めた¹⁸。今後、同国内に更に数店開設するほか、ラオスにも進出する予定とみられる。

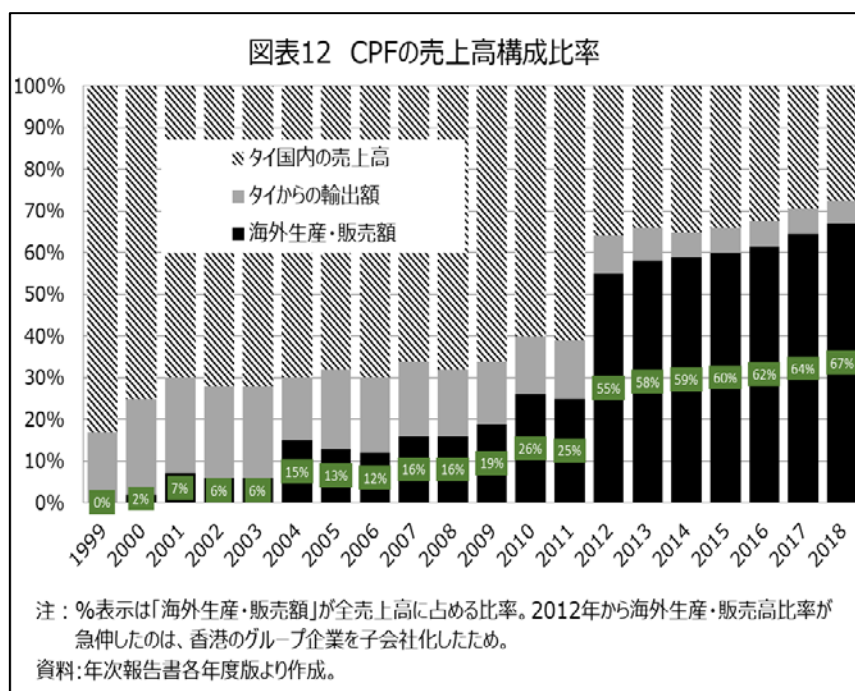


(5) セントラル・グループ——マレーシアに大型 SC を出店

流通最大手セントラル・グループは 19 年に隣国マレーシアの首都クアラルンプール近郊のスランゴール州で大型ショッピングセンター（SC）「セントラル i シティ」を開業した。同グループが国外で大型 SC を開くのは初めてである。投資総額は 85 億バーツ（約 300 億円）。地元不動産会社との合弁事業で、セントラル側が 60% 出資した。セントラルは 11 年のイタリア老舗百貨店買収を皮切りにデンマーク、ドイツに進出するなど欧州市場をまず攻めた。そして、ここ数年はベトナムにターゲットを絞り、大手家電量販店チェーンや外資系大手スーパーを相次いで買収、傘下の百貨店「ロビンソン」も現地に進出した。現在欧州とベトナムを主要な展開先となっているが、マレーシアでの大型 SC 開設により海外部門を拡大させる姿勢を更に鮮明にした。19 年には傘下的高级ホテル「センタラ」の日本 1 号店を大阪に出店することや、オーストリアの首都ウィーンで高級ホテルと商業施設などで構成される複合施設を開発する計画も発表、更に 20 年に入りスイス的高级百貨店を買収することも明らかにしている。

(6) CP グループ——中核企業が海外比率 75% 目指す

CP グループの中核企業で、畜産や加工・冷凍食品などを手掛ける CP フーズ（CPF）は現経営 5 年計画（2019-23 年）の最終年度までに売上高を 8,000 億バーツと 2018 年実績比で約 50% 増やすとの目標を掲げる。CPF の海外進出先（輸出先と投資先の合計）は中印 ASEAN などアジア中心に世界約 50 カ国へ広がっており、18 年 12 月期の海外売上高比率（輸出を除く）は 67% と 2013 年以降の 5 年間で約 10 ポイント上昇した（図表 12）。同社は今後、売上高 8,000 億バーツの目標達成に向け、2023 年までに合計 150 億バーツを投じるなどして海外売上高比率を 75% へ引き上げる方針。例えばベトナムで約 2 億 2,000 万ドルをと投じて鶏肉、豚肉の加工工場を建設、中国でも食品加工場の拡張等を計画していると報じられる¹⁹。CP グループ傘下で量販ストアを展開するサイアム・マクロも、既に進出したカンボジア、インドに加え、中国、ミャンマーにも参入する方針だ²⁰。



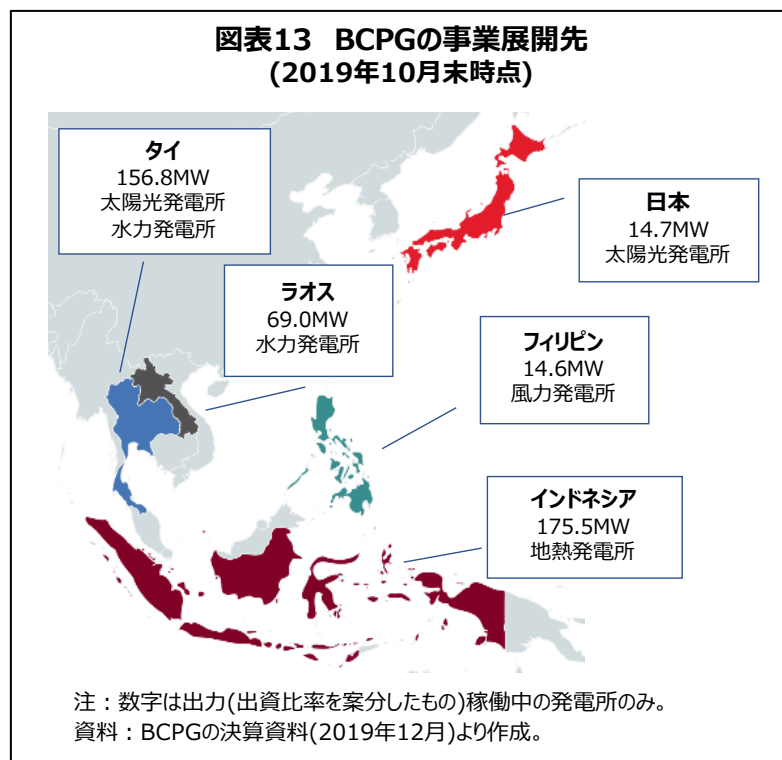
2. タイ企業、対外進出の新たな広がり

(1) 電力業界——再生エネ中心に海外市場を開拓

タイ企業の海外進出が新たに勢いづいてきた業種の 1 つに電力業界がある。以下、その最近の動きを見ていきたい。まず、タイ国営石油会社（PTT）グループの電力会社グローバル・パワー・シナジー（GPSC）は 2017 年末に日本の岩手県一関市で太陽光発電所（出力 20.8MW）の営業運転を始めた。同社初の海外プロジェクトで、約 100 億円を投じ完成させた。電力は東北電力に 20 年間供給する予定だ。更に 19 年には隣国ラオスでサイヤブリ水力発電所（出力 1285MW、GPSC の出資比率 25%）とナムリク水力発電所（65MW、同 40%）の運転も始めている。GPSC はミャンマーでも天然ガス発電所を計画しているほか、台湾やベトナムへの進出も検討している。地元タイでも 19 年に太陽光発電会社 4 社を買収するなど、国内外で活発な動きを見せている。

石油精製・小売り大手、バンチャク石油の再生可能エネルギー発電子会社、BCPG は 16 年に日本、17 年にインドネシアとフィリピンに相次いで進出した。具体的には、日本で太陽光発電の米サンエジソンの日本法人を買収、フィリピンで風力発電会社の全株式を取得、インドネシアで地熱発電会社の株式 3 分の 1 を取得している。更に 19 年にラオスの水力発電所を約 1 億 7,000 万ドルで買収、マレーシアで太陽光発電所、台湾で風力発電所をそれ

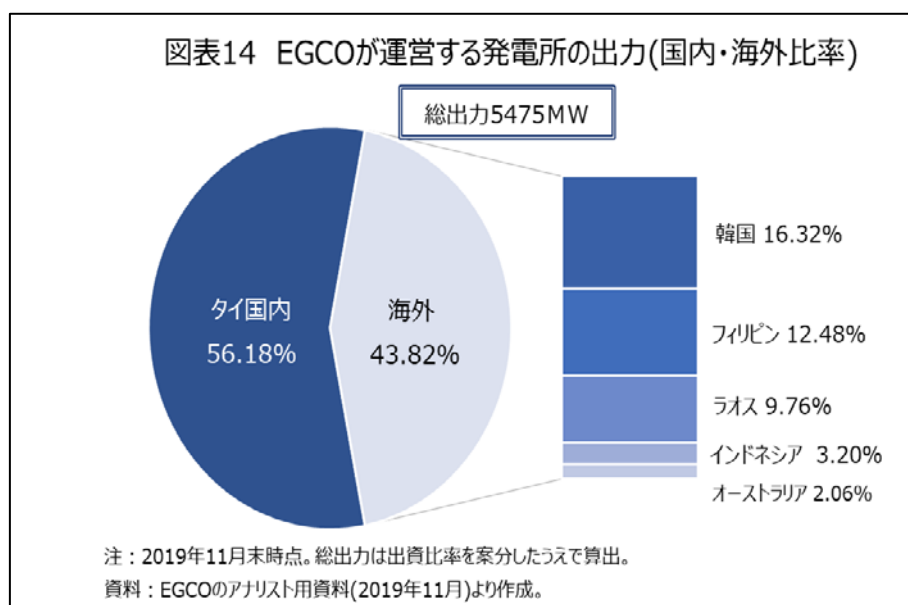
ぞれ設置する計画も明らかにした²¹。BCPG は既に地元タイと合わせた総出力量 413MW（19 年 10 月末）の約 6 割を海外が占めている（図表 13）。同社は 19-23 年の 5 年間に総額 500 億バーツ（約 1,800 億円）の投資を予定しており、主に海外で実施するとみられる。BCPG の創業は 2015 年。会社の歴史は浅いが、翌 16 年に株式を公開した後、急速な多国籍化を進めている。



業界大手ガルフ・エネルギー・デベロップメントもここ 1-2 年の動きが急だ。18 年に中東オマーンで建設中の天然ガス発電所（20 年稼働予定）に 45%出資。更に 19 年 3 月にベトナム南部タイニン省で太陽光発電所の運転を始めた。地元大手企業タインタインコン（TTC）グループとの合弁事業で、ガルフは 49%出資した。両者は同省で別の太陽光発電所を 20 年から稼働し、南部ベンチェン省でも 21 年から風力発電所を稼働させる計画だ²²。更にガルフはベトナム南部ニントゥアン省で天然ガス発電所、隣国ラオスで水力発電所の建設をそれぞれ独自に計画している。同社はタイ国内外で運営する発電所の総出力（出資比率で案分）を 19 年末の 2,804MW から 24 年末に 6,906MW へ増やす計画である。海外での規模拡大を通じ目標達成を果たしたい考えだ。

一方、業界大手エレクトリシティ・ジェネレーティング（EGCO）は、19 年にフィリピン

ン・ケソン州で石炭火力発電所、ラオスでメコン川に設置した水力発電所の営業運転を始めた。前者に 49%、後者に 12.5%それぞれ出資している。更に同じ 19 年、洋上風力発電所の建設を台湾で計画していたドイツの再生エネルギー会社の株式 25%を取得した。EGCO はタイに加えインドネシア、フィリピン、ラオス、韓国、オーストラリアの計 6 カ国 28 カ所で総出力 5,475MW（出資比率で案分）の発電所を運営しており、海外での総出力は全体の 4 割超に達している（図表 14）。EGCO にはタイ発電公社（EGAT）が 25%、日本の電力会社 JERA（東京電力ホールディングスと中部電力が共同出資）、三菱商事、九州電力の合弁会社が 24%出資している。



このほか B グリム・パワーも太陽光発電所の建設計画を進めていたカンボジア企業を 19 年に買収するとともに、ベトナム南部のタイニン省とフーエン省で同発電所の運転を開始した。出力は前者が 420MW、後者が 257MW で、B グリムはそれぞれ 55%、80%出資した。ラオスでも 19 年に水力発電所を稼働したほ、別の発電所を建設する準備も進めている。18-19 年にはマレーシア、韓国、フィリピンの 3 カ国で再生可能エネルギー事業の子会社を相次いで設立した。17 年に SET に上場したばかりの同社の国際化も急ピッチである。

タイ電力業界の多国籍化が急進展している裏には業界特有の理由もある。タイ国内では今後も電力需要が拡大する見通しであり、ラオスなど周辺国から電力の輸入を増やす必要に迫られている。国内では環境への悪影響を懸念する地域住民の根強い反対から大型発電

所の開発が難しくなっており、業界各社は収益拡大を図るには経営の国際化を進めざるを得ないという事情もある。また、環境問題への関心の高まりから世界的に再生可能エネルギーへの需要が高まる中、この分野での商機が諸外国で拡大しているとの背景もある。

(2) 外食産業——カフェチェーンが続々越境経営

タイ企業の越境経営が急進展している業界として外食も取り上げたい。焼き肉レストラン「BAR・B・Q プラザ」のフード・パッションがマレーシア、カンボジアなど、レストラン・ベーカリーの S&P シンジゲートが英国、シンガポール、中国など、鍋料理レストランの MK レストラングループが日本やシンガポール、ベトナムへそれぞれ店舗網を広げるなど、具体的な事例は枚挙に暇がない。その中でも活発な動きが目立つのがカフェ業界であろう。タイ国内でも近年、コーヒー人気が高まっており、カフェの出店競争は激しくなるばかりだが、一方で各社は国外でも商機を獲得しようと躍起になっている。

代表例が、国営石油会社（PTT）の子会社 PTT オイル・アンド・リテール（PTTOR）が経営するカフェ最大手「カフェ・アマゾン」だ。同店は既にカンボジア、ラオス、フィリピン、ミャンマー、日本、オマーン、マレーシア、シンガポール、中国の国外 9 カ国に進出しており、海外店舗数は約 250 店舗とタイ国内（約 2,800 店舗）の約 1 割の規模に達した（2019 年末、写真）。

2019 年に新規に出店したのはシンガポール、マレーシア、中国の 3 カ国。シンガポールでは空の玄関チャンギ空港に開業した大型商業施設「ジュエル」や金融街の超高層ビルなどに合計 3 店舗、マレーシアではタイの有力財閥セントラル・グループが首都クアラルンプール近郊に出店した大型 SC 内に 1 号店を開いた²³。また、中国では国営石油大手、中国石油化工集団（シノペックグループ）が経営する広西チワン族自治区南寧のガソリンスタンドに 1 号店をオープンした。



海外展開にも力を入れる「カフェ・アマゾン」（バンコク市内、2018年8月、筆者撮影）

PTTOR は 2019 年末、セントラル・グループと組み、ベトナムで「カフェ・アマゾン」を新たに展開する計画も明らかにした。PTTOR60%、セントラル 40%の比率で現地に合弁会社を設立、ハノイやホーチミンなど大都市にまず参入する見通し。PTTOR は同年、シンガポールに子会社 PTTOR インターナショナル・ホールディングスも設立した。同子会社は PTTOR の海外事業を統括する機能を持ち、ベトナムの合弁会社も同子会社が出資する形態が取られている。PTTOR 自身は 2020 年に地元タイでの株式上場を予定、調達した資金は海外部門にも投じるとみられる²⁴。このほか PTTOR はミルクティーを売り物とする「パーリー」の海外 1 号店をラオスに開く計画も進めている²⁵。

他のカフェでは、タイ国内に約 360 店舗を持つカフェ大手、ブラック・キャニオンがマレーシア、インドネシア、カンボジア、ミャンマーなど国外 6 カ国に合計約 50 店舗を展開。CP グループ傘下のトゥルー・コーヒーも国内店舗数（約 130 店舗）に比べまだ少ないものの、カンボジア、ラオス、ミャンマーの 3 カ国で計 6 店舗を出店している。TCC グループの商社ベリ・ユッカーは 18 年、国内に 20 店舗超を持つ「ワーウィ・コーヒー」を買収、今後カンボジア、ラオス、ミャンマーで積極的に展開していく方針で、既にラオスの首都ビエンチャンに 1 号店を開いた。更にアフターユー（国内約 40 店舗）も香港やシンガポール、マレーシアへの進出を計画している。

おわりに

本稿ではまず、UNCTAD、タイ中銀、SET の各統計からタイ企業の OFDI が加速し、越

境経営が本格拡大期に入ったことを見た。UNCTAD 統計によると、タイの対外 FDI はフロー・ストック双方で「先輩格」マレーシアを既に凌駕しており、タイはシンガポールに次ぐ ASEAN2 位の対外投資国として存在感を高めている。日本企業を中心とする外資誘致を成長の原動力としてきたタイが、近年は投資の出し手としての側面を益々強めているのである。既述の通り、タイでは少子高齢化やバーツ高など企業を取り巻く経営環境が悪化している。このため新たな収益機会を求め海外に打って出ることが、地元企業にとって不可避の選択肢になっている。政府もタイ産業界の持続的な成長に寄与するとの期待から対外進出支援を重要政策に掲げている。こうしたなか SCG や CP グループなど国際化の先行組であった大企業群がアクセルを一段と踏み込み、それらに追随するように電力や外食といったセクターでも対外進出の動きが急展開し始めた。紙幅の制約上、言及しなかったが、物流や食品、娯楽など他業界でも国際化の動きが目白押しだ。まさにタイ産業界は ASEAN、とりわけ近隣の CLMV を主なターゲットに「対外進出ラッシュ」の様相を強めている。ただ、タイ企業の国際事業が今後順調に推移していくかは予断を許さない。例えば、最後に触れたカフェ業界は諸外国でも競争が激化するばかりだ。米スターバックスなど外資系や地元の有力プレーヤーがひしめく中、数多いライバル企業との差別化を図り、外国市場で競争優位を築くことができるかが生き残りのカギを握る。カフェ業界に限らず、タイ国内での成功体験を外国に持ち出すだけでは早晚限界に突き当たる恐れがある。タイが「投資国」としての性格を強める中、タイ発の多国籍企業が増え続けているが、その多くの経営力が問われるのはこれからだろう。

参考文献

- ・ 牛山隆一（2018）『ASEAN の多国籍企業——増大する国際プレゼンス』、文眞堂
- ・ ———（2019a）「メコン色強めるタイ経済——急増する対 CLMV 貿易・投資」、トラン・ヴァン・トゥ/苅込俊二編『メコン地域開発とアジアダイナミズム』、文眞堂
- ・ ———（2019b）「タイ経済、CLMV 市場の重み増す——中国と同規模の輸出先に、地元企業の投資も急増」、日本経済研究センター、2019 年 4 月
- ・ ———（2019c）「多国籍化する ASEAN 企業——日本企業の連携相手として重み増す」、『国際金融』2019 年 5 月号、一般財団法人外国為替貿易研究会
- ・ ———（2019d）「タイ企業、加速する越境経営——対 CLMV 投資が拡大」、『盤谷日本人商工会議所』 2019 年 11 月号（No.691）

- ・ UNCTAD (2018), World Investment Report, New York and Geneva: United Nations

- 1 タイの対外直接投資動向については、牛山（2018）、（2019a）、（2019d）も参照。
- 2 マレーシアの ODFI の推移、背景などは牛山（2018）、（2019c）を参照。
- 3 他の ASEAN 諸国の ODFI/IFDI 比率（ストック）を見ると、シンガポール（69%）、フィリピン（63%）もタイを上回る。シンガポールの場合、多国籍企業のアジア統括本部が多く置かれているため、これら企業の対外投資が少なからず含まれると思われる。フィリピンの ODFI は近年増加を続けているものの、規模そのものは ASEAN 主要国で最小にとどまる。
- 4 この間の対 EU・ODFI 残高は 23 倍、対香港・ODFI 残高は 17 倍に増え、タイの対外 ODFI に占めるシェアは双方とも上昇した。ただ、対香港・ODFI の中には最終的に ASEAN へ向かう投資も少なからず含まれるとみられる。例えば、2017 年に飲料大手タイ・ビバレッジは香港子会社を通じベトナムのビール大手サイゴンビール・アルコール飲料公社（サベコ）を買収している。
- 5 因みに貿易面でも CLMV の存在は大きい。タイの最大の輸出先は中国（シェア 12%、2018 年）であるが、CLMV を一つにすると中国とほぼ同シェアとなる。タイの対 CLMV 輸出額は 2013 年以降の 5 年間で 56%増と中国の 12%増を上回る伸びを示した。対 CLMV 貿易収支は約 180 億ドルの黒字と対米国（113 億ドル）より大きく、CLMV は最大の黒字相手。詳細は牛山（2019b）参照。
- 6 これは 2018 年に新たに ODFI を実施した企業の数でなく、2018 年時点で既に ODFI を実施している企業の数である。
- 7 これら CLMV 各国に投資をしている企業数は合計 244 社となり、前掲の CLMV に投資をしている企業数 144 社を大幅に上回る。前者の数字では同一企業が 2 カ国に投資をしている場合に「2 社」と数えている一方、後者は「1 社」としているためとみられる。
- 8 海外売上高は、「タイからの輸出額」と「それ以外の現地販売額」の合計。後者には現地で生産・販売したもの、第 3 国からの輸入品の現地販売などが含まれる。
- 9 円換算額は、2020 年 1 月 21 日時点の為替レート（1 バーツ＝約 3.6 円）を用いて計算。以下、必要に応じて同レートを用いる。
- 10 それぞれの業種で何社が集計対象になっているかは明らかでない。
- 11 主な企業は、工業団地のアマタ・コーポレーション、エネルギー関連のバンプー、サイアム・セメント・グループ（SCG）、飲食品のイチタン・グループ、カシコン銀行、病院のバンコク・ドゥシット・メディカル・サービスズ（BDMS）、商社のベəri・ユッカー、タイ国際航空などである。
- 12 SET のホームページ。 <https://www.set.or.th/en/products/index/SETCLMV.html>
2020 年 1 月 21 日アクセス。
- 13 実際には、バンコク銀行を含む 6 カ国の計 9 行が認可を得た。三菱東京 UFJ 銀行（現三菱 UFJ 銀行）、三井住友銀行、みずほ銀行の邦銀 3 行が含まれている。
- 14 2019 年 5 月 10 日付の日本経済新聞。
- 15 2019 年 11 月 27 日付の Bangkok Post。
- 16 正確には F&N は 2015 年にいったんミャンマー市場から撤退、今回改めて参入した。
- 17 2019 年 11 月 24 日付の日本経済新聞。
- 18 ビッグ C はベトナム国内にもあるが、これらはタイのセントラル・グループが運営している。
- 19 2019 年 7 月 5 付の時事通信及び同 6 日付の日本経済新聞。
- 20 2019 年 4 月 11 日付の時事通信。
- 21 2019 年 12 月 3 日付の Bangkok Post。

22 2019 年 3 月 15 日付及び 7 月 22 日付の時事通信。

23 本節 1 の (5)、セントラル・グループに関する記述を参照。

24 2020 年 1 月 10 日付の Bangkok Post。

25 2020 年 12 月 19 日付の時事通信。

第5章 タイおよびラオス北部の陸路連結性と中国経済の浸潤

青山学院大学経済学部

教授 藤村 学

要約

本稿では筆者が2019年夏にタイ・ラオス北部へ出張したルートにつき、現地で入手した情報および関連の2次情報をベースに、大メコン圏（GMS）における南北経済回廊および中央経済回廊の文脈における現状と展望を報告する。

タイ北部のチェンライ県はメーサイ、チェンセン、チェンコンという3カ所の国際国境を通じ、従来から隣国ラオスとミャンマー、さらには中国との交易が盛んだったところ、チェンコンでの第4メコン友好橋開通を契機に、ラオス経由での陸路国境貿易や人の流れが盛んになった。加えて、ゴールデントライアングルの対岸のラオス側に「金三角経済特区」の開発が急展開しており、ラオスの農村部の一角が「チャイナシティ化」していることが確認された。また、ラオス北端の中国との国境町ボーテンから首都ビエンチャンまでの400km余りの区間で、中国の援助による鉄道建設が鋭意進行中であることを確認した。こうした交通インフラ整備による陸路連結性の向上に伴い、タイ・ラオス北部と中国華南地域との事実上の経済統合は加速しているが、経済規模や資本力の非対称性ゆえ、統合の便益・費用の配分が中長期的にどうなっていくのか、注視していく必要がある。

本稿では筆者が2019年夏にタイ・ラオス北部へ出張したルート（図1）につき、現地で入手した情報および関連の2次情報をベースに、大メコン圏（GMS）における南北経済回廊および中央経済回廊の文脈における現状と展望を報告する¹。

図1 出張経路（2019年8月16日～9月4日）

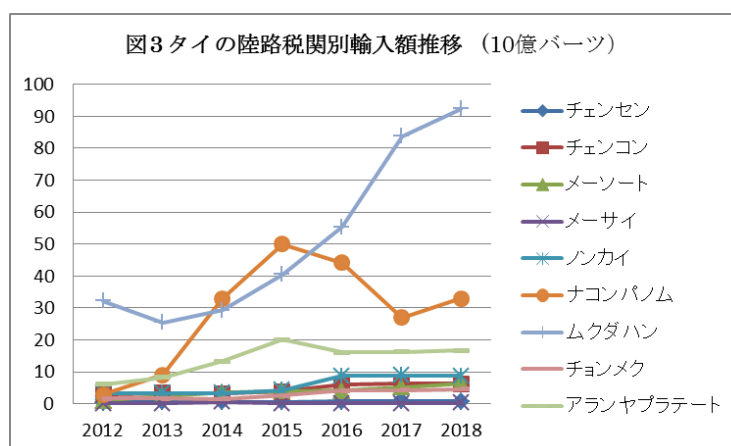
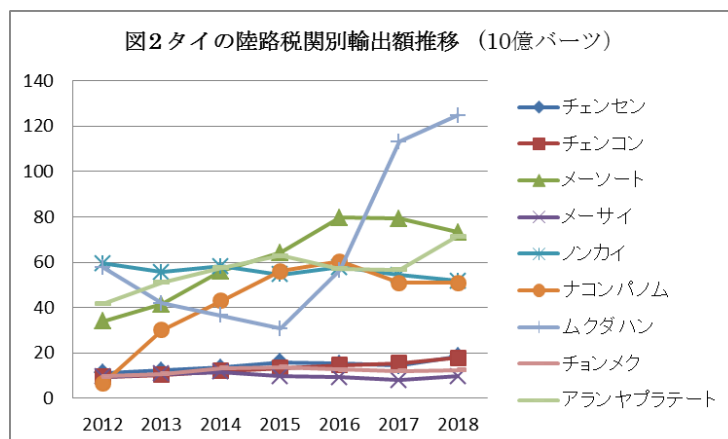


出所：グーグルマップ上に筆者作成

第1節 タイの陸路国境貿易概観

まず最初に指摘しなければならないのは、タイが陸路で接する5カ国との貿易総額に占める陸路国境貿易のシェアは、11カ所の陸路税関（メーサイ、チェンセン、チェンコン、ノンカイ、ナコンパノム、ムクダハン、チョンメク、アランヤプラテート、メーソート、サダオ、スンガイコーロク）を合わせて、輸出で約23%、輸入で約9%（2018年の各税関統計の集計に基づく）とウェイトはまだ小さく、タイにとって貿易の主流は依然としてレムチャバン港を起点とする海路での貿易であるということである。

とはいえ、メコン地域との陸路を通じた貿易も道路や架橋の整備とともに、着実に伸びてきていることも間違いない。とくにここ数年は東西経済回廊沿いのムクダハン経由の貿易額が伸びている。（図2、図3：マレーシアとの国境を除く）。



出所：タイ各税関 HP

注：年表示はタイの会計年度（前年 10 月～現年 9 月）

陸路貿易で特徴的なのは、隣国との地理的特性と、輸送インフラ整備による輸送コスト変化のトレードオフ関係が如実に貿易額推移に反映するということである（表 1）。東西経済回廊における第 2 メコン友好橋の建設とラオス区間の 9 号線整備のおかげで、ムクダハン税関での対ラオス貿易額が輸出入ともに増大している。対ラオス輸入のシェアが 100%を越えているのは、ムクダハン経由で中国やベトナムからの間接輸入品がタイへ流入していることを示す。つまり、東西経済回廊は、バンコク圏とハノイ圏さらには中国華南圏とのサプライチェーンを形成する役割を果たしているということであろう。

一方で、チェンセン税関の貿易額はメコン川の水運を象徴するものであり、その位置付が相対的に低下していることが表 1 から読み取れる。チェンコンの対ラオス輸出シェアが増加しているのは、2013 年末に完成した第 4 メコン友好橋の影響が大きく、メコン川の水運から第 4 友好橋への物流転換が起こっていると考えられる。

表 1 相手国別貿易総額に占める各税関のシェア (%)

		2012	2015	2018
メーサイ	対ミャンマー輸出シェア	9.86	7.15	6.47
	対ミャンマー輸入シェア	0.15	0.13	0.31
チェンセン	対中国輸出シェア	0.52	0.50	0.32
	対中国輸入シェア	0.05	0.05	0.04
	対ラオス輸出シェア	4.03	6.11	7.62
	対ラオス輸入シェア	0.07	0.93	0.04
	対ミャンマー輸出シェア	2.75	2.56	2.01
	対ミャンマー輸入シェア	0.00	0.00	0.00
チェンコン	対ラオス輸出シェア	8.88	9.77	13.24
	対ラオス輸入シェア	8.28	7.71	7.60
ノンカイ	対ラオス輸出シェア	55.95	39.90	38.26
	対ラオス輸入シェア	9.24	8.66	10.64
ムクダハン	対ラオス輸出シェア	54.36	22.45	92.40
	対ラオス輸入シェア	86.77	82.04	111.43
チョンメク	対ラオス輸出シェア	9.09	10.09	9.17
	対ラオス輸入シェア	4.74	5.37	5.52
アランヤプラテート	対カンボジア輸出シェア	38.33	39.21	30.94
	対カンボジア輸入シェア	87.70	85.42	68.37
メーソート	対ミャンマー輸出シェア	35.42	47.20	49.47
	対ミャンマー輸入シェア	1.02	3.02	6.81

出所：タイ各税関 HP

表 2 メーサイ税関の主要輸出入品目（2014 年 1 月期 [1 か月分]、100 万バーツ）

輸出品目	金額	輸入品目	金額
アルコール類	219	チーク材	104.00
燃料油	214	生みかん	22.00
鉄（棒）・亜鉛	74	トラクター・同部品	3.00
セメント	66	マンガン	1.28
飲料水・飲料	61	衣類	1.13
インスタントコーヒー・食料	60	掘削機械	1.08
乗用車	60	茶葉	0.78
乗用車・バイク用タイヤ	46	電気製品	0.20
機械類	34	帽子	0.11
潤滑油	28	電気ランプ	0.09
輸出額合計	1,169	輸入額合計	134.00

出所：メーサイ税関 HP

表 3 チェンセン税関の主要輸出入品目（2018 年度、100 万バーツ）

輸出品目	金額	輸入品目	金額
燃料油	3,335	生ニンニク	159
ゴム	2,958	日向葵の種	120
冷凍鶏の部位	2,660	ジャガイモ	98
生きた牛と水	1,767	乾燥ニンニク	86
ウイスキー	932	カボチャの種	31
砂糖	835	紙コップ	26
生きた豚	708	ゴムの木の皮	26
乗用車	447	揚げニンニク・チップ	19
エネルギー飲料	305	緑茶の葉	14
中国の酒	277	カオリン粘土	12
輸出額合計	18,906	輸入額合計	712

出所：チェンセン税関 HP

表 4 チェンコン税関の主要輸出入品（2018 年度、100 万バーツ）

輸出品目	金額	輸入品目	金額
生鮮果物（C, L）	7,289	野菜（C）	2,547
消費財（C, L, M）	1,712	生鮮果物（C, L）	2,520
ゴム、木材（C, L）	1,653	花、植物（C, L）	423
生きた牛・水牛（L）	1,354	リグナイト炭（C）	213
ディーゼル油（L）	1,027	機械機器（C, L）	210
建設資材（L）	938	アルゴンガス（L）	116
コメ（C, L）	828	アルミニウム（C, L）	66
冷凍チキン・鴨肉	553	石（C）	44
リネン類	262	パーム種子（L）	25
野菜・加工果物	260	茶葉（L）	23
輸出合計	17,876	輸入合計	6,298

注：カッコ内は原産地表示に基づく輸出入先国。C=中国、L=ラオス、M=ミャンマー

出所：チェンコン税関データよりジェトロ・バンコク事務所作成

表 5 ノンカイ税関の主要輸出入品目（2018 年度、100 万バーツ）

輸出品目	金額	輸入品目	金額
石油製品	9,866	電力	5,318
乗用車	4,493	絶縁ワイヤー	693
有機界面活性剤	1,223	靴の外回り部材	353
トラック	1,192	シリコン金属	281
ノンアルコール飲料	1,173	飲料	278
オートバイ	967	変圧器	129
携帯電話	893	比重計とその類似器具	115
家畜飼料	523	温度制御機器	108
パスタ	478	シロップ漬けパーム種	96
非合金鉄シート	293	段ボール・紙屑	51
輸出額合計	49,845	輸入額合計	8,783

出所：ノンカイ税関 HP

第 2 節 南北経済回廊とタイ北部

2013 年 12 月に開通したタイのチェンライ県チェンコンとラオスのボケオ県フェイサイをつなぐ第 4 メコン友好橋のおかげで、昆明からラオス北部を経由してバンコクへ至る陸路インフラが完成した。その陸路走行記録は表 6 の通りである。

表 6 南北経済回廊ラオスルートの移動データ

（雲南省区間とチェンライ～バンコク区間は 2014 年 1 月、それ以外は 2019 年 8 月時点）

国・省	区間	移動手段	距離	実質走行時間	平均速度
雲南省	昆明～景洪	公共バス	523km	約 7 時間半	70km/h
	景洪～勐腊	公共バン	176km	約 2 時間半	70km/h
	勐腊～磨憨	公共バン	53km	約 50 分	67km/h
ラオス	ボーテン～ルアンナムタ	借上げバン	57km	1 時間 20 分	43km/h
	ルアンナムタ～ファイサーイ	借上げバン	192km	約 3 時間半	55km/h
タイ	チェンコーン～チェンライ	借上げバン	135km	1 時間 50 分	73km/h
	チェンライ～バンコク	公共バス	785km	約 10 時間	79km/h

出所：筆者作成

1. チェンライ県の経済とその展望²

中国との貿易が盛んになるきっかけは 2005 年に発効した ASEAN・中国自由貿易協定 (ACFTA) のアーリーハーベスト (前倒し) 措置として、中国が輸入するタイ農産品の関税が無税となったことである。チェンライの農家は雲南省向けにロンガン (竜眼) などを栽培し始め、乾燥ロンガン工場が建ち始めた。しかし、これらの工場はタイ人パートナーが名目所有者だが、サプライチェーンの 98%は中国企業側が支配し、そして供給過剰になった場合の値崩れリスクはすべてタイ農家側が負うという非対称な構造となっている。

