

パキスタン・イスラム共和国
投資庁（BOI）

パキスタン国産業界育成協力プログラム
（カラチ投資環境整備）準備調査
（投資政策制度改善）

ファイナル・レポート

平成 24 年 9 月
（2012年）

独立行政法人
国際協力機構（JICA）

株式会社コーエイ総合研究所

パキ事
JR
12 - 006

パキスタン・イスラム共和国
投資庁 (BOI)

パキスタン国産業育成協力プログラム
(カラチ投資環境整備) 準備調査
(投資政策制度改善)

ファイナル・レポート

平成 24 年 9 月
(2012年)

独立行政法人
国際協力機構 (JICA)

株式会社コーエイ総合研究所

外貨換算レート

PKR 1 = ￥ 0.840

USD 1 = ￥ 78.63

2012 年 9 月 (JICA 指定レート)

調査写真



カラチ輸出加工地区（KEPZ）



カシム港周辺工業地区



拡張されたメヘラン道路



渋滞する国道5号線



電力不足に備えての産業用自家発電装置



ガス不足に備えての産業用ガスタンク



シンド州警察のパトカー



巡回中のシンド州警察官



カラチのスーパーマーケット



調査結果報告セミナー（2012年8月6日）
投資庁（BOI）長官による開会の辞



調査結果報告セミナー（2012年8月6日）
カラチの投資環境改善の願いを込めて開眼



調査結果報告セミナー（2012年8月6日）
調査結果報告

パキスタン国産業育成協力プログラム（カラチ投資環境整備）準備調査
（投資政策制度改善）
ファイナル・レポート
目次

調査写真
図一覧
表一覧
略語一覧

第1章 調査の概要と結論	1
1.1 調査の概要.....	1
1.1.1 調査の背景	1
1.1.2 調査の目的	2
1.1.3 調査対象地域	2
1.2 調査の方法.....	3
1.2.1 調査工程.....	3
1.2.2 調査方法.....	4
1.3 優先課題の特定とカラチの投資環境改善のためのポリシーマトリックス	4
1.4 投資促進のためのプロジェクト	6
第2章 経済開発の必要性和カラチの発展の可能性	7
2.1 はじめに	7
2.2 パキスタンの経済動向	7
2.2.1 産業構造の変化.....	7
2.3 経済開発の必要性.....	8
2.3.1 21世紀に向けて: Vision 2030	8
2.3.2 開発目標.....	8
2.3.3 パキスタン新成長戦略（2011年）	10
2.4 工業開発の必要性.....	11
2.4.1 工業部門の成長動向.....	11
2.4.2 経済開発に必要な製造業の役割.....	12
2.4.3 国際貿易	13
2.4.4 外国直接投資	15
2.5 国際機関による戦略的支援.....	16
2.5.1 IMFの改革シナリオ	16
2.5.2 世界銀行の協力.....	18
2.5.3 ADBの協力.....	19
2.6 カラチの開発ポテンシャル.....	20
2.6.1 全般.....	20
2.6.2 人口.....	20
2.6.3 カラチの財政貢献度.....	21
2.6.4 カラチ活性化シナリオ	21
2.7 カラチの製造業の実態	23
2.7.1 工業センサスによる製造企業数と生産額.....	23
2.7.2 カラチの最新の産業構造	24
2.7.3 カラチを代表する自動車産業の現状	26
2.7.4 カラチを代表する鉄鋼業の現状.....	27

第3章 国際機関・業界団体からの投資環境整備に係る提案・要望	31
3.1 ビジネス環境– Doing Business 2012	31
3.1.1 国際比較	31
3.1.2 国内比較	32
3.2 ビジネス環境・投資調査	36
3.2.1 世銀－企業調査	36
3.2.2 海外企業商工業会（OICCI）企業調査報告書 2011 年	37
3.2.3 産業活動に関する補足情報	38
3.3 日本・パキスタン産業界等からの要望事項	40
3.3.1 JPBCC 及び PJBF からの要望	40
3.3.2 自動車産業に関する要望・提言	42
3.4 問題解決分析	45
3.4.1 KEPZ の問題点と進捗状況	45
3.4.2 金融セクター	48
3.4.3 自動車産業	48
3.4.4 製鉄業	51
第4章 インタビュー調査から特定された課題	53
4.1 はじめに	53
4.2 投資環境に関する課題	53
4.2.1 企業活動の概要（セクション A）	54
4.2.2 治安（セクション B）	57
4.2.3 法・規制の実施（セクション C）	57
4.2.4 投資環境及び市場に関する情報へのアクセス（セクション D）	58
4.2.5 インフラ未整備への対応策（セクション E）	60
4.2.6 FDI 認可にかかる行政手続き（セクション F）	61
4.2.7 経営問題（セクション G）	61
4.3 生活環境に関する課題	62
4.3.1 外国人従業員の生活環境	62
4.3.2 現地従業員の生活環境	66
第5章 優先課題の特定とカラチの投資環境改善のためのポリシーマトリックス	69
5.1 優先的に取り組む課題	69
5.1.1 優先的に取り組む課題特定の経緯	69
5.1.2 自動車・鉄鋼産業の振興・投資促進に重要な影響を持つ課題特定理由	70
5.1.3 産業全般の投資促進に影響をもつ課題特定理由	71
5.2 自動車・鉄鋼産業の振興・投資促進に重要な影響を持つ課題	72
5.2.1 貿易（輸入）政策	72
5.2.2 車検制度と排ガス規制	74
5.2.3 人材育成	76
5.3 産業全般の振興・投資促進に影響を持つ課題	77
5.3.1 税制	77
5.3.2 周辺インフラ	78
5.3.3 生活環境	80
5.3.4 投資促進	83
5.4 カラチの投資環境改善のためのポリシーマトリックス	85
5.5 ポリシーマトリックスのモニタリング制度の構築	92
5.6 投資促進のためのプロジェクト	92

