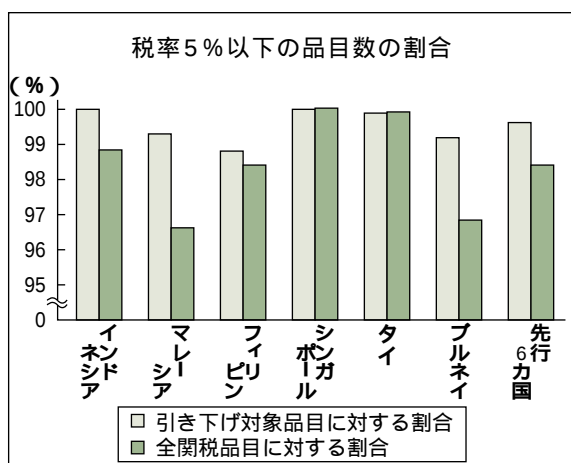


シンガポール駐在 AFTA の現状

ASEAN(東南アジア諸国連合)加盟 10 カ国による AFTA(ASEAN 自由貿易地域)が今年から一部で始まり、先行 6 カ国間(インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ブルネイ)ではほとんどの域内関税率が 5%以下に引き下げられた(図)。



(注) 2003 年 2 月末現在
(出所) ASEAN 事務局

計画では、新規加盟国のベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアも順次域内関税を 5%以下に引き下げ、さらに先行 6 カ国は 2010 年までに、新規加盟 4 カ国も 2015 年までに域内貿易関税を原則撤廃する予定である。

AFTA を睨んだ企業の動き

こうした状況を受け、日米欧の企業は ASEAN における生産・販売体制の見直しを着々と進めている。例えば、トヨタ自動車は 04 年までにピックアップトラックの日本での生産を全廃してタイに集中し、本田技研工業は 04 年までにインドネシアとフィリピンでの小型乗用車シティの生産を中止してタイに集約する計画である。食品大手ネスレは域内にある工場を再編、品目ごとに生産拠点を統合する一方で、域内から原材料を効率よく購入する体制を整える。また、日産自動車は 03 年中

にタイに物流統括拠点を設立し部品の効率調達を進める計画だ。

課題と今後の注目点

無論、課題も多い。例えば各国には国内産業保護を唱える根強い勢力があり、一部品目の税率引き下げは、今年年初からという期限に間に合わず未だ先送りされたままである。また、本来引き下げ対象であるべき品目が対象から外されているケースもある。

新規加盟 4 カ国の経済水準を引き上げることも必要である。先行 6 カ国との経済格差を縮めないまま貿易自由化を進めれば、ますます格差が広がってしまう懸念があるからだ。

実務面にも問題が残る。関税引き下げ対象となるには域内累積原産地比率が 40%以上となるのが条件であるが、現状ではこの証明書取得に時間がかかり、事務負担も大きい。また、一部では共通の原産地規制が確立されていないという問題もある。

こうした課題を残すとはいえ、有力企業の多くは、生産増強と集約、域内調達と販売の拡大、本部機能の強化、地場企業との提携・合併企業への出資比率引き上げ、などの方策を打ち出している。AFTA を単なる市場拡大としてではなく、相互補完体制を構築しコストダウンを実現させる好機とみているからであり、今後この動きはますます加速するだろう。

既に ASEAN—中国、日本—ASEAN といった、AFTA をさらに拡大化した自由貿易圏構想も動き出している。実現すれば東アジアが一つの巨大な経済圏にまとまることになるが、その過程で企業の経営戦略がどう変化してゆくのか、こちらも大いに注目される。

(殖田 亮介 TEL.03-3201-0524)