タイ側の農産加工のキャパシティができていない段階で、中国政府による「走出去」政策 (対外投資に対しゼロ金利融資など) に乗って中国の大手企業がタイの地方に大挙やって来て、潜在輸入品を探し回るといった構図だった。チェンライ経済にとってはあまりにも速くあまりにも急激に中国資本が押し寄せた。タイ側農家の交渉力は弱く、自由取引をすれば、利益の不公平な配分になることは避けられなかったという。

第 4 メコン友好橋完成に伴い、3 年前までは中国人観光客が自家用車で月あたり 4,000 台規模でチェンコン国境へ押し寄せていた。中国正月ともなると 3~4 万台が押し寄せ、タイ側は大混乱となった。これに対し、タイ当局が、自家用車で越境する中国人渡航者に対し、1 か月前までに申請すること、タイで運転する前に半日間の研修を受けること、自動車事故保険に入ることなどを義務付けた結果、中国人観光客の自家用車族はタイを敬遠して、ラオスのルアンパバンやビエンチャン方向へ転換したようだ。

中国人企業家たちは、タイとの経済取引に魅力を感じ、子息をタイに送り込んでタイの教育制度のもとで言語・文化を吸収し、人脈を築こうとする姿勢が見られる。とくにチェンマイのコンドミニアムの半分は中国人が買っていると聞く。地元のツアーガイドも、タイ語を操れる中国人が増えているようだ。

チェンライ県の経済特区構想としては、2006~8 年ごろ、中国側がチェンセンで工業団地開発を要望してきた。中国側としてはチェンライ県を足掛かりに ASEAN 市場へ中国製品の販路を広げたい狙いだった。ところが 2008 年以降、ACFTA が本格始動し、中国本土から ASEAN 市場へ工業製品を有利に輸出できるようになったため、中国側は工業団地構想を取り下げた。その後、チェンライ県は、国境貿易・物流ハブ、農業・農産加工、観光の 3 分野での優位性を伸ばそうと考えている。しかし、チェンライ経済は高成長というほどは盛り上がっていない。観光産業においてはチェンマイに大きく後れをとっている。チェンマイ空港は混雑するほどにぎわっているが、チェンライ空港はそうでもない。

2. メーサイ=タチレイ国境地帯

メーサイ（タイ・チェンライ県）＝タチレイ（ミャンマー・シャン州）国境での陸路貿易は第1メーサイ橋（徒歩で渡れる）と第2メーサイ橋（徒歩では渡れない）に分かれる。第1メーサイ橋からの輸出貨物は日用品中心の小型トラックに限られ、1日平均450台程度が通過する。第2メーサイ橋からは大型貨物、建設資材、ガソリンなどが輸出される。輸入品はチーク材、みかん、マンガン（主用途は粗鋼生産時の強度向上剤か）、衣類などである。

第1メーサイ橋からタイを出国し、ミャンマーに入国すると、橋のふもとの東側にタチレイのマーケットが広がる。筆者が過去数回訪問したときと同様、中国製の偽ブランドのハンドバッグ、ポロシャツ、シューズ、腕時計、そして海賊版DVDなどで溢れている。メーサイ側の商店街は海運でバンコクから流通する商品が優勢なのに対し、タチレイ側は雲南省経由で非公式に輸入された中国製品が大半のようだ。メーサイ側にはそれほどの海賊版の品ぞろえはないので、これらを目当てに、そしてカジノ目当てにタイ人がタチレイへ越境するのだろう。

第1メーサイ橋の西約400mにあるAllure Resortというカジノを見学した。外観は立派だが、中はそれほどでもない。2階はバカラほかの多様なテーブルゲームが提供されている。ほぼタイ人と思われる客が200～300人ひしめきあって、パーツ現金を賭けている。のちに視察するゴールデントライアングル経済特区のKings Romansや以前見たサワナケートにあるSavan Vegasと比べれば施設はこじんまりしているが、客の密度は異様に高い。タイ系（あるはタイの華僑系）資本による運営だと推測する。

メーサイ側の商店街にはタチレイ側のような露骨な海賊製品はあまりないが、果物、衣料品、電子製品、雑貨など、中国製の商品があふれる。「China Town」と称するアーケード区間もある。この商店街で販売される中国製品の輸入ルートは、季節と商品のタイプにより、異なる。電子製品の大半は広東省など華南で製造されたものが、バンコク方面から流通している。流通販売の拠点がバンコクにあることが多く、そちらから仕入れるほうが仕入れ値が安いことが多いからだ。果物や雑多な日用品、衣料品などは、乾期は打洛・マインラー国境経由の南北回廊ミャンマールートを中心に、雨期はメコン川水運を中心に入ってくると推測される。桃やプラムといった中国産果物は勐腊（モンラー）あたりからメコン川を船で運んでいるようだ。

第2メーサイ橋は2006年に開通し、南北経済回廊のミャンマールートにおいて雲南省とチェンライ県をつなげる要衝だが、ミャンマー側のチャイントンから中国国境のマインラ

一までがシャン州の少数民族武装勢力（東シャン州軍 NDAA）の管轄下にあるため、ミャンマー政府との紛争があるたびに治安が悪化し、安定した物流がこのルートでは難しい。タイ側はゲートを閉じたことはないが、物流量はミャンマー側の治安状況次第で変動する。第 1 メーサイ橋が治安を理由に閉鎖されたのは 20 年ほど前が最後だという。メーサイ国境での公式輸出入額は大雑把に輸出が年間 80～90 億バーツに対し、輸入が 2～3 億バーツとアンバランスが激しい。過去 10 年間、この貿易額と構造はあまり変わっていない。

公式の主要輸出品目はガソリン、建設資材、日用品などだが、これらの流通先はサイ川対岸のタチレイ、中国方面への途中のチャイントン、ネピドー方面への途中のタウンヂーの 3 都市圏にほぼ限られる。シャン州内の地方道路がまだよく整備されていないためだ。

ミャンマー側の施設・技術不足により、メーサイからタチレイへのトレーラーによる貨物輸送は現在禁止されている。第 2 メーサイ橋を通れるのはガソリンや建設資材の重量バルク貨物を運ぶ 10 車輪以上の大型トラックのみだという。その他の貨物は第 2 メーサイ橋で CIQ 手続きを受けたうえで、第 1 メーサイ橋（狭い）を通れる小型トラックに積み替えられて第 1 メーサイ橋を通して輸出される。

第 2 メーサイ橋の税関事務所とイミグレゲートの間に Inland (inbound) Container Depot と Outland(outbound) Container Depot の広い敷地がある。本来は Outland 側と Inland 側で業務のすみ分けをする設計だが、現状で物流量が少ないため、Inland 側で輸出入トラック両方の CIQ すべての手続きを行っている。

第 2 メーサイ橋をタチレイ側へ渡る大型トラックの数は 1 日平均 30 台未満だという。バルク貨物以外の貨物はここで積み替えて第 1 メーサイ橋へ転送される。これらの小型トラックもこの Inland Container Depot で CIQ を終えてから、法律で定められた特定のルートで第 1 メーサイ橋へ移動する。

メーサイ国境の貨物物流は低調だが、ヒトの流れは激しい。ミャンマー人の中間層・富裕層がタイ側の比較的整備された病院・学校などの社会インフラを利用するために毎日渡ってくる。幼稚園から高校まで、毎日タイ側に通う生徒・学生は、約 30 台のバン（20 人乗り）で 2 往復するので、約 1200 人と推計される。タイ政府当局はこうした学生たち向けに、公立学校では特別学級を設置したり、英語プログラムを用意したりしている。富裕層の子息は私立学校やインターナショナルスクールに通う。こうした越境生徒が急増したため、スクールバンの通行が最近第 1 メーサイ橋から第 2 メーサイ橋へ移管したところである。一方、メーサイ側で働くミャンマー人労働者はボーダーパスで第 1 メーサイ橋を渡る。

3. メコン川上流との水運³

メコン川の水運物流の拠点は下流から順番に、チェンセン、ゴールデントライアングル、Wan Pong（ミャンマー領）、Sop Loi（ミャンマー領）、関累（Guanlei）、景洪（Jinghong）となっている（図 4）。チェンセン港やゴールデントライアングル周辺でラオスとミャンマー当局の治安維持に必要なパトロールボートは中国の寄附によるものが多いという。

Wan Pong 港へ陸揚げされるのはラオス産のバナナが多い。その後、陸路で中国へ向かうのだろう。タイから中国への直接の輸出貨物は雲南省関累港の CIQ 事務所（C は Customs ではなく、China を表し、China Inspection and Quarantine）で検査を受ける。

ミャンマーのシャン州では少数民族武力勢力であるワ州連合軍（UWSA）が一部を支配し、メコン川の河川貿易において大きな力を持っているという。チェンライ県から中国へ向けて河川貿易を行う場合、彼らが支配する Sop Loi 港で陸揚げし、そこから陸路でローカル国境から中国へ入るルートが非公式に確立しているという。中国政府の公式立場はこのルートで入る商品は違法であり、輸送中に事故があっても責任をとらない、と関係者に警告しているという。

チェンライ県の 3 国境からの輸出額は年間数百億バーツ規模に達するが、中国側の輸入統計に出てくる（関税をとっている）のはその 2 割程度。そのギャップの多くは非公式貿易によるものだろうという。

図4 チェンセン～景洪間のメコン川ルートと南北経済回廊



出所：ジェトロ・ピエンチャン事務所 山田健一郎氏作成図に筆者加筆

4. ゴールデントライアングル対岸の金三角経済特区

チェンライ県には古くからメーサイ、チェンセン、チェンコンの3つの国際国境があるが、この国境(ソプルアク村)は対岸へ渡るために2013年ごろにできた新国際国境である。約30人乗りのボート(運転手もスタッフも中国人)で5分あまりで対岸のラオスに着く。イミグレ施設はGolden Triangle International Check Pointという英語と「金三角国際口岸」と中国語が併記されている。

チェンマイやチェンライへ観光に来る中国人の団体客がこちらにも押しかけて、出入国管理ビルが混雑している。そこは、ラオス政府から3000haという広大な土地の長期開発権を得て、マカウのカジノビジネスで成功したといわれる人物が経営する中国企業が2011年から経済特区を建設中である。6年前にここを視察した時は、Kings Romansというカジノ以外に見るべきものはほとんどなかったが、今回はその周辺の変貌ぶりに驚いた。カジノのすぐ裏に20階建てほどの金ピカの派手なホテルが建設中であり、さらにその裏には「唐人街」のアーチをもつチャイナタウン(ショッピング街)が建設完了している。カジノを中心に約2km圏内には商業や建設関係と思われる中国人が数万人単位で生活圏を築き、中国の

都市部で見かけるのと同じアパートが林立している。カジノから南方へ伸びるメインストリート沿いには高層コンドミニアムが続々建設中だ。カジノから 1km ほどのメコン河岸に「木棉島」と名付けられたショッピング街がある。メコン川の中州になっていた場所を埋め立てたもので、前は未舗装の土産物屋が数件しかなかったが、今はきれいに舗装され、ファッションブランド店の入る真新しいビルまでできている。静かなラオスの農村部が大改造され、ラオス地元民にはほとんど無縁のチャイナシティと化している。

なお、この経済特区やカジノの建設・運営にまつわる描写は Miller (2018, pp.120-124) および Tan (2017) が詳しい。

5. チェンセン港

第 1 チェンセン港は 2003 年から操業してきたが、政府の方針で、貨物船の寄港はすべて 2012 年に開港した第 2 チェンセンに移管した。第 1 チェンセン港は観光専用に転換されることが決定したが、時限措置として第 1 港でも貨物船の取り扱いを 2017 年まで制限付きで続けたところ、2017 年からは完全に観光船のみの寄港となった。同港の運営はタイと「雲南 Investments」という中国企業との合弁会社がおこなっている。

現在の観光船寄港はオランダ人（とそのラオス人妻）の会社が所有・運営するラオス船籍の観光船が 3 隻と、同じ会社名で登録され、「雲南 Investment」社に貸し出しているラオス船籍が 2 隻と、合計 5 隻。これら観光船（川の水深の関係であろう、一度に乗客 200 人未満という制限あり）はメコン川をクルーズするのみで、対岸のラオスへは着岸しない。乗客はタイ人がメインで、中国人客もいる。

ゴールドントライアングルの観光港はシャトルボート規模の小型船しか着岸できないので、この港と需要のすみ分けがある。中国の観光船も週に 1~2 隻、ここに寄港する。貨物船は 10km ほど下流の 2012 年に開港した第 2 チェンセン港へ向かうが、乾期になると水位が下がり、大型の中国船はソナー装置を装備していなければ水深を探知できないので、危険を伴う。ラオス貨物船にとっては対岸との物流のためにこれまで使っていた第 1 チェンセン港の位置から第 2 チェンセン港まで航行させられるので逆に不便になったという。

Siriphon (2017) はチェンセンの町に貿易・行商を生業として古くから住みついている地元華人とは別に、1990 年代以降に陸路連結性の進展に伴ってやってきた中国系「新移民」に焦点を当て、彼らの渡来動機、経済活動分野、ネットワーク (guanxi 「関係」) づくりの特徴を描写している。それによれば、新移民は古い華人のネットワークに必ずしも依存するわ

けではなく、独自の進取の気性にに基づき、臨機応変な関係作りに従事している。ただし、大規模な国営企業が投資するという形態ではなく、中小規模の進出がメインで、メコン川水運に関わる中国人船乗りも常時 500～600 人は中国船籍の船舶で景洪～チェンセン間を往復しているという。

6. チェンコン経済の現状⁴

ヒアリング相手の女性社長はメーサイ出身で、以前、チェンライ県のビジネスウーマン協会の会長を務めた。2008 年ごろからロングテイル・ボートを使ってメコン川経由の貿易を始めた。ラオス方面からはトウモロコシなど農産物をタイへ運び、帰りは建設資材や日用品をラオスへ運ぶ。筏を組んで木材やガソリントankを運ぶこともある。

第 4 メコン友好橋が完成（2013 年 12 月）したところから、チェンコンには運送会社が増え、陸路輸送が増えた。架橋により、物資がノンカイ方面からこちらにも回るようになり、またラオス側にも新しい貿易会社が増えたため、地元チェンコンの貿易業者にとっての「地の利」が減り、競争が厳しくなった。チェンコンの業者は価格決定力を失い、取引マージンが下落したという。

第 4 友好橋の完成を機に地価上昇を見込んで投機的動きが多かったが、地元経済が目覚ましく発展しているわけではなく、投機筋のあては外れたようだ。チェンコンからチェンライ方向へ約 15km 南の **Wiang Kaen** という町にホテル、博物館、動物園、工業団地などを誘致する計画があったが、話は進んでいないという。バンコクポスト紙（2016）は、友好橋建設がチェンコンの地元にもたらしたものは、土地投機とタイや中国の大企業との競争という、負の側面が多かった点を指摘している。

現在のチェンコンの特区計画は物流拠点をつくる方向で、中央政府もその方向で支援しており、チェンライ空港の拡張整備を支援するほか、第 4 友好橋の付近に **One Stop Service (OSS) Center** を建設し、国内最大級の貨物積み替え拠点づくりを目指すという戦略だという。その OSS センターの整地現場を見たが、敷地は広く、これが完成したら確かに大きな物流ハブになる可能性はありそうな印象だった。

第 4 友好橋の完成により、2 年前までは（ラオスの 3 号線経由で）中国人が運転する車両が大量にこちらへ渡ってきて、タイ国内で事故を起こしたり、交通ルール（車線とハンドルが反対側のため）違反を起こしたりして混乱を起こした。このため、タイ当局が新規則を設定し、中国人がチェンライ圏外を運転するためには事前に国境で研修を受ける義務を課し

たところ、車両の流入が減ったという。現在はラオス経由の中国人観光客の多くは団体観光バスでチェンライ県やってくる。

7. 第4メコン友好橋周辺

チェンコンからフェイサイへ友好橋を渡る前に、左側通行と右側通行がクロスする。タイ・ラオス間のメコン国際橋のクロス部分は、第1と第3がラオス側、第2と第4がタイ側にある。

友好橋は全長 630m、川幅部分 480m と、第1～3 メコン友好橋よりは短い。ラオス側の半分を中国の援助で、タイ側の半分をタイの援助で建設し、2013 年 12 月に開通した。

同友好橋のフェイサイ側で視察・ヒアリングした結果の概要は以下の通りである。

この国境を通るトラックは 1 日平均 100～150 台。ただし、季節性があり、変動が激しい。中国からタイへ運ばれる貨物は果物が多い。

タイからラオスへ入ってくる果物の多くは、中国産のものがタイに入ったのち、ノンカイやムクダハンへ運ばれ、ラオス向けに再輸出される。なぜなら、ラス人は中国産の果物の安全性を疑っている一方、タイから来る果物なら安心して購入するという心理が根付いているからだという。

乗用車の通過は 1 日に 50 台未満。中国からの乗用車の通行は、タイ側の規制措置によって減った。

ボーダーパスを持つラオス人の通過は 1 日平均 50 人程度。主な目的はタイ側でのショッピングだという。

ラオスからの出国側ゲートの右手にはカジノ施設を建設したものの、採算がとれず放置されたものが多い。その 1 軒は 5 年半前にすでに建物が完成していた記憶があるが、閑古鳥が鳴いたままのようだ。カジノ以外にも建設に着手したが途中で中断したままの建物がいくつか見られる。

それらの手前に建設中のビルが 2 棟あるが、「老挝会晒国際商業貿易旅游区」という看板が立っている。イミグレの警察官によれば、中国資本によるショッピングセンター開発ではないかという。

これら商業施設の様子を総合すると、友好橋開通によって中国人、タイ人をはじめとする観光客が増えるという経済効果を当て込んだカジノ関連の先行投資はおおむね空回りに終わっているが、観光需要を見込んだ投資は続いているようだ。

第3節 中央経済回廊とラオス北部

ラオス北部を縦断するルートは山岳地帯で起伏が激しい難路だが、舗装は完成し、ボーテン～ビエンチャン間は陸路で一貫輸送が可能である。タイ国内は道路インフラにとくに問題はない。ラオス区間で中国が鉄道と高速道路を建設中である。

表7 ボーテン～バンコク間の移動データ

(ラオス区間は2019年8月、タイ区間は2013年7月時点)

国	区間	移動手段	距離	実質走行時間	平均速度
ラオス	ボーテン～ウドウサイ	借上げバン	107km	2時間20分	46km/h
	ウドムサイ～ルアンパバン	借上げバン	190km	約5時間	38km/h
	ルアンパバン～ヴァンヴィエン	借上げバン	約240km	約6時間	40km/h
	ヴァンヴィエン～ビエンチャン	借上げバン	156km	約4時間	39km/h
タイ	ノンカイ～ウドンタニ	公共バス	約50km	50分	63km/h
	ウドンタニ～コーンケン	公共バス	約120km	1時35間分	77km/h
	コーンケン～ナコーンラチャシマ	公共バス	約200km	2時間40分	75km/h
	ナコーンラチャシマ～バンコク	公共バス	255km	約4時間	64km/h

出所：筆者作成

1. ボーテン国境

ラオス北端の国境町ボーテンは大きく変容しつつある。「雲南海誠実業集団」という中国企業が、ラオス政府から99年の開発権を得て、1,640haの土地に「老挝（ラオス）磨丁経済特区」を開発中である。同社展示ルームの情報では、国際居住区、国際商業金融中心、国際教育産業中心、国際医療産業園区、国際保税物流加工園区、磨丁火車站総合区といったゾーニングが計画されている（営業スタッフは英語もラオ語も通じないのでSiriでの会話となった）。国際商業金融中心はほぼ完成しており、その周囲の山々を削り、3km四方もあろうかと思われる盆地平野を人工的に作り出そうとしている。7年前にここを訪れたときは、2010年に起きたカジノ犯罪事件をきっかけに、中国政府がビザ発給の厳格化をラオス政府に要求したため、訪問客が激減し、カジノホテルが破綻し、2011年以降、ボーテンはゴーストタウンと化した。その後、脱カジノによる総合開発を行う特定経済特区として再生する

という話だった。前回の印象ではここまでの変化はとても想像できなかったが、2016年に雲南省の昆明からこの国境を経てビエンチャンへ至る鉄道の工事が開始したのを契機に、この町には巨額の中国資本が投下され、町の原型をとどめないほど改造中で、周囲の風景は緑色から赤土色に塗り替わっている。

2. ボーテン～ビエンチャン間の鉄道工事ほか

中国ラオス鉄道はボーテン・磨憨国境前後を 9.6km のトンネルで貫通することになっており両端から掘削工事が進んでいる。今回の視察でボーテン側の入り口を見たが、このトンネルは序の口で、ボーテンからビエンチャンまで全線 417km のうち、普通に地上を走る区間は 38% しかなく、残りは 167 カ所の高架橋と 75 カ所のトンネルから成り、橋梁とトンネルの合計距離はそれぞれ 61km と 198km に及ぶ。世界遺産都市ルアンパバンの郊外約 12km 地点ではメコン川を渡る鉄橋が完成したばかりだった。5 日間かけてラオスを縦断する国道 13N 号線を走破する間に、無数の高架橋脚、トンネル工事、線路敷設用の整地といった現場を目撃した。建設作業は、路線区間、橋梁部分、トンネル部分などそれぞれの分野に応じ、中国国有大手がそろい踏み状態で元請けとなっている（工事概要は末尾付録を参照）。鉄道建設資金のかかなりの部分をラオス政府が中国輸出入銀行の借款で賄うことになっている。ラオスという小国の経済規模に不相応な巨大インフラを公共事業として建設するにあたり、通常は事前に便益費用分析を行うのが賢明だが、筆者が見聞する限りでは、そうした形跡がなく、長期的に、債務問題が深刻になったときに説明責任の主体が存在しないことが懸念される。

さて、ビエンチャン～ヴァンヴィエン（ビエンチャンから北へ約 160km の観光町）間は、「雲南建設」よって高速道路も建設中で、最終的にはボーテンまで伸ばす計画である。さらには、ラオス北部でメコン川に合流するウー川には中国資本の入った Sino Hydro 社が建設済み・建設中の水力発電ダムが 7 カ所ある。

国道 13N 号線の沿線は、これら鉄道、高速道路、ダムの工事に関係する建設資材工場、セメント工場、工事事務所、簡易宿泊施設、工事車両、さらには労災者用救急病院など「オール中国」という状況だ。あちこちの工事現場には「一帯一路で中国とラオスが共に新時代を築く」といった趣旨のプロパガンダ横断幕を見る。

JICA ラオス事務所によれば、鉄道のビエンチャン駅は「東南アジアオリンピック」（SEA Games）に備えて中国の支援で建設したスタジアム（後述）の近くに整地中だという。ルア

ンパバン駅はルアンパバン空港の南側に位置する見込みだという。この駅も含め、メコン川の世界遺産側と新鉄橋で渡す対岸側をあわせて、経済特区を開発する計画があり、地場上場企業のプーシー・グループがコンセッションを得ているという。中国・ラオス区間の標準軌とタイ区間の狭軌の接続問題については、中国側はビエンチャンとノンカイを結ぶ鉄橋をもう 1 本つくりたい意向だろうが、ラオスとタイの政府間の調整が必要なので、詳細は未決定だという。

3. ラオス北部における中国の浸潤

今回出張では、ラオス北部のボケオ県、ルアンナムタ県、ウドムサイ県、ルアンパバン県、そしてビエンチャン県と走破したが、とくに前者 3 県は陸路インフラ整備が進むにつれ、中国経済との結びつきが加速している現状を目の当たりにした。

南北経済回廊から少しそれる形になるが、ルアンナムタから約 60km 北上すると、中国国境に近いムアンシン町の町へ到達する（図 4 参照）。このルート（17A 号線）の物流は、南北経済回廊 3 号線と比べると微々たるものだが、沿線の村々には、中国資本によるプランテーションもしくは契約栽培のゴム林が目立つ。

ラオス北部に集中して見られるゴム林は、その歴史が中国との事実上の経済統合を象徴する現象の 1 つである。ことの発端は 1990 年代後半から起こった中国雲南省の南端に位置するシーサンパンナ（西双版纳）タイ族自治区を中心としたゴム栽培のブームであった。中国国内の自動車産業をはじめとする製造業の興隆に伴い増大するゴム需要に反応し、雲南省南部の山々が急速にゴム山に変身する一方、地元農家の所得水準向上に大きく貢献した。市場の需要急増に対して供給力が追い付かず、地理的条件が延長上にあるラオス北部にそのブームが拡張するのは自然の成り行きだった。制度上、そのプロセスを促進したのが、中国政府による、ラオスやミャンマーに対する麻薬撲滅を大義とした代替作物奨励支援政策（Opium Replacement Program, ORP）だった。雲南省でゴム栽培のノウハウを培った中国資本がこの政策に乗じてラオスへ進出するインセンティブが大きかったのに対し、ラオス政府側も、ゴム栽培が北部諸県の現金収入向上の契機となると考え、そうした投資を歓迎し、土地のコンセッションを進めた。しかしながら、他の商品作物の市場にも共通する歴史が示すとおり、国際的に取引される商品作物は、その価格が上昇し続けるということはない。2011 年ごろからゴムの市場価格が下落し始め、雲南省やラオス北部のゴム農園の出荷価格も下落し始めた。ゴムの木は苗木を植えてから収穫開始まで 5〜7 年かかるが、ラオス北部

では市場価格が高騰したときに植樹したものの、収穫開始までには価格が下落している、という憂き目に遭った農家は多いようである。[こうした経緯は Lu (2017) に詳しい]。

ゴムのブームが去り、次にラオス北部にやってきたのはバナナであった[Higashi (2015) 参照]。ムアンシン周辺では 2014 年ごろから中国資本によるバナナ栽培（契約農家とプランテーション両方あり）がブームとなった。しかしながら、農薬流出による環境汚染や農民の健康被害が明らかとなり、ラオス政府は 2016 年からバナナ園用の土地コンセッションを禁止とした。{その後、中国資本によるバナナ農園がミャンマー北東部へ浸透している経緯については Fujimura and Potaphone (2019) で報告した。}そして、バナナ栽培の風向きが悪くなったのち、ムアンシン周辺のバナナ園は、今度はサトウキビ畑へと転換中であるところを、今回出張で確認した [Vientiane Times (2018) 参照]。

ムアンシンのマーケットのドライ（非生鮮品）マーケットのエリアは、6 年前に訪問した時と比べて屋根付きセクションが拡張しており、中国製の衣料品、装飾品、雑貨などが売られている。マーケットの周囲にはホンダの正規オートバイ販売店に加え、中国製の販売店もある。中国製のものはボーテンにある工場で組み立てているのだという。OPPO のスマホ販売店で聞くと、商品の流通経路はすべてビエンチャン拠点で仕切っているという。

今回、ムアンシンから 17B 号線沿いを南西方向へ、ムアンロン経由でシェンコックのミャンマー国境橋まで視察した。大半が未舗装・未整備の砂利道の悪路で、片道 94km に 4 時間以上を要した。沿線の風景は、道路手前側にはサトウキビ畑、奥の山の斜面にはゴム林が多かった。運転手によれば、以前は沿線はすべてバナナ園だったがサトウキビ畑に变身したそう。ときどき道路沿いに少数民族の住む村があるが、彼らはバナナやゴムの現金収入で自給自足生活から脱し、「赤貧」というイメージの住民は見かけなかった。通過した村の 1 つに立ち寄り、比較的立派な造りの家の夫婦にヒアリングした結果の概要は以下の通りである。

親の代からこの道路沿いに住んでいる。このあたりに中国人がやってきたのは 2005 年ごろ。最初はカボチャ栽培を持ち掛けかられ、それが成功したことから、中国人がますますやってくるようになった。中国向けにカボチャの次はスイカ、その次はバナナ、そしてサトウキビの順に栽培を転換してきた。そうしているうちに現金収入が増え、おかげで 2 年前、トヨタ「ハイラックス」（ピックアップトラック）を諸税込みの約 350 万円で購入できるまでになった。中国人と組まなければここまでこなかった。

このあたりのバナナ栽培は 2012 年ごろから始まった。ラオス人パートナーが名義貸しを

する以外、ほかのすべては中国企業が仕切り、収穫にはラオス人労働者を雇う。しかし 2015 年ごろから政府の政策によってバナナ農園への土地貸与を禁止したという。（しかし、その後、バナナ園をたくさん見たので、規制の強制力は疑わしい）

政府としては（食料安全保障を優先して）稲作を奨励しているが、農家にとってはサトウキビのほうが実入りがいい。コメはむしろ、ミャンマーから輸入している（ヒアリング中にコメを運ぶトラックを見た）。

シェンコックの町までの道路は大半が未舗装で悪路だったが、そこからラオス・ミャンマー友好橋まで約 12km のアクセス道路は橋の建設と同時に舗装されており、スムーズだった。ジェットロ情報によると、この友好橋は長さ 691m（2 車線）、幅 10.9m で、2013 年 2 月に建設開始し、2015 年 3 月に完成した。建設総額は 2,600 万ドルで、ラオス政府とミャンマー政府が折半で負担した。タチレイ国境からのミャンマー 4 号線とパンハイ＝モンマン国境からのラオス 17B 号線を結び、景洪～チェンライ間をラオス 3 号線経由の南北経済回廊よりも 70km ほど短い陸路で結ぶ。しかし、課題は（1）タチレイからケングラット国境までのミャンマー国道 4 号線において未舗装区間が多くある、（2）同様にラオスのシェンコックからムアンシンまでの国道 17B 号線も未舗装区間が多い（今回体験したとおり）、（3）パンハイ国境は地方国境であり、第三人が出入国できる国際国境になっていない、（4）中国側の国境から南北経済回廊（中国内は 213 号線）までの接続道路の整備が必要なこと、を挙げている。この友好橋が完成してすでに 4 年以上経っているのに、今回視察した限りでは貨物トラックをまったく見かけなかった。現状でこの橋の経済性はほとんどないと言わざるを得ない。

さて、ルアンナムタからウドムサイおよびヴァンヴィエンを経てビエンチャンまで走破する際、中国企業による鉄道や水力発電ダムの建設現場にも圧倒されたが、中継地点のあちこちで、中国人投資家や企業が草の根レベルで浸潤している現実も肌で感じた。

国道 13N 号を走行中、昆明～ビエンチャン（万象）間を結ぶ国際路線バスと何度となくすれ違った。ウドムサイ郊外の露店長屋で一時停車したとき、農産品に加えてモグラを売っていた。野生動物の希少価値で 1 匹 5,000 円ほどもするというが、雲南省、浙江省、重慶（「渝」）などのナンバーの中国車両が乗りつけた中国人客が、物色していた。

ウドムサイの市街へ入る道路の左右には「川賽酒店」、「鑫騰酒店」「盛昌大酒店」、「盛昌家具」、「盛昌超市」「丹薩旺超市」「丹薩旺酒店」という中国語の看板が並ぶ。市街で見つけた、Sojen というブランドの中国製軽トラックを販売する店舗にヒアリングしたところ、オ

ーナーは西双版纳出身の中国系住民で中国語もラオ語も話せた。販売車両の輸送経路は、ボーテンまで中国側は大型トラックで運び、ボーテンからは 1 台ずつ運転してここまで来るのだという。中国支援の鉄道について尋ねたところ、地元の景気を刺激し、商売が盛り上がるので歓迎だという立場だった。市街の 13N 号線沿いには中国人の宿泊施設をたくさん見た。1 泊 1,500 円程度だという。また、ここ 10 年前後以内の「新移民」の富裕中国人が建てた（文字通り）白亜の豪邸を数件見た。

ヴァンヴィエンは、6 年前に訪れたときには、韓国人観光客の多さに驚いた。今回も市街中心部の宿泊施設やレストランは依然ハングル文字の看板が優勢だったが、13N 号線沿線には漢字表記の中国人用宿泊施設が目立った。南方向の郊外には地場の古いセメント工場（ラオス国内で最初に建設）に隣接して、中国企業が鉄道工事にあわせて建設した第 2、第 3 のセメント工場がある。

ヴァンヴィエン市街の東側にある米軍飛行場の滑走路跡（1970 年代のラオス内戦時に使用された）は中国資本がコンセッションを得てショッピングセンターを建設する予定だという。ちなみに、ヴァンヴィエン観光の中心をなすナムソン川の対岸一帯に、中国資本がラオス政府からコンセッションを得てリゾート、病院、娯楽施設などを建設して経済特区を開発しようとする計画があったが、地元住民の大反対の声があがり、断念したというエピソードがある（Radio Free Asia, 2019a; 2019b; 2019c）。

4. ビエンチャンにおける中国のプレゼンス拡大

筆者は 2001 年に初めてビエンチャンを訪問して以来、再訪するたびに、経済発展の成果としてではあるが、メコン川沿いののんびりとした雰囲気は薄れていると感じる。また、近隣諸国の首都とは比較にならないものの、近代都市への変貌を感じるとともに、中国資本のプレゼンスが目立つ。

ビエンチャン市街中心部には Vientiane Center, World Trade Center, Vientiane New World など、中国資本が開発した大規模なショッピングビルが建設中もしくは完成済みである。ビエンチャン中心部から 13N 号線を 1~2km 以内の沿線には自動車のショールームが並んでしのぎを削っているが、なかでも、「BYD」、「東風汽車」、「JMC (Jiangling Motors)」、「三一重工」、「JAC」、「Sojen」など中国ブランドが圧倒的に優勢である。トヨタやマツダの洗練されたショールームもあるが、路上を走行する車両は中国製が優に逆転している印象であった。中国がラオス政府に寄贈したコンベンションセンター近くでは、中国資本がラ

オスで最高層の 32 階建ての複合商業施設を建設中である。

中国資本による経済特区開発も盛んである。例えば、ビエンチャン市街中心部から東へ約 5km 地点の国際展示場 ITECC 裏側に立地する **That Luang Specific Economic Zone**（塔銓湖新天地経済特区）は、2011 年にラオス政府との共同という形で上海万峰企業集団が 365ha の敷地（沼地）に各種アメニティを備えた総合商業区開発のコンセッションを得た。3 年前にここを視察したときからの変化としては、市街から特区へアプローチする片側 4 車線のメインストリートが完成、先行してコンドミニアム 9 棟の建設はほぼ完了し、うち 5 棟は入居可能、入居可能な部屋数推定 600 戸のうち、半数程度の 300 戸は売れたという。ただし、実際に居住しているのはその 4~6 割ではないか、とラオス人スタッフがかなり正直に語ってくれた。「新副都心」みたいなものが現れるのは 2032 年あたりになる見込みだという。しかし、現状を視察した限り、先行きは不透明に見えた。コンドミニアム 9 棟が並ぶ敷地にショッピングセンターが新たに建設されているが、客の気配はなかった。

ちなみに、この特区の敷地には以前 17 の村があったが、ラオスが 2009 年にホスト国となった **SEA Games** のメインスタジアムを中国国家開発銀行が 1 億ドルを投じて建設・寄付することと引き換えに、この沼地開発のコンセッションを中国側に供与したとされている。その取引を主導したのが、中国語が堪能で、中国トップ層とのパイプが太いソンサワット副首相（当時）だったといわれる（Doig, 2018, pp.26-27）。

また、国道 13 号線東方向とタナレン国境を南北に結ぶ **450 Road** の中間点あたりから東へ 2~3km 入ったところに **Saysetha Specific Economic Zone**（老挝万象賽色塔総合開発区）がある。敷地面積は 1149ha と広く、3 年前に視察した時点でのヒアリングでは、33 社入居決定しており、うち 8 社が操業中とのことだった。開発業者はラオ中国総合投資有限会社（**Lao-China Joint Investment Co., Ltd**、老中联合投资有限公司）で、雲南省海外投資有限公司（**Yunnan Provincial overseas Investment Co.,Ltd**）が 75%、ビエンチャン特別市政府が 25%出資による合弁事業である。3 年前からの変化としては、HOYA が 300 億円規模で投資し、西松建設による工場建設が進んでいた（生産品目はパソコンのハードディスクのガラス基板か）。HOYA の奥のほうに中国国営企業による石油精製所が見えた。ビエンチャン~バンヴィエン間の高速道路はこの特区内を起点にするようで、雲南建設による道路工事現場が見られた。

参考文献

- Bangkok Post. 2016. “Ghost town ‘forgotten’ in Chiang Khong border trade” 7 January.
- Doig, Will. 2018. High-speed empire: Chinese expansion and the future of Southeast Asia. Columbia Global Reports: New York.
- Fujimura, Manabu and Manoj Potaphon. 2019. “Economic integration and institutions for China-Myanmar Economic Corridor”, presented at the 44th Federation of ASEAN Economic Association Annual Conference, Singapore 29 November.
- Higashi, Satomi. 2015 “Impacts on land use from investment in banana contract farming by Chinese companies – Case studies in Oudomxay Province, Northern Laos”, Mekong Watch, June.
- Lu, Juliet. 2018. “Chapter 7 Development Cooperation with Chinese Characteristics: Opium Replacement and Chinese Rubber Investments in Northern Laos” in Jason Morris-Jung ed., In China’s Backyard: policies and politics of Chinese resource investments in Southeast Asia. ISEAS Yusof Ishak Institute. pp.154-181.
- Miller, Tom (田口末和訳) 2018『中国の「一带一路」想の真相 (原題 : China’s Asian Dream: Empire building along the new Silk Road, 2017)』原書房
- Radio Free Asia 2019a. “Lao villagers reject plans for China-invested SEZ” 4 January.
- _____. 2019b. “Villagers in Laos fearful of new Chinese tourism project” 17 January.
- _____. 2019c. “Laos stops Chinese-backed tourism development after villagers complain” 6 March.
- Siriphon, Aranya. 2017. “Chapter 4 Border Guanxi: Xinyimin and Transborder Trade in Northern Thailand” in Pal Nyiri and Danielle Tan, eds., Chinese Encounters in Southeast Asia: How people, money and ideas from China are changing a region, University of Washington Press.
- Tan, Danielle. 2017 “Chapter 7 Chinese enclaves in the Golden Triangle borderlands: An alternative account of state formation in Laos” in Pal Nyiri and Danielle Tan, eds., _____.
- Vientiane Times. 2018. “Chinese firms switching to sugarcane plantations in Luang Namtha” 23 April.