添付資料

添付資料 A：参考文献

添付資料 B：GDP に占めるセクター別割合の推移

添付資料 C：世界銀行及び OICCI による調査

添付資料 D：アンケート用紙

図一覧

図 1.1.1	調査対象地域図.....	2
図 1.2.1	調査工程.....	3
図 1.2.2	優先課題の特定過程と区分.....	5
図 2.3.1	2030 年の一人当たりの GDP 目標.....	8
図 2.3.2	2030 年に於けるセクター別開発目標.....	9
図 2.3.3	労働力人口の予測.....	10
図 2.4.1	GDP と工業部門の成長率の動向.....	11
図 2.4.2	工業部門の対 GDP 比シェアの 3 カ国動向比較.....	11
図 2.4.3	製造業部門の対 GDP 比シェアの 3 カ国動向比較.....	12
図 2.4.4	パキスタン製造業の対 GDP シェアの国際比較.....	13
図 2.4.5	パキスタンへの外国直接投資の推移.....	15
図 2.5.1	南アジア諸国の国別一人当たりの GDP 動向と IMF による将来予測.....	17
図 2.5.2	FDI シナリオ.....	18
図 2.6.1	パキスタンの主要 5 都市の人口動向.....	20
図 2.6.2	主要都市の現在と 2030 年の人口予測.....	21
図 2.6.3	カラチ活性化シナリオ.....	22
図 2.7.1	カラチの主要業種別製造業企業数.....	24
図 2.7.2	カラチの外国企業.....	25
図 3.1.1	パキスタンのビジネス環境国際比較.....	31
図 3.1.2	パキスタンのビジネス活動に対する評価.....	31
図 3.1.3	事業開始についての国内比較.....	32
図 3.1.4	建設許可取得手続に係る国内比較.....	33
図 3.1.5	資産登録に係る国内比較.....	33
図 3.1.6	契約履行に係る国内比較.....	35
図 3.2.1	ビジネス環境上の最大の障害.....	36
図 3.2.2	ビジネス活動の容易性.....	37
図 3.2.3	ビジネス活動の長所・短所.....	38
図 3.3.1	2007 年～2010 年までの停電数の変化.....	39
図 4.2.1	BOI の対応・効率性.....	59
図 4.2.2	工業団地管理機関の対応・効率性.....	59
図 4.2.3	政府の対応・効率性.....	60
図 4.2.4	公共サービスとインフラの効率性.....	60
図 4.2.5	企業活動に影響する要因.....	61
図 4.2.6	政府のサービス改善の重要性.....	61
図 4.3.1	治安問題の深刻度に関する外国人従業員の見解.....	63
図 4.3.2	通勤問題の深刻度に関する外国人従業員の見解.....	63
図 4.3.3	住宅問題の深刻度に関する外国人従業員の見解.....	64
図 4.3.4	食生活の問題の深刻度に関する外国人従業員の見解.....	64
図 4.3.5	医療問題の深刻度に関する外国人従業員の見解.....	65
図 4.3.6	子どもの教育問題の深刻度に関する外国人従業員の見解.....	65
図 4.3.7	地域住民との関係の問題の深刻度に関する外国人従業員の見解.....	65
図 4.3.8	生活の便利さの問題の深刻度に関する外国人従業員の見解.....	66
図 4.3.9	生活環境全般の深刻度に関する外国人従業員の見解.....	66
図 4.3.10	治安問題の深刻度に関する現地従業員の見解.....	67
図 4.3.11	通勤問題の深刻度に関する現地従業員の見解.....	68
図 5.1.1	優先課題の特定過程と区分.....	70
図 5.6.1	ODA プログラム.....	94

表一覧

表 1.2.1	ポリシーマトリックスの成果目標と指標.....	6
表 2.2.1	産業部門別平均成長率の推移.....	7
表 2.2.2	産業部門別 GDP シェアの変化 (%)	8
表 2.3.1	GDP とセクター別成長率.....	9
表 2.4.1	製造業の対 GDP シェアの 3 カ国比較.....	13
表 2.4.2	輸出入構造の変化.....	14
表 2.4.3	セクター別外国直接投資の純流入額 (百万ドル)	16
表 2.5.1	パキスタン経済成長シナリオ (2010/11-2015/16 年)	17
表 2.6.1	カラチの人口の推移 (実績と予測)	20
表 2.7.1	製造業企業数.....	23
表 2.7.2	生産額 (百万ルピー)	23
表 2.7.3	カラチの現在の企業数.....	24
表 2.7.4	国内の鉄鋼生産設備容量 (2004/05 年)	27
表 2.7.5	鉄鋼産業の設備構成 (2004/05 年)	28
表 2.7.6	PSMA 登録企業所在地別企業数.....	28
表 2.7.7	鉄鋼需要に対する供給構造 (2004/05 年)	29
表 2.7.8	パキスタンの鉄鋼製品輸入動向.....	29
表 3.1.1	税金に係る国内比較.....	34
表 3.1.2	貿易に係る国内比較.....	34
表 3.3.1	Vision 2030 の達成に向けた製造業関連の課題と改善案に関する確認事項.....	40
表 3.3.2	“JPBCC-PJBF” のアンケート調査結果.....	42
表 3.3.3	自動車産業振興のためのアクションプランとの関連性.....	43
表 3.4.1	日系企業からの改善要望事項 (2011 年 4 月)	45
表 4.2.1	回答企業の所在地.....	54
表 4.2.2	回答企業の国・地域.....	54
表 4.2.3	産業部門別インタビュー企業数.....	55
表 4.2.4	設立年.....	55
表 4.2.5	企業形態.....	56
表 4.2.6	カラチへの投資理由.....	56
表 4.2.7	当初計画通りの事業成功.....	56
表 4.2.8	テロや犯罪の被害経験.....	57
表 4.2.9	実施している治安対策.....	57
表 4.2.10	パキスタン政府への支援要請.....	58
表 4.2.11	パキスタン政府から提供されている支援.....	58
表 4.3.1	外国人従業員の生活環境についての地域別回答者数.....	62
表 4.3.2	現地従業員の生活環境についての地域別回答者数.....	67
表 5.4.1	ポリシーマトリックスの上位成果目標と指標.....	86

略語一覽

ADB	Asian Development Bank
AIDP	Auto Industry Development Program
APTTA	Afghan-Pak Transit Trade Agreement
AT&TC	Automotive Testing and Training Centre
BOI	Board of Investment
CBU	Complete Built Up
CKD	Complete Knocked Down
CMI	Census of Manufacturing Industries
CNC	Computerized Numerical Control
CPS	Country Partnership Strategy
CRC	Cold Rolled Coils
ECC	Economic Coordination Committee
EDB	Engineering Development Board
EPZ	Export Processing Zone
FBR	Federal Board of Revenue
FDI	Foreign Direct Investment
FTA	Free Trade Area
GDP	Gross Domestic Product
GNI	Gross National Income
GNP	Gross National Product
GOS	Government of Sindh
ICT	Information and Communications Technology
IFC	International Financial Corporation
IMF	International Monetary Fund
IPP	Independnet Power Producer
JACI	Japanese Association of Commerce and Industry
JBIC	Japan Bank for International Cooperation
JETRO	Japan External Trade Organization
JICA	Japan International Cooperation Agency
JPBCC	Japan-Pakistan Business Co-operation Committee
KCCI	Karachi Chamber of Commerce and Industry
KEPZA	Karachi Export Processing Zone Authority
KESC	Karachi Electric Supply Corporation
KMC	Karachi Municipal Corporation
KTDMC	Karachi Tools Dies and Moldes Centre
MFN	Most Favored Nation
MOC	Ministry of Communication
MOCOM	Ministry of Commerce
MOE	Ministry of Environment
MOI	Ministry of Industry
NEC	National Economic Council
ODA	Official Development Assistance
OEM	Original Equipment Manufacturer
OICCI	Overseas Investors Chamber of Commerce and Industry
PAAPAM	Pakistan Association of Automotive Parts Accessories Manufacturers
PAKEPA	Pakistan Environmental Protection Agency
PAMA	Pakistan Automotive Manufacturers Association
PC	Planning Commission
PJBF	Pakistan-Japan Business Forum

PQA	Port Qasim Authority
PSDP	Product Specific Deletion Program
PSM	Pakistan Steel Mills
PSMA	Pakistan Steel Melters Association
PSQCA	Pakistan Standard and Quality Control Authority
PTA	Provincial Transport Authority
SBOI	Sindh Board of Investment
SDMI	Sindh Development and Maintenance of Infrastructure
SECP	Securities and Exchange Commission
SEZ	Special Economic Zone
SITE	Sindh Industrial and Trading Estate
SMEDA	Small and Medium Enterprise Development Agency
SP	Sindh Police
WTO	World Trade Organization