付録：ラオス中国鉄道建設事業

(JICA ラオス事務所作成資料 (2019 年 8 月時点) より抜粋)

1. 概要

- ・ 総延長 417km (ルアンナムタ県ボーテン～ビエンチャン)
- ・ 設計：走行速度、旅客 160～200km/h、貨物 120km/h、ゲージ：標準 1.435m (単線)
- ・ 駅数 32 駅、トンネル 75 カ所、198km (総延長の 47.8%)、橋梁数 167 カ所、61km (総延長の 16.4%)
- ・ 工期：5 年間 2017 年 1 月～2021 年 12 月予定

2. 事業実施の体制

- ・ 事業主体：ラオス中国鉄道合弁会社 (Laos-China Railway Co., Ltd.)
- ・ コンサルタント：中国企業 3 社 (6 区間に分け、2 区間ごとに契約)
- ・ 元請け工事者：中国企業 6 社 (6 区間)
 - ✓ Boten～Namor: 中国第 5 局鉄道建設会社 (中鉄 5 局)
 - ✓ Namor～Meung Nga: 中国国際鉄道建設会社
 - ✓ Meuang Nga～Xieng Ngeun: 中国第 8 局鉄道建設会社 (中鉄 8 局)
 - ✓ Xieng Ngeun～Van Vieng: Sino Hydro (PowerChina (中国電力建設) が主要株主)
 - ✓ Van Vieng～Phonhong: PowerChina
 - ✓ Phonhong～Vientiane: 中国第 2 局鉄道建設会社 (中鉄 2 局)
- ・ ラオス企業は一部下請けに採用 (第 6 区間以外、合計 6 社)
- ・ ルアンパバン区間 (第 3 契約) は以下の通り：
 - ✓ 65.6km (橋梁 7.7km、トンネル 51.1km)
 - ✓ 元請け業者：中国第 8 局建設会社:
 - ✓ 工事対象: Phabong トンネル 3,487m、(2019 年 5 月完工予定)、メコン鉄橋 1,459m (2020 年 3 月完工予定)、ルアンパバン駅

3. 進捗状況

- ・ レール、電気設備の設置は 2021 年 3 月完了予定。試験運転後 2021 年 12 月末にすべて完工予定
- ・ メコン川架橋はラットハンおよびルアンパバンの 2 カ所
- ・ 鉄道駅：現在整備中の 20 駅のうち、フェーズ I で 10 駅使用予定 [Boten, Nateuy (国

境から 20km) , Namor, Xai (ウドムサイ) , Meuang Nga, Luang Prabang, Kasi, Van Vieng, Phonhong, Vientiane]、残りは電車のすれ違いのために使用

- ・ 大規模駅(用地面積 500m×3000m) は Xai, Van Vieng, Vientiane。ラオス側で Nateuy 駅も格上げを検討中。
- ・ ビエンチャン駅は中国の Saysetha SEZ 付近に建設予定で整地開始。

4. **事業費**：下表のとおり。総費用には約 9,000 万ドルの土地収用（補償）費を含む（補償作業は未了）。2019 年に中国から 1.6 億ドルを補償費として追加ローン予定。

総事業費	出資・融資（億ドル）					資金源
	内訳		出資・融資者	割合	金額	
60 億ドル (374 億円)	出資	24 億ドル (40%)	ラオス政府（ラオス鉄道公社）（出資の 3 割）	12%	7.2	ラオス政府予算 2.5 億ドル 中国輸出入銀行の融資 4.7 億ドル（担保はカリウム塩、ボーキサイト 4 鉱山からの配当金）
			中国政府（鉄道公社の子会社）（出資の 7 割）	28%	16.8	中国の援助
	融資	36 億ドル (60%)	ラオス鉄道公社（融資の 3 割）	18%	10.8	中国輸出入銀行の融資
			中国国営企業 3 社（融資の 7 割）	42%	25.2	中国輸出入銀行の融資

- 1 本出張について、写真付きの詳細報告を国際貿易投資研究所「フラッシュ」サイト No.434～447 に掲載した。ご関心の向きは参照されたい。<http://www.iti.or.jp/flash447.htm>
- 2 この部分は、チェンライ商工会議所前会頭 Mr. Pattana Sittisombat, President, BIZ Club Thailand および同現会頭 Mr. Anurat Intron, President of the Chiangrai Chamber of Commerce ヒアリング(2019 年 8 月 17 日) より抜粋。
- 3 この部分は、チェンライ商工会議所メーサイ代表 Ms. Pakaimas Vierra, President, Thai-Myanmar Cultural and Economic Cooperation Association (TMCECA) ; Chairman and CEO, Meakhong Boutique Hotel Co., Ltd.; Meakhong Delta Travel Agency Co., Ltd. ヒアリング (2019 年 8 月 19 日) より抜粋
- 4 この部分は、チェンライ商工会議所チェンコン代表 Ms. Sriwana Laohateeranont (チェンコンの建設資材・室内設備卸売会社社長) ヒアリング (2019 年 8 月 22 日) より抜粋

6. Purchasers and Purveyors: Impacts of Chinese Actors on the Thai Economy

Trin Aiyara¹

Introduction

The primary aim of this report is to examine the impacts of Chinese actors on the Thai Economy. In particular, the report analyses how Chinese actors, which have played roles of purchases and purveyors, have changed the primary, secondary, and tertiary sectors of Thailand. The timeframe of the report covers from the 2000s, when China began joining the World Trade Organization (WTO) and signing free trade agreements, to the 2010s, when Chinese companies have increasingly exported their services of infrastructure construction. However, the report will prioritize the contemporary period from 2015 to 2018 in some sectors, including manufacturers, retails, higher education, and tourism. The report employs both quantitative and qualitative methods to investigate its central question. The quantitative method, particularly descriptive statistics, can provide a general account of the Chinese actors' involvement in these sectors. In contrast, the qualitative method can illustrate which mechanisms can explain changes in specific areas of the sectors. The primary argument of this report is that the impacts of Chinese agencies in different sectors, namely primary, secondary, and tertiary, are varied depending on the pattern and pervasiveness of Chinese actors shaped by policies and resource endowment of Thailand.

First, this report describes some statistics showing a trend of economic relations between China and Thailand and articulate further details of the primary argument. However, this report intentionally chooses to emphasize specific activities of Chinese agencies in the following three sectors rather than projecting their general picture since the emphasis can illustrate the deeper details of China's presence in Thailand. Second, the report will examine how growing trade in bulks and high-valued crops, as representations of the primary sectors, with China have reshaped Thailand's

agricultural landscape. Third, the report will investigate the impacts of Chinese agencies engaging in the manufacturing production and construction of the high-speed railway projects, as proxies of the secondary sectors, on the trajectory of the Thai industries. Fourth, the report will briefly scrutinize how the involvement of the Chinese agencies have affected Thailand's tertiary sectors, specifically retails, education, and tourism. Last but not least, the report will present concluding remarks and propose some suggests for further studies.

1. The general picture of the presence of China in Thailand's economy

Between 2014 and 2018, China became the biggest trade partner of Thailand. According to the statistics of the Ministry of Commerce of Thailand, (n.d.), the value of China-Thailand trade in 2000 and 2005 was about USD 6,200 million, accounting for around 5 percent of total trade of Thailand. At the beginning of China's accession to WTO, the Middle Kingdom was merely the fourth biggest trade partner of Thailand (Ministry of Commerce, n.d.). The volume of China-Thailand trade sharply increased after the signing of the China-ASEAN Free Trade Agreement, hereafter CAFTA, in 2002. This agreement led to an increase in the bilateral agreement of trade, services, and investments between China and Thailand (Liu and Jayanthakumaran 2016).

Thanks to the bilateral agreements, the trade volume of two countries skyrocketed from around USD 8.5 billion in 2002 to about USD 20.3 billion in 2005 (MOC 2019). Similarly, Thailand's export to China miraculously rose from USD 3.5 billion in 2002 to USD 21.7 billion in 2010 in while imports from China also abruptly increased from USD 4.9 billion to USD 24.2 billion in the same period (MOC 2019). By the end of the 2000s, China secured the status of Thailand's second-largest trading partner, after only Japan. Although the trade volume of China Thailand trade decreased from USD 478.91 billion to USD 420.2 billion between 2010 and 2018, China has become the largest trade partner of Thailand, gaining around 16 percent of the total trade, since 2013.

In the area of foreign direct investment (hereafter, FDI) inflow to Thailand, China was the third-largest investor, after Japan and Singapore, in 2018 (Thaibizchina, 2018). According to the statistics of Bank of Thailand (2019), the value of China's FDI inflow to Thailand had gradually increased from USD 45 million in 2005 to USD 74 million in 2010, but the value of the FDI inflow skyrocketed to USD 8.822 billion in 2013. From 2014 to 2018, the value of China's FDI inflow was higher than USD 8 billion yearly, except 2015 when the value was around only USD 7 billion. Specifically, the manufacturing sector usually gained the lion's share of China's FDI inflow, except the "other" sector (Bank of Thailand 2019). The increase in China's FDI in Thailand has resulted from the Chinese government's strategies, for example, the "going-out strategy" that has encouraged Chinese firms to invest abroad, China-ASEAN economic cooperation (Mathavee and Huang 2016, 27). These strategies have been based on the perception that Thailand is an important geographical site, politically and economically. In particular, the Chinese government has projected Thailand as a hub for distributing merchandizes to ASEAN countries and the world market due to its location.

The expansion of China-Thailand trading activities and Chinese FDI to Thailand is quite a new phenomenon. China and Thailand had a limited diplomatic relation in Thailand during the Cold-War era when Beijing support the Communist Party of Thailand (CPT) to wreak havoc (Hewison 2018, 118-120). One of the turning points was the 1997-8 Asian financial crisis that China assisted the troubled Southeast Asia countries by not depreciating the Renminbi and participate in the ASEAN plus Three (APT)². These policies, in turn, changed the image from China as the supporter of the Communist insurgency into the benign regional actor. Recently, the Belt and Road Initiative (BRI), which has aimed to contract transnational infrastructure networks, contributes to growing economic activities between China and Thailand. This initiative has encouraged both countries to take advantage of Thailand's geographical location as the center of the region (Piratorn and Jiranuwat 2018).

The trading relation between China and Thailand has seemed to be smooth because both countries have had no conflicts over territorial issues, as happened in the states which

have territories in the South China Sea (Jesadapan 2016, 96). Without territorial conflicts, China and Thailand are less likely to ignite a trade war with each other. Likewise, the increase in Chinese FDI has resulted from the Thai government's policies and factor endowment of Thailand. According to Chutira, Anchalee, and Suchart (2015), tax incentives presented by the Board of Investment of Thailand (hereafter, BOI) and abundance of relatively cheap but skilled labors incentivized the investors to relocate their business bases to Thailand.

After describing the birds' eye view picture of China-Thailand economic relations, this report will examine how Chinese actors as purchasers and purveyors have made impacts of the Thai economy in the following aspects, namely the primary, secondary, and tertiary sectors. The primary argument of this report is that the impacts of Chinese agencies depend on the Thai state policies and endowment of resources since both policies and endowment shapes the behaviors of the agencies. Notably, the policies of the Thai state toward the economic activities of the Chinese agencies have been following the practice of liberalization and deregulation. In other words, the Thai state has usually allowed the Chinese agencies to comfortably conduct several activities, such as the purchase of tropical fruits in horticultural areas, taking over higher education institutions, exports of agricultural and manufacturing commodities, and relocation of their factories. As a consequence, the Thai state has seemed to 'govern' the Chinese agencies' activities by relying on the market mechanism rather than manipulating particular policies for directing the agencies to serve specific objectives.

On the one hand, the Chinese agencies have acted the role of purchasers in the sectors, which Thailand has a comparative advantage or abundant resources because these agencies have needed to rely on supplies of Thai producers. Remarkably, the agencies can utilize their capitals to manifest a monopsonistic bargaining position to some degree to dominate or influence these sectors, for example, durian. On the other hand, the Chinese agencies have been the purveyors in the sectors that China has a comparative advantage due to the lower costs of production. Consequently, the agencies as purveyors have outcompeted Thai counterparts, which have produced the same goods with higher

costs.

The presence and behaviors of the Chinese agencies have been underpinned by the ‘market-friendly’ policies of the Thai government. Such kinds of policies have enabled the agencies to apply their resources to take advantage freely. Hence, the Thai government’s policies can limit or contain the impacts of Chinese actors since these policies can intervene pattern of resource allocation conducted by the market mechanism. For example, the government can impose particular regulations preventing Chinese agencies from participating in some activities. ‘Interventionist’ policies can prevent or restraint the presence and influence of Chinese agencies in some sectors.

2. Primary sectors

From 2000 to 2018, the volume of total trade of primary goods between China and Thailand substantially expanded because of a series of bilateral free trade agreements. A case in point is the trade of edible vegetables and fruits. According to the statistics of UN Comtrade database (2019), the value of Thailand’s export of edible vegetables to China sharply miraculously from around USD 4.2 million in 2000 to USD 296 million in 2005. Meanwhile, UN Comtrade’s statistics (2019) also show that the value of Thailand’s edible fruit exports to China sharply rose from USD 22 million in 2000 to about USD 100 million in 2005. Similarly, the value of Thailand’s imports of vegetables and fruits from China increased from USD 29 million in 2000 to USD 122 million in 2005. The increasing volume of trade in vegetables and fruits between China and Thailand could result from “early harvest” liberalization (Department of Trade Negotiation 2009). On June 18, 2003, the Chinese and Thai governments signed the agreement on accelerated tariff elimination under the early harvest program focusing on vegetables and fruits (HS³ Code 07-08) (Department of Trade Negotiation 2009, 6). The agreement has been active since October 1, 2003. Before the enactment of the agreement, the value of the China-Thailand trade in fruit and vegetables was small, and the variety of products involving

in transactions was limited (Saen 2007, 60).

The value of China-Thailand trade of vegetables and fruits still increased in the first half of the 2010s, based on the statistics of UN Comtrade database (2019). In 2010, the values of exports of vegetables and fruits of Thailand were USD 803 million and USD 205 million, respectively. In 2015, the value of Thailand's vegetable export to China sharply increased to USD 1.57 billion while the value of exports of fruits doubled to USD 479 million. Nevertheless, in 2018, the value of vegetable exports slightly declined to USD 907 million, but the value of fruit exports rapidly rose to USD 1.01 billion. Similarly, the values of vegetable and fruit imports increased from USD 139 million and USD 206 million in 2010 to USD 263 million and USD 436 million in 2015. In 2018, the value of vegetable imports gradually rose to USD 481 million, but the value of fruit imports marginally declined to USD 403 million in the same year. Meanwhile, Thailand gained a trade surplus in vegetables and fruits with China in recent years. For instance, Thailand's surpluses of trade in vegetables and fruits were USD 425 million and USD 614 million, respectively, in 2018.

On the surface, the bilateral free trade agreements, including early harvest liberalization in vegetables and fruits, have not only expanded volumes and values of trade in these commodities but also benefitted Thailand since they have brought the surplus. Probably, the agreements have paved the way for Thai farmers to make money from exporting vegetables and fruits to China. Thai farmers might not fully get benefits from the agreements. Some of the farmers have confronted a fierce competition from cheaper imported products and struggled with Chinese middlemen, who have possessed higher bargaining power.

The statistics of trade between China and Thailand, nonetheless, cannot reveal the actual role and location of the Chinese agencies in the vegetable and fruit markets. The following sub-sections, this report will describe how the flood of Chinese agricultural products and the presence of the Chinese middlemen have affected the trajectory and condition of vegetable and fruit sectors.

2.1 Flood of Chinese products: Temperate fruits (apples, grapes, and citruses) and garlic

The agreement of the early harvest liberalization, signed in 2003, has opened the floodgates for Chinese agricultural goods, particularly garlic and temperate fruits. Thanks to the agreement, these Chinese goods have claimed the lion's share in the Thai markets. Between 2010 and 2013, China was the biggest exporter of temperate fruits, especially apples, grapes, and citruses to Thailand (Lop 2015, 22-25). In the same period, China-produced apples and grapes accounted for a 60 percent share of the total quantity of imported products while 90 percent of citruses, in terms of quantity, were imported came from China. Remarkably, apples, oranges, and citruses were Thailand's top imported temperate fruits whose value exceeded USD 200 million annually, in the period of 2010-2013.

The trend of China dominating Thailand's temperate fruit markets continued in the later years, according to the author's calculation based on the statistics of UN Comtrade database (2019). Chinese apples, grapes, and citruses accounted for 72.78, 78.59, and 85.04 percent, respectively, of the total quantity of these imported products in 2018. In a similar manner, China-origin apples, grapes, and citruses claimed 69.72, 60.55, and 80.77 percent of the total value of these imported fruits in 2018. From these statistics, the proportion of Chinese share of the total quantity of import fruits was higher than the ratio of share in total quantity. These statistics might imply that the Chinese apples, grapes, and fruits were comparatively cheap options.

The above implication can be verified by some journalistic reports. *Thairath* (October 22, 2014) describes that the lower price of Chinese fruits has encouraged led to the increase in imports since more Thai customers could afford these temperate fruits, as revealed by National Food Institute. The lower price of Chinese products has incentivized merchants based in Thailand to import more fruits from China. Cui (2010) explains that the lower price, which results from lower production costs, was the main cause of an increase in Thailand's imports of Chinese apple. The lower price of Chinese temperate fruits can reflect the comparative advantage of China over Thailand in producing these fruits.

The flood of the cheaper Chinese temperate fruits inevitable causes hardship to Thai producers who cannot compete with Chinese counterparts. For example, growers of tangerines⁴ in Thailand suffered from inflows of Chinese citrus, legally and illegally (Jakkri, Piyaluk, Kuntsinee, and Warintorn 2010, 12-13). The inflows enlarged supplies of citrus in Thailand that, in turn, lowered the price of Thai tangerines. Additionally, the inflows of cheaper Chinese citrus outcompeted domestic-produced tangerines, which were more expensive, since the lower-end Thai customers chose to buy Chinese citrus instead of buying local tangerines, according to a Thai middleman interviewed by *Matichon* (March 6, 2016).

The early harvest liberalization has also led to an increase in volumes of imports of Chinese vegetables, such as garlic. Similar to the cases of the citrus, the Chinese garlic has outcompeted locally-produced ones. Although the Chinese garlic was less tasty than local products, Thai customers preferred imported goods because of the lower price (Siriluck 2007, 2-3). The lower price of Chinese garlic resulted from their lower production costs. Based on the cases of tangerines and garlic, the liberalization has facilitated Chinese farmers to outcompete Thai counterparts in markets of the products that the former have had the comparative advantage to the latter.

In addition to the liberalization, policies of the Thai government attempted to facilitate the market mechanism but limit in protecting local garlic growers, simultaneously. In particular, the Thai government implemented interventionist measures that aimed to reduce the size of garlic farms rather than maintaining the price of the garlic. Between 2004 and 2006, the government provided a compensate subsidy to garlic farmers, especially the non-productive ones, for incentivizing them to reduce their farm size and grow new crops (*Prachatai*, April 16, 2008). The ‘market-friendly’ policies of the Thai government have hardly changed in recent years, as suggested by the statistics from UN Comtrade database (2019). Between 2017 and 2018, Chinese garlic accounted for more than 90 percent of total imported garlic, in terms of both quantity and value⁵. In brief, the early harvest liberalization and other ‘market-friendly’ policies of the Thai government have contributed to the domination of Chinese agricultural products in some

markets, including temperate fruits and garlic.

The Thai government has seldom employed non-tariff barriers, such as the safety standard, to control imported products from China. Recently, the Parliament's Ad-hoc Committee on controls of usages of chemical substances in the agricultural sector announced that some custom houses, for instance, the Chiang Kong border in Chiang Rai province had no laboratory for randomly inspecting the chemical level of Chinese products (*Post Today*, October 25, 2019). However, a truck driver, interviewed by *Komchadluek* (November 2, 2019), explained that the import companies had usually sent samples of products to the Thai authorities for the inspection.

In recent years, the primary agencies managing imports of cheaper Chinese vegetables and fruits are Thai merchants and Chinese agencies. The imported Chinese products are transported from the Chiang Khong border by Chinese refrigerated container trucks (*Workpoint News*, July 4, 2019). Likewise, some Chinese middlemen rented spaces at *Thalardthai*, one of the biggest wholesale vegetable and fruit markets in Thailand, to open stalls and operate refrigerators for keeping fresh products to sell other days. The presence of Chinese agencies in the import of China-origin products implies that the Thai government has 'liberalized' not only the movement of goods but also transnational human mobility. The presence of Chinese agencies is even more pervasive in the exporting activities of tropical fruits from Thailand to China.

2.2 The penetration of Chinese middlemen: Durians

Similar to the import Chinese temperate fruits and garlic, the early harvest liberalization has also paved the way for Thai tropical fruits, particularly fresh durians and dried longans, to the Chinese market. In particular, Thai fresh durians have claimed the lion's share in the markets of these products. According to the statistics of UN Comtrade database (2019), from 2014 to 2018, Thai fresh durians gained almost a hundred percent share of the fresh durian market in China. Notably, the quantity and value of fresh durian exported from Thailand to China skyrocketed from 224 million kilograms and USD 0.55 billion in 2017 to 431 million kilograms and USD 1.09 billion

in 2018. In other words, Thai orchards have produced all of the available supplies of fresh durians in the Chinese market.

The early harvest liberalization is not the only important policy contributing to the domination of fresh Thai durians in the Chinese market. Another policy is selective permission, issued by the Chinese government, to import fresh durian, solely from Thailand (Wannarat and Nattapon 2018). The issue of this permission relates to a harvesting method of durian growers in other countries, such as Malaysia. In contrast to Thai durian farmers who cut down the fruits before it ripens, the Malaysian counterparts wait for the ripen fruit to drop to the group. This method potentially contaminates the fruits caused by dirt and pests. Hence, China has solely allowed Malaysia to export frozen durian pulps, not the fresh ones. Different from the flood of Chinese temperate fruits and garlic, the dominant status of Thai fresh durians in China have resulted from policies of liberalization and restriction.

Nevertheless, the industry of durian exports to China has not only control by Thai people but also Chinese actors, especially middlemen whose influence in managing a supply chain of durian increased recently. In the early stage of durian exports, the Chinese merchants needed to rely on Thai middlemen to collect the products by signing a contract (Jakkrit 2016). Then, the Chinese merchants attempted to learn the management process of the Thai middlemen since they did not want to rely on local agencies anymore. Their attempts have been successful. The Chinese merchants can later have access to the owners of the durian orchards to selling, sorting, and packing the fruits directly (Wannarat and Nattapon 2018). The direct involvement of the Chinese actors to a higher degree gradually removed Thai middlemen from the supply chain of durian exports. Accordingly, the Chinese middlemen can create their direct linkage with Thai durian growers and customers in China directly.

The direct access to the durian orchards has enabled the Chinese merchants to outclass Thai middlemen and influence Thailand's durian supply chain, as indicated by some statics. *Thansettakij* (June 2, 2019), which interviews Panuwat Maikaew, the

President of the Association of the Durian and Mangosteen Exporters of Rayong and Chanthaburi provinces, reports that there are 609 Chinese trading outposts, which hire Thai middlemen as compradors, in 2019. Remarkably, the majority of the Chinese outposts are entirely funded by Chinese merchants. The number of trading outposts, invested by Thai people entirely, is less than 10. These statistics only show a situation of a durian industry in Rayong and Chanthaburi, the most significant durian producing area in Thailand. The above information suggests that power relations between Chinese actors and Thai middlemen have changed over time.

The domination of the Chinese merchants in the industry of durian exports has resulted from not only their adaptability but also their tactics in doing business. First, the Chinese merchants have made wholesale forward contracts with owners of durian orchards and provided capitals in advance to farmers for enabling them to maintain and manage their products (Jakkrit 2016). Thai middlemen have not been to present such schemes to the farmers since they have had limited liquidity. Second, the Chinese merchants, who mainly export their supplies to China, have enjoyed a lower cost of doing business than Thai counterparts. The former have not needed to pay corporate income tax while the latter have paid taxes imposed by Thailand's law (Jakkrit 2016). Thanks to these conditions, Chinese merchants have become the biggest purchasers of Thailand's durian products in recent years.

The revenue of the Thai durian farmers, derived from a price at gate farm, has inevitably depended on the behaviors of the Chinese merchants. On the one hand, when the Chinese merchants competed with each other, the Thai durian farmers could sell their products at a high price (Jakkrit 2016). Occasionally, the farmers got the selling price that was higher than they had expected. For example, in 2019, the farmers in Rayong and Chanthaburi sold their products for 140-150 baht per kilogram while they had firstly expected to sell at merely 100 baht per kilogram (*Thansettakij*, June 2, 2019).

On the other hand, the Thai durian growers can suffer from the decline in selling price if the Chinese merchants collude with each other to dump durians' price. An owner of a

durian orchard whose comments appear in Wirawin (2017) felt worried about the collusion of the Chinese merchants already since the merchants could use several methods to distort the market. For instance, the merchants could release a vast amount of supplies of raw durians, regarded as unqualified products, to lower the market price since the supplies of raw durians will create a lemon market (Wirawin 2017). Some associations of durian farmers tried to control the collusive behaviors of the Chinese merchants (*Thansettakij*, June 2, 2019).

The possibility of the emergence of the collusion organized by the Chinese merchants can be intensified by the following factors: the enlargement of durian orchards and the lack of coherent policies for dealing with the Chinese merchants. The Office of Agricultural Economic reported that Thai farmers have chopped down other crops, i.e., a para rubber whose price has been falling, and instead grow durian trees because of the increase in a price of a stinky fruit (*Kasetvoice*, May 24, 2019). This strategy of the farmers amplified the volume of durian supplied. With the amplified fruit quantity, the Chinese merchants, as purchasers of fruits, have a higher bargaining position with owners of durian orchards in Thailand.

Meanwhile, the Thai government has no coherent policies to deal with the growing influences of Chinese merchants. The Thai government tried to reduce the Chinese merchants' unfair advantage over Thai counterparts by issuing some measures, especially the enforcement of laws on taxation, foreign commercial activities, and the standard of agricultural products. Nevertheless, the government hardly implemented policies that could control the Chinese merchants' power over the market and pricing (Sirada 2018). The Thai government cannot also effectively employ durian farmer cooperatives to deal with the Chinese merchants as the foreign actors completely control export processes to China (Jittisakd 2019). Shortly, the Thai government has no interventionist policies to curtail the monopsonistic influence of Chinese merchants; instead, the government mainly implemented measures that incorporate the merchants into Thailand's taxation system and the formal sector.

3. Secondary sectors

In the early period of the China-Thailand free trade area, Ravenhill (2005, 674) analyses that China deteriorated the status of Southeast Asian countries as exporters of finished manufacturing goods. These countries, however, still gained because they could export components and intermediated goods to factories located in China. In particular, Thailand, which had a comparative advantage in medium-tech and high-tech industries over China, became an exporter of intermediated goods to China's growing assembly center in some products, such as computers and electronic appliances (Coxhead 2007, 1110). Meanwhile, manufacturing entrepreneurs, especially garments and footwear in Thailand, suffered from the rise of China as the purveyors of labor-intensive products. Implied from Breslin (2006), the free trade agreements between China and Southeast Asian countries, including Thailand, enhanced the position of China as the assembling center of the transnational production network in East Asia because of its abundance of cheap labor and the Chinese government's policies.

Based on the above information, this section aims to tackle two questions. First, how have exports and imports in manufacturing products of China and Thailand changed in recent years? Second, how have Chinese actors, both in their homeland and Thailand, have affected the trajectory and conditions of Thai manufacturing sectors?

Using apparel, clothing accessories and textiles as proxies of labor-intensive goods, Thailand was a net importer of these goods from China, which accounted for about 40 to 50 percent of the total value of imports, between 2014 and 2018, according to the author's calculation based on the statistics of UN Comtrade Database (2019). On the contrary, Thailand played the role of a net exporter of these labor-intensive products when it traded with the world in the same period. For example, Thailand gained surplus, which varied from about USD 100 million to USD 500 million annually, of trade in apparel and clothing accessories from the world, but ran a deficit of USD 200 million to USD 300 million in the same kind of trade with China. Meanwhile, the surplus of Thailand in the trade in textiles with the world reached the level of from USD 37 million to USD 130

million yearly. In contrast, the deficits in Thailand's textile trade with China were from about USD 93 million to USD 165 million a year. Notably, between 2014 and 2018, made-in-China products accounted for more than 40 percent but less than 60 percent of Thailand's imported apparel, clothing accessories, and textiles.

Apart from being one of the biggest exporters of labor-incentive goods, particularly apparel and textiles, to Thailand, China has also exported assembled electronic goods, such as portable data processing machines. Between 2014 and 2018, the value of the imported portable data process machines from China reached about USD 0.75 billion to USD 1.08 billion, based on the calculation using the statistics from UN Comtrade Database (2019). Furthermore, the Chinese portable data process machines gained the lion's share, which accounted for more than 90 percent of the total value of imports of the machines of Thailand in the same period.

The status of Thailand as an exporter of intermediate goods to assembly centers located in China was somewhat unstable between 2014 and 2018. The statistics of UN Comtrade database (2019) illustrate that Thailand was a net exporter of electronic integrated circuits, representing intermediate goods, to China in 2015, 2016, and 2017 while being a net importer in 2014 and 2018. In terms of value, Thailand's export of electronic integrated circuits to China accounted for merely 10 percent, approximately, of total circuit exports to the world market. However, the statistics indicate that Thailand never gained a surplus in trade in electronic integrated circuits with the world in the same period.

However, these statistics of trade in the mentioned manufacturing products can only show some direction in the secondary sector. However, it could not provide detail on how Chinese actors make an impact on this sector.

3.1 The flourishing Chinese manufacturing products and their purveyors in Thailand

Since the early 2010s, some Chinese manufacturing products, such as textiles, electric, and electronic goods, have started to flourish in the Thai markets because of their low

prices. Nattapon Nattasomboon, the former director of the Office of Industrial Economics interviewed by *Thairath* (October 29, 2012), described that a substantial number of Thai entrepreneurs started to import Chinese electrical goods and home decorations instead of ordering from factories located in Thailand. The entrepreneurs planned to take advantage of cheaper Chinese products since the Thailand-made goods were too expensive, resulting from higher labor and material costs. As a result, these manufacturing factories in Thailand had to reduce their productions. Despite their low prices, the qualities of Chinese products were significantly upgraded. The cheap but good products fulfilled the expectations of Thai customers. With the lower prices and upgraded qualities, Chinese electrical goods have begun to outcompete locally-made ones.

This kind of situation also happened in the case of electronic goods, especially smartphones. Canalys, a research company, revealed the figure that three Chinese mobile phone corporations, namely Oppo, Huawei, and Vivo, were in the top five smartphone vendors in Thailand. Oppo replaced Samsung as the biggest seller of smartphones in the Thai market (*Workpoint News*, February 15, 2019). The combined market share of Oppo, Huawei, and Vivo reached 48 percent of the total sale of smartphones in Thailand. Similarly, Chinese smartphones could succeed in the Thai market because they presented affordable products with decent qualities to Thai customers (*Positioning Magazine*, February 22, 2019).

Remarkably, the inflows of Chinese manufacturing products, especially the cheap ones, to Thailand can increase to an alarming degree because of the trade war ignited by the current President of the US, Donald Trump, who has vowed to protect the American market from Chinese goods. Yuttana Silpsarnvitch, the President of the Thai Garment Manufacturers Association interviewed by *Thansettakij* (November 22, 2018), revealed that the trade war partially divested flows of Chinese garments to Thailand. Due to an increase in the US's import taxes of the US that reduce sales of China-produced textiles in the American market, the Chinese textile purveyors needed to release their products to the neighboring countries, including Thailand. The case of garments should be a rule than an exception since the trade war would lead to the trade diversion of Chinese

products, which would be exported to Thailand instead of the American market. Kriengkrai Thiennukul, the Vice Chairman of the Federation of Thai Industries, commented to *Thansettakij* (November 4, 2018) that the trade war would drive Chinese purveyors to sell their goods in ASEAN markets at the dumping price. In brief, the trade war, initiated by the Trump administrative, could intensify the pervasiveness of the Chinese manufacturing products.

To mitigate the adverse effects, especially the flood of Chinese goods, from the trade war, the Ministry of Commerce closely monitor inflows of Chinese manufacturing products, such as garments, footwear, and electrical and electronic goods. However, the officers did not find any suspicious amounts of imports out (*Thai PBS*, August 2, 2019). The monitoring policies also need to deal with the smuggling of tax-evading goods in border areas. For instance, Yuttana suggested that Thai authorities must seriously inspect the quantity and quality of imported Chinese garments since the serious inspection could minimize the illegal imports of Chinese garments, which could damage garment businesses in Thailand (*Thansettakij*, November 22, 2018).

Similar to the situation of the market of Chinese temperate fruit markets, the inflows of imported manufacturing goods from China also incentivize Chinese purveyors to operate their businesses in Thailand. A case in point is the penetration of Chinese traders into the Sampeng Market, one of the biggest marketplaces for apparel and accessory trade in Bangkok, the capital city of Thailand. The cutthroat price competition among Chinese purveyors in the Sampeng market partially drove Thai traders out of this marketplace. The local traders could not afford to lower their selling price at the same level as the Chinese purveyors who could have access to goods at a low price (*Manager*, July 14, 2019). Nevertheless, the presence of the Chinese traders was not the only factor contributing to the troubles of the Thai merchants in the Sampeng Market because the latter also suffered from the recession.

Furthermore, the Chinese purveyors have also operated their trading outposts in marketplaces in other provinces, apart from Bangkok. For example, several Chinese

traders have operated their stalls in the Bobae market located in Udon Thani, the center of the border between Thailand and Laos. Lin and Keeratiporn (2017, 59) explain that these Chinese merchants have migrated to Udon Thani to “seek areas of opportunity where they could increase their income and improve their quality of life” and escape hostile competitive environments in China. The relocation of Chinese merchants in Udon Thani has been facilitated by their family and social networks, internet banking, moderate amounts of starting capital, and prior experiences in commercial activities. In summary, Chinese manufacturing purveyors have not only exported their products to claim a share in Thailand’s market but also moved their business to grasp new opportunities in Thailand.

The massive inflows of Chinese manufacturing goods, such as textiles, apparel, electrical, and electronic goods to Thailand have resulted from several practices of the Thai state. Initially, the China-Thailand free trade agreement, signed in 2005, has facilitated exports of these Chinese manufacturing products, which Chinese producers have has a comparative advantage over Thai counterparts (Liu and Jayanthakumaran 2016). Second, the East Asian governments, which includes Thailand, have avoided using currency appreciation to rebalance trade deficits since they have mainly pegged their currency with dollars instead of a basket of multiple currencies (Thorbecke 2016, 13). The currency depreciation will lead to the loss of relative price competitiveness to neighboring countries. Consequently, Thailand has hardly been able to manipulate its currency to control the inflows of Chinese goods. Same as the cases of temperate fruits, the Thai government has employed the market mechanism rather than particular interventions to regulate the market of manufacturing products.

3.2 Relocation of Chinese manufacturing firms

In addition to Chinese manufacturing goods and traders, some Chinese manufacturers have moved their production bases to Thailand in recent years as they have aimed to take advantage of Thailand’s resources. These situations seem to be contrary to findings presented by some existing literature on the impacts of the China-Thailand free trade

agreement. For instance, Bhanupong (2017, 130) explains that China's accession to WTO (World Trade Organization) in 2000 divested FDI in manufacturing sectors, especially labor-intensive ones, from Thailand to China because Thailand lost its comparative advantage in supplies of cheap labors. The accession to WTO of China had negative impacts on FDI inflows to Thailand (Bhanupong 2017, 134-135). Between 1992 and 2006, the average inflows of FDI of Thailand accounted for about 9.3 percent of the FDI inflows into China. Subsequently, between 2007 and 2016, the average FDI inflows of Thailand accounted for only 4.3 percent of China's inflows of FDI.

The relocation of Chinese FDI into Thailand is a result of policies of the Thai state and changes in economic conditions in China. Along with the accession to WTO in 2000 and a series of bilateral free-trade agreements, the Chinese government has encouraged Chinese firms to invest abroad by launching the "going-out" strategy in the early 2000s (Pittaya 2007). In particular, the Chinese government has aimed to utilize the going-out strategy to nurture the international competitiveness of Chinese businesses via facing competition on a global scale (Gonzales-Vicente 2011, 402). Although the going-out strategy can also explain why the Chinese firms have chosen to divest their capitals to foreign lands, this strategy cannot precisely explain why some Chinese firms have decided to relocate their production bases to Thailand.

In general, the Thai government has allowed Chinese investors to participate in various activities. According to Mathavee and Huang (2016, 29), from 2001 to 2014, BOI approved 260 direct investment projects from China, which engaged in several sectors, such as primary products, manufacturing goods, and construction. Furthermore, BOI has organized roadshows to persuade Chinese entrepreneurs, including manufacturers, to invest in Thailand. Recently, BOT asked Somkid Jatusripitak, the Deputy Prime Minister, to encourage Chinese corporations to relocate to the Eastern Economic Corridor, where the government has aimed to posit as a new industrial and logistic hub (*Post Today*, October 23, 2019). Moreover, the Thai government has allowed Chinese capitalists to establish industrial zones. For instance, the Thai government approved Holley Group, a Chinese privately-owned company, and Amata group, a Thai real estate

developer, to cooperate in the establishment of the Thai-Chinese Rayong Industrial Zone in 2006 (Romyen 2018, 171).

The Thai government's policies to attract FDI from China have been facilitated by changing economic conditions in China. Notably, the wages in China have been increased by the government's economic strategy, which has aimed to enlarge the role of private consumption (Donaubauer and Dreger 2018, 104). The trend of an increase in wages in China has incentivized FDI to move to China's low-wage neighbors. Even Chinese corporations have relocated to invest in Southeast Asian countries, such as Thailand, Indonesia, Vietnam, and Cambodia, to avoid paying higher wages. In particular, the average wage in Thailand and Indonesia was only half of the average salary in Southern China (Yang 2016). Meanwhile, the higher number of Chinese firms has relocated to Thailand, suggested by increasing amounts of application to BOI, since they wanted to avoid not only the rising wages but also adverse effects of the trade war and stricter Chinese environment and labor laws (Rapoza 2019).

3.3 Economic interdependence and Thailand's exports of intermediate goods

Due to the existence of regional production networks and a series of free trade agreements, China has become one of the biggest markets of Thailand's intermediate goods and materials. Accordingly, the economic conditions in China and the world, as the customer of Chinese producers, have inevitably affected the trajectory of Thailand's exports of these intermediate goods. Based on the "three-commodity model," which consists of oil, agricultural products, and metal, of Thorbecke (2018, 366), shocks in the Chinese economy have negative impacts on Thailand's primary sector.

This situation also happens in the case of intermediate manufacturing products. For example, the trade war between the U.S. and China damaged Thailand's exports of electronic integrated circuits and computers since Thai factories acted suppliers for Chinese entrepreneurs who were suffering from a decline in the purchasing order from the American customers (*Post Today*, November 21, 2018). The trade war also negatively affected Thailand's exports of car parts and equipment since these goods were exported

to China as materials of the assembled final products, which would be exported to the American market (*Thansettakij*, May 21, 2019). The trade war significantly stagnated the export-driven Thai economy since the electronic and automobile parts accounted for 30 percent of the total exports of Thailand to the world market.

However, the U.S.-China trade war has moderately worsened Thai manufacturers since they have been able to sell their products to other markets. As stated earlier, Thailand's electronic circuit exports to China accounted for just only one-tenth of the total export to the world market. For example, the overall export of Thailand declined by 5.2 percent because of a 14.1 percent decline in exports to China. Nevertheless, the decline in exports was somewhat remedied by an increase in exports to other markets, such as the U.S., EU, Japan, and CLMV countries (*Khaosod*, October 22, 2018). Specifically, Pimchanok Wornkhorporn, the Director of Trade Policy and Strategy Office, Ministry of Commerce, publicly commented that the trade war could give Thai industrialists more opportunities to export their parts, components, and final goods to the American Market (*Matichon*, August 10, 2018). Regardless of the increase in exports to other markets, the decline in Thailand's overall exports, to some extent, indicated that the Thai manufacturers had risks of over-dependence on Chinese customers.

Meanwhile, the situations of Thai manufacturers have affected China's manufacturing exports since Chinese corporations have relied on supplies of Thai factories to some degree. Notably, Thailand's great flood in 2011 disrupted the exports of manufacturing products of China as the flood forced Thai factories, which supplied components to Chinese companies, to close for a while. In particular, the great flood closed down the hard-disk drive factories, which provided components for the personal computer assembly plants in China (Abe 2014, 149). As a result, the exports of assembled personal computers fell after the 2011 great flood due to the shortage of hard-disk drives produced by the Thai factories. Nevertheless, the Chinese companies adjusted to the problem of the shortage of Thailand's supply by importing more hard-disk drives from Malaysia. The case of the adjustment of the Chinese companies during the 2011 great flood in Thailand illustrated that they could manage their risks in the regional production chain

by diversifying their sources of intermediate goods.

3.4 Construction of the high-speed railway

Chinese agencies have started to engage in the construction activities, especially infrastructure development, in Thailand since the beginning of the 2010s, to grasp benefits from the Thai government's policies toward infrastructure improvement. In particular, the Chinese state's agencies, particularly the state-owned railway corporations, have presented the Thai government a proposal of high-speed railway (hereafter, HSR) construction since 2010 (Trin 2019b). The proposal of the HSR construction in foreign lands has resulted from the strategy of the Communist Party of China (CPC). In particular, CPC has aimed to expand its sphere of influence (Arase 2015; Chan 2018) and solve problems of over-supplies of manufacturing products and relatively underdevelopment in the remote areas (Yu 2014; Summers 2016).

Despite the endeavor of Chinese agencies to pursue the HSR development project, both the coalition-based Abhisit government (2008-2011) and the majority-elected Yingluck administration (2011-2014) failed to realize the construction of the HSR because of disputes in Thailand's domestic politics (Trin 2019b). The root of the failure of the Abhisit government in realization of the HSR construction was the inter-party conflicts between the Democrat Party, led by Abhisit himself, and the Bhumjaithai Party, whose a leading member took control of the Ministry of Transport. In contrast, the majority Yingluck administrative could survive disputes in the parliament, but its ambition to build the HSR was shattered by the Constitution Court, which made that verdict that the HSR's financing method was against the Constitution (Trin 2019b). The cases of the failed attempts to build the HSR of both Abhisit and Yingluck governments showed that the fate of the Chinese transnational infrastructure development projects, including the HSR, also depended on domestic politics in the host countries.

The military government led by Gen. Prayut Chan-O-Cha (2016-2019) could finally start the construction process in 2017. The Prayut government agreed with the Chinese

counterpart to build the HSR connecting Bangkok, the capital city, with Nakhon Ratchasima or Korat, the gateway to the Northeast. On the one hand, the case of the China-Thailand HSR construction can shed some light on the issues of the policies to contain the influence of Chinese actors. In particular, the Prayut government limited the scope of the Chinese agencies' task in the construction of HSR. On the other hand, the case of the military Prayut government also shows how the government with concentrated power can facilitate Chinese-involved infrastructure construction. In particular, the Prayut government utilized its authority to enable some Chinese agencies to bypass the existing law of Thailand.

The Prayut government imposed a rule of division of labor between Thai and Chinese agencies (Trin 2019a, 443). The Thai companies would primarily manage tasks of civil construction works while the Chinese counterparts would have limited responsibilities in the tasks requiring high technologies and skilled labors (Ravee 2017). These tasks would include signaling, rail installation, telecommunication, power-supply system, operation centers, and design of infrastructure. Based on the structure of this division of labor, the Thai companies would gain a larger share of benefits generated by the China-Thailand HSR project. From the total cost of the project that would value around USD 5.4 billion⁶, the costs of civil construction would be about USD 4.1 billion, which would account for 70 percent of total costs, and the remaining 30 percent would be tasks on designing, signaling, and operation systems (*Prachachartthurakij*, June 22, 2017).

In short, the Thai government can be able to contain and control the influences and pervasiveness of the Chinese agencies, especially in the public construction project, if it uses interventionist practice. However, the practice of division of labor was based on the condition that the Thai government will provide entire capitals for the project and Chinese agencies will be responsible for solely technologies, engineers, and architects (Nop 2017). Hypothetically, if the Thai government chose to finance the HSR project by forming the joint-venture with the Chinese agencies, the government would have to allow the agencies to involve in and extracts benefits from the HSR project in a higher degree.

Some agencies Chinese agencies tried to grasp rents generated by civil construction works by cooperating with Thai companies. For instance, China State Construction Engineering Corp. established a joint-venture with Nawarat Patanakarn Public Company Limited and A.S. Associated Engineering (1964) Co., Ltd. to join the tender of civil construction works, which would cover 23 kilometers in length, between Navanakhon and Bang Po (*Prachachartthurakij*, May 9, 2019). Likewise, Sinohydro also collaborated with Sahakarn Wisavakorn Co., Ltd. and Tipakorn Co., Ltd. To bid for civil infrastructure works, covering 22 kilometers, between Don Muang and Navanakhon (*Prachachartthurakij*, May 9, 2019). The examples of the joint-venture between Thai and Chinese companies in bidding for civil construction works imply that the Chinese companies could evade some of the Thai government's interventionist regulations.

Sometimes, the Thai government, especially the authoritarian ones, can, nevertheless, use its authority to facilitate the china-involved infrastructure development project. A case in point was the Prayut government's usage of Article 44 of the 2014 Interim Constitution to eradicate legal constraints of the China-Thailand HSR project, linking Bangkok with Korat (Trin 2019b). Remarkably, Article 44 gave the Prayut government authority to exercise power without legal commitments; hence, Article 44 enabled the government to "bypass normal legal and parliamentary processes" (Panuwat 2017). Notably, The Prayuth government applied Article 44 to neutralize such legal obstacles as government procurements on benchmark price, laws on state purchase and hire, and regulations on the working licenses of Chinese staff (*Thairath*, June 15, 2017). Shortly, the government, sometimes, can use interventionist practices to assist the Chinese agencies. According to the case of the HSR construction, the government policies, apart from 'market-friendly' ones, have the potential to design and demarcate roles and scopes of the agencies.

4. Tertiary sectors

Since 2005 when China and Thailand signed the free trade agreement, the value of trade in services between these countries skyrocketed from USD 1.8 billion in 2005 to USD 5.2

billion in 2012, according to the database of OECD⁷ (n.d.). Between 2005 and 2012, Thailand was a net exporter of services to China as it gained surplus in every year of this period; Thailand's surplus of services sharply increased from USD 354.82 million in 2005 to USD 2.93 billion in 2012. The proportion of Thailand's trade in services with China accounted less than 10 percent to Thailand's trade in services with the world market, even though, the proportion slightly rose from 4.76 percent in 2005 to 7.14 in 2012, based on the author's calculation using OECD's database (n.d.). However, the statistics of Thailand-China trade in services between 2013 and 2018 are not available in the OECD database. This section intends to employ both specific quantitative data of particular activities and qualitative data, including interviews conducted by journalists and academic works, to show how Chinese actors shape the trajectory of Thailand's tertiary sectors. This combination will allow this report to deal with the problem of the unavailability of the general statistics of trade in services between China and Thailand. This section will particularly examine three following activities: retails, higher education, and tourism.

4.1 Retails

The Chinese actors have become one of the most influential players on internet retails in Thailand, although they have played a limited role in sectors of convenience stores or shopping malls. The rise of the Chinese actors in online retail is by no means a surprising story since the governments of China and Southeast Asian countries, including Thailand, formed cooperation in the areas of e-commerce. For instance, they organized the "China-ASEAN ECommerce summit" in Guanxi to promote e-commerce as the new field of China-ASEAN free trade cooperation (Hua 2016, 34.1). Furthermore, the Thai government, business associations, and private companies held the conference "GMS⁸-Thailand E-commerce Economic Corridor: GTEC 2019" to Chinese e-commerce platform operators and community entrepreneurs for promoting Thai community products into Chinese e-commerce platform (*Infoquest*, August 9, 2019).

Notably, the Ministry of Commerce of Thailand also collaborated with Alibaba Group,

one of the biggest e-commerce platforms in China, to launch “Thai Rice Flagship Store” on Tmall.com, the B2C⁹ website. The ministry aimed to use this store to provide Thai paddy farmers and rice exporters access to Chinese e-commerce markets (*Infoquest*, April 23, 2018). Likewise, the ministry studied how to promote other Thai agricultural products, such as mangosteen, mango, coconut, and sugar apple, by using Chinese e-commerce platforms. In short, the Thai government has specifically promoted cooperation with Chinese e-commerce platforms as it planned to promote Thai products in the Chinese markets.

Nonetheless, the Thai government’s policies to promote the collaboration between Thai agents and Chinese e-commerce platforms can lead to an unpleasant consequence for Thai retails and manufacturers. Pratchya Samalapa, the vice chairman of the Thai Chamber of Commerce interviewed by *Prachachatthurakij* (December 2, 2019), expressed that the Thai state cannot control Chinese eCommerce platforms. In particular, these platforms can evade Thai taxation systems and customize the delivery of Chinese products to Thai traders. If the Thai authorities do not control the customized delivery of the Chinese eCommerce platforms, this activity will damage Thai small-and-medium enterprises which cannot cope with price competition with Chinese counterparts. Concomitantly, Phawut Pongwitthayaphanu, the founder of Tarad.com one of the biggest Thai eCommerce platforms, specifically worried that the direct investment of Alibaba.com will affect Thai retails, department stores, banks, and transportation providers since Alibaba.com has its payment and logistics system (Thitipol 2018). It is too early to make a judgment of whether the China-Thailand cooperation of eCommerce, which Chinese firms act as spearheads, is beneficial for Thai merchants and producers or not.

4.2 Higher education

Nowadays, Chinese students have increasingly attended Thai education institutions to study in an undergraduate degree. According to the statistics of the Office of the Higher

Education Commission (OHEC) cited in Sukanya (2017), Chinese students accounted for 35 percent of the total international students studying in Thai higher education institutions in 2013. Undoubtedly, Chinese students claimed the highest proportion of international students in Thailand. These statistics showed the demands of Chinese students to attend Thai universities. Chinese capitals have responded to this growing demand. In particular, the Chinese capitals have taken over some Thai universities, mainly private ones, such as Krirk University and Stamford International University, and planned to acquire more than ten Thai higher education institutions (*Manager*, November 15, 2019). The taking over of Thai private universities by the Chinese capitals have been underpinned by the condition that the universities were facing declining revenues and growing loss owing to the smaller numbers of students (*Manager*, November 29, 2019).

The growing demand to study in Thailand of Chinese students has resulted from the following factors. First, the universities in Thailand has enabled Chinese students, especially million of ordinary ones, to avoid the stressful competitive environment in the admission for the nationally recognized universities in China because the Thai universities can somewhat guarantee students' place in the tertiary education (Narita 2017, 182-183). Second, the costs of higher education in Southeast Asian countries, including Thailand, are lower than the American or European universities (Narita 2017, 184-185). Hence, Chinese middle-class parents have been able to send their children to attend in the affordable Thai universities. Third, Chinese students have been more familiar with Thailand's living conditions (Narita 2017, 185-186). Fourth, participation in Thai universities' classes and activities can provide a higher chance for Chinese students to fulfill some commercial opportunities in Thailand and form a business relation with Thai friends (Wannachok 2018). The exodus of the Chinese students inevitably has changed some patterns in Thai universities.

Some Thai universities, e.g., Rangsit University and Dhurakij Pundit University, have attempted to attract Chinese students by several strategies. For instance, the universities have organized roadshows to contract and recruit the students directly to

minimize additional transaction costs generated by agency companies (*Prachachartthurakij*, March 18, 2019). The universities have also adjusted their programs to be more compatible with the preferences of the Chinese students and signed the MOU (Memorandum of Understanding) with Chinese universities. For instance, Krirk University, which was taken over by Chinese capitals, would open new nine Chinese-taught programs (*Komchadluek*, January 21, 2019). In summary, the inflows of Chinese students in the sector of higher education in Thailand have changed not only a component of international students but also the organization of the universities.

4.3 Tourism

Recently, the fate of Thailand's economy has partially depended on Chinese tourists since they have become of the most prominent customer groups of the Thai tourism industry. According to the statistics of the Ministry of Tourism and Sports (2014), the number of Chinese tourists traveling to Thailand reached around 8.7 million people, which accounted for around one-fourth of total foreign tourists in 2016. The Chinese tourists were the highest among the international tourists in Thailand. Chinese tourists averagely stayed in Thailand for around nine days, half of the American and European counterparts' staying period. The Chinese tourists spent money about USD 180 daily per person. Concomitantly, the Chinese tourists were the groups providing the highest tourism-related revenues in 2016. Thailand received USD 13 billion, approximately, from the Chinese tourists; this amount accounted for around 28 percent of the total revenues generated by international tourists.

Thailand has been able to attract a vast amount of Chinese tourists because of domestic and external conditions (Dalina and Lalita 2015). Domestically, Thailand has several beautiful natural sites and cultural events, which allow Chinese tourists to enjoy memorable experiences at an affordable price. Externally, the Chinese tourists have eagerly shared their decent experiences, generated by traveling in Thailand, with each other. Accordingly, oral experiences incentivize new Chinese tourists to visit Thailand. Nevertheless, Chinese tourists are not unitary as they can be categorized into two groups.

The first group is “general” tourists, representing lower-income groups implying lower spending power; another is “quality” tourists, representing higher-income groups implying higher spending power (Therdchai, 2017). These groups have different patterns of demands and traveling styles. Large numbers of Chinese tourists in Thailand are the general groups, whose majority traveled by a tour organized by the travel agency (Therdchai 2017, 31, 36). Although half of them chose the service of a travel agency’s organized tour, half of the quality groups were “independent tourists” who want a variety of travel experiences (Therdchai 2017, 36, 43).

Despite contributions to the Thai economy, the Chinese tourists in Thailand and their related activities have caused some troubles for the Thai people. A case in point is the practice of the “low-cost tourism” that offers the Chinese tourists a low-cost traveling package in exchange for buying overpriced goods in specific shops (Prem 2018, 1). Due to its low price, a large number of participants of low-cost tourism are the general groups of Chinese tourists. The low-cost tourism imposes threefold problems to Thailand’s tourism industry and economy in general (Chairirk 2015, 55-58). First, low-cost tourism damages the image of tourism in Thailand since it forced the Chinese tourist to pay their money for unpleasant goods and services. Second, low-cost tourism seriously deteriorates natural and cultural scenes of Thailand because organizers of the tour do not inform proper manners and practices to members of organized traveling groups. Third, low-cost tourism hardly generated a substantial amount of benefits to local people directly since this activity is mainly in the hand of Chinese actors, who control particular shops, restaurants, and hotels.

5. Concluding remarks

In summary, the report analyzes the Chinese actors, which represent the presence of China in Thailand, as purchasers and purveyors can use their market power to direct the allocation and distribution of the resources in the economic sectors of Thailand. The

report combines quantitative data, which can illustrate a general picture and trajectory of the relation between Thailand and China in each sector, and qualitative data showing the underlying logics of continuity and change, caused by both Thai and Chinese actors.

As mentioned already in several examples, the Chinese actors can typically enjoy their freedom to use their power since the primary aim of the Thai government policies is to facilitate market mechanism or implement market-friendly practices. Apart from the case of the construction of the China-Thailand HSR project from Bangkok to Korat, the Thai government has hardly utilized interventionist measures to demarcate the scale and scope of Chinese agencies. Without particular policies to govern the agencies' behaviors, the Thai government has a limited chance to create a level playing field in some sectors, including durian exports and tourism. On the one hand, Chinese agencies, which play the role of purchasers, can manipulate prices of some products and exclude some local players from particular industries because of their enormous resources and closed networks among themselves. On the other hand, Chinese purveyors can have the potential to monopolize particular markets in the future. These purveyors can employ their pricing strategy to outcompete Thai counterparts.

However, this report superficially describes and examines how Chinese actors affect the trajectory of resource distribution and allocation in particular activities, as proxies of Thailand's primary, secondary, and tertiary sectors. To construct deeper explanations of the presence of China in Thailand's economy, further studies, both quantitative and qualitative ones, in macro-, meso-, and micro-level of each sector (and sub-sector) are needed. In other words, we need a set of further studies, which can provide us a thin general description of economic relations between Thailand and China in each sector. The studies also need to construct a thick description of the interaction of Thai actors, Chinese agencies, and the government's policies at the sectoral level. In conclusion, we need to construct a more comprehensive understanding of the presence of China in the Thai economy by combining both quantitative and qualitative methods.

References

Book, book chapters, theses and articles

- Abe, Shigeyuki. "Impact of the Great Thai Floods on the International Supply Chain." *Malaysian Journal of Economic Studies*. 51 (special issue): 147-155.
<https://mjes.um.edu.my/article/view/2884>.
- Arase, David. 2015. "China's Two Silkroads Initiatives: What it Means for Southeast Asia." In *Southeast Asian Affairs 2015*, edited by Daljit Singh, 25-45. Singapore: ISEAS-Yusof Ishak Institute.
- Bhanupong Nidhiprabha. 2017. "The Rise and Fall of Thailand's Export-Oriented Industries." *Asian Economic Papers*. 16 (3): 128-150. DOI: 10.1162/asep_a_00556.
- Breslin, Shaun. 2006. "China and South-East Asia: The Political Economy of Production." In *The Political Economy of South-East Asia: Markets, Power and Contestation*, 3rd ed, edited by Garry Rodan, Kevin Hewison, and Richard Robison, 305-325. Melbourne: Cambridge University Press.
- Chairirk Kaewprommanl. 2015. "Punha tour soonraen lae pholkrathob tor prathat Thai [The Problems of Low Cost Tourism and its Impacts to Thailand]." *National Defense Studies Institute Journal*. 6 (4): 38-50. <https://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2561/hi2561-078.pdf>.
- Chan, Gerald. 2018. *Understanding China's New Diplomacy: Silk Roads and Bullet Trains*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Chutira Rabob, anchalee Somboon, and Suchart Watthanakanont. 2015. "Pudjai theemee kwamsumphuan kub karn lonthun nai Thai khong phuprahorbkarnchaochin nai nikhom utsahakum Thai-Chin changwat Rayong [Relational Factors toward Chinese Entrepreneurs' Investment in Thai-Chinese Industrial Estate in Rayong Province]." *Varasarn Thurakij Paritat [Business Review]*. 7 (1): 109-130.
<https://www.tci-thaijo.org/index.php/bahcuojs/article/download/130706/98013/>
- Coxhead, Ian. 2007. "A New Resource Curse? Impacts of China's Boom on Comparative Advantage and Resource Dependence in Southeast Asia." *World Development*. 35 (7): 1099-1119. DOI: 10.1016/j.worlddev.2006.10.012.

- Dalina Amonhaemanon and Lalita Amornhaymanon. 2015. "Mainland Chinese Tourist Behavior and Motivations: Evidence from Two Destinations in Southern Thailand" *Journal of International and Thai Tourism*. 11 (1): 18-36.
<https://www.tci-thaijo.org/index.php/jitt/article/view/65739>.
- Donaubauer, Julian, and Christian Dreger. 2018. "The End of cheap Labor: Are Foreign Investors Leaving China?" *Asian Economic Papers*. 17 (2): 94-107. DOI: 10.1162/asep_a_00611.
- Gonzalez-Vicente, Ruben. 2011. "The Internationalisation of the Chinese State." *Political Geography* 30, no. 7 (September): 402–411. DOI: 10.1016/j.polgeo.2011.09.001.
- Hewison, Kevin. 2018. "Thailand: An Old Relationship Renewed." *The Pacific Review* 31 (1): 116 – 130.
- Hua Zheng. 2016. "A Study of the Usability of E-commerce between China and Thailand." *International Journal of Simulation, Systems, Science, and Technology*. 17 (1): 34.1-34.3. DOI: 10.5013/IJSSST.a.17.01.34.
- Jakkri Tejavaree, Piyaluk Putthawong, Kuntsinee Kuntawongvara, and Warintorn Chaiviatn. 2010. "Karn wikhaoh kwam samat nai karn kangkun nai thalard phollamai Thai-Chin [Analysis of the Competitiveness in the Thai and Chinese Fruit Markets]." *CMU Journal of Economics*. 14 (1): 2-21.
<https://www.econ.cmu.ac.th/econmag/journals/issue14-11.pdf>.
- Jesadapan Thongsrinuch. 2016. "*Si thodsawat nayobai setthakijrawangprathet khong Thai timeetor Chin* [Four decades of Thailand's Foreign Economic Policy towards China: Policies Factors and Recommendations]." Ph.D. Diss, Thammasat University, *Thammasat University Digital Collections*,
http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2016/TU2016_5403300048_6734_5686.pdf.
- Lin Lan and Keeratiporn Jutaviriya. 2017. "The Transnational Migration Process of New Chinese Migrant Traders in Bobae Market, Udon Thani, Thailand." *Journal of Mekong Studies*. 13 (2): 45-64. DOI: 10.14456/jms.2017.14.
- Liu Ying and Kankesu Jayanthakumaran. 2016. "People's Republic of China (PRC): Thailand Economic Relationship after Signing of Free Trade Agreement in 2005." In *Chinese Global Production Networks in ASEAN*, edited by Kim Young-Chan, 77-95. New

York, N.Y.: Springer.

- Lop Phavaphutanon. 2015. Fruit Production, Marketing, and Research and Development System in Thailand. *FFTC Extension Bulletins*.
<http://www.ffc.agnet.org/library.php?func=view&style=type&id=20150811091012>.
- Mathavee Keorite and Huang Pan. 2016. "The Impacts of Chinese Direct Investment in Thailand on the Sino-Thai Bilateral Trade." *Journal of Chinese Economics and Foreign Trade Studies*. 9 (1): 24-39. DOI: 10.1108/JCEFTS-07-2015-0018.
- Narita Chaithima. 2017. "*Karn kleanyai khong nuksuksa Chin Su Usakanay: Korraanee nuksuksa Chin nai Mahawittayalai Chiang Mai* [Mobility of Chinese Students to Southeast Asia: A Case Study of Chinese Students in Chiang Mai University]." *Mekong-Salween Civilization Studies Journal*. 8 (2): 173-192.
<https://www.tci-thaijo.org/index.php/jnuks/article/view/72594>.
- Piratorn Punyaratabandhu and Jiranuwat Swaspitchayaskun. 2018. "The Political Economy of China-Thailand Development under the One Belt One Road Initiative: Challenge and Opportunities." *The Chinese Economy* 51 (4): 333-341.
- Pittaya Suvakanta. 2007. "China's Go-Out Strategy: Chinese Foreign Direct Investment in Thailand." *Thammasat Review*. 12 (1): 116-146.
- Ravenhill, John. 2005. "Is China an Economic threat to Southeast Asia?" *Asian Survey*. 46 (5): 653-674. DOI: 10.1525/as.2006.46.5.653.
- Romyen Kosaikanont. 2018. "Chinese Capital going Global: Thai-Chinese Industrial Zone and Labor conditions in Thailand." In *The Sociology of Chinese Capitalism in Southeast Asia: Challenges and Prospects*, edited by Yos Santasombat, 169-194. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Saen Keeratinvanan. 2007. *Nayobai karnkha seree Thai-Chin pikud sunjedthungsunped reung phuk and phollamai: suksa phu dai prayot lae phu sae prayot* [Free trade agreement (FTA) Policy between Thailand and People's Republic of China (HS Chapter 07-08 [Vegetables and Fruits]: A Study of Gainers and Losers]. Master Diss, Chulalongkorn University, *Chulalongkorn University Intellectual Repository*, <http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/41944>.

- Siriluck Kattanunt. 2007. “Kwampungporjai khong kasettakorn phu phuk krataem lung dai kha sodsey koranee karn lord puentee larn phuk krataem amphur Maesarieng changwat Maehongson [Satisfaction of Garlic Growers in Maesarieng District, Maehongson Province after Receiving Compensation for Reduction of Garlic Growing Area].” Master Diss, Maejo University, *Maejo University Intellectual Repository*, http://webpac.library.mju.ac.th:8080/mm/fulltext/thesis/2551/Siriluck_Kattanunt/fulltext.pdf.
- Summers, Tim. 2016. “China’s ‘New Silk Roads’: Sub-National Regions and Networks of Global Political Economy.” *Third World Quarterly* 37 (9): 1628–1643. DOI: 10.1080/01436597.2016.1153415.
- Therdchai Choibamroong. 2017. “Expectations and Satisfaction of Chinese Tourists toward Thailand Tourism Management.” *Asia-Pacific Social Science Review*. 16 (3): 30-45. <http://apssr.com/volume-16-no-3/expectations-and-satisfaction-of-chinese-tourists-toward-thailand-tourism-management/>.
- Thorbecke, Willem. 2018. “Investigating How a Slowdown in the People’s Republic of China Affects Its Trading Partners and How Asia Can Mitigate the Impact.” In *Slowdown in the People’s Republic of China: Structural Factors and the Implications for Asia*, edited by Justin Yi-fu Lin, Peter J. Morgan, and Guanghua Wan, 303-334. Tokyo: Asian Development Bank Institute.
- Trin Aiyara. 2019a. “Beijing, Bangkok, and Provinces: Continuity and Change in Thailand’s Policies of the China-Initiated High-Speed Railway Development.” In *China and Southeast Asia in the Xi Jinping Era*, edited by Alvin Cheng-Hin Lim and Frank Cibulka, 33-50. Lanham: M.L.: Lexington.
- Trin Aiyara. 2019b. “The Long and Winding Railway: Domestic Politics and the Realization of China-Initiated High-Speed Railway Projects in Thailand.” *Chinese Political Science Review*. 4 (3): 327-348. DOI: 10.1007/s41111-019-00124-2.
- Yang Chun. 2016. “Relocating Labour-Intensive Manufacturing Firms from China to Southeast Asia: A Preliminary Investigation.” *Bandung: Journal of the Global South*. 3 (3). DOI: 10.1186/s40728-016-0031-4.
- Yu Hong. 2014. “China’s Eagerness to Export High-speed Rail Expertise to ASEAN

Members.” *The Copenhagen Journal of Asian Studies* 32 (2): 13–36. DOI: 10.22439/cjas.v32i2.4756.