第 1 章 調査の概要と結論

1.1 調査の概要

1.1.1 調査の背景

パキスタンは農業及びサービス業に対する依存度が高く、経済成長において主要な役割を果たすべき製造業の発展が進んでいないため、経済成長率が低迷し国際収支も慢性的に赤字であるという産業構造上の問題を抱えている。パキスタン政府は 2007 年に策定した“Vision 2030”の中で「2030 年までに一人当たり国内総生産（GDP）4,000 ドルを達成する」という目標を掲げており、GDP に占める製造業のシェア 18%を 2030 年にインドネシア、マレーシア並の 30%に引き上げるとしている。

上記目標達成のためには、製造業部門を含む工業部門全体が年率 9.83%以上で成長する必要がある、目標達成に向けたハードルはかなり高い。今後製造産業が 10%近い成長を持続するには、繊維産業等の既存主要産業での強みを持続させながら、自動車産業等の、技術水準や付加価値が高く、かつ市場規模が大きい成長分野での産業育成を通じて、産業構造を多様化させることが不可欠であり、製造業部門に対する新規投資の活性化が強く求められている。かかる状況下、高いインフレ率により国内貯蓄率の大幅な改善が期待できないパキスタンの財政状況が続いている現状にあって、国内投資の拡大が見込めないため、投資拡大においては、いかに外国直接投資（FDI）を呼び込めるかが重要である。パキスタン向け FDI は 2007/08 年度に 50 億ドルを上回るまで増加してきたものの、その後の世界経済の停滞や国内の政情不安・治安の悪化、電力・ガスなどのエネルギー不足等を反映して大幅に減少し、2010/11 年度には 15.7 億ドルまで、落ち込んだ。FDI の構成は、石油・ガス探査、通信、金融分野等の非製造業が 6 割近くを占める一方、製造業は 14.0%と少ない。また、自動車分野等製造業が主力を占める現地日系企業が、高付加価値型の産業構造への転換において果たすべき役割は大きいものの、日本からの投資については全体の 1.2%に留まっている。

以上の状況をふまえ、国際協力機構（JICA）はパキスタンにおける投資環境の課題の分析及び、その解決に向けた具体的な政策・制度改善案を立案・実施するために、2010 年 5 月に投資庁（BOI）に投資環境整備アドバイザーを派遣した。2011 年 4 月、同アドバイザー主導の下、現地日本大使館、日本貿易振興機構（JETRO）、JICA と共同で現地日系企業の抱える問題点及びその解決策を“Problem -Analysis & Solution-Action”として取りまとめ、BOI に提言した。提言では、現地進出日系企業の大多数が、不安定な政治・社会情勢に加え、電力不足やインフラ整備の遅れ、あるいは現地政府の不透明な政策運営等が投資環境上の問題点として挙げられている。日系企業を含む外国企業からの FDI 拡大のためには、投資

環境の改善が必要不可欠であり、上記の提言で指摘された問題点への対応を支援するため、JICA による技術協力・資金協力のニーズ調査と案件形成が必要となっている。

上述したような背景の下、JICA と BOI は、2011 年 10 月「カラチ市における投資環境整備に係る調査」に係る“Scope of Work”を署名・交換した。本件調査業務は、同 Scope of Work に規定される業務のうち、投資政策制度改善に関連する部分につき調査を実施したものである。

1.1.2 調査の目的

本調査は、投資環境整備の観点から、対象地区の(1) 各種許認可に係る法制度及び行政機関の組織体制、(2) 企業従業員の生活環境（治安、通勤、食・住等）に係る現状と課題を明らかにし、課題解決のために必要な具体的改善策の提案及び投資環境整備に係る将来のプログラム・ローン形成を念頭に置いたポリシー・マトリックスを整理することを目的とする。

1.1.3 調査対象地域

調査対象地域は、下図に示すカラチ輸出加工地区（KEPZ）及び Bin Qasim 港周辺工業地区とする。



図 1.1.1 調査対象地域図

1.2 調査の方法

1.2.1 調査工程

本調査は、2012年4月から2012年9月にかけて下記の工程で実施した。調査の実施にあたり、パキスタン側実施機関であるBOIとインセプション・レポート、インテリム・レポート、ドラフト・ファイナル・レポート案を協議し、内容につき合意を得た。優先課題やポリシーマトリックスを含む調査結果については、BOIとの合同セミナーを2012年8月6日に開催し、関連政府機関及び現地民間企業を対象に説明・協議を行った。本報告書は、同セミナーでの意見を踏まえ作成した。

	2012年					
	4月	5月	6月	7月	8月	9月
報告書など	IC/R▼		▼IT/R		DF/R▼	▼F/R
(1) 案件の背景・目的・内容の確認	☐					
(2) 業務実施計画書の作成	☐					
(3) インセプション・レポート(IC/R)の作成	☐					
(3) JICA東南アジア部との協議	☐					
(3) IC/Rの説明・協議(JICA現地事務所・相手国政府機関)	☐					
(4) 企業立地状況調査及び基礎情報収集の実施 (産業別・規模別・国籍別企業数、従業員数等)		☐				
(5) 立地企業及び「パ」国関連機関へのヒアリングの実施		☐				
(6) 許認可に係る法制度、関連機関の組織体制に係る調査 及び課題の整理、優先課題の特定		☐				
(7) 従業員の生活環境に係る要望調査及び課題の整理、 優先課題の特定		☐				
(8) インテリム・レポートの作成及び説明・協議			☐			
(9) ポリシーマトリックス(P/M)案の策定及び「パ」国側実 施機関との協議			☐	☐		
(10) ポリシーマトリックスの実施促進及び実施モニタ リング枠組みの策定			☐	☐		
(11) 協力案件の提言			☐	☐		
(12)ドラフト・ファイナル・レポートの説明・協議				☐	☐	
(13) 調査結果報告セミナーの開催					☐	
(14) ファイナル・レポートの作成						☐