Journalistic reports, news, and electronic documents

- “Buanglung thun Chin sue mahawittayalai Thai ‘Buakaew’ see untalai hak lai sue eak sib hang [Behind the Scenes of the Chinese Capitals’ Taking over of Thai Universities, Ministry of Foreign Affairs comments that It Would be Dangerous if the Capitals Buy Ten More Universities]”. *Manager*, November 29, 2019.
<https://mgronline.com/specialscoop/detail/9620000114426>.
- “Chaluiy oak ohollamai jak Chin khaodan Chiangkhong nung kuen thung thalardtai [Convenient Logistics of Chinese Vegetables and Fruits from the Border at Chiang Khong to Thalard Thai within a Night]” *Komchadluek*, November 2, 2019.
<https://www.komchadluek.net/news/agricultural/396620>.
- “Chin hae laen mahalai Thai prub luksud roadshow dung tee muay [Chinese Students Massively Attend Thai Universities Which Adjust the Programs and Organize the Roadshows to Attract Chinese Youth]. *Prachachartthurakij*, March 18, 2019.
<https://www.prachachat.net/education/news-328362>.
- “Chong korrormor kao rotfai China deun Karakadakhom chai borichut rubmao Thai Chin daingan aobab [Presenting the High-speed Railway Project to the Cabinet in July: Thai Contractors Will Handle the Construction Works while the Chinese Counterparts Get Tasks of Designs].” *Prachachartthurakij*, June 22, 2017.
https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1498029014.
- “‘Chaowalit’ jee rut tung honglab trwag puk phollamai Chin pongkun sankae mee ponpuen [“Chaowalit” Forces the State to Establish Laboratory to Inspect Chinese Vegetable and Fruits for Protection Contaminated Chemicals].” *Post Today*, October 25, 2019. <https://www.posttoday.com/politic/news/604506>.
- Cui, Lina. 2010. “Trade Factors Affecting Apple Exports from China to Thailand.” Paper presented at the Southern Agricultural Economics Association Annual Meeting, Orlando,

FL, February 6-9, 2010. <https://ideas.repec.org/p/ags/saea10/56388.html>.

- Department of Trade Negotiation. 2009. *Factbook kaedkarnkha seree Asean-Chin* [Fact Book Asean-China Free Trade Agreement: ACFTA]. Nonthaburi, Department of Trade Negotiation, Ministry of Commerce.
http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/factbook_cn.pdf.
- “Horkarnkhar tua Porthor jee khum kha online sinkha Chin talak SME krathobnuk [Chambers of Commerce in Every Province Forces the State to Control Online Retail Since It Paves the Way for Inflows of Chinese Goods that Hurt Thai SMEs]” *Prachachartthurakij*, December 2, 2019. <https://www.prachachat.net/economy/news-397093>.
- “IDC jao smartphone Thai tammai brand Chin thung krong thalard [IDC penetrate Thailand’s Smartphone Market: Why do Chinese Bands Dominate the Market?].” *Positioning Maganize*, February 22, 2019. <https://positioningmag.com/1215715>.
- Jakkrit Weawkhaihong. 2016. “Chin kin ruab phollamai? Long krajaeng-chaosuan rathom [Is China monopolizing fruit sectors? Frightening Trade Outposts and Crying Farmers]” *Post Today*, May 8, 2016. <https://www.posttoday.com/politic/report/430731>.
- “Jao puentee ‘Sampeng’ jeng mai pentha onlinerukthalar Chin yud tamale khaykhong tud raka [Investigating “Sampeng”: Bankruptcy, Online Penetration, and Chinese Occupy Commercial Space and Dump the Price].” *Manager*, July 14, 2019.
<https://mgronline.colive/detail/9620000067052>.
- Jittisakd Nuntapanich. 2019. “‘Long Chin’ Maichai Ruang Lorlan [Chinese Trading Outposts is a Serious Issue.]” *Bangkok Insight*, September 1, 2019.
<https://www.thebangkokinsight.com/201052/>.
- “Kaem ‘longchin’ ham huarakha ‘durian’ wang win-win [Strictly Controlling Chinese Trading Outposts to Prohibit their Collusions in Buying Durian for Creating Win-Win Situations]” *Thansettakij*, June 2, 2019. <https://www.thansettakij.com/content/402257>.
- “Khaidai-Khaisae ‘Alibaba Group’ klaennguen longthun khao Thai paed “khaseree” lue sang karn ‘phukkhad’ [Who Will Win or Lose from Alibaba’s Group Direct Investment in Thailand: Liberalization of Trade or Creation of Monopoly]” *Infoquest*, April 23, 2018.
<https://www.ryt9.com/s/iq03/2815625>.

- “Khon yang pluk durian... sorsorkor see polphalit puemkuen seesibhok percent yungdee tee Chin tongkarnsung [Cutting down Rubber Tree, Growing Durian Instead: OAE (Office of Agricultural Economics) Point Out that the Production Increased by 46% but, Fortunately, China Still Demands Them].” *Kasetvoice*, May 24, 2019. <https://www.kasetvoice.com/post/5400>.
- “Korsorchor aok kumsung mor seesibsee podlock punha rotfaikwamraewsung Thai-Chin [NCPO Invoked Article 44 to Overcome Legal Obstacles of the Sino-Thai High-Speed Railway Project].” *Thairath*, June 15, 2017. <https://www.thairath.co.th/content/974158>.
- “Krueangchai faifar Chin thalak [Massive Inflows of Chinese Electric Applicants to Thailand].” *Thairath*, October 29, 2012. <https://www.thairath.co.th/content/302011>.
- “‘Krirk’ yok radub karn suksa thunyuk pead khao luksud phasarchin [Krirk University Upgrades its Education by Opening Nine Programs, Taught in Chinese].” *Komchadluek*, January 21, 2019. <https://www.komchadluek.net/news/pr/359655>.
- Nop Noranath. 2017. “Rotfai Thai sang Chin kamkub eakkhai kwa jatung sathani plawtang [Railway, Which will be Built by Thai but Regulated by Chinese, will Have a Long Way to Go].” *Manager*, June 18, 2017. <https://mgronline.com/daily/detail/9600000062132>.
- “Oppo sang Samsung kung undub nung yodkhai smartphone sungteesud nai Thai [Oppo Outcompetes Samsung to Reach the Highest Selling Smartphone in Thailand].” *Workpoint News*. February 15, 2019. <https://workpointnews.com/2019/02/15/oppo-แซง-samsung-ขึ้นอันดับ-1-ยอดขายยล/>.
- “Panich pueay songok torkor tor padjudjed percent khad thungpee tor pad percent [Ministry of Commerce Reveals that Exports Grew 8.7 Percent in October, and Anticipated that the Annual Exports Would Grow by 8 Percent].” *Post Today*, November 21, 2018. <https://www.posttoday.com/economy/news/571460>.
- “‘Panich’ rubmuae sinkhachin talak Thai harrue korreror sibsee sorkor nee [‘Ministry of Commerce’ is Dealing with Inflows of Chinese Goods and Prepare to Discuss with JPPSCC (Joint Public and Private Sector Consultative Committee) at August 14].” *Thai PBS*, August 2, 2019. <https://news.thaipbs.or.th/content/282347>.
- Panuwat Panduprasert. 2017. “Legitimacy and Military Rule in Today’s Thailand.”

Kyoto Review of Southeast Asia 20 (January 2017).

<https://kyotoreview.org/yav/legitimacy-military-rule-thailand/>.

- “Pornor see Okard songok com-chinsuan khao Saharut puem tan China lung kung pasee [Ministry of Commerce Points Out that the Opportunities to Export Computer and Components to the American Market, Instead of Chinese Ones, are Increased after Increase in Import Taxes].” *Matichon*, August 10, 2018.
https://www.matichon.co.th/news-monitor/news_1080237.
- “Phollamaithai runthod khon hae kin khongnok apple-som-ahgun Chin rakha tuk tee thalard mailue [Sad Situations of Thai Fruits as the Customers Mainly Bought Cheap Imported Apples, Citruses, and Grapes from China that Lower Prices of the Thai Fruits].” *Thairath*, October 22, 2014. <https://www.thairath.co.th/content/458367>.
- “Phuk Phollamai Chin talutaluang kua Thai ruk pead hongyen prasit thalardtai-aiyara [Chinese Vegetables and Fruits Penetrate Thai Kitchens by Operating Refrigerator Containers Located near Thalard Tai and Thalard Aiyara].” *Matichon* (March 6, 2016).
https://www.matichon.co.th/local/news_60234.
- Prem Thavornprapasawat. 2018. *Tour soonlraen punha karn thongtaew Thai* [The Low-cost Tourism: A Problem of Thai Tourism].
<https://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2561/hi2561-078.pdf>.
- Rapoza, Kennet. 2019. “Thailand Sees Threefold Increase in Chinese Companies Looking to Move.” *Forbes*, June 10, 2019
<https://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2019/06/10/thailand-sees-threefold-increase-in-chinese-companies-looking-to-move/#61fba404388f>.
- Ravee Wongwaree. 2017. “Thueab krongkhan rotfai Chin: Thai Lao Indonesia [Comparison of China’s Railway Project: Thai, Laos, and Indonesia].” *BBC Thai*, December 21, 2017. <https://www.bbc.com/thai/thailand-40367156>.
- “Rodyon-elec rathunk songok songjudsee lanlan euam [A Serious Situation for Automobile and Electronic Industries as Their Exports of 2.4 Trillion baht Affected].” *Thansettakij*, May 21, 2019. <https://www.thansettakij.com/content/401512>.
- “Rubmhao Chin yudhuahad highspeed saisan hunkharabob-tagteam raikhang dumprakha kaengbigname [Chinese Contractors Compete for High-speed Railway in the

Northeast by Forming a Partner with Medium-size Firms to Dump Prices for Competing with Big Names].” *Prachachartthurakij*, May 9, 2019.

<https://www.mreport.co.th/news/industry-movement/043-Mega%20Project-กรม-จีน-ไฮสปีดเทรน>.

- “Senthang phukphollamai China thalak khao Thai phob nulkonthun chao puentee thalardtai keb sinkha ror khai [Investigating the Route of Massive Inflows of Chinese Vegetables and Fruits to Thailand and Chinese Investors’ Rents of Spaces in Thalardtai to Storage their Commodities].” *Workpoint News*, July 4, 2019.
<https://workpointnews.com/2019/07/04/02-4-2/>.
- “Sinkhachin Thalak Thai yodpung nungjudnung lanlan [Chinese Goods Penetrate Thailand, their Values Reach 1.1 Billion Baht].” *Thansettakij*, November 4, 2018.
<https://www.thansettakij.com/content/342184>.
- Sirada Siribenjaphrek. 2018. “Durian Thai kab kwam thathay tee mai kuan mongkham [Thai Durians and their Challenges].”
https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/Southern/ReasearchPaper/Challenging_of_Durian.PDF.
- “Somkid chuan Chin longthun nai EEC jao thalard CLMVT [Somkid Invites China to Invest in EEC to Penetrate Markets in CLMVT].” *Post Today*, October 23, 2019.
<https://www.posttoday.com/economy/news/604366>.
- “Songkram karnkha ruem plangrit songok koryor tidlob harjudsong percent kungreak nai rob sibkhao duen [The Trade War Starts to Show Some Impacts: Exports in September Decline by 5.2%, the First Time within 19 Months].” *Khaosod*, October 22, 2018. https://www.khaosod.co.th/economics/news_1721758.
- “Sorsorpornor jubmue Platform E-Commerce Chin sang rabaeng settakij 4.0 saengyong thurakij chumchon tua prachet [TCEB (Thailand Convention and Exhibition Bureau) Cooperate with Chinese E-Commerce Platform to Build Economic Corridors 4.0 Connecting Community Enterprises in the Nation-Wide Scale]” *Infoquest*, August 9, 2019. <https://www.ryt9.com/s/prg/3025441>.
- “Suaphachin’ thalak Thai nungjudsee muaen lan songok garment Vietnam tinghang Thai sam taotua [Chinese apparels massively enter Thailand Valuing Around 14 Billion

Baht and Vietnamese Garment Exports are Higher than Thai Garment Exports Three Times].”Thansettakij, November 22, 2018. <https://www.thansettakij.com/content/350372>.

- Sukanya Lewis. 2017. “Karn khaoma khong nuksuksa tangprathet kab phonkathob tor prathet Thai [Inflows of foreign Students and their Impacts on Thailand].” Thansettakij, July 5, 2017. <https://www.thansettakij.com/content/173979>.
- “Sumruag sathanakarn sam pee lung FTA Thai-Chin khon puk kratuem (lae euneun) ja pai tangnai [Reviewing Three-Year Situation of Thailand-China FTA: Where will Garlic Farmers and Growers of other Crops Go?].” Prachatai, April 16, 2008. <https://prachatai.com/journal/2008/04/16426>.
- Thitipol Punyalimpanunt. 2018. “Mue ‘Alibaba’ pukmud longthun Thai khaidai khaisuey [Who will be the winners or losers of Alibaba’s Investment in Thailand].” BBC Thai, April 20, 2018. <https://www.bbc.com/thai/thailand-43836894>.
- Thorbecke, Willem. 2016. China’s Electronics Exports, the Remminbi, and Exchange Rates in Supply Chain Countries. RIETI Discussion Paper Series 16-E-088. Tokyo: The Research Institute of Economy, Trade, and Industry.
- “Thun Chin jong sue mahalaidung aekkwa sib hang lung take “Krirk-Stamford’ samrueg [Chinese Capitals Plan to Buy Ten More Universities after Successful Taking Over Krirk University and Stamford International University]. Manager, November 15, 2019. <https://mgronline.com/specialscoop/detail/9620000109613>.
- Wannachok Chaisaard. 2018. “Kayun mungmun huakarnkha’ mue nuksuksachin ma ruean maung Thai [“Diligent, Determined, and Business-Minded” When Chinese Students Study in Thailand].” Post Today, January 11, 2018. <https://www.posttoday.com/politic/report/534883>.
- Wannarat Tantrakonnsab and Nattapon Tantrakoonsab. 2018. “Thai Export of Durian to China” In Impact of China’s Increasing Demand for Agro Produce on Agricultural Production in the Mekong Region, edited by Koji Kuba and Shozo Sakata. Bangkok: Bangkok Research Center, JETRO Bangkok/IDE-JETRO. https://www.ide.go.jp/library/English/Publish/Download/Brc/pdf/21_05.pdf.
- Wirawin Srimode. 2017. “Tonhead durian rakah pang ‘konkai thalard or longchin tum

puan' [The Causes of Expensive Durians: The Market Mechanism or Chinese Trading Outposts]." Post Today, May 24, 2017. <https://www.posttoday.com/politic/report/496338>.

Databases

- Bank of Thailand. 2019. EC_XT_079 Foreign Direct Investment (Inflow) Classified by Country/Economic territories and Business Sector of Thai Investors (US\$) 1/ 2/ 3/. https://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/BOTWEBSTAT.aspx?reportID=853&language=eng.
- Ministry of Commerce. n.d. Foreign Trade Statistics of Thailand. <http://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>.
- Ministry of Tourism and Sports. 2014. Tourism Statistics 2016. https://www.mots.go.th/old/more_news.php?cid=435&filename=index.
- OECD. n.d. EBOPS 2002 – Balanced International Trade in Services (19950-2012). <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TISP>.
- United Nations. 2019. UN Comtrade Database. <https://comtrade.un.org/data/>.

1 Lecturer, School of Political Science and Law, Walailak University

2 APT consists of ten southeast Asian countries, namely, Brunei, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, the Philippines, Singapore Thailand, and Vietnam as well as three northeast Asian nations, China, Japan, and South Korea.

3 HS is an abbreviation of the Harmonized System.

4 Tangerine is a sub-species of mandarin – The author.

5 Based on the author's calculation based on UN Comtrade database.

6 This estimated cost excluded the costs of land expropriation.

7 Organization of Economic Co-operation and Development – The author

8 GMS is an abbreviation of the Greater Mekong Subregion – The author.

9 B2C is an abbreviation of business to customers – The author.

7. The current structure and future prospects of Thai economy and industry

Prasartpornsirichoke Jirada

Senior Researcher, Kasikorn Research Center

Introduction

The main objective of this report is to describe the current situation and future prospects of Thai economy and industry includes industry policies and long-term economic problems namely, income inequality between rural and urban areas, aged society, low inflation, and middle-income country trap which caused Thailand failed to be the fifth tiger of ASIA. Moreover, this report described many regional economic cooperation, namely The Greater Mekong Sub-region (GMS) Economic Corridors, CLMVT (Cambodia, Lao PDR, Myanmar, Vietnam, and Thailand), and AEC (ASEAN Economic Community). Last but not least, this report mentioned the detail of the Eastern Economic Corridor Development Project (EEC) which becomes the new driver that Thai government expects to use for promoting Thailand to be high-income country within 20 years.

1. The Current Structure of Thai Economy and Industry

1.1 The Overview of Thai Economy

Gross Domestic Product in 2018 expanded by 4.1 percent annually up from 4.0 percent (%Year on Year) in 2017, driven mainly by private final consumption expenditure and net exports of goods. On the production side, agricultural sector increased by 5.1 percent (%Year on Year) accelerating from 3.7 percent (%Year on Year) in 2017. Non-agricultural sector expanded by 4.0 percent (%Year on Year) slowing down from a rise of 4.1 percent (%Year on Year) in 2017. Non-agricultural sector decelerated as a result of a slow-paced growth of service sector; especially sectors related to tourism, namely accommodation and food services activities; and transport and storage because Phuket boat capsizing was occurred in July 2018. On the expenditure side, private final consumption expenditure grew by 4.6 percent (%Year on Year) compared to a rise of 3.0 percent (%Year

on Year) in 2017 due to an increase of household spending on durable goods especially newly registered passenger cars; yearly increased by 15.4 percent when comparing with the same period in the past year because the supportive measure of the tax rebate in first-time car buyer program in 2013 was finished in 2018 and Thai consumers freely sold the old one and bought the new one.

Table 1: Real Gross Domestic Product Growth on Expenditure Side (%Year on Year)

GDP component	% QoQ, s.a.					%YoY					
	3Q/18	4Q/18	1Q/19	2Q/19	3Q/19	2018	3Q/18	4Q/18	1Q/19	2Q/19	3Q/19
Private consumption	1.5	0.9	1.0	1.0	1.2	4.6	5.2	5.4	4.9	4.6	4.2
Government consumption	-0.3	1.1	1.9	-1.4	0.5	1.8	1.9	1.4	3.4	1.1	1.8
Total investment	0.7	1.3	0.6	-0.6	1.5	3.8	3.9	4.2	3.2	1.9	2.8
Private	0.6	2.4	-0.5	-0.4	1.0	3.9	3.8	5.5	4.4	2.1	2.4
Public	1.4	-2.6	4.6	-1.3	3.1	3.3	4.2	-0.1	-0.1	1.4	3.7
Exports	-6.1	2.3	-4.2	0.0	1.0	4.2	-0.9	0.7	-6.1	-7.9	-1.0
Goods	-4.8	0.9	-3.8	1.9	0.9	4.1	-0.5	0.8	-5.9	-5.8	-0.3
Services	-8.8	4.7	-5.5	-5.6	3.6	4.4	-2.2	0.0	-7.2	-14.7	-3.2
Imports	2.5	-1.8	-2.3	-1.0	-2.1	8.6	11.0	5.7	-0.1	-2.6	-6.8
Goods	2.5	-2.4	-3.1	-0.3	-2.3	8.1	9.9	4.5	-2.6	-3.4	-7.7
Services	1.4	3.3	-1.6	-2.8	-1.6	10.7	16.1	10.4	10.6	0.2	-2.8
GDP Growth	0.0	0.8	1.0	0.4	0.1	4.1	3.2	3.6	2.8	2.3	2.4

Source: NESDC, as of November 20, 2019

Table 2: Real Gross Domestic Product Growth on Production Side (%Year on Year)

GDP component	% QoQ, s.a.					%YoY					
	3Q/18	4Q/18	1Q/19	2Q/19	3Q/19	2018	3Q/18	4Q/18	1Q/19	2Q/19	3Q/19
Agriculture	-6.9	-8.2	11.3	3.0	-3.4	5.1	3.2	0.7	1.7	-1.3	1.5
Manufacturing	0.5	2.0	-1.6	0.2	-1.0	2.7	1.3	3.3	0.9	1.1	-0.3
Services	0.3	2.2	0.8	0.2	0.6	4.8	4.2	4.4	4.0	3.5	3.8
- Wholesale and Retail trade	1.9	2.9	-0.1	1.1	1.6	7.3	7.5	7.5	6.8	5.9	5.6
- Accommodations and food services	-0.8	3.4	1.5	-0.4	2.1	7.9	4.1	5.3	4.9	3.7	6.6
- Transport and Storage	0.2	2.2	0.1	-0.1	0.5	5.7	4.5	5.4	3.5	2.3	2.5
- Construction	1.9	0.2	1.2	0.6	0.6	2.7	4.5	3.4	3.0	3.4	2.7

Source: NESDC, as of November 20, 2019

Gross Domestic Product in 2019 is projected to annually grow by 2.6 percent (%Year on Year); its lowest level since 2015, slower paced from 4.1 percent in 2018 mainly because

of the Global economic downturn (International Monetary Fund (IMF) downwardly revised the forecasts of global growth in 2019-2020 from 3.3 percent and 3.6 percent consequently to 3.0 percent in 2019 and 3.4 percent in 2020) and decelerating Global trade volumes in 2019 reflecting the effect of trade war between United State and China since the early 2018. The Government tried to stimulate domestic private consumption in 2019Q4 for boosting Thai economic growth in last quarter of year 2019 by launching many economic measures effecting many sectors; namely local and modern retail trade, accommodation and food services activities, and property but the measures were partially effective.

Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC) projected The Thai economy in 2020 will likely expand in a range of 2.7 percent to 3.7 percent mainly contributed by many driven factors; (1) a continued growth momentum of domestic demand from both private consumption and investment; (2) the government stimulus measures; (3) an unremitting improvement of tourism sector; and (4) a recovery of export following gradual recovery of global economy and trade volumes.

Table 3: Economic Projection of 2019-2020 by NESDC

(%YoY)	2018	2019		Projection	
	Year	Q2	Q3	2019	2020
GDP (CVM)	4.1	2.3	2.4	2.6	2.7-3.7
Investment	3.8	1.9	2.8	2.7	4.8
Private	3.9	2.1	2.4	2.8	4.2
Public	3.3	1.4	3.7	2.3	6.5
Private Consumption	4.6	4.6	4.2	4.3	3.7
Government Consumption	1.8	1.1	1.8	2.2	2.6
Export of Goods	7.5	-4.2	0.0	-2.0	2.3
Volume	3.9	-4.4	-0.4	-2.3	2.4
Import of Goods	13.7	-3.4	-6.8	-3.6	3.5
Volume	7.7	-3.3	-6.6	-3.6	3.6
Current Account to GDP (%)	5.6	3.8	6.8	6.2	5.6
Inflation	1.1	1.1	0.6	0.8	0.5-1.5

Source: NESDC, as of November 20, 2019

(a) Private Consumption in Thailand

Private consumption expenditure in 2019 is projected by NESDC to expand at 4.3 percent (%Year on Year) continuing from a 4.6-percent growth in the previous year. The continued expansion of private consumption expenditure in 2019 was supported by some positive factors; (1) lower interest rate and inflation comparing to previous year; (2) a dramatical growth of e-commerce spending (online shopping) thanks to sellers' promotions and improvement of electronic-payment system; (3) higher agricultural households' income comparing to previous year; (4) government measures to support low income group and farmers; and (5) government measures; called "Taste Shop Spend" all three phases to stimulate households' spending in the last quarter of year 2019. Meanwhile, the private consumption in 2019 faced many challenges; (1) a decrement of economic activities and domestic employment because the export sector cut production capacity due to a contraction of export values following the global economic slowdown and the trade retaliation between U.S. and China; (2) the fluctuated price of agricultural commodities such as sticky rice, rubber, and palm oil; (3) flood and drought in Thailand; and (4) 2018-year high base of households' spending on durable goods especially passenger cars.

Table 4: Private Consumption Indicators evaluated by Bank of Thailand (BOT)

%YoY	2018	2018		2019					
		H1	H2	Q1	Q2	Q3	Sep	Oct	%MoM sa
Non-durable index	1.4	1.3	1.4	2.4	3.3	1.7	0.8	2.7	1.8
Semi-durable index	2.8	2.5	3.1	1.4	1.0	0.7	0.6	-1.5	-0.2
Durable index	8.0	7.9	8.2	5.3	0.1	-3.1	-5.7	-4.8	1.4
Service index	5.3	7.1	3.6	3.5	2.2	2.1	2.6	3.4	0.9
(less) Net tourist spending	-0.6	3.6	-4.3	-2.5	1.6	3.7	6.6	8.6	1.7
Private Consumption Index	4.6	4.7	4.4	4.2	2.5	1.2	0.6	1.3	1.1

Source: BOT's monthly economic report, November 2019

Private consumption expenditure in 2020 is forecasted to gradually expand by 3.7 percent from this year. The slower growth rate of private consumption in 2020 mainly

caused by the lower purchasing power of Thai households (demand-side) caused by the rapid economic slowdown which negatively affects real sectors; higher rates of business closed and unemployment. However, a rise in 2020 daily minimum wage by 5-6 Baht nationwide; effective January 1, 2020; will partly support purchasing power of Thai households whose income relies on the minimum wage.

(b) Investment in Thailand

- Infrastructure development in Thailand

NESDC collected data about investment demand for investing in public infrastructure from 39 state enterprises and related government agencies during year 2017 to year 2026. It showed that demand for investing in infrastructure during these ten years, with a total investment budget of approximately 6.507 trillion Baht, is mainly investment in transportation around 56.13 percent, energy (electricity generation) approximately 41.96 percent. Most of the investments are from state-owned enterprises, approximately 76.9 percent of overall demand for investment.

According to the guidelines for infrastructure development under the 12th National Development Plan (2017 -2021), it found that there is the demand for investing in infrastructure in line with the 12th National Development Plan about 40 plans, with a total investment budget of approximately 3.099 trillion baht which is expected to be disbursed during the 12th development plan, approximately 2.27 trillion baht (average Approximately 454,000 million baht a year), most of which are investment in transportation about 1.49 trillion baht or 65.69 percent and energy about 0.63 trillion baht or 28.15 percent.

**Table 5: Infrastructure projects under the 12th National Development Plan
(2017-2021)**

Projects	Budget (million)	2017	2018	2019	2020	2021	Total	Percentage
Transportation	1,673,352	308,295	405,832	396,831	260,678	119,550	1,491,186	70.08
Facility development	25,232	3,785	5,276	6,233	5,857	2,025	23,175	1.09
Logistics	3,950	790	790	790	790	790	3,950	0.19
Energy	1,123,827	66,058	123,309	118,335	91,464	93,730	496,897	23.35
Digital economy	44,186	5,754	7,295	6,921	4,795	3,177	27,942	1.31
Water supply	113,340	14,267	16,695	19,134	20,013	14,666	84,776	3.98
Total	2,983,886	398,949	563,197	548,244	383,598	233,937	2,127,926	100.00
Percentage		18.75	26.47	25.76	18.03	10.99	100.00	

Source: NESDC

The disbursement of Infrastructure investment projects is expected to continuously increase. As of May 2019, there are 20 projects under the Action Plan in 2016, 36 projects under the Action Plan 2017 and 9 projects under the Action Plan in 2018. The progress of these following investment projects as follows:

- (1) **Projects under the Action Plan year 2016:** the construction of two investment projects has been completed which investment value is 4,809 million baht and other 12 projects, with a total credit limit of 732,490 million baht, have been under construction process. Compare to the same period of the previous year, there were one construction project completed. The total credit line is 1,864 million baht and other 13 projects, with a total budget of 703,637 million baht, have already entered the process of construction.
- (2) **Projects under the Action Plan year 2017:** the construction of one investment project have been completed which total budget is 1,113 million baht and other four investment projects have already entered the construction phase, with a total budget of 4,513 million baht.
- (3) **Projects under the Action Plan year 2018:** one investment project has already under construction phase, with a total credit line of 2,043 million baht.

- (4) **Projects under the Eastern Economic Corridor (EEC) Plan:** the detail of five projects are as follows: (1) High-speed rail linked between three main airports (Don Mueang - Suvarnabhumi - U-Tapao), (2) 'Map-Ta-Phut' industrial port project phase three, is passing the process of private selection and currently proposing a cabinet for considering the draft of private investment agreement (PPP), (3) Aircraft Maintenance Center Project at U-Tapao Airport is under the consideration of a joint investment agreement between the government and private in order to propose to the State Enterprise Policy Committee consider, (4) U-Tapao Airport and aviation in the Eastern region, and (5) the Laem Chabang port project Phase three is under the process of private selection by the EEC committee. It is expected to completely sign a contract with the private sector in June 2019.

The progress of Action Plan year 2016

Projects	Budget (mn. baht)
Jira Junction -Khon Kaen double Track Railway	23,803
Pattaya - Map Ta Phut Expressway	20,200
Bang Pa-in - Nakhon Ratchasima Expressway	84,600
Orange Line Cultural Center Section - Min Buri	109,541
Nakhon Pathom - Chumphon double Track Railway	42,333
Mab Ka Bao - Jira Junction double Track Railway	24,181
Lop Buri - Pak Nam Pho double Track Railway	18,961
Thai-Chinese train Bangkok - Korat	179,413
Bang Yai - Kanchanaburi Expressway	55,620
Pink Line Khae Rai - Min Buri	56,691
Yellow Line Lad Phrao-Samrong	54,644
Suvarnabhumi Airport Development Phase 2	62,503
Suburban train system Light red line and dark red line	44,158
Purple Line Tao Poon - Rat Burana	131,004
High-speed rail connecting 3 airports	224,544
High-speed train Bangkok - Hua Hin	94,673
Thai-Japanese Railroad (Bangkok - Phitsanulok)	276,226

The progress of Action Plan year 2017

Projects	Budget (mn. baht)
Truck stops at the main shipping routes (Buri Ram, Udon Thani, Kamphaeng Phet)	480
Chiang Khong Cargo Transportation Change Center	2,219
Betong Airport, Yala Province	1,703
Sakon Nakhon Airport	111
Expressway Rama III-Dao Khanong - Outer Ring Road Bangkok Western	31,244
Improve baggage conveyor system at Suvarnabhumi Airport	3,264
Krabi Airport	3,876
Aircraft Maintenance Center at U-Tapao	4,303
Den Chai - Chiang Rai - Chiang Khong double Track Railway	85,345
Nakhon Phanom Border Transport Center	1,169
Nakhon Pathom - Cha Am Expressway	79,006
Kathu - Patong, Phuket Province Expressway	14,177
Pak Nam Pho-Den Chai double Track Railway	59,400
Jira Junction - Ubon Ratchathani double Track Railway	36,683
Khon Kaen - Nong Khai double Track Railway	25,842
Chumphon - Surat Thani double Track Railway	23,080
Surat Thani - Hat Yai - Songkhla double Track Railway	56,114
Hat Yai - Padang Besar double Track Railway	7,864
Den Chai - Chiang Mai double Track Railway	57,992
Dark red train suburb line Rangsit - TU. Rangsit Center.	6,570
Light red suburb railway Taling Chan - Siriraj And the Taling Chan - Salaya section	16,847
Developing seven border cargo stations	8,121
Developing 5 regional freight stations	8,606
Orange Line Bang Khun Non - Thailand Cultural Center	235,320
Phuket Mass Transit System Construction	30,155
Development of Laem Chabang Port, Phase 3	155,834
Developing a ferry terminal linking the upper Gulf of Thailand Long-term east and west coasts	982
35 electric vehicles with the construction of electric charge stations	467
Blue Line Bang Khae - Phutthamonthon 4 Section	21,197
Dark Green Line Samut Prakan - Bang Pu	9,530
Dark Green Line Khu Khot - Lam Luk Ka	9,803
Intercity highway Hat Yai - Thai / Malaysia border	30,500
Northern Expressway, Part N 2 and Substitute Part N1	23,215

The progress of Action Plan year 2018

Projects	Budget (mn. baht)
Khon Kaen Airport Development	2,043
Intercity highway Uttaraphimuk - Rangsit-Bang Pa-in	29,400
Intercity highway no. 35, Thon Buri - Pak Tho, Bangkok - Mahachai	43,000
High-speed train Bangkok - Chiang Mai	272,226
Mass transportation system in Chiang Mai	107,233
Nakhon Ratchasima Mass Transportation System	13,593
Khon Kaen Mass Transit System	13,947
Developing inland port, Khon Kaen	1,826

source: NESDC

Investment under EEC plan

โครงการ
High speed rail connecting 3 airports (Don Mueang - Suvarnabhumi - U-Tapao)
Map Ta Phut Industrial Port Phase 3
Aircraft Maintenance Center at U-Tapao
U-Tapao Airport Development Project and Eastern Aviation City
Laem Chabang Port Project Phase 3
Under construction Tender / waiting to be signed Cabinet approved Proposing NESDC approve Survey/EIA/PPP

- Investment Policies in Thailand

In the past five years, the Thai government has changed many investment policies for foreigners. The objective is to attract foreign companies to invest in Thailand, as well as upgrade Thai companies to have better standards and innovations. The Board of Investment (BOI) has changed the policy from promoting business in the area or industrial estate to promoting according to the type of business which is consistent with the 10 target industries according to the Thailand 4.0 policy.

The BOI has been assigned as a representative to promote both Thai and foreign investors. To develop competitiveness and stimulate investment in Thailand, the BOI focuses on supporting business with high-value-added products, research and development (R&D), innovation, and small and medium-sized enterprises (SMEs) for changing Thailand to be driven by technology, creativity and innovation.

The BOI mentions the seven-year investment promotion strategy during year 2015 to year 2021 for restructuring the Thai economy which contains six major points as follows:

1. Promote investment that helps enhance national competitiveness by encouraging R&D, innovation, value creation in the agricultural, industrial and services sectors, SMEs, fair competition and inclusive growth
2. Promote activities that are environment-friendly, save energy or use alternative energy to drive balanced and sustainable growth
3. Promote clusters to create investment concentration in accordance with regional potential and strengthen value chains
4. Promote investment in border provinces in Southern Thailand to help develop the local economy, which will support efforts to enhance security in the area
5. Promote special economic zones, especially in border areas, both inside and outside industrial estates, to create economic connectivity with neighboring countries and to prepare for entry into the ASEAN Economic Community (AEC)
6. Promote Thai overseas investment to enhance the competitiveness of Thai business and Thailand's role in the global economy

- The Eastern Economic Corridor Development Project (EEC)

The Eastern Economic Corridor Development Project (EEC) under scheme of Thailand 4.0, which trying to lift up the course of Thailand's economic strongholds from industry-oriented focuses to more technology-oriented focuses, aim to revive the well-known Eastern Seaboard Development Program that had supported Thailand as strongholds for industrial production in Thailand for over 30 years. The EEC project is initially focused in three eastern provinces of Thailand, namely, Chachoengsao, Chonburi and Rayong. These designations of land were selected and promoted for increasing investment potentials and facilitating development of economically significant activities. The EEC has designated five promotional zones as follows;

1. **The Special EEC Zone: Eastern Airport City**; for facilitating the transformation of 'the U-Tapao International Airport' into an aviation hub aiming to facilitate passenger volumes of 60 million passengers a year in the next 15 years.
2. **The Eastern Economic Corridor of Innovation: EECi**; for enhancing industry through development of research and innovation.
3. **Digital Park Thailand: EECd**; for updating digital infrastructures in anticipation of the establishment of the regional ASEAN Data Hub.
4. **Smart Park**
5. **Hemaraj Eastern Seaboard four Industrial Estate**

Development in EEC infrastructure

The EEC projects approved many crucial transportation infrastructure development projects, mainly including (1) rail way connecting three airports; namely Suvarnabhumi airport, Don Mueang airport, and U-Tapao airport and (2) the development of three main deep-sea ports; namely Laem Chabang port phase 3, Map Ta Phut port phase 3, and Sattahip commercial port. In addition, there are railway network system linking those three ports and integrated transportation management system for both trains and ports with seamless operation.

According to EEC track, in order to make investments in EEC more streamlined, the government allowed the private sector to be a partner of joint venture in investment. Six important projects have been started pilot which are

1. The development project of U-Tapao Airport and Eastern aviation city (Aerotropolis):

This project allows the private sector to invest in term of Public Private Partnership (PPP) in airport construction and various ongoing activities, including Terminal 3 construction and maintenance, the Commercial Gateway, Air Cargo Phase 2, Maintenance Repair and Overhaul (MRO) Phase 2, and Free Trade Zone. This project is located in Rayong Province. The main objective of this project is to upgrade U-Tapao airport as the 3rd major international airport of Thailand which supporting the expansion of the EEC project and connecting passenger transportation from Don Mueang international airport and Suvarnabhumi international airport. Moreover, the government would like to lift up this project as an important aviation hub in the region.

2. High-speed railway seamlessly connecting three international airports (Suvarnabhumi, Don Mueang, and U-Tapao): this project expanded the original route of the Airport Rail Link (ARL) which is currently open for service from Suvarnabhumi international airport to Phayathai station. This high-speed railway connects to Don Mueang Airport from Phayathai Station (ARL) and to U-Tapao Airport from Lat Krabang station (ARL). The line of this project located through five provinces, namely Bangkok, Samut Prakan Province, Chachoengsao Province, Chon Buri Province and Rayong Province. The main objective of this high-speed railway is for being the main transportation infrastructure between Bangkok and other provinces in the EEC which is more convenient, faster, and cheaper compared to other forms of transportation. The investment value of this project is totally THB224.5 billion. The form of investment in this project is Public Private Partnership (PPP) for 50 years. The government evaluated the economic return of this project totally THB652.2 billion, including financial return THB128 billion, value added economic development THB214.6 billion (the economic discount rate of 3 percent), increasing government income from tax THB30.9 billion, value added development of the aviation city THB150 billion, and environment benefits THB128.6 billion (the economic discount rate of 3 percent).

Timeline of project investment

Notice inviting investors	May 2018
The private sector prepares the proposal documents	May-August 2018
Announcement of selected private company	October 2018
Sign the contract	Within year 2018
Open for service	Year 2023

3. **Map Ta Phut port phase 3:** this deep-sea port is located in Rayong Province. The infrastructure development is for increasing the capacity of transportation of natural gas and liquid raw materials for the petrochemical industry to 19 million tons per year by next 20 years. The investment value of this project is THB10.2 billion and the form of investment is Public Private Partnership (PPP).
4. **Laem Chabang port phase 3:** it is located in Si Racha District, Chon Buri Province. the development of this deep-sea port is to increase the capacity of the port to support future demand for international sea freight, which increase the capacity of containers from 7.7 million containers per year to 18.1 containers per year, increase cars' transportation from 2 million vehicles per year to 3 million vehicles per year, and increase the proportion of container transportation by railway from Laem Chabang Port from 7 percent to 30 percent. The investment value of the project is THB155.8 billion and the form of investment is Public Private Partnership (PPP).
5. **U-Tapao Aircraft Repair Center Project**
6. **Digital industry and innovation promotion area (EECd)**
In order to encourage private cooperation in upgrading the industrial structure in 10 target industries of Thailand (First and New S-Curve) in accordance with industrial 4.0 policy, Thai public sector cooperated with many organizations of various countries especially Japan for example; Kobe Biomedical Innovation Cluster Network (KBIC), Japan International Cooperation Agency (JICA), HITACHI Japan, CIBC China, HKTDC, and United Nations Industrial Development Organization (UNIDO).

Thailand Development Research Institute Foundation (TDRI) mentioned results of the

EEC project that can attract the private investment during year 2015-2018 valued THB1.014 trillion in the EEC area and THB1.110 trillion in the target industry (S-curve industries). However, most of the investment in the target industry is in the available industry in Thailand, namely petrochemicals and chemicals (20%), vehicles and parts (9%), agriculture and biotechnology (8%), electrical appliances and electronics (7%), while investment in the New S-Curve, namely robots and automation industry and aviation industry is not much. Attracting high-skilled foreign workers (expatriate) by using "Smart Visa" measure and a reduction of personal income tax to 17 percent would solve the shortage of high-skilled foreign workers just only in a short period.

- The Greater Mekong Sub-region (GMS) Economic Corridors

The GMS (Greater Mekong Sub-region) Economic Corridors or 6 Mekong Sub-region Economic Corridors consists of six countries; Cambodia, People's Republic of China (Southern China: Yunnan Province and Guangxi Zhuang Autonomous Region), Lao People's Democratic Republic (Lao PDR), Myanmar, Thailand, and Vietnam since 1992, covering an area of 2.34 million square kilometers with a total population of 257.5 million people. The objective of this collaboration is to promote growth in industry, agriculture, trade, investment and services in order to create employment, improve livelihoods, transfer technology and education among others, and increase world trade competitiveness. There are three main strategies which are Connectivity, Competitiveness, and Community. Moreover, this project has been subsidized by The Asian Development Bank or ADB for developing public utilities such as transportation, electricity, telecommunications, environment, and law. There are guidelines for implementation under the GMS framework as follows;

1. The projects of infrastructure development such as roads, electricity, water supply and bridges across the Mekong River along the three important economic corridor areas: The North-South Economic Corridors, the East-West Economic Corridor and the Southern Economic Corridor
2. RETA 6450: Enhancing Transport and Trade Facilitation in GMS focused on four main

areas which are: (1) Strengthening sanitation and phytosanitary (SPS), (2) The development of national and sub-regional logistics systems for GMS to reduce regulatory obstacles and logistic costs, (3) Establishment of an organization / institution specializing in the support of transportation and trade facilitation, and (4) Exchange of information between each other in the sub-region

Currently, the economic corridor in GMS is divided into 3 lines which are the East-West Economic Corridor (EWEC), the North South Economic Corridor (NSEC) and the Southern Economic Corridor. The objectives of this economic corridor initiative are: (1) to strengthen economic cooperation and facilitate trade and investment between Lao PDR, Myanmar, Thailand and Vietnam, (2) to reduce transportation costs and increase a transportation efficiency, and (3) to reduce poverty and develop rural and cross-border areas in many dimensions such as education, gender equality, well-being, and natural resource. The detail of the economic corridor in GMS is as follows:

1. **The East-West Economic Corridor (EWEC) connects Vietnam-Lao PDR-Thailand-Myanmar via Route R9 and the 2nd Mekong Bridge** with a total distance of approximately 1,450 kilometers. Route R9 has the following important links to cities: Mawlamyine (Myanmar) - Myawaddy (Myanmar) - Mae Sot (Thailand) - Phitsanulok (Thailand) - Khon Kaen (Thailand) - Kalasin (Thailand) - Mukdahan (Thailand) - Savannakhet (Lao PDR) – Dansavan (Lao PDR) – Lao Bao (Vietnam) - Dong Ha (Vietnam) – Danang (Vietnam). The EWEC plays an important role as a port from the northeastern region of Thailand to the central region of Laos.
2. **The North-South Economic Corridor (NSEC) connects four countries: Thailand-Myanmar / Lao PDR-China via three main routes** which are (1) Route R3E: Kunming (China) - Yu Si (China) - Yuan Jiang (China) - Mo He (China) - Simao (China) - Chiao Meng Yang (China) - Bo Han (China) - Bo Ten - Huai Sai (Lao PDR) - Chiang Khong (Lao PDR) - Chiang Rai (Thailand) - Tak (Thailand) - Bangkok (Thailand), (2) Route R3W: Chiang Tung (Myanmar) - Tachilek (Myanmar) - Mae Sai (Thailand)- Chiang Rai (Thailand) – Tak (Thailand) - Bangkok (Thailand), (3) Route R5: Kunming (China) - Mi Lo (China) - Yin So (China) - Kai Yuan (China) - Meng Sue (China) - Hie Kho (China) - Lao Khai (Vietnam) - Hanoi (Vietnam) - Haiphong (Vietnam).
3. **The Southern Economic Corridor (SEC) connects three countries: Thailand, Cambodia,**

and Vietnam via two crucial main routes which are route R1: Bangkok (Thailand) - Kabin Buri (Thailand) - Sa Kaeo (Thailand) - Aranyaprathet or Bangkok (Thailand) - Laem Chabang (Thailand) - Phanom Sarakham (Thailand) - Kabin Buri (Thailand) - Sa Kaeo (Thailand) - Aranyaprathet (Thailand) - Poipet - Si Sophon - Pergap - Phnom Penh (Cambodia) - Naga Luang (Cambodia) - Baid (Cambodia) - Mokbai (Vietnam) - Ho Chi Minh City (Vietnam) - Wang Tao (Vietnam), and route R10: Bangkok (Thailand) – Trad (Thailand) - Had Lek (Thailand) - Sham Jam (Cambodia) - Koh Kong (Cambodia) - Sarae Umple (Cambodia) - Kampot (Cambodia) - Lok (Cambodia) - Ha Tien (Vietnam) - Kamao (Vietnam) - Namkhan (Vietnam).

4. Other economic areas

- (1) Route: Kunming (China) - Chungchong (China) - Dali (China) - Baotan (China) - Luuli (China) - Musee (Myanmar) - Lachio (Myanmar)
- (2) Route: Vientiane (Lao PDR) - Ban Lao (Lao PDR) - Thakhek (Lao PDR) - Seno (Lao PDR) - Pakse (Lao PDR) - Sak Trong Ter (Cambodia) - Kratie (Cambodia) - Phnom Penh (Cambodia) – Sihanoukville (Cambodia)
- (3) Route: Na Toei (Lao PDR) - Udom Chai (Lao PDR) - Pak Mong (Lao PDR) - Luang Prabang (Lao PDR) - Vientiane (Lao PDR) - Tha Na Laeng (Lao PDR) - Nong Khai (Thailand) - Udon Thani (Thailand) - Khon Kaen (Thailand) - Bangkok (Thailand)
- (4) Route: Vientiane (Lao PDR) - Polikamsai (Lao PDR) - Ha Tin (Vietnam)
- (5) Route: Champasak (Lao PDR) - Ubon Ratchathani (Thailand)

There are 26 provinces in Thailand which are located along the Economic Corridors which can be summarized as follows:

EWEC consists of 7 provinces, namely Tak, Sukhothai, Phitsanulok, Phetchabun, Khon Kaen, Kalasin, Mukdahan.

NSEC consists of 13 provinces, namely Chiang Rai, Chiang Mai, Lampang, Nakhon Sawan, Ayutthaya, Lamphun, Phayao, Phrae, Uttaradit, Kamphaeng Phet, Tak, Phitsanulok, Bangkok.

SEC consists of 8 provinces, namely Chachoengsao, Prachinburi, Sa Kaeo, Chon Buri, Rayong, Chanthaburi, Trad, and Kanchanaburi.

Cross Border Transport Agreement (CBTA): Six member countries of the Greater Mekong Sub-region ratified the agreement on Facilitating cross border transportation in the Greater Mekong Sub-region in 2015. The CBTA on Facilitating cross-border transportation in the Greater Mekong Sub-region (Early Harvest) is implemented in 2018 and expected to be completed within 2019.

The CBTA (Early Harvest) is in accordance with the Memorandum of Understanding (MOU) signed by the Mekong Sub-region member countries in 2018. This MOU allows each GMS country to issue up to 500 transport permits and Temporary Admission Documents (TADs) for freight vehicles and non-routine passengers. However, initially for Lao PDR, the transport permits allow freight vehicles and non-routine passengers in and out of the country only at four border crossing; Bor Ten, Huai Sai, Dansavan, and Savannakhet, following the national routes no.3, no.9, and no.13. For Myanmar, the participation of the CBTA (Early Harvest) will be occurred in 2020¹. The MOU mentions the vehicle to take the original transport license and Temporary Admission Document (TAD) issued by authorized agencies from the country of origin or the country that the vehicle is registered and be able to stay in the country members no longer than 30 days for each trip. So that, the TAD is as a passport for vehicle which is required a visa from Customs of the host country, both inbound and outbound to be sure that passengers will not stay in country members over 30 days. Moreover, there is no limit to the number of cross-border travel.

The economic corridor under GMS program



Source: www.greatermekong.org

¹ Source: www.greatermekong.org

Currently, **the 2nd Thailand-Myanmar Friendship Bridge at the Mae Sot checkpoint, Tak province, Thailand is opened on October 31, 2019.** It will help alleviating the congestion of transportation at the 1st Thailand-Myanmar Friendship Bridge, as well as a time-extension plan to open and close the checkpoints to facilitate transportation between both countries. Moreover, Myanmar would like to firstly start activating Initial Implementation of Cross-Border Transport Facilitation Agreement (IICBTA) and the Addendum with Thailand on October 22, 2019 at the Myawaddy-Dan Mae Sot junction. It results the farther area-entering and longer-duration stay to 30 days. The vehicles from Myanmar can transport import goods across the Mae Sot checkpoint to two destinations; Laem Chabang Port, Bangkok and the border of Thailand, Mukdahan province. On the other way, the vehicles from Thailand can transport import goods from the Mae Sot checkpoint to the Thilawa Special Economic Zone (SEZ) in Yangon farther from previously to Myawaddy city. This helps shortening time and reducing business costs which enhancing better border trade between two countries.

According to ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA) under ASEAN Free Trade Area (AFTA), **Vietnam has reduced the tax rate for vehicle import from ASEAN member countries from 30 percent to zero percent since January 1, 2018.** The Vietnamese tax cut is beneficial to Thai export of auto parts due to the biggest proportion of Vietnamese automobile import from Thailand. However, Vietnam has introduced measures to protect the domestic automobile industry by issuing the decree No. 116/2017 to tighten tightening the quality control, technical safety and environmental protection of cars imported from foreign countries. In this regard, the entrepreneurs who import cars must request permission from the Ministry of Industry and the cars' importers must have a Vehicle Type Approval (VTA) issued by the country-exporter automotive organizations in accordance with the Euro 4 standard. Moreover, Vietnamese government issued the decree No. 125/2017 to reduce import duties on auto equipment and parts to a rate of zero percent under the conditions that the imported car can be produced in accordance with the Euro 4 standards during 2018-2021 and the Euro 5 standards in 2022. The automobile equipment and parts must not be able to be manufactured in Vietnam.

After announcement of Royal Decree No. 116/2017, **Thai automobile exports to Vietnam were delayed as of a procedure for requesting an approval certificate of the vehicle models from the Department of Land Transport of Thailand which takes at least 1-2 months.** It resulted in the value of Thai automobile exports to Vietnam in the first 6 months of 2018 decreased by 24.7 percent, especially the export of pick-up, buses and trucks that dropped sharply by 67.5 percent, in line with the report from the Vietnam Automobile Manufacturers Association (VAMA) that the first half year of 2018, the consumption of cars in Vietnam was 125,659 units, a decrease of 6.4 percent from the same period of last year. The domestic assembly car sales increased 10.3 percent (%YoY) in the first six months of 2018 while the imported car sales decreased 49.5 percent in the same period due to two reasons; the delay of automobile import and Vietnamese consumers' waiting for import tax reduction (source: Bank of Thailand).

(c) International Trades of Thailand

- Current Situation of Thai Exports and Imports

Thai exports in 2019 are expected to be contraction of 2.0 percent (%YoY) down from 6.9 percent (%YoY) in 2018, in line with global trend and major trading partners' demand such as United State (U.S.), Japan, Eurozone, and China, which are subdued by trade retaliations between U.S. and China. the U.S. has become the first Thailand's major trading country in 2019; accounted the proportions for 12.7 percent of Thai export values in the first nine-months (January to September) of 2019, step up from the second runner in the previous years. It is because of the economic slowdown in China and the trade retaliations between the U.S. and China which caused some international investors especially Chinese investors, relocated their production bases to Thailand for avoiding trade restrictions between two countries. In addition, the trade war between the U.S. and China has reallocated the global trade directions including Thailand. The U.S. imported more goods from Thailand substituted for Chinese goods which were taxed 10 percent to 25 percent after trade retaliations during 2017 to 2019. As shown in Table 6, the proportion of Thai exports to the U.S. in first nine months of 2019 became the first

biggest rank of total Thai export instead of China. the While the decrease of Chinese exports to Global markets brought the reduction of Thai exports to China due to high involvement of Chinese supply chain. As shown in Table 7,13 out of 15 export items from Thailand to China are raw materials and intermediate goods which occupied at least 95 percent of total exports to China. The goods that Thailand mainly exports to China are Polymers of Ethylene in primary forms, rubber and rubber products, and chemical products.

Table 6: Proportion of Thai exports to World

NO.	COUNTRY	2017	2018	2019 (Jan. - Sep.)
	WORLD	100.00	100.00	100.00
1	U.S.A.	11.24	11.09	12.68
2	CHINA	12.48	11.99	11.45
3	JAPAN	9.33	9.85	9.91
4	VIETNAM	4.89	5.12	4.89
5	HONG KONG	5.20	4.95	4.81
6	AUSTRALIA	4.44	4.26	4.29
7	MALAYSIA	4.37	4.60	4.21
8	INDONESIA	3.74	4.05	3.62
9	SINGAPORE	3.46	3.67	3.61
10	INDIA	2.74	3.02	3.12

source: Ministry of Commerce (MOC), November 2019

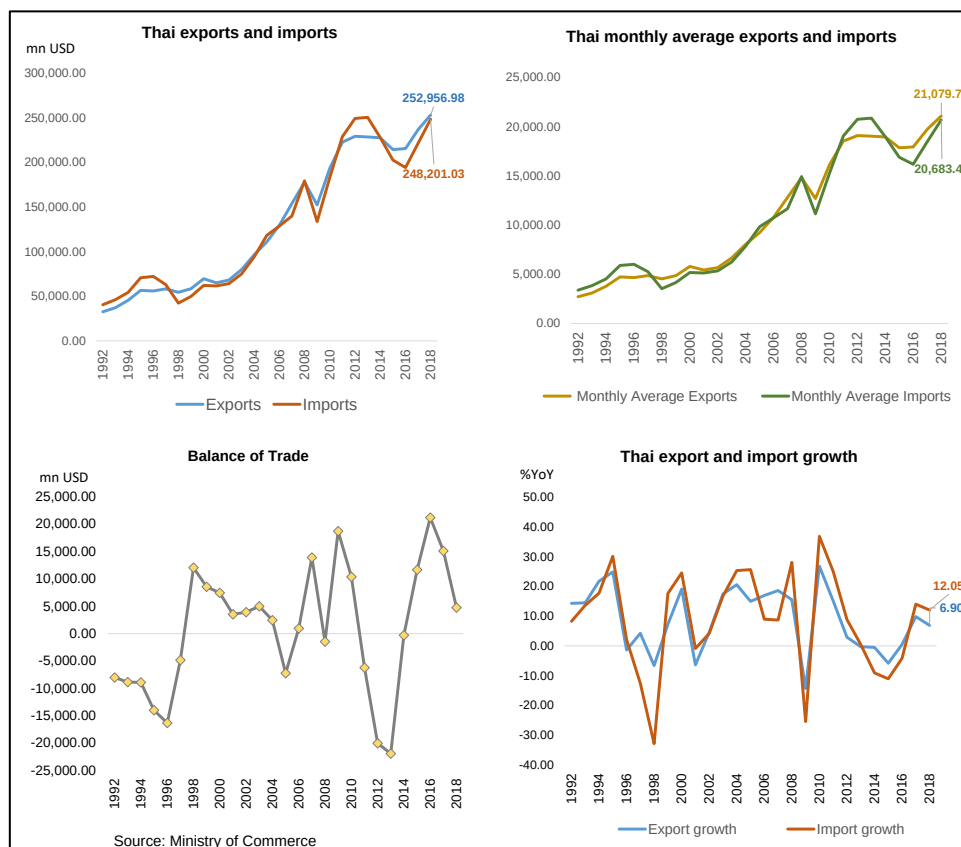
Table 7: Export items from Thailand to China during 2016 to 2018

Export Product 15 Order by Country
CHINA

Product	Value : Million US\$			Growth Rate (%)			Share (%)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
- Polymers of ethylene, propylene, etc in primary forms	2,446	2,629	3,109	-10.0	7.5	18.3	10.3	8.9	10.3
- Rubber products	624	2,884	2,840	-37.8	362.2	-1.5	2.6	9.8	9.4
- Chemical products	1,414	1,858	2,746	-13.1	31.4	47.8	5.9	6.3	9.1
- Automatic data processing machines and parts thereof	1,627	2,125	2,123	-10.0	30.6	-0.1	6.8	7.2	7.0
- Rubber	2,093	2,910	1,960	-16.2	39.1	-32.7	8.8	9.9	6.5
- Tapioca products	1,790	1,746	1,781	-21.2	-2.5	2.0	7.5	5.9	5.9
- Woods and wood products	1,369	1,656	1,363	32.8	21.0	-17.8	5.8	5.6	4.5
- Fresh, frozen and dried fruit	519	662	1,009	8.4	27.6	52.5	2.2	2.2	3.3
- Motor cars, parts and accessories	756	1,166	987	133.1	54.3	-15.4	3.2	4.0	3.3
- Electronic integrated circuits	1,041	1,074	914	-7.3	3.2	-14.9	4.4	3.6	3.0
- Refine fuels	629	872	904	-31.3	38.6	3.7	2.6	3.0	3.0
- Machinery and parts thereof	569	644	750	36.0	13.2	16.5	2.4	2.2	2.5
- Rice	478	574	552	-0.4	20.0	-3.9	2.0	1.9	1.8
- Other electrical equipment and parts thereof	438	424	408	-6.3	-3.2	-3.9	1.8	1.4	1.3
- Precious stones and jewellery	153	274	350	2.6	78.8	27.7	0.6	0.9	1.2
Sum 15 Item	15,945	21,498	21,796	-7.9	34.8	1.4	67.0	72.9	71.9
Other	7,855	8,008	8,521	22.3	2.0	6.4	33.0	27.1	28.1
Total	23,800	29,506	30,317	0.3	24.0	2.7	100.0	100.0	100.0

SOURCE : INFORMATION AND COMMUNICATION TECHNOLOGY CENTER WITH COOPERATION OF THE CUSTOMS DEPARTMENT

Picture 1: Export and Import of Thailand during 1992 to 2018



- Transition of exporting industries and their competitiveness

According to the trade data from Ministry of Commerce (MOC), the structure of Thai exports has slightly changed during these 20 years (1998-2018). The export proportions of agricultural products declined from 13.1 percent in 1998 to 9.2 percent in 2018 while the export proportions of principle manufacturing products rose from 73.9 percent in 1998 to 79.2 percent in 2018. When analyzing in detail of the first ten-ranked export products during these 20 years (1998-2018) which shown in Table 9, we found some transition of exporting industries as follows,

- 1) The automobile industry has a proportion of exports in 2018, almost four times as compared to 1998 (11.4 percent in 2018 vs. 2.3 percent in 1998). This is mainly because of the government measures and incentives to support and strengthen Thailand as the Detroit of Asia. The examples of government measures are that (1) increasing tax rate for importing Complete Knock-Down (CKD) and Completed Built-Up (CBU), (2) Local Content Requirements, and (3) incentives for Foreign Direct Investment (FDI).
- 2) The declined proportion of exports of computer, hard disk drive (HDD) and other parts from 14.4 percent in 1998 to 7.8 percent in 2018 is due to new technology and innovation which change consumers' demand for HDD to Cloud system.
- 3) An increase in the minimum wage at an equal rate nationwide to THB300 per day in 2013-2014 caused Thailand lose the competitiveness in apparel industry and seafood processing industry from higher labor costs.

Table 8: Structural change of Thai exports

Structure of Exports			
	1998	2008	2018
Total	100.0	100.0	100.0
Agricultural products	13.1	11.3	9.2
Agro-industrial products	7.8	6.6	7.2
Principle manufacturing products	73.9	75.5	79.2
Mining and fuel products	2.0	6.6	4.4
Other	3.2	0.0	0.0

Source: MOC

Table 9: Transitions of export industries during 20 years (1998 to 2018)

Year 1998		
Export Products	Export Value	Proportion
1 Automatic data processing machines and parts	7,851.0	14.4
2 Electronic integrated circuits	2,278.7	4.2
3 Articles of apparel and clothing accessories	3,152.7	5.8
4 Motor cars, parts and accessories	1,241.0	2.3
5 Prepared or preserved fish, crustaceans, molluscs in airtight containers	1,883.0	3.5
6 Radio-broadcast receivers, television receiver and parts thereof	1,445.8	2.7
7 Polymers of ethylene, propylene, etc in primary	989.6	1.8
8 Precious stones and jewellery	1,815.1	3.3
9 Rice	2,098.7	3.9
10 Rubber	1,318.8	2.4
Total 10 items	24,074.6	44.2
Total	54,490.1	100.0

Year 2008		
Export Products	Export Value	Proportion
1 Automatic data processing machines and parts	18,384.2	10.3
2 Motor cars, parts and accessories	15,585.5	8.8
3 Refine fuels	9,006.9	5.1
4 Precious stones and jewellery	8,270.1	4.7
5 Electronic integrated circuits	7,241.3	4.1
6 Rubber	6,791.7	3.8
7 Rice	6,204.1	3.5
8 Polymers of ethylene, propylene, etc in primary	5,520.0	3.1
9 Rubber products	4,549.8	2.6
10 Chemical products	4,309.4	2.4
Total 10 items	85,862.9	48.3
Total	177,775.2	100.0

Year 2018		
Export Products	Export Value	Proportion
1 Motor cars, parts and accessories	28,934.5	11.4
2 Automatic data processing machines and parts	19,751.2	7.8
3 Precious stones and jewellery	11,986.2	4.7
4 Rubber product	11,022.1	4.4
5 Polymers of ethylene, propylene, etc in primary	10,301.9	4.1
6 Refine fuels	9,311.7	3.7
7 Chemical products	9,178.3	3.6
8 Electronic integrated circuits	8,333.4	3.3
9 Machinery and parts thereof	8,202.3	3.2
10 Air conditioning machine and parts thereof	5,365.5	2.1
Total 10 items	122,387.0	48.4
Total	252,957.0	100.0

Source: MOC

-CLMVT (Cambodia, Lao PDR, Myanmar, Vietnam, Thailand)

The cooperation of five countries in Southeast Asia; namely Cambodia, Lao PDR, Myanmar, Vietnam, and Thailand as of the CLMVT is being urged to become a new global supply chain by being a production and distribution base for agriculture, industry, and technology or become a single production base to accommodate the new economy and offset the world's economic uncertainties especially the impact of trade war between the U.S. and China. To be a regional value chain hub, the CLMVT need to enhance the connectivity among countries in terms of both infrastructure and regulation. The CLMVT plans to creating more Special Economic Zones, enhancing the Greater Mekong Subregion Economic Corridors, and linking up with China's Belt and Road Initiative.

(d) Thai Labor Market

- Current Situation of Thai Labor Market

The number of Thai population in 2018 was 66.41 million persons. The employment-population ratio was 98.5 percent. The employment in agricultural sector was 32.14 percent of total employment and other were hired in non-agricultural sector which was 67.86 percent of total employment in 2018. The rate of unemployment in Thailand during 2011 to 2018 is averagely 0.9 percent of labor force which is quite low when compared to other countries in the World. However, Thai labor market faces the problems of skill-mismatch problem and underemployed because they believe in higher education can get better income. Moreover, many companies in Thailand lifted up the qualification level of education from bachelor to Master degree. This signal from demand side misleads the labor market.

Table 10: current situation of Thai labor market

Unit: Million persons	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Population	64.08	64.46	64.79	65.12	65.73	65.93	66.19	66.41
Labor force	38.92	39.41	39.38	38.58	38.55	38.27	38.10	38.43
Employed	38.46	38.94	38.91	38.08	38.02	37.69	37.46	37.86
Agriculture	14.88	15.43	15.41	12.73	12.27	11.75	11.78	12.17
Non-agriculture	23.58	23.51	23.50	25.34	25.74	25.95	25.67	25.70
Unemployed persons	0.26	0.26	0.28	0.32	0.34	0.38	0.45	0.40
Rate of unemployment	0.70	0.70	0.70	0.80	0.90	1.00	1.20	1.10
Seasonal inactive labor force	0.19	0.21	0.19	0.18	0.19	0.20	0.19	0.16

Source: National Statistic Office (NSO) and Bank of Thailand (BOT)

(e) Inflation and Monetary Policy Rate

- Inflation in Thailand

The headline inflations in past few years are mostly lower than one percent. The factors driving headline inflation is mostly from supply side especially energy prices and raw food prices. The headline inflation in 2019 is estimated to rise 0.7 percent slower than previous year at the rate of 1.1 percent. This is because lower price of domestic energy while increasing price of fresh food from drought and rain delay in 2019.

Table 11: Headline inflation and inflation target of Monetary policy

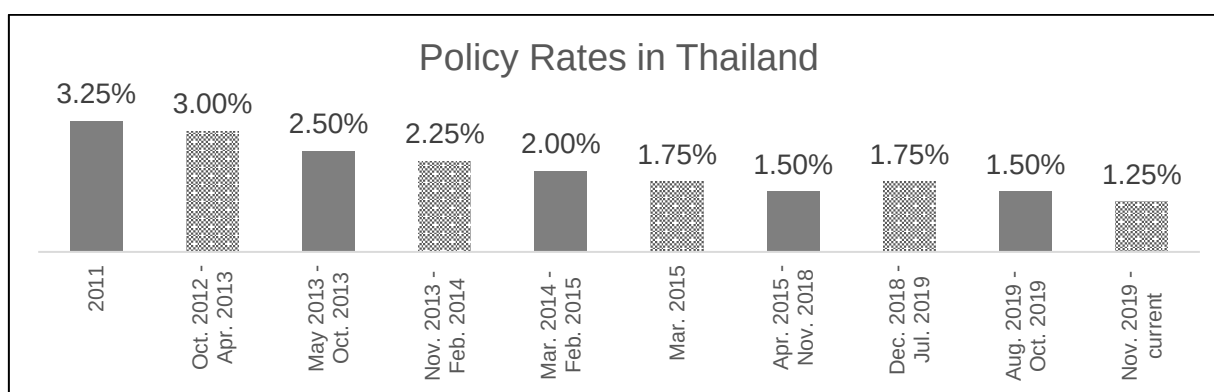
Year	Headline Inflation	Core Inflation (Exclude raw food and energy)	Inflation Target
2014	1.9%	1.6%	2.5% (+/-1.5%)
2015	-0.9%	1.1%	2.5% (+/-1.5%)
2016	0.2%	0.7%	2.5% (+/-1.5%)
2017	0.7%	0.6%	2.5% (+/-1.5%)
2018	1.1%	0.7%	2.5% (+/-1.5%)
2019F	0.7%-0.8%	0.5-0.6%	2.5% (+/-1.5%)
2020F	n.a.	n.a.	1.0%-3.0%

Source: MOC and BOT, compiled by Author

- Interest Rate and Monetary Policy

According to underperform Thai economy, the majority of Monetary Policy Committee (MPC) of Thailand votes to reduce the policy interest rate by 0.25 percent per year from 1.50 percent to 1.25 percent per year which is the lowest policy interest rate in 20 years, effective on the meeting date (November 6, 2019). Thai economy is still under the risks after reduced exports lead to lower employment in Thai labor market and headline inflation tends to be lower than the lower bound of the inflation target frame. So that a relax monetary policy will help support economic growth and allow the headline inflation to return to the target framework.

Graph1: Policy rates in Thailand



Source: BOT and The Standard, compiled by Author

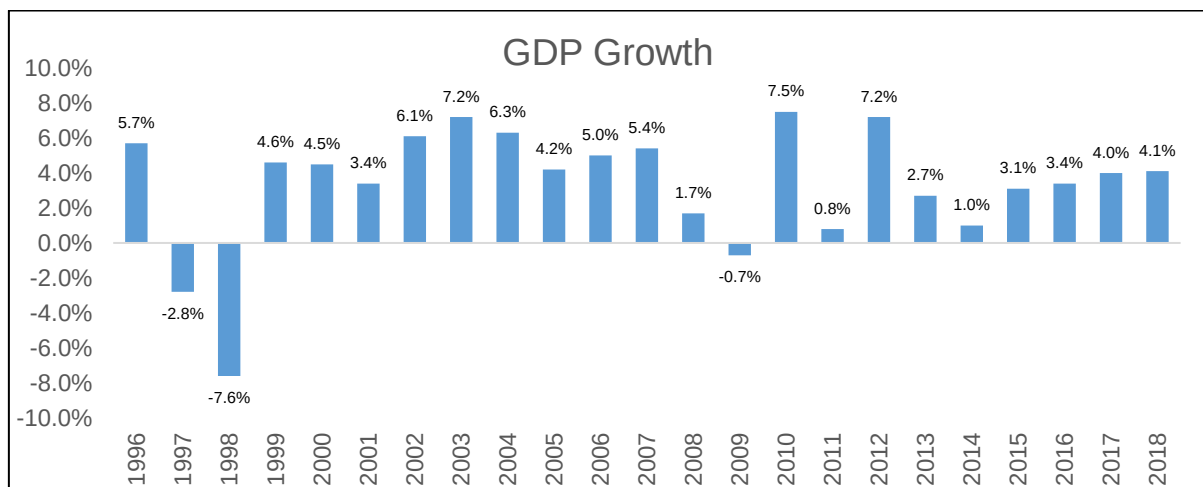
1.2 The Economic Problems in Thailand

(a) Middle income trap

Thai economic growth averagely expands 3.0 percent during 2013 to 2018 which is lower than the potential rate that Thai economy can be reached. According to the study from Bank of Thailand, Thailand has many factors that result in a middle-income trap for a long time. The important factors are insufficient competitiveness capability which becomes barriers to invest in value-added goods and services, lower level of technological readiness and innovation, and lack of human resource in term of quality and quantity. The key development to upgrade Thailand from middle income trap is the economic

structural change from agriculture and manufacturing oriented to technology and innovation oriented. Therefore, the government launched “Thailand 4.0” policy for developing Thailand to be a high-income country by promoting the Eastern Economic Corridor (EEC) and focusing on investing in ten target industries (First and New S-Curve) which hopefully create high value added to Thai economy.