図 1.2.1 調査工程

1.2.2 調査方法

調査は、(1) 本件に関係する既存の文献調査の収集と分析、(2) 現地関連機関（政府機関と業界団体）へのインタビュー調査、(3) カラチに進出している外資系企業を中心にインタビュー調査とアンケート調査により実施した。

(1) 文献調査

文献調査の結果は第2章及び第3章に示してあるが、パキスタン計画委員会（PC）が公表している各種レポート、国際通貨基金（IMF）・世界銀行・アジア開発銀行（ADB）などの国際機関のレポート、JICA（当時、国際協力銀行（JBIC）を含む）の関連調査レポート並びに業界団体の政府への要望・提案書などを分析した。

(2) インタビュー調査及びアンケート調査

インタビュー調査は産業界の関連団体、外資系企業を中心に行った。主な調査先は次の通りである。

- 政府関係機関：BOI カラチ事務所、カラチ輸出加工地区庁（KEPZA）、カシム港湾局（PQA）、シンド州投資庁（SBOI）、カラチ市役所（KMC）、JETRO、パキスタン規格・品質管理局（PSQCA）など
- 業界団体：パキスタン・日本ビジネスフォーラム（PJBF）、カラチ商工会議所（KCCI）、海外企業商工業会（OICCI）、パキスタン自動車製造業協会（PAMA）、パキスタン自動車部品工業会（PAAPAM）など
- 外資系企業（企業活動に関するインタビュー調査のみ）：日系商社（6社）、日系銀行（1社）
- 外資系企業（企業活動に関するアンケート調査）：日系企業（5社）、その他外資系企業（20社）
- 外国人経営者（住環境に関するアンケート調査）：13人
- 現地スタッフ（住環境に関するアンケート調査）：24人

1.3 優先課題の特定とカラチの投資環境改善のためのポリシーマトリックス

上記調査の結果、カラチ投資環境整備に関して優先的に取り組む課題を特定し、課題に対する解決策としてポリシーマトリックスを作成した。

特定された優先課題は、「貿易（輸入）政策」、「車検制度と排ガス規制」、「人材育成」、「税制」、「周辺インフラ」、「生活環境」、「投資促進」であるが、これらは 1) 自動車・鉄鋼産業の振興・投資促進に重要な影響を持つ課題、2) 産業全般の投資促進に影響を持つ課題に整理される（詳細は第 5 章に示す）。

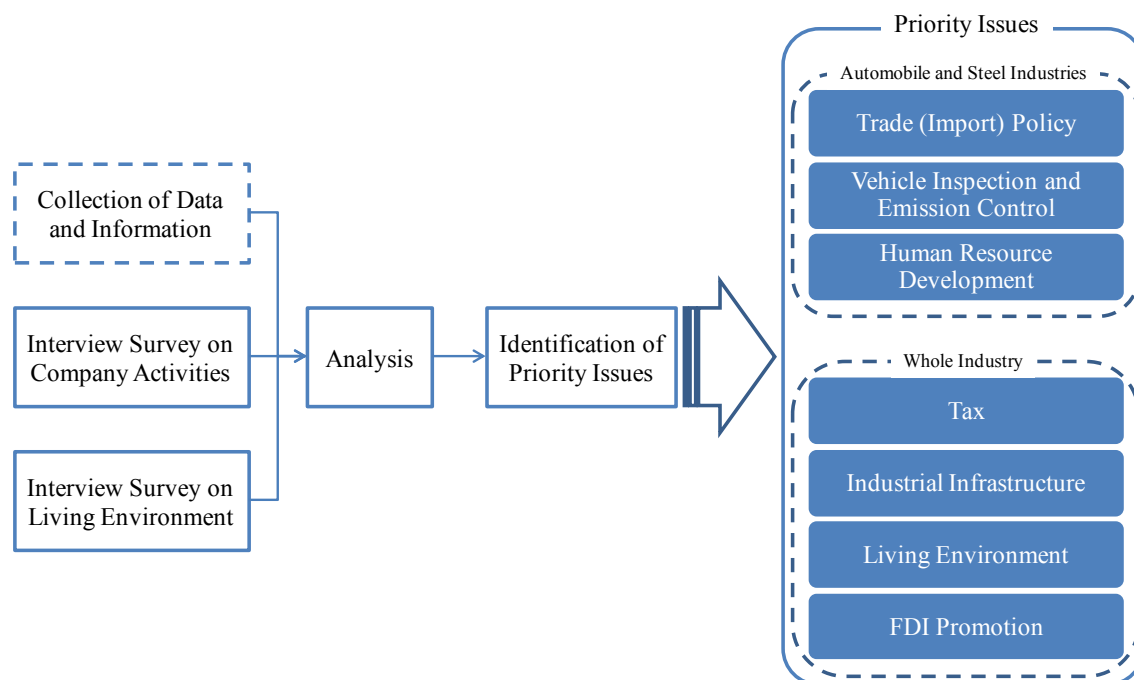


図 1.2.2 優先課題の特定過程と区分

上記の優先課題のうち、「税制」は長期派遣専門家が、「周辺インフラ」は別途実施中の調査の調査団が担当していることから、本調査では、次の 5 課題について改善目標と成果、達成に向けてパキスタン政府が今後取るべきアクション（インプット）について短期、中期、長期別に提案した。

課題 1：輸入政策の策定

課題 2：環境に優しく安全な輸送システムの強化

課題 3：自動車産業の人材育成

課題 4：安全な通勤の確保

課題 5：FDI 促進のためのワンストップサービスの能力強化

「課題 1」、「課題 2」、「課題 3」は自動車・鉄鋼産業の振興・投資促進に重要な影響を持つ課題であり、主として現在進出している日系企業が抱えている問題に対する解決策である。

「課題 4」と「課題 5」は、産業全般の投資促進に影響を持つ課題であり、これらの課題を解決することによって投資促進が期待できる課題である。なお、これらの課題は多岐に亘るため、上位成果目標及び指標も、“Vision 2030”、IMF リフォームシナリオ、自動車産業振興プログラム（AIDP）を踏まえて以下の通り設定した。また、個別の課題に対する成果目標も以下の通り設定した。

表 1.2.1 ポリシーマトリックスの成果目標と指標

上位成果目標	上位目標の指標
1. 個人所得が向上する（1 人当たり所得：2030 年に 4,000 ドル）。 2. 就業率が向上する。 3. パキスタンの国民に必要な安全な交通手段が促進される。 4. 安全な生活環境が整備される。	1. GDP 成長率が、2010/11 年の 2.4%から 2016 年には 5.5%に上昇する。 2. 2016 年の失業率が、13.1%から 10%以下へ低下する。 3. 十分な公害規制と交通安全確保がなされる。 4. 犯罪が減少する。
成果目標	成果の指標
課題 1：輸入政策の策定	
1. パキスタン政府は長期の産業開発政策に基づいた輸入政策を策定・施行する。	1. 新車の生産台数が、2011 年の 134,000 台から 2016 年には 350,000 台に増加する。
課題 2：環境に優しく安全な輸送システムの強化	
1. 車検制度が整備され、実施される。 2. 排ガス規制が施行される。	1. カラチに車検施設と排ガス規制試験設備が設置される。
課題 3：自動車産業の人材育成	
1. OEM（組立業者）による自動車部品現地調達率が増加する。	1. 部品現地調達率が、2011/12 年の 50%から 2016/17 年の 70%へ上昇する。
課題 4：安全な通勤の確保	
1. 従業員が住居と職場との間を安全に通勤できるようになる。	1. カラチ市内の犯罪が撲滅される。
課題 5：FDI 促進のためのワンストップサービスの能力強化	
1. FDI が年々増加する。	1. FDI が 2010/11 年の 17 億ドルから 2016/17 年には 60 億ドル以上に増加する。

1.4 投資促進のためのプロジェクト

上記ポリシーマトリックスの実施のためには、パキスタン政府の自助努力のみでは達成が困難と見られる。日本の政府開発援助（ODA）プログラムとしては、専門家派遣による政策立案、技術指導（自動車産業）、機材供与及び海外研修（第三国研修を含む）などが想定され、実施に当たってはこれらの個別スキームを複数組み合わせることで実施することが有効であろう。これらのプログラムは第 5 章の「図 5.6.1 ODA プログラム」に示す。

第2章 経済開発の必要性和カラチの発展の可能性

2.1 はじめに

本章ではパキスタンの経済動向及び現行政策と将来展望について論じる。前半は経済動向、産業構造、貿易動向及び製造業の生産状況について概観する。後半はパキスタンの経済発展の長期戦略を概説する関連文献を引用しながら経済・産業開発の必要性和カラチの発展の可能性について説明する。

2.2 パキスタンの経済動向

2.2.1 産業構造の変化

パキスタンの経済動向を把握するため、産業構造を概観する。1970 年以降の経済成長率は、4.5%～6.2%となっている（表 2.2.1 参照）。産業部門別動向を見ると、農業部門は対 GDP シェア最大部門であるが、成長率は 1970 年以降 3%～2.8%と平均以下で推移している。一方、鉱業部門は対 GDP シェアでは最も小さい部門であるが、平均して最も大きな成長を示している。

表 2.2.1 産業部門別平均成長率の推移

(年平均 %)