Graph2: GDP Growth



Source: NESDC

(b) Inequality between urban and rural areas

According to the NESDC calculations for the GINI coefficients of Thai households' expenditures, the inequality of household spending in the whole country has decreased slightly in the last ten years from the level of 0.396 in 2007 to the level of 0.364 in 2017 (the GINI coefficient ranks between 0 (perfect equality) to 1 (perfect inequality)). The rural area has better equality but higher percentage of poor households than the urban area (shown in Table 12 and Table 13). This implies the imbalance of economic development between urban and rural areas. Moreover, it shows the worker migration from rural to urban.

Table 12: GINI Coefficients of Thai households' expenditures

Year	Whole Country	Bangkok	Central	Northern	Northeastern	Southern	Urban	Rural
2007	0.398	0.344	0.340	0.385	0.373	0.371	0.372	0.360
2008	0.405	0.357	0.344	0.387	0.374	0.351	0.381	0.356
2009	0.398	0.343	0.347	0.370	0.371	0.363	0.373	0.357
2010	0.396	0.354	0.341	0.389	0.385	0.353	0.376	0.355
2011	0.375	0.398	0.325	0.349	0.353	0.343	0.369	0.334
2012	0.393	0.368	0.339	0.353	0.349	0.370	0.380	0.362
2013	0.378	0.333	0.332	0.346	0.340	0.345	0.364	0.353
2014	0.371	0.338	0.317	0.328	0.351	0.354	0.360	0.337
2015	0.359	0.343	0.310	0.310	0.338	0.347	0.353	0.326
2016	0.367	0.337	0.319	0.329	0.329	0.361	0.361	0.329
2017	0.364	0.338	0.312	0.333	0.333	0.345	0.359	0.326

Source: NESDC

Note: GINI Coefficient ranks between 0 (perfect equality) to 1 (perfect inequality).

Table 13: Number of total households and poor households in Thailand; 2007-2017.

Year	Number of households (unit: thousand households)			Number of poor households (unit: thousand households)			Percentage of poor households		
	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total
2007	8,238	11,146	19,384	835	2,705	3,540	10.1	24.3	18.3
2008	8,604	10,922	19,526	805	2,816	3,620	9.4	25.8	18.5
2009	9,097	10,961	20,058	813	2,358	3,170	8.9	21.5	15.8
2010	9,735	11,029	20,764	741	2,269	3,010	7.6	20.6	14.5
2011	10,277	11,069	21,346	797	1,689	2,486	7.8	15.3	11.6
2012	10,744	11,077	21,821	798	1,546	2,344	7.4	14.0	10.7
2013	11,453	11,148	22,601	734	1,355	2,089	6.4	12.2	9.2
2014	11,693	11,004	22,696	718	1,347	2,065	6.1	12.2	9.1
2015	12,568	11,072	23,639	566	868	1,434	4.5	7.8	6.1
2016	12,651	10,963	23,614	687	1,044	1,731	5.4	9.5	7.3
2017	13,143	10,910	24,052	629	895	1,525	4.8	8.2	6.3

Source: NESDC

(c) The Impacts of Aged Society on Labor Market and Low Inflation

Thai demographic structure has turned to be an aging society, having the proportion of Thai people aged over 60 years old more than 10 percent, in year 2000-2001 and has been expected to step into an aged society by 2021. Thailand will step into an aged society earlier than other countries in the region due to the development of public health system

which reduced mortality rate and have a longer life. Moreover, the United Nations (UN) report in 2017 mentioned the fertility rate of Thailand was 1.46 (the fertility rate should be at 2.0 in order to be a substitute for parents' generation and sustain the population level in the country). the Thai population is expected to decrease from 69 million persons to 65 million persons in 2050 and approximately 47 million persons in 2100. Low fertility rate and high proportion of elder people will cause the shortage of working age (age between 15 to 60 years old) in near future. Many businesses tried to solve the problem of labor shortage in Thailand for example, extending the retirement age from 60 years old to 65 years old and importing foreign workers.

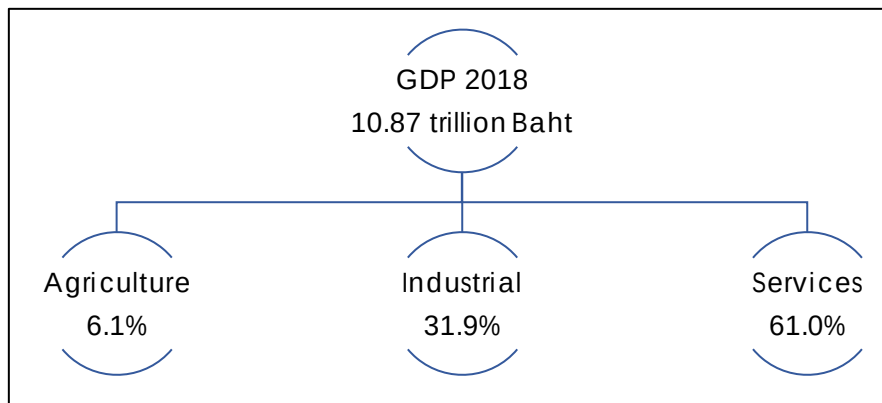
1.3 The Current Structure of Thai Industry

(a) The Current Structure of Thai Industry

According to Gross Domestic Products (GDP) in 2018 estimated by NESDC, **the value added from service sector and industrial sector occupied 61.0 percent and 31.9 percent of total GDP respectively.** Table 14 shows the current structure of Thai industry by industrial production value in Thailand Standard Industrial Classification (TSIC) which demonstrates that an automobile industry has the biggest proportion in the structure of Thai industry thanks to the government measures for supporting Thailand as the Automotive Hub of Asia in the past especially one-ton Pickup and Commercial Vehicle. According to Board of Investment (BOI), Thailand expects to increase automobile production to 3,500,000 motor vehicle units in 2020 or 80 percent increase from 2016. By 2021, Thailand is expecting to be a global green automotive production base with advanced technology implementation. The government has promoted the automotive industry as one of S-curve industries which is reinforced and developed by supporting facilities and special investment policies. However, the strong baht compared to other regional currencies and the slowdown of domestic demand for cars in year 2019 caused Mazda Motor, the major Japanese carmaker considering and reviewing the automotive production plan in Thailand and the automobile manufacturing center of the company in Southeast Asia. Mazda Motor will move the production of some car models back to

Japan in 2020 for solving the problem of the continuing appreciation of the baht.

Graph3: The structure of GDP 2018 by production



Source: NESDC and Author's calculation

Table 14: the current structure of Thai industry

Proportion of production value	100.0
TSIC : 29 Motor cars and parts	17.0
TSIC : 10 food	16.0
TSIC : 22 Rubber and plastic products	9.6
TSIC : 19 Coal and petroleum products	8.6
TSIC : 26 Computer and electronics	8.6
TSIC : 20 Chemical products	8.1
TSIC : 23 Other non-metal products	4.6
TSIC : 11 beverage	3.4
TSIC : 27 Electrical appliances	3.2
TSIC : 24 Primary metal products	3.1
TSIC : 28 Machinery	3.1
TSIC : 17 Paper and products related	2.7
TSIC : 32 Other	1.9
TSIC : 25 Secondary metal products (except	1.9
TSIC : 30 Other logistic products	1.8
TSIC : 13 Textiles	1.6
TSIC : 14 Apparels	1.5
TSIC : 31 Furniture	1.1
TSIC : 21 Medical products	0.9
TSIC : 12 Tobacco products	0.8
TSIC : 15 Leather products and related	0.7

Source: OIE

To be freed Thailand from middle-income trap, Thai government has a policy to support industrial development as the main economic driver of the country especially the creative economy, which is an opportunity to develop the capacity of Thai small and medium enterprises (SMEs) to be strong and sustainable. The government promoted digital economy for increasing potential of Thai industry, especially in ten target industries called S-Curve, which is an important economic driver for innovation to upgrade the capability of the business. Thailand's competition in the future consists of five former S-Curve industries, namely Next Generation Automotive industry, Smart Electronics industry, Medical and Wellness Tourism, Agriculture and Biotechnology, and Food for the Future, and five future industries (New S-Curve) are Robotics, Aviation and Logistics, Biofuels and Biochemicals, Digital Industry, and Medical Hub. Therefore, creating a partnership of industry entrepreneurs in the value chain with digital economy will increase the capability of industry in supply chain.

First S-Curve				
Next Generation Automotive	Smart Electronics	Affluent, Medical and Wellness Tourism	Agriculture and Biotechnology	Food for the Future
The automotive industry serves as an important foundation for economic development in Thailand, where it currently accounts for 5.8% of Thailand's GDP.	The electronics industry is an important pillar for export of Thailand, constituting 24% of all national exports.	The tourism industry is one of the important drivers of the economy of Thailand, where Thailand is the leading destination for medical tourism in the Southeast Asia region.	The agriculture industry occupies the largest sector of the Thai GDP at 8.4%.	The food processing industry is an important industry for Thailand as it makes use of large labor forces.

New S-Curve				
Robotics	Aviation and Logistics	Biofuels and Biochemicals	Digital	Medical Hub
Integration of automated systems and robotics in productions lines is the aim of current efforts. Both the existing automotive and electronics industries stand to benefit greatly from such incorporations	Thailand's geographic location is an advantage of the transportation and logistics industries.	The biofuel and biochemical industries are a group of industries which are anticipated to see rapid growth in the future and are two industries which can easily be integrated with current and pre-existing industries within Thailand.	Promotion of investments in digital industries will allow business to grow and provide services in embedded software, enterprise software and/ digital content.	The comprehensive healthcare industry represents a new kind of industry comprising healthcare businesses and medical tourism, of which both have pre-existing and strong foundation in Thailand.

Source: BOI

According to BOI data of application number for investment promotion in first nine months of year 2019, the growth of number of projects that investors applied for investment promotion became highest comparing in 10 S-curve industries while in term of project values, the investors' applications for investment promotion in electrical appliances and electronics have the highest values among all 10 industries.

Table 15: Application for investment promotion in S-curve industries, 2018-2019

Industry	Number of projects			Value (million Baht)		
	Jan.- Sep. 2018	Jan.- Sep. 2019	% Change	Jan.- Sep. 2018	Jan.- Sep. 2019	% Change
First S-Curve						
Electrical appliances and Electronics	60	103	+72	9,990	51,980	+420
Auto and parts	73	69	-5	24,070	35,020	+45
Agricultural and food processing	103	132	+28	20,660	30,160	+46
Tourism	14	24	+71	17,000	19,680	+16
Petrochem and chemical products	67	63	-6	178,760	17,760	-90
Total	317	391	+23	250,480	154,600	-38
New S-Curve						
Biofuels and biochemicals	16	15	-6	6,290	14,920	+137
Medical hubs	22	28	+27	4,290	8,400	+96
Digital	130	143	+10	12,020	6,460	-46
Robotics	4	6	+50	140	790	+464
Aviation and Logistics	2	2	-	6,490	540	-92
Total	174	194	+11	29,230	31,110	+6
Grand total	491	585	+19	279,710	185,710	-34

Source: BOI

(b) Progress and evaluation on 4.0 industrial policies

the Federation of Thai Industries has set the strategy of industrial 4.0 movement as follows

Strategy 1 (Demand Side): Promote and support entrepreneurs to access and use automated production systems and information technology to step into Industry 4.0

Strategy 2 (Supply Side): Promote and develop industry services in various areas, especially in highly skilled manpower in the industrial sector to support entering Industry 4.0.

Strategy 3 (Infrastructure Side): Develop various infrastructure in the industrial sector especially in the promotion and development of manpower at various levels to have more skills.

Strategy 4 (Funding Side): Promote and support industrial entrepreneurs to access funding sources towards Industry 4.0

Table 16: The potentiality of future industries from Thailand 4.0

World Demand Index	High			Aviation Automotive Food Biofuel		World Demand Index		
	Medium		Electronics Medical- hub					
	Low		Robotic					
Export Competitiveness Index			Low	Medium	High			

	High	Food Biofuel	Aviation			World Demand Index		
	Medium		Electronics		Medical- hub			
	Low				Robotic			
			High	Medium	Low	Intense level of R&D		

Source: Kampirarak, P. & Lohitratana, K.

Kampirarak, P. & Lohitratana, K. investigate the potentiality of Thai future industries (S-curve) from Thailand 4.0 policy by matching the World Demand Index, Export Competitive Index, and the Intense level of Research and Development (R&D) and found that four future industries, namely aviation industry, automotive industry, food for future, and biofuel industry are highly world demanded and have high export competitiveness.

The Board of Investment (BOI) has set the direction for promoting investment to change Thai economic structure to Thailand 4.0 by focusing on the five important areas, namely human resource development, technological development, promoting investment in the target industries, promotion of SMEs entrepreneurs, and the development of

infrastructure.

According to Section 11/1 of the Investment Promotion Act B.E. 2520 (1977) and the amendment of B.E. 2560, there shall be an evaluation of the investment promotion policies on economic benefits and the worth of policy in every 2 years. In 2015-2017, there were 3,891 investment promotion projects, totaling THB1,363,664 million in investment projects, with 1,898 projects being applied for investment in the target industry, representing 49 percent of the total projects. The total value of THB707,040 million, approved projects have added value to revenue at 40.28 percent, with the service sector having the highest added value, followed by the industrial sector and agriculture and processed agriculture respectively.

Investment promotion in the EEC area is one of the policies to promote investment in special areas. In 2015-2017, there were 878 projects worth a total of 542,360 million investment projects in the EEC area. Most of the projects are investment in the electrical and electronics industry. As for the investment value, it is found that there were the highest investments in petrochemical and chemical industries.

In addition, there is a policy to promote investment in 20 provinces with low per capita income. During 2015-2017, there were 156 investment applications for investment projects. Investments which valued THB44,258 million were mainly in the production of electricity from renewable energy, especially solar and biomass fuels followed by agriculture and processed agriculture industries consecutively.

2. ASEAN Economics Community (AEC)

2.1 The Development of AEC

The establishment of the ASEAN Economic Community (AEC) in 2015 is a major milestone in the regional economic integration agenda in ASEAN. In 2014, AEC was collectively the third largest economy in Asia and the seventh largest in the world. The

AEC Blueprint set goals for ASEAN to become:

- A single market and production base; where goods, services, investments, and skilled labor are able to flow freely, and capital, freer, within the region.
- A highly competitive economic region; fostering a culture of fair competition; consumer protection; stimulating and promoting innovation; and providing regional public infrastructure through multimodal transport infrastructure linkages, connectivity and energy cooperation.
- A region of inclusive and equitable economic development; focusing on efforts to support small and medium enterprises.
- A region fully integrated into the global economy; focusing on developing and adopting a coherent approach towards external economic relations, and enhancing participation in global supply networks

The AEC Blueprint 2025 consists of five interrelated and mutually reinforcing characteristics, namely:

- (i) A Highly Integrated and Cohesive Economy;
- (ii) A Competitive, Innovative, and Dynamic ASEAN;
- (iii) Enhanced Connectivity and Sectoral Cooperation;
- (iv) A Resilient, Inclusive, People-Oriented, and People-Centred ASEAN; and
- (v) A Global ASEAN. These characteristics support the vision for the AEC as envisaged in the ASEAN Community Vision 2025.

2.2 Advantages and disadvantages of AEC

Although the ASEAN Economic Community (AEC) has been established for four years (since 2015), the results of the AEC integration are unclear, especially the goal for ASEAN to become a single market and production base. One of the reasons is that

ASEAN have Free Trade Area (FTA) or AFTA since 1992 which means that all 10 member countries can export and import goods with zero-rate tax or special tax rate. While other dimensions to flow freely in the region, namely service, investments, or skilled worker faced the domestic regulations, laws, or government measures that as obstacle to reach the goal.

3. The Future Prospects of Thai Economy and Industry

3.1 The Future Prospects of Thai Economy

The Thai government announced the 20-Year National Strategy (2018 - 2037) which is the first long-term national plan in Thailand, setting out frameworks and directions for the all public sectors to follow. The main objective of this first National Strategy is to achieve as the vision of “Stability, Prosperity, Sustainability”

- **Stability:** being safe from danger and changes both within and outside of the country at every system level; the national, social, community, household and individual levels, in all dimensions; military, economic, social, environmental and political dimensions.
- **Prosperity:** Thailand hopefully step up from the middle-income country to be the high-income country with lower economic and social inequalities, and no Thai people living in poverty. In addition, the government would like to increase the country competitiveness in all dimensions and establish Thailand as the center of region connectivity.
- **Sustainability:** the inclusive economic development that create long-term prosperity as well as good quality of life with none left behind. The government has policies that aim at sustainable mutual benefits which giving priority to public participation and all stakeholders in society following philosophy of the sufficient economy for balanced, stable and sustainable development.

Along the 20-Year pathway of the National Plan, the Office of the Economic and Social

Development Board National (NESDB) has been prepared the 12th development plan which the strategies of development have been in line with the 20-Year National Plan; including reforming country's structure to Thailand 4.0, and the sustainable development goals (SDGs). So, transitioning from upper-middle income to high-income country and reducing the economic inequality among Thai people are the future prospects that the government expects Thailand to be within 20 years (or by 2037). The key engine that Thai government has planned to use for remodeling the country is "high technology" by encouraging and motivating Thai and international private sectors investing new and high technology in ten targeting industries in Thailand especially in the EEC area.

However, the World Bank launched the new and interesting economic report, namely Thailand Economic Monitor (TEM): Productivity for Prosperity, in January 2020. The key empirical findings of this report are that in the long-term economic growth, under a business-as-usual baseline scenario, with no significant pick-up in investments or productivity growth, Thailand's long-run economic growth rate is projected to be below 3 percent. As this result, Thailand will be stuck in an Upper Middle-Income level until past 2050 and fail to achieve the high-income target in 2037 (within 20 years according to the 20-years National Strategy). So, the World Bank suggests that Thailand will need the structural reforms to increase investment and productivity growth by focusing on increasing openness; enhancing competition in the domestic economy; and promoting a stronger eco-system for firm innovation.

3.2 The Future Prospects of Thai Industry

In 2018, Thai government set the target of Thai economy to achieve the high-income level within 20 years. So, one crucial method to achieve this goal is to reform the structure of Thai industry. The government has promoted the concept of 'Thailand 4.0' which identifying structural transformation to digital economy and upgrading Thai industrial structure from 'Industry 3.0' to 'Industry 4.0' which totally relying on cyber

systems, internet of things (IoTs), big data and Artificial Intelligence (A.I.). The government induced and motivated Thai and international private sectors to invest in ten targeting industries (the first and new S-Curve) especially, innovation and R&D. in the EEC area. Nowadays, Thai industry is under the process of digital transformation. Some sectors, namely financial sector, has noticeable progress of transformation. Thanks Bank of Thailand (BOT) and ministry of Finance (MOF) to establish free mobile and internet banking system, namely PromptPay for inducing Thai people to have higher digital literacy and accessibility with low cost.

Industry 1.0	Industry 2.0	Industry 3.0	Industry 4.0
Mechanization, steam power, weaving loom	Mass production, assembly line, electrical energy	Automation, computers, electronics	Cyber systems, internet of things, networks

However, under the current situation of Thai politic, high uncertainty of Thai political issue will reduce the international investors' confidence, causing the lower Foreign Direct Investment (FDI Inflow) than the government's expectation. It will be the main obstacle of Industry 4.0 in the future.

References

- Bank of Thailand. (2019, November). Press Release on Economic and Monetary Conditions: October 2019. Retrieved from <https://www.bot.or.th/English/MonetaryPolicy/EconomicConditions/PressRelease/Pages/default.aspx#&&/wEXAQVFY3RsMDBfY3RsNzNfZ19jM2YwOTQ5MF84NzE1XzRiNDdfYWZhOF9iYmM0YWRhZWExOTFfY3RsMDBfSGlkZGVuRmlbGQyBWtjdGw3M19nX2MzZjA5MCUzYmN0bDczX2dfYzNmMDkxJTNiY3RsNzNfZ19jM2YwOTIIM2IINWUrRmlsdGVySUQlNWUIM2IxME9jdG9iZXIIM2IyMDE5JTNiJTVlK0ZpbHRlclNlbGVjdCU1ZbHEk5GxOAALCM6gY5aNj7I/JTx+L3yQk0BNRpKeiR7F>
- Eastern Economic Corridor Office (2019). *Infrastructure Development*. Retrieved from

<https://www.eeco.or.th/en/project/core-development-areas>

- Greater Mekong Subregion. (2019). About the Greater Mekong Subregion. Retrieved from <https://greatermekong.org/about>
- Office of the National Economic and Social Development Council. (2019, November). *Quarterly Gross Domestic Product Outlook Q3/2019*. Retrieved from https://www.nesdb.go.th/nesdb_en/more_news.php?cid=155
- Office of the National Economic and Social Development Council. (2019, November). *Thailand's social Situation and Outlook in Q3/2019*. Retrieved from https://www.nesdb.go.th/nesdb_en/more_news.php?cid=155
- Thailand Board of Investment. (2019). *A Guide to The Board of Investment*. Retrieved from https://www.boi.go.th/upload/content/BOI-A%20Guide_EN.pdf
- World Bank. (2020, January). *Thailand Economic Monitor: Productivity for Prosperity*. Retrieved from <https://www.worldbank.org/en/country/thailand/publication/thailand-economic-monitor-reports>

Source of data

- Bank of Thailand (BOT)
- Ministry of Commerce (MOC)
- National Statistical Office (NSO)
- Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC)
- Thailand Board of Investment (BOI)
- The Office of Industrial Economics (OIE)

第8章 「次世代自動車産業」への発展に向けて

広島大学 大学院国際協力研究科

准教授 高橋 与志

要約

タイの自動車産業は、タイ経済が中所得国へと発展する過程で大きな役割を果たした。現在直面する「中所得国」からの脱却を実現するためにも、牽引役の1つとしての貢献が期待されている。タイランド 4.0 で戦略的に重視される S カーブ産業に「次世代自動車産業」としてリストアップもされているが、野心的な電動車への移行の目標達成は、必ずしも容易ではない。政府は長期的な行動計画を示しているものの、日系企業を中心とした供給側だけでなく、関連のインフラ整備をはじめとする需要側の取り組みも求められる。

同産業における人材育成も、生産基地を支えるという意味では相当程度、対応できていると評価できる。ただし、電動車の急速な生産拡大、さらには関連の製品開発機能の立地を進めるのと同時に、既存車種の製品開発、自動化やデジタル化に対応した生産技術の導入、それ以前に生産管理水準全般の強化が必要とされている。一度に国内の資源だけで全てを進めることは現実的とはいえず、国外の技術や人材を活用していくことが肝要であろう。

第1節 産業発展の軌跡と課題

タイの自動車産業は 1990 年代末のアジア経済危機までの間に、物品税優遇によってピックアップトラックで米国に次ぐ規模の国内市場を生み出すことになった。危機は国内市場が4分の1に萎む試練を同産業にもたらしたが、日系自動車メーカーがピックアップトラックの余剰生産能力を奇貨として輸出志向に舵を切り、国内市場の回復・成長も相まって ASEAN 域内の自動車生産大国としての地歩を固めてきた。2007 年の低燃費小型車の生産を奨励するエコカー政策の導入や、2011 年～2012 年に実施された初めての自家用車購入者に物品税を還付する奨励策、ファーストカーバイヤー制度を実施した結果、ピック

アップトラック以外の生産を増やし、競争力も高めることができた。しかし、直近ではインドネシアをはじめとして域内各国が自動車産業の発展を後押ししたこともあり、相対的な地位は低下気味である。労働集約的な部品・工程の周辺国への移転もみられる。中所得国への発展を支えた自動車産業であったが、そのさらなる高度化が実現すれば、タイ経済全体が「中所得国の罠」から脱出するために重要な役割を果たすと考えられる。

とはいえ、その道のりが平坦でないことも指摘しておかなければならない。前述のファーストカーバイヤー制度の効果で国内需要が大幅に伸び、2013年には輸出を含めた国内生産台数が246万台に上ったが、その直後は反動減に沈み込み、現在に至るまで300万台といわれる生産能力を大きく下回る水準で推移している。FTIによると、2019年の国内生産台数はおよそ201万台と当初予想の215万台を下回り、前年比でも7%減にとどまった。5年ぶりの減少になった原因として、タイパーツ高の影響による輸出の不振に加えて、金融機関による自動車向けローンの引き締めによる内需の冷え込みがあった。こうした影響を受けてゼネラル・モーターズ（GM）タイでの生産を縮小、タタ自動車は2020年3月にタイでの生産から撤退した。日系企業も例外ではなく、マツダはオーストラリア向け多目的スポーツ車（SUV）の生産を日本に移管した。2020年も前年比1%減の国内生産が見込まれている。

2015年末のAEC発足が、必ずしもタイの自動車産業にとって追い風にならなかったことも、こうした停滞の一因といえる。国内市場の大きさから投資を呼び込んでいるインドネシアだけでなく、国民車の歴史が長いマレーシア、さらには生産振興策を講じたフィリピンや地場財閥が参入したベトナムに加えて、ミャンマーにも生産が分散する傾向が見られる。もちろんマレーシアなどの「国民車」政策が必ずしも成功しているとは言えず、新規参入国も裾野産業の脆弱さからセミ・ノックダウンや高いコストに直面する中で、タイは外資系企業を主要な担い手としながら二次、三次を含めた現地資本系企業の集積もあり、インドネシアと並ぶ域内の主要な拠点の地位に揺るぎはない。ただ、電動化などの新しい動きに十分な対応ができなければ、世界への輸出拠点としての存在感は失われかねないことが懸念される。2019年6月には、大手財閥チャロン・ポカパン（CP）グループと中国の上海汽車集団の合弁会社が、中国で生産した英国MGブランドのEVの販売を始めた。119万パーツの価格は、2018年12月に日本からの輸入販売を始めた日産自動車のEVリーフと比べると4割程度安く、市場参入に成功している。

第2節 タイランド4.0と自動車産業

タイランド4.0は、「中所得国の罫」を乗り越えることを目的として立案され、重点を置く10産業でSカーブのような飛躍的な発展を実現することが目標とされている。具体的な企業への優遇措置も打ち出されていて、Sカーブ産業に投資する企業の法人税を5～8年間免除している。また米中貿易戦争から漁夫の利を得る目的として、2019年9月には新たに外資向けの新しい投資優遇策を発表した。具体的には、2020年末までにSカーブ10産業で10億バーツ以上の投資を申請し、2021年末までに実際に投資を行った場合、法人税が5年間半額にする点が柱となる。この施策は前述の法人税免除に追加して利用することができるため、企業にとってのメリットは大きいと考えられる。また、先端技術の人材育成投資や熟練技術者・技能者の採用費用、自動化設備の導入費用を特別控除する。外国人に対する査証や労働許可証の発給条件を緩和するといった点が実施される。この他、外国企業による投資をより円滑にするために、省庁横断の委員会を設置することも打ち出された。

既存のSカーブ産業の一つとして「次世代自動車（next generation vehicle）産業」が挙げられているため、自動車産業各社は条件を満たせばタイランド4.0関連の優遇策を活用することもできる。これに加えて、自動車産業に焦点を絞った優遇策も講じられているが、その目的はタイランド4.0と同様に産業の高度化、国際競争力の維持・発展を目指している。「次世代」とは電動車を指しているが、法人税や製品にかかる物品税、生産設備の輸入税の減免制度で関連の投資さらには生産を促進しようと試みてきた。この一環として、タイ政府は税制優遇の恩典を設けて自動車メーカーに電動車のうちとくに電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド車（PHV）の生産を促している。2018年末の申請期限までにトヨタ、ホンダ、三菱自動車、マツダなど日系自動車メーカーは、生産計画案を政府に提出済みである。このうちホンダは、アコードのハイブリッド車（HV）生産を2020年初めに日本からタイに移管することを発表した。三菱自動車は2021年、日本以外では初めてタイでのPHV生産を開始する計画である。トヨタは、2020年1月にBOIの承認を受け、3年以内にEVとPHVの生産を始める。同社は既に2019年にはHV向けの車載電池の現地生産を始めており、電動車シフトは着実に進められている。日系企業のさらなる取り組みを促す意図もあってか、国営タイ発電公社（EGAT）は科学技術開発庁と協力して、トヨタなど3社の小型中古車を改造してEVを生産し、2020年中に商業販売を始める計画

である。

工業省傘下で自動車産業に関連する研修や調査などを所掌するタイ自動車インスティテュート（TAI）は、5年単位で自動車産業のマスタープランを発表してきた。「次世代自動車産業」への発展に向けてはより長期の目標設定と行動計画が必要となるため、国立高等教育科学研究イノベーション政策評議会（NXPO）、国立科学技術開発庁（NSTDA）、およびチュラロンコン大学工学部の協力を得て、タイの将来のモビリティ産業に関する研究に基づく政策提言を行っている。以下の提言に関する記述は、TAI（n.d.）に基づいてまとめた。

報告書では、高付加価値のサプライチェーンを備えた地域の次世代自動車、とくに電気自動車の生産拠点になることを目標として掲げている。先だって2017年、タイ政府はAny Electric Vehicle（xEV）の生産をサポートする措置を承認し、2036年までに国内生産の25%をxEVが占めるという目標を設定した。ただし、単に電気自動車の生産拠点としての発展だけでなく、タイの社会に「スマートモビリティ」時代をもたらすものとして奨励している。このため、次世代自動車は電気自動車だけでなく、コネクテッドオートマチックビークル（CAV）や共有モビリティサービスも含まれる。

報告書の作成のために実施された調査に基づいて、TAIは「2030年に250万台の国内生産、150万台の国内販売を実現し、そのうち15%がバッテリー式の純電気自動車（BEV）、60%が自動運転レベル3の自動車にすることを目標としている」と発表した。バス、三輪車、オートバイなどの公共交通機関で使用するものはすべてBEVになることを想定している。その結果、TAIはバッテリーモーター、電子機器、ソフトウェアなどの高付加価値コンポーネントの生産拠点であると同時に研究開発を推進することを通じた高付加価値サプライチェーンに基づく次世代自動車生産を「究極の目標」に設定した。こうした目標を実現するために、段階別の行動計画も策定している。まず、政府の資源が限られているため、政府は産業の変化に対応できる潜在的な起業家を選択して支援するとともに、新製品と生産の基準を定義する。次に、研究開発、商業化段階でサプライチェーンの持続可能な競争力を高めるための活動を行うといった具合である。移行期に、一部の部品メーカーが新しいサプライチェーンに参入できない可能性にも配慮している。政府が、部品メーカーのアフターマーケット部品生産を支援するだけでなく、研究開発能力、マーケティング、およびブランディングに関して支援することも求めている。

次世代自動車については、ユーザー数が商業生産の規模を決める主な要因であるため、

供給サイドだけでなく需要サイドの推進策を実施することの必要性が強調されている。具体的にはまず、安全性、使いやすさ、メンテナンスに関して消費者の意識と理解を深めること、次に先行して規制を緩和して次世代自動車の利用を促すパイロットエリアを設けること、購買者にインセンティブを与えること、最後に充電ステーション、送電網、通信ネットワーク、道路、交通標識などの関連インフラストラクチャを提供することである。

次世代の自動車は、利便性、安全性、効率、環境に優しいという点で消費者に利益をもたらすだけでなく、高付加価値産業を生み出す。報告書によると、次世代の自動車ビジネスとサービスの価値は1兆米ドル以上になる。こうした極めて野心的な目標を達成するために、政府に対して民間部門、研究機関、教育機関の参加を得て「全国自動車産業開発委員会」を設立することにより、急速な変化への対策を推進する必要があるとしている。

TAIの提案は野心的な目標を掲げるだけでなく、行動計画まで相当程度の具体性を持つ形で策定されている点では評価できる。それでも、電動化への移行は部品点数の減少を伴うため、既存の自動車部品産業にとっては逆風となる。Sカーブ産業にも挙げられている医療機器や航空機関連の部品に活路を見出そうとする動きもある。エアバスの修理・整備拠点の誘致に成功したことは、代替部品の需要を生み出す効果につながり、将来的な部品産業の立地にとってプラスになる。政府も航空機部品メーカーへの税優遇に積極的で既に25社を超える実績もあるが、自動車部品メーカーから事業展開したケースは限られている。

第3節 産業人材育成の視点

現在の自動車メーカーや自動車部品メーカーが、次世代自動車産業やその他のSカーブ産業の担い手として実質的な貢献をしていくには、産業人材育成の視点が欠かせない。ただし、直接的に電気自動車関連など新しい技術を学習する機会が準備されているとは言えない面がある。実際には、最先端の技術・知識よりも日本の生産現場で蓄積されてきたカイゼンやリーン生産の学習を重視した取り組みが実施されている。こうした内容にも、Sカーブ産業の発展を支える役割が期待されるためである。本節では関連する研修機関の事例として、労働省技能開発局傘下の自動車人材育成アカデミー（AHRDA）、前述のTAI、Thai-German Institute（TGI）の活動を紹介する。

1. 日本政府・企業による支援

自動車産業における人材育成に関しては、日系企業のプレゼンスが極めて大きいこともあり、日本貿易振興機構（JETRO）や国際協力機構（JICA）、日系企業の官民連携による国際協力の形で取り組みが行われてきた。中でも 2006 年～2011 年の自動車産業人材育成プロジェクト（AHRDP）と後継として 2012 年～2016 年に実施された自動車産業人材育成機関プロジェクト（AHRDIP）は、質量ともに特筆すべきものであった。

まず AHRDP は、日本の自動車メーカー・メガサプライヤー計 4 社がそれぞれサブプログラムを担当し、トレーナーや技能検定の検定員といった持続的な産業人材育成システムの中核を担う人材を含めて合計 7,601 人に知識・スキルの習得機会をもたらした（詳細は表 1 参照）。当時の自動車産業の従事者数がおよそ 40 万人であったことを考えると、2% 近い受講者があった計算になり、単独のプロジェクトとしてはそのインパクトの大きさが際立つ。

表 1 自動車産業人材育成プロジェクト（AHRDP）のサブプロジェクト別アウトプット

サブプロジェクト内容	担当企業	アウトプット
マネジメントと製造研修	デンソー	11 研修コースを実施、受講者は合計 2,703 人（うちトレーナー向け研修受講者は 60 人）
金型研修	ホンダ	4 つの職種別カリキュラムで 24 科目の金属加工コースを実施。受講者は合計 2,122 人（うちトレーナー向け研修受講者は 26 人）
技能検定・関連研修	日産自動車	17 科目の検定と関連研修を実施。受検・受講者は合計 774 人（うち検定員向け研修受講者は 132 人、トレーナー向け研修受講者は 189 人）
リーン生産方式	トヨタ	5 コースに 2,002 人が参加（うち 43 人がトレーナー向け研修受講者）
合計		合計 7,601 人が参加

出所：三菱総合研究所（2017）を基に作成。原出所はタイ自動車インスティテュート資料

JICA・国際開発センター（2012）では、官民連携型産業開発支援の評価の観点から以下のように分析している。各社が自らの問題認識に基づいて技術・専門分野を選択・活用し、それぞれが産業人材育成という目的に向き合いながら活動を行った。また、民間企業が現

地民間企業に直接支援することに加えて、既存の取引関係の中にとどまらない開かれた協力であった。

実施を通じて得られた教訓の第一は、官民で研修実施の目的について考え方に根本的な相違があったことである。官は研修受講生の量的拡大を求めがちだが、民は研修後の現場での成果に大きな関心がある。実施効果の確認・検証や継続的なフォローアップの仕組みの欠如が企業側の不満につながった。第二は、プロジェクト終了後の持続性確保の困難さである。これは民間企業からのリソース提供を核とする以上は避けられない課題である。第三は、プロジェクトの柔軟性確保と管理のバランスの難しさである。AHRDP では、プロジェクトの個々の活動が有機的に結び付けられておらず、プロジェクト全体としてどのような人材が育成されるべきかという視点が薄くなっていた。企業からの協力を促すためにはプロジェクトの柔軟性を確保する必要がある。

前述の産業レベルのインパクトだけでなく、実施企業や研修参加者へのインパクトも大きかった。参加企業へのアンケート調査によると、「同僚へのサポート」、「製品の質の改善」、「勤務態度の改善」、「新技術の導入」について効果があったという。また研修参加者へのアンケート調査によると、ほぼ全ての回答者が研修で学んだ内容を活用し、「同僚へのサポート」、「製品の質の改善」、「勤務態度の改善」についてのインパクトを高く評価しており、実施企業の回答を裏付ける結果となっている。

他方 AHRDIP は、事業開始前後の生産拡大に伴う裾野産業技術者の量的・質的不足が顕在化し、現地資本を中心とした 1 次、2 次下請けの部品・加工メーカーの人材育成が課題となっていたことが背景にある。実施期間中、研究開発（R&D 基礎技術・VA/VE）、テスト（材料評価・化学分析・強度分析）、生産準備〔生産に関する能力の向上・製造技術（日本のものづくり）〕、その他（品質管理・金型設計）の分野について日本人専門家を延べ 30 名、46 回派遣して、タイ人マスタートレーナー及びトレーナーを延べ 279 名育成した〔HIDA（2017）〕。

こうした実績を踏まえてさらなる人材育成の効果を発現させるため 2016 年、在タイ日本大使館が中心となり日本側各機関やタイ側の官民関係者と共同でまとめた日タイ産業人材育成協力イニシアティブが発表された（表 2）。自動車産業だけに絞った施策ではないが、主要な戦略産業であることから育成人材の雇用という形で成果を享受することが期待される。

今回取り上げる 3 つの機関も、両プログラムに関わったり、研修事業を引き継いだりし

ている。また、日タイ産業人材育成協力イニシアティブの枠組みに沿う形での支援も実行されている。これらの点にも配慮しながら、活動を紹介していきたい。

表 2 日タイ産業人材育成協力イニシアティブの具体的施策

柱	施策	実施主体
(柱 1) 日タイの教育機関とともに 行う支援：プラクティカル・エンジニア及びイノベティブ・エンジニアの育成	①エンジニア育成のための円借款プロジェクト [日タイ産業人材育成協力計画（仮称）]	JICA
	②国立高等専門学校機構によるタイ職業高校・技術短大等への支援	同機構
	③工学系トップレベル校出身学生の日本への招聘 拡大（Innovative Asia）	JICA
	④国費外国人留学生制度	文部科学省
(柱 2) 日タイの産業界とともに 行う支援：研修・技能評価等の構築支援	①大学寄附講座の設置及び ASEAN 進出日系企業 を通じた産業人材育成の実施	AMEICC
	②技能検定等資格試験制度の充実	JICA
	③アジア版情報処理技術者試験（ITPEC）の普及 拡大	情報処理推進機構 （IPA）
(柱 3) 研究機関・研究者と共 に行う支援：研究開発人材の育成・産 学連携及び若者へのエンジニア職の 魅力発信	①日 ASEAN 間のプロジェクトによる学位取得支 援や産学連携の充実 ②若者への科学技術やエンジニア職の魅力発信	

出所：在タイ日本国大使館（2016）を基に作成

2. 自動車人材育成アカデミー（AHRDA）

AHRDA は 2014 年、バンコク郊外のサムットプラカーン職業訓練センター内で業務を開始した自動車産業の技能者のための人材育成訓練機関である。以下の内容は、AHRDA（2016）を基に作成した。

研修コースは半熟練レベルの基本コース、熟練レベルの機能別コース、監督者レベルのスーパーブルーカラーコースの技能者の階層別 3 段階で実施されている。各研修の講師は、民間企業からの派遣者のほか、技能開発局（DSD）や大学等の教員が担っている。

まず、基本コースはいずれも品質関連で、基本ロジック、品質マインド、5S、基本ツール、製図読解の基礎、Q7 つ道具の基礎、5W2H、製品検査の基礎の 8 つの科目で構成されている。機能別コースは、機械加工チューニング、フライス加工、CNC 旋盤、CNC フライス、金型向けワイヤーカット加工、金型向け放電加工、次元測定、検査のための三次元測定、ジグ設計プログラム、国際標準読解、幾何次元と公差、溶接検査、MAG 溶接、スポット溶接、ロボット溶接の 15 科目からなる。以上の計 23 科目は、6 時間から長いものでは 60 時間の研修時間を要する。スーパーブルーカラーコースは合わせて 75 時間で、グループ 1 の自己開発（30 時間）、グループ 2 の発展のための媒介役と組織（33 時間）、グループ 3 の活動と経験（12 時間）に分かれる。グループ 1 は監督者向け研修 Training Within Industry のうち Job Relation（TWI-JR：人の扱い方）と Job Instruction（TWI-JI：仕事の教え方）、心構え研修であるワークマンシップトレーニング、問題解決と意思決定、組織的パワーをもたらす人間開発、日本的仕事のスタイル、コンピテンシーの 7 科目である。グループ 2 は 5S 管理、ISO/TS16949、7 つ道具システム、QC サークル、全社的品質管理（TQM）、全員参加の生産保全（TPM）、安全と環境の 8 科目からなる。グループ 1 と 2 の多くの科目は、AHRDP でデンソーが担当した「マネジメントと製造」研修の内容が引き継がれ、利用されている。グループ 3 では、グループ活動と 2 カ所の視察を行う。この他、安全分野の Fundamental Course も階層別に設けられている。

基本コースで管理技術の基礎を学んだうえで、機能別コースで研修生が自身に関連する固有技術を習得し、監督者クラスのスーパーブルーカラーはより高いレベルの管理技術を学習するという建てつけになっている。

また、前述の AHRDP で実施された技能検定制度構築支援を引き継いでいる。日タイ産業人材育成イニシアティブの柱の 1 つとして挙げられた研修・技能評価等の構築支援の一環としての位置づけにもある、厚生労働省が実施する技能検定システム移転促進事業が、2017 年～2018 年にかけて実施された。同事業はタイを含む ASEAN 諸国を中心に実施されているが、AHRDA ではシーケンス制御分野での支援が行われた。事業実施のため JICA 専門家が派遣され、3 つのレベルの中間にあたるレベル 2 について、検定課題の策定、試験機器の整備及び技能検定員の養成が進められた。ASEAN 各国で事業が展開されている

という事情から、2018 年の検定員向け研修ではベトナムからの参加者も出席した（厚生労働省委託事業／技能評価システム移転促進事業ウェブサイト掲載資料による）。タイが第三国研修の場を提供するということは、ライバルにもなり得る他国の支援を行うことにもなるが、ODA の効率的・効果的实施という観点からすると望ましいと考えられる。

3. タイ自動車インスティテュート（TAI）

経済危機後の産業高度化の要請に応えるため、業種ごとに設けられた「インスティテュート」の 1 つである。他のインスティテュートと同じく、政府の政策を支援するための調査研究、自動車産業の製品の水準を高めるためのテスト・サービス、アントレプレナーシップ開発と称している人材育成、産業データベース作成を組織のミッションとして掲げている。また、タイランド 4.0 との関係では、政府から「次世代自動車産業」だけでなく、部品産業の展開可能性を勘案して航空産業の MRO についても活動の対象に加えることが指示されている [TAI (2018)]。

TAI の人材育成に関連するサービスは、JETRO バンコク事務所（2016）を参考にまとめた。各種の社内研修や公開研修に加えて、工業省・工業経済事務局（OIE）などからの政府補助金による AHRDP、AHRDIP 関連の無償の研修もある。まず社内研修は、TAI が一般企業内にて研修サービスを提供しているものである。品質管理システム、ファシリティマネジメント、製造システム開発の 3 つの分野に分けられ合わせて 36 科目、それぞれ 1～2 日間の研修期間となっている。最も人気がある科目は、品質管理システム及び ISO/TS 16949 品質管理システム認定書に関連したものだという。公開研修も社内研修と同じ 3 分野であるが、14 科目に限定されている。2 日間で 1 人約 3,000 バーツの受講料を課している。

無料コースのうち AHRDP 関連 は工業省・鉱業経済事務局（OIE）によって支援されており、一般研修生用と指導者用の 2 グループに分かれる。一般研修生用は 3 日から 4 日間の研修コースで、年間 4 コースから 7 コースを実施しており、指導者用への参加希望者は、最初に同じ講座の一般研修生用を終了している必要がある。AHRDIP はプロジェクト実施時に 6 つの分野の研修（R&D ベーシック、R&D の VA/VE、日本ものづくり（設備保全、TPM 等）、テスト（事故品分析等）、品質管理、自動車部品のプレス型設計をタイ語通訳とともに日本人講師が行なった。研修期間は分野ごとに 1～2 か月程度と比較的長期間実施された。

こうした日系企業との連携や、日系企業への貢献を念頭に置いた協力は、設立間もないころから着実に実績を積んできたことの成果が実ったものと評価することができる。アジア経済危機後、自動車分野における裾野産業支援の一環として、JICA や JODC (現 HIDA) が TAI に専門家を派遣し、日系自動車メーカーが推薦した現地下請部品メーカーに巡回指導を行ってきた例などがある。こうした一連の連携協力により、TAI は現地企業のニーズを把握し民間企業へのサービス提供を目的とする組織としての基礎を築き、AHRDP や AHRDIP といったより大規模な事業にもつながった。日系企業側も下請企業の技術向上による自社の生産力向上という利益を得た。産業全体の人材レベルの向上にも影響を及ぼしている [JICA・国際開発センター (2012)]。

4. Thai-German Institute (TGI)

TGI はタイとドイツ両政府の協力によって設立された組織である。現在は、ドイツ政府の援助から独立して運営している。主要な施設はチョンブリ県のアマタナコン工業団地にあるため、近隣の日系企業を含む多くの企業が技能者・技術者の知識・スキル向上のために、TGI の研修を利用している。産業人材育成が最も主要な業務であるが、この他に、改善業務・システム開発・機械の実験業務・機械効率性の認証などを行っている。人材育成事業については 2018 年、短期トレーニングで以下の実績を上げている。一般に募集をするスタンダードコースは 3,117 人、顧客のニーズに応じたカスタマイズコース 2,786 人、アカデミックセミナー 1,824 人、合計で 7,727 人の参加が得られた [TGI (2019)]。いずれも計画した定員と比べると 10~20%程度下回っているが、受講者数の規模からも TGI が国内有数の研修機関であることが分かる。

ジェットロバンコク事務所 (2016) によると、スタンダードコースは 170 科目に上る。カスタマイズコースを含めて、TGI 所属の専門講師がトレーニングを実施している。ほぼ全てのコースで、必要なキャパシティ・育成法 (course design) を定めていて、研修後に達成度を見極める。さらに、Pre-Post Test や Achievement Test などの形で派遣元企業の要望に応じるための達成度認定も行う。溶接などの分野で国際基準に基づいて コンピテンシー と スキルの認定も独自に実施している。育成コースは、育成指導者が全受講者を丁寧に指導できるように、10~12 人の小人数で構成されている。トレーニングコースとしては、CNC 加工、CAM、金属成形加工、ダイカスト、プラスチック成型金型、従来型機械加工、治具、予防保全、油圧・空圧、メカトロニクス、プログラマブル論理制御 (PLC)、

(SCADA&DCS)、通信、電力、モーターとドライブ、機械工学、デジタル・マイクロ制御、ロボット工学、近代的製造、検査と材料、測定と次元、機械の校正、溶接とろう付けと幅広く 23 の分野で、1 日～4 日の実践的なトレーニングが行われている。一部のコースでは 2 つか 3 つのレベル別を実施されていて、ほとんどが年間複数回、中には 10 回以上開催されるコースもある。

タイランド 4.0 との関連でとくに注目されるのは、デンソーをはじめとする日本の企業や大学が協力している自動化設備向けシステムインテグレーター育成プロジェクト、リーンオートメーションシステムインテグレータ (LASI) である。2017 年 12 月～2019 年 1 月にかけて実証事業が行われた。同事業の特徴は、生産ラインで自動化を進める前段階でリーン生産方式を導入することによって、効率的・効果的な自動化が実現できることを強調している点である。TGI はバンコク都内の施設を研修に提供し、所属講師も事業に積極的に参加している。

デンソー (2019) による総括では、実証事業を通じて得られた成果がまとめられている。それによると、日本流モノづくりであるリーンオートメーションをタイに浸透させるための LASI 教育カリキュラムの構築、LASI ショーケースの設置に加えて、タイのシステムインテグレータ 41 名、大学講師、学生 22 名を対象とした教育実施、タイ人トレーナー 13 名の育成という結果につながった。LASI ショーケースや国内最大規模の展示会であるマニファクチャリングエキスポでのブース出展によって広く事業の重要性を示すこともできた。これらの期待に応えるため、教育運営の現地化、タイ人トレーナーの育成、OJT 教育の導入、教材のさらなる発展を同時並行、かつ継続的に実施していく必要があるとしている。

第 4 節 おわりに

タイの自動車産業は、タイ経済が中所得国へと発展する過程で大きな役割を果たした言ってよいだろう。現在直面する「中所得国」からの脱却を実現するためにも、牽引役の 1 つとしての貢献がこれまで以上に期待されている。タイランド 4.0 では、戦略的に重視される S カーブ産業の中に「次世代自動車産業」としてリストアップもされている。さらに発展が望まれるロボット産業やデジタル産業から供給される製品やサービスの有力なユー

ザー産業としても、自動車産業は重要である。ただし、2030 年までに電動車への移行を進展させるという目標の達成は、必ずしも容易ではない。政府は長期的な行動計画を示しているものの、日系企業を中心とした供給側だけでなく、関連のインフラ整備をはじめとする需要側を含めた幅広い取り組みが求められる。

同産業における人材育成も、生産・輸出基地としての地位を支えるという意味では相当程度、対応できていると評価できるだろう。ただし、「次世代自動車産業」の実現に当たっては、電動車の急速な生産拡大、さらには関連の製品開発機能の立地を進めるだけで十分とは言えない。こうしたフロンティアを拡張していくのと同時に、比較的目立ちにくいにより広範な技術・技能の向上もまた不可欠である。具体的には、既存車種の製品開発、自動化やデジタル化に対応した生産技術の導入、それ以前に生産管理水準全般の強化が必要とされている。LASI プロジェクトが強調するところも、この視点と重なってくる。日本の官民セクターによる協力やタイ側の呼応する、また独自の取り組みの中には一定の成果を上げているものも見られる。他方で、自動車産業全体として必要な人材の量と質を考えると、育成を目標とする期間のうちで一度に国内の資源だけで全てを進めることは現実的とは言い難い。短期的には、査証発行手続きの簡素化といった施策を通じて、国外の技術や人材を活用していくことが肝要であろう。それが国内人材への波及効果を生むことによって、長期的に分厚くレベルの高い人材ベースを構築していくうえでの近道になることが望まれる。

参考文献

- ・ 海外産業人材育成協会（HIDA）（2017）『平成 28 年度経済連携促進のための産業高度化推進事業（日タイ経済連携協定に係る自動車人材育成事業）事業報告書』
- ・ 厚生労働省委託事業／技能評価システム移転促進事業ウェブサイト 国別情報・タイ（<http://sespp.mhlw.go.jp/2018/thailand/>）掲載資料
- ・ 国際協力機構（JICA）・国際開発センター（2012）『プロジェクト研究「産業開発支援における民間企業との連携事例調査」ファイナル・レポート』
- ・ 在タイ日本国大使館：日タイ産業人材育成協力イニシアティブ
<https://www.th.emb-japan.go.jp/jp/policy/human-resource-policy-2016.htm>
- ・ JETRO バンコク事務所（2016）『タイで生産活動を行うにあたり活用可能な技術・技能認

証制度、人材育成スキームにかかる実態調査 報告書』

- ・ デンソー (2019)『日 ASEAN 新産業創出実証事業実証事業報告書「Connected Industries におけるリーンオートメーションシステムインテグレータ (LASI) の育成検証」』
- ・ 三菱総合研究所 (2017)『平成 28 年度外務省 ODA 評価 タイの産業人材育成分野への支援の評価 報告書』
- ・ Automotive Human Resource Development Academy (AHRDA). (2016), *Welcome to Automotive Human Resource Development Academy, Thailand*. (<http://sespp.mhlw.go.jp/2018/thailand/ahrda.pdf>), 厚生労働省委託事業／技能評価システム移転促進事業ウェブサイト 国別情報・タイからダウンロード
- ・ Thailand Automotive Institute (TAI). (2019), *The Decade of Change: 20th Year of TAI*.
- ・ Thailand Automotive Institute (TAI). (n.d.), *Executive Summary Policy Recommendations on Thailand Development of Next-Generation Automotive Industry*.
- ・ Thai-German Institute (TGI). (2019), *Annual Report 2018*.

第9章 タイランド 4.0 の課題と展望

広島大学 大学院国際協力研究科

准教授 高橋 与志

要約

各章で論じてきた通り、タイ経済・産業は中長期的な高所得国への移行を目指した諸施策に取り組んでいる。しかし、近年の国内総生産成長率がそのまま推移するならタイランド 4.0 の最終年とされる 2036 年でも高所得国になることは難しく、中所得国の罍から抜け出すための産みの苦しみに直面しているといっている。最終章である本章では、2019 年 8 月の現地調査中に実施した有力な研究者へのインタビューに基づいて、諸施策の中でも産業発展戦略として経済全体の高度化に重要な指針を示すタイランド 4.0 を中心に、課題と展望をまとめた。現地調査では、タイ経済・産業に詳しい研究者 3 名へのインタビューを行った。

今回インタビューした研究者はいずれも、全般にタイランド 4.0 の戦略的方向性については一定の評価しているものの、2036 年の高所得国入りという目標につなげるには課題が多いことで一致している。限られた資源の中で、選択と集中を進めながら経済社会全体の底上げも図るという極めて高度な舵取りが求められる。

第1節 高所得国への道は険しい？

各章で論じてきた通り、タイ経済・産業は中長期的な高所得国への移行を目指した諸施策に取り組んでいる。交通インフラを中心とした周辺国との連結が強化されることで、将来的に国際分業がより実質的なものになることも期待される。他方で、国際分業を促進するための要件ともいえるタイ国内の産業高度化は、必ずしも順調に推移しているとはいえない。近年の国内総生産成長率がそのまま推移するならタイランド 4.0 の最終年とされる 2036 年でも高所得国になることは難しく、中所得国の罍から抜け出すための産みの苦しみに直面しているといっている。

最終章である本章では、2019 年 8 月の現地調査中に実施した有力な研究者へのインタビューに基づいて、諸施策の中でも産業発展戦略として経済全体の高度化に重要な指針を示すタイランド 4.0 を中心に、課題と展望をまとめた。

第 2 節 研究者インタビューと考察

現地調査では、タイ経済・産業に詳しい研究者へのインタビューを行った。独立系で社会経済開発分野の主導的な研究機関であるタイ開発研究所の Saowaruj Rattanakhamfu シニアリサーチフェロー、タマサート大学経済学部 of Peera Charoenporn 准教授、大手銀行系シンクタンク、カシコンリサーチセンターの Siwat Luangsomboon 副社長の 3 名の見解を紹介しながら考察したい。

まずタイ開発研究所の Saowaruj 氏は、タイランド 4.0 を成功に導くために不可欠な民間の産業人材と政府の産業支援人材の両方の供給について危機感を持っていた。

「タイランド 4.0 のコアとなる東部経済回廊（EEC）は優先的な資源配分が試みられているが、現状ではインフラ構想が先行している。政策のマーケティングとしては成功しているかもしれないが、実現可能性には不安が残る。実質的な中身となる新産業の発展に関して言うと、戦略的に重点を置く 10 産業のうち、とくに「新 S カーブ」産業では担い手となる人材の育成の見通しが立っていない。より一般的な情報通信産業の例を挙げると、関連分野の学卒者は量としては多いかもしれないが、質に問題があるため給料水準は低いままである。問題は「関連分野」のカリキュラムにある。多くは情報技術とビジネスを組み合わせているが、結果的に中途半端になっている。カリキュラム改訂の頻度も 5 年ごとで、ダイナミックで破壊的な産業の変化に追いつけていない。「新 S カーブ」の産業は、いずれもデジタル技術に依拠しているため、明らかに遅れが見られる。こうした点で、短期的には外国人受け入れが不可欠といえる。その意味で、専門性をも外国人材を機動的に受け入れるためのスマートビザスキームの実施は評価できる。」

「新 S カーブ」産業は当該産業が産業高度化を体現するだけでなく、他の産業の高度化を促す効果も大いに期待される。ただし、必要なレベルの人材の不足がここにも影を落としている。例えば、ロボット産業の発展は国内産業のユーザー企業による効果的なロボッ

トの利用によって支えられる。ところが、「国内にシステムインテグレーター（SI）は 200 社足らずで、うち人工知能を専門的に扱える企業は 10 社に満たない。ジェトロの支援を受けたデンソーの LASI（lean automation system integration）プロジェクトは、この点の改善に資するものと評価している。自動化の前にリーン生産方式導入が必要とする内容で、10 社以上のローカル SI 高度化に成果があった。」さらにスケールアップした実施が望まれる。

他方で、既存「S カーブ」産業も楽観視できない。「自動車産業では日系企業、電子産業ではウェスタン・デジタルやシーゲートなど生産拠点として確立したが、最新技術の移転は停滞している。本社が非協力的という批判は根強いが、それと同時にタイ側の技術受容能力不足も指摘しておかなければならない。タイ工業連盟の調査では、1500 社中 60%が資源や非熟練労働力ベースの軽工業を指す Industry 2.0 レベルにとどまっているという」。

「何より重要なソフトインフラともいえる科学・技術教育を見ると、全体では量的にマレーシア、ベトナムの後塵を拝する状況である。Practical engineer 育成のため日本の高専を取り入れる動きもあるが、学位を持たない「エンジニア」に対する社会的な認知が不十分であり、実を結ぶかどうかには懸念が残る。ハイテク産業拠点を目指す EEC の労働人口の半分は高卒レベルであり、このギャップは容易に埋めることはできない。」

さらに、タイ石油公社（PTT）、サイアムセメント、CP グループといった外資と同じく優遇策を享受している大企業とは異なり、「中小企業への波及が期待できそうにないことも問題である。ジェトロの地場中小企業と日本企業と結びつける取り組みは高く評価するが、タイの国内機関も同様の努力をすべきである。」

タイ投資委員会（BOI）、労働省、デジタル経済社会省、国家経済社会開発委員会（NESDC）といった主要な関連政府機関は、それぞれ取り組みを進めていて、個別の施策には強化できる面もあるというが、「政府の支援はアドホックで持続性がない。必要な政策ではなくできる政策だけを行い、他の政府機関との調整・協力が不十分ということは否定できない。また民間セクター以上に、S カーブ産業、とくに新 S カーブ産業が分かる人材が不足している。とくにデジタル経済社会省は、政策の方向性は正しいが優秀な人材は民間との争奪戦となり、見合う賃金が払えずに雇用できない状況に陥っている。タイ中央銀行は処遇をよくしてフィンテックで成果を上げているので、政府機関でもこれまでの公務員の処遇にとらわれない方法の導入は不可能ではないだろう。」

「産業人材育成にしろ、中小企業振興にしろ複雑なマネジメントスキルが必要だが、担当大臣もよく交代するので長期的な取り組みが難しい。現政権が安定をもたらした日系企業の評価も高いことは理解できる。ただ、今後のタイには安定以上のものが必要ではないか。」

次にタマサート大学の Peera 氏は、これまで実質的・包括的な戦略として製造業の生産性を向上させる目標は示されてこなかったことから、その点を掲げたことは評価している。ただし、実際に高所得国入りのための処方箋となるかどうかについては、いくつかの点で課題を指摘している。

「特定の産業を支援することはよいが、既存の製造業への波及についての視点が不十分である。例えば、新 S カーブ産業のうちとくにデジタル産業やロボット産業は、関連技術を既存の産業が活用することで生産性の向上が期待できる。」

課題を克服させるための政策的な取り組みにも改善の余地がある。「タイランド 4.0 推進のための政策ツールとして、イノベーションに貢献する取り組みに税制上の優遇措置を適用する、EEC でインフラを整備するといった施策が実施されつつある。こうした古いツールに加えて、デジタル経済社会省が推進役になることを期待しているが、予算と人員が限られていることが問題である。」

波及効果の発現に疑問が残るのは企業のマインドにも原因があるが、政策によって流れを変えることはできる。その取り組みがまだ不十分であると指摘する。「経済成長率が 3～4% の状態で、経営者が新しい技術に積極的に投資することは考えにくい。投資には資金が必要で、融資を受ければ企業にとってリスクが生じる。税制上の優遇措置のような新古典派的な政策ツールだけではこうしたリスクを軽減できない。中国のような補助金を含めたより積極的な方策が望まれる。実際に技術の普及の担い手となるデジタルサービスのプロバイダーも不足しているが、少なくとも短期的にはより積極的に国外から技術者を受け入れるべきであろう。保護的な法律を変えることは容易でないので、BOI の奨励制度の枠内で実現できるようにしていることは評価できる。」

産業政策としてだけでなくより広範な社会経済レベルで「タイ・デジタル経済社会開発 20 カ年計画」を策定し、生産性の向上、所得格差の是正、雇用の拡大、産業構造の高度化、ASEAN 経済共同体でのハブ的役割、政府のガバナンス強化の 6 つの目標を掲げている。タイランド 4.0 もこうした目標に資することが期待されるが、生産性の向上に関しては前述の通り S カーブ産業からの波及に課題が残る。さらに、「S カーブ産業は知識集約的

であるため、現在の貧困層を包摂することができず所得格差はむしろ広がる危険がある。雇用の拡大についても比較的資本集約度が高いため、既存産業への波及効果が出てこなければ十分な形では見込めない。」

世界市場を見た場合、Sカーブの10産業を選択したことには必然性があるが、だからこそ「中国、マレーシア、シンガポールが目指すものと似通ってしまう。タイ系の大企業にとっても、達成すべき目標との間にはギャップがあるといわざるを得ない。理想を言えばローカル企業を主要な担い手として育てたいが、20年でもその差を容易に埋められるとは思えない。政府は各産業での研究を推進すべく、例えば政府系の **Thailand Research Fund** でも各産業向けの枠を設けている。そのこと自体は評価できるのだが、基本的には学術・研究機関の研究者が対象で民間企業は対象外である。シンガポールで成功した民間企業と政府が資金を出し合って研究開発に取り組むマッチングファンドの形式は、タイでも取り入れられているが、規模が小さすぎる。規模を10倍に拡大する計画があるが、それでもまだ小さすぎる。タイ系だけでなく外資系企業も対象にしてよいと思う。1990年代の経済危機の後、製造業の多くが外資を受け入れたことも、政策立案者の考え方に影響を及ぼしてきた。多国籍企業が主要な部分を占める製造業は税制で優遇すれば十分で、その他のことは企業が自前で対応できるという姿勢で、無視に近い形になってきた。この点も発想の転換が必要である。」

「一般的にタイでは規制の変更が遅すぎる。例えば **Uber** はタイではまだ違法の状態に置かれている。必要な最小限の規制は残すとしても、合法化によって新技術を活用したビジネスを許可しないままで、デジタルエコノミーを推進しているとは言い難い面がある。さらに言うと、**TPP** に参加表明したが、保護の残るタイにとってはハードルが高いため、政府として必ずしも優先事項とはいえない。結局のところ、この5年間、社会的・経済的に国家の安定が最優先事項であることが足かせとなっている。」

最後にカシコンリサーチセンターの **Siwat** 氏は、選定された戦略産業の必然性を理解しつつも、独自の方向性を見出せないことを危惧している。また、**Pera** 氏と同じく社会全体への波及が期待しにくいことも問題と考えている。

「**Thailand 4.0** では、地域と特定の産業を選んで支援していることが新しいし、世界レベルのインフラを整備することもよい。労働集約型産業がベトナムやカンボジアに移転し、新産業が育っていない。まさに中所得の罠に陥っている。その意味で、個人的には他に有

力な選択肢はないと考える。インドネシア、マレーシア以外にも競合国が増えたため、先行きは楽観視できない。そもそも先進国入り目標を達成するには年 4.5%成長が求められるし、Sカーブ産業はそれ以上の急成長が必要である。」

そこまでの勢いを生じさせるには、外資の力を活用することが必要になる。「とりわけ新 Sカーブ産業は、タイだけでなく他国もその発展を目標にしているため、外資の誘致は容易でない。例えば中国製造 2025 とも重なる部分大きい。中国企業はまだまだ需要が満たされていない国内市場中心の戦略を取っていると認識している。自動車産業は EV に一定の投資が望めるが、電子や航空、バイオ医療は厳しいのではないか。一方、今後も日系抜きの自動車産業は考えにくいので、日系自動車メーカーの多くが電気自動車に積極的と見えないことも気がかりだ。電機電子は時代遅れになってしまった。例えばハードディスクドライブ (HDD) からソリッドステートドライブ (SSD) への移行は進んでいない。組立中心の構造にも問題がある。希望があるとすれば、白物家電の集積を生かしたモノのインターネット (IoT) くらいだろうか。タイらしさのある Food for future や Agriculture and biotechnology なら、外資も魅力を感じるかもしれない。機能性食品を手掛けるならタイの原材料と日本の技術を結び付けるといった方向性があり得る。既存 Sカーブ産業も含めれば、国内財閥にも一定の役割は期待できる。PPT や CP グループは研究開発やオートメーションの導入を進めている。こうした国内の大財閥は、政府、大学などともより一層連携すべきである。」

他の研究者と同じく、Sカーブ産業への中小企業の進出は難しいと指摘する。「ハイテクかつサプライチェーンの広がりも期待できない。食品産業でも財閥が農家と直接つながり、中小企業の出る幕はない。例えば、PTT のバイオプラスチック事業は成果を上げつつあるが、農家から原料を買って輸出するだけで中小企業は関与できていない。」

こうした問題は政府も認識していて、繊維・アパレルなどより広い範囲の産業を対象とした第 2 の Sカーブも構想しているという。「まだ話だけでロードマップもできていないが、本気で中小企業の底上げを目指すなら、タイランド 4.0 の Sカーブ産業とは別により一般的な産業分野でイノベーションを喚起すべきである。とくにサービス業でイノベーション志向が弱いことは改善すべきだろう。小売りや観光分野の中小企業は、国内市場で十分経営が成り立つ。将来アリババなどが本格的に進出したら国内小売は潰滅的打撃を受けるかもしれないが、観光はまだ中小企業の高度化の可能性がある。観光は伝統的な魅力+ α が期待され富裕・医療・健康ツーリズムという限定を付ける形で Sカーブにも含まれて

いる。近年のトレンド以上の成長を実現するにはより一般的な観光産業の拡大が欠かせないが、海外も含め観光客数の大幅増は容易でなく、単価を上げるためのロードマップも不明確である。総じていうと、よりすそ野の広い成長が必要で政府も分かっているはずだが、具体策に乏しい。縦割り行政も一因だろう。」

もう 1 点強調されたのが起業文化の重要性であった。「起業文化はベトナムやインドネシアより劣っていると懸念している。国外ベンチャーキャピタル (VC) のタイへの関心も比較的低い。政府も VC を設立したがまだ成果は出ていない。直接的な金融機能だけで、国際的な VC にリンクして経営・技術ノウハウの支援を受けることを通じて能力向上につながるような体制になっていない。親会社であるカシコン銀行は大手銀行の中では中小企業金融に最も積極的だが、ベンチャー企業の支援というよりは、信用保証を利用する場合も含めて、融資可能な企業 (bankable) のみが対象となることに限界がある。グループ内にも VC はあるが、国内より大きなリターンが見込まれる中国でのスタートアップ支援が中心になっている。」

第 3 節 おわりに

今回インタビューした研究者はいずれも、全般にタイランド 4.0 の戦略的方向性については一定の評価しているものの、2036 年の高所得国入りという目標につなげるには課題が多いことで一致している。

まずマクロレベルで考えた場合に、経済全体での成長率の底上げが欠かせない。そのためには、大きく分けて S カーブ産業の急成長と既存産業の成長率向上 (S カーブ産業からの波及あるいは自律的な成長) による貢献が期待される。S カーブ産業の発展は野心的な目標であり、政府による直接的な支援、タイ系、外資系に関わらず民間企業の、さらには新技術に即した産業人材育成が急務である。既存産業のさらなる成長には、同様の取り組みに加えて、S カーブ産業から実質的な波及効果を生じさせるための工夫も必要になってくる。限られた資源の中で、選択と集中を進めながら経済社会全体の底上げも図るという極めて高度な舵取りが求められる。

〔禁無断転載〕

タイ経済とメコン

発行日 2020 年 3 月

編集発行 一般財団法人国際貿易投資研究所 (ITI)

〒104-0045 東京都中央区築地 1 丁目 4 番 5 号
第 37 興和ビル 3 階

TEL : (03) 5148-2601 FAX : (03) 5148-2677

Home Page : <http://www.itl.or.jp>