Sector	1971-80	1981-90	1991-00	2001-11
Aggregate	4.58	5.90	6.22	4.45
Agriculture	3.01	4.00	6.20	2.80
Mining and Quarrying	9.86	3.58	17.85	4.51
Manufacturing	4.56	6.72	4.51	6.61
Utilities	8.57	8.10	9.50	-1.38
Construction	7.46	3.05	0.80	2.46
Retail Trade	4.25	7.52	6.50	4.83
Transport	5.10	7.00	9.70	5.43
Finance	5.66	7.78	5.40	3.81
Services	6.18	6.26	5.36	5.10

出所：Government of Pakistan, “Economic Survey” various issues に基づき JICA 調査団作成。

農業部門は 1970 年の対 GDP シェアは約 37%と最大部門であったが、それ以降減少し続けており、2011 年には約 21%まで減少している（表 2.2.2 参照）。製造業部門は 1970 年に約 16%であったが 2011 年には 18%以上に拡大している。農業部門依存の経済から製造業部門・サービス部門を中心とする経済に転換しつつあり、余剰労働力を吸収する受け皿として製造業の成長は必要である。

表 2.2.2 産業部門別 GDP シェアの変化（％）

Sector	1970	1980	1990	2000	2011
Aggregate	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Agriculture	36.83	29.60	26.00	26.17	21.20
Mining and Quarrying	0.53	1.06	0.71	1.37	2.40
Manufacturing	16.10	15.84	17.41	14.81	18.70
Utilities	1.52	2.28	2.83	3.96	2.30
Construction	4.20	5.66	4.22	2.50	2.10
Retail Trade	14.94	16.01	17.00	17.62	17.10
Transport	6.80	7.36	8.00	11.36	9.90
Finance	5.50	5.94	7.31	6.90	7.40
Services	13.62	16.27	16.58	15.35	19.00

出所：Government of Pakistan, “Economic Survey” various issues に基づき JICA 調査団作成。

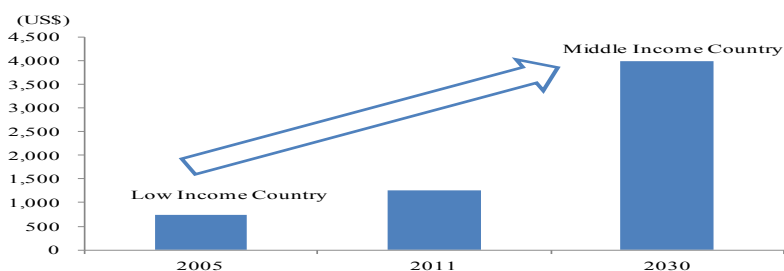
2.3 経済開発の必要性

2.3.1 21 世紀に向けて: Vision 2030

国家経済評議会 (NEC) は、計画委員会 (PC) が策定した “Approach Paper: Strategic Directions to Achieve Vision 2030” (Vision 2030 を達成するための戦略的方向性) に基づいて策定した “Vision 2030” と題した文書を 2007 年に承認した。これは 25 年という比較的長期にわたるパキスタンの開発と経済成長戦略を示したものである。

2.3.2 開発目標

“Vision 2030” は、パキスタンの一人当たり GDP を 2005 年の 742 ドルから 2030 年には 4,000 ドルへ高めるとして、このため年率 7%~8% の経済成長率を目指している (図 2.3.1)。この目標を達成することにより、パキスタンは現在の低所得国から中所得国への仲間入りを果たそうとしている。しかし、これまでの年平均成長率は 5.5% であった実績に対して、更に 1.5%~2.5% 増加させることは容易ではないと見られる。



出所：Planning Commission, “Vision 2030” に基づき JICA 調査団作成。

図 2.3.1 2030 年の一人当たりの GDP 目標

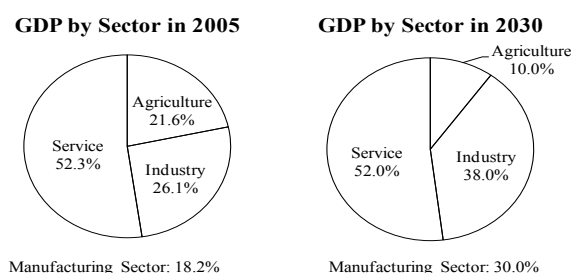
“Vision 2030”では、工業や製造業が重要な役割を担うことが強調されている。製造業部門の対 GDP シェア 18.3%を最終年には約 30%へ拡大すると予測しており、この目標を達成するためには、製造業は 2006 年から 2030 年まで毎年約 10%の成長率で成長する必要があるとしている。1961 年から 2000 年までの製造業の年平均成長率が 7.1%であったという事実を考慮すると、10%の成長率という目標は非常に野心的な挑戦と見られる（表 2.3.1 参照）。

表 2.3.1 GDP とセクター別成長率

Period	GDP (%)	Agriculture (%)	Manufacturing (%)	Service (%)
1961-2000	5.7	4.3	7.1	6.1
2000-2010	4.8	3.2	7.0	5.3

出所：Government of Pakistan, “Economic Survey of Pakistan, Statistical Supplement 2010/11”

長期的に持続可能な成長戦略を実施するためには、パキスタンの経済は大きな構造変化をする必要がある。現在のセクター別 GDP シェアは、農業、工業（製造業）、サービス部門がそれぞれ 21.6%、26.1%（うち、製造業は 18.2%）、52.3%であるが、“Vision 2030”の目標を達成するためには、2030 年までに工業部門は 38%（製造業 30%）、サービス部門は 52%へ拡大する必要がある。



出所：Planning Commission, “Vision 2030”に基づき JICA 調査団作成。

図 2.3.2 2030 年に於けるセクター別開発目標

2006 年から 2030 年までの農業・サービス業・工業・製造業の実質 GDP 予測値を添付資料 B に示した。予測値は GDP 成長率が 8%、部門別では農業が 4.5%、サービス業 8%、工業 9.7%及び製造業 10%となっている。

さらに、“Vision 2030”は高度経済成長の要因として産業の多角化・中小企業振興・技術力と生産性の向上を奨励している。これに加えて、高水準の教育・訓練を通じた人材開発及び知識社会の構築、情報通信インフラの整備を行い、持続的な経済発展を図ろうとしている。

製造業については現在の産業活動を生産力と生産性の両面から強化することによって、競争力、柔軟性、敏捷性のある産業体質を目指している。

電子機器・ソフトウェア・石油化学製品・肥料・化学製品・鋼・造船などの製造業は政策的インセンティブを付与することによって新しい分野（「新しい」製品、「先端産業」）に進展すると見ている。

2.3.3 パキスタン新成長戦略（2011 年）

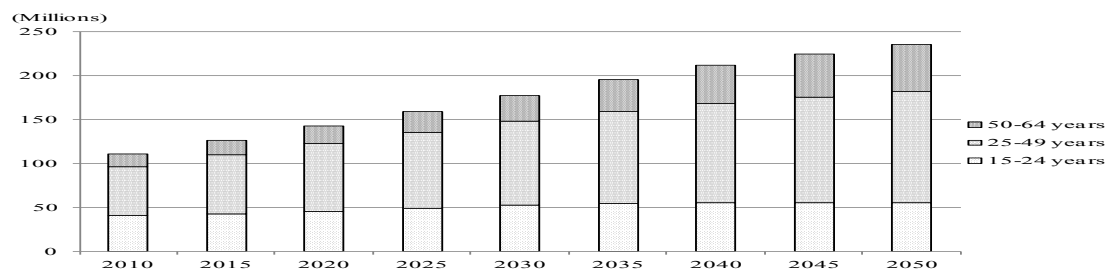
高度な成長と開発を継続的にするため、NEC は、PC が作成した “Framework for Economic Growth (FEG)” を 2011 年 5 月 28 日に承認した。FEG は、連邦政府と州政府が作成する開発計画に活用するため最新の政策を盛り込んだガイドラインとなっている。

パキスタン政府は、経済がその可能性より実態はかなり下回っており、増加する若年労働力を級数するためには年率 7% の経済成長が必要であることを認識している。FEG は成長のための克服課題として 2 つの制約条件を提示している。

- (i) 不十分な市場開発：競争の欠如、政策の歪曲、参入障壁及び貧弱な法律
- (ii) 非効率な公共部門管理：社会資本である生命の安全、資産、取引、契約

FEG で強調された一つは社会経済分野であり、パキスタンの失業率である。パキスタンの雇用状況は 200 カ国中 143 位であり、失業率は南アジアの中ではネパール、モルディブに次いで三番目に高い。

パキスタンの人口は 2050 年には 3.5 億人になると予測されている¹。図 2.3.3 は、今後 30 年～35 年の間に若年人口が継続的に拡大する予測値である。これは持続的な経済発展の必要性を示唆している。



出所：Planning Commission - Framework for Economic Growth – Pakistan 2011

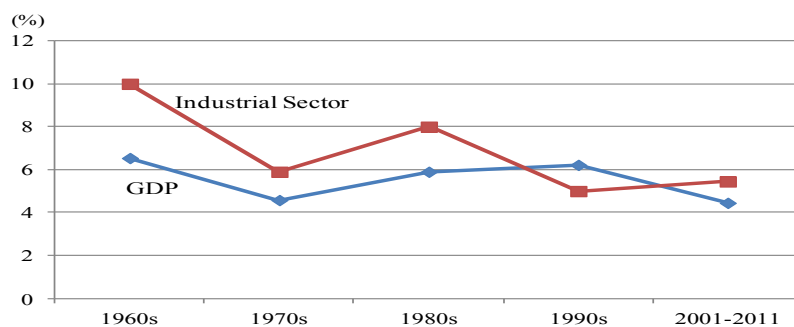
図 2.3.3 労働力人口の予測

¹ Planning Commission, “Pakistan: Framework for Economic Growth” (2011).

2.4 工業開発の必要性

2.4.1 工業部門の成長動向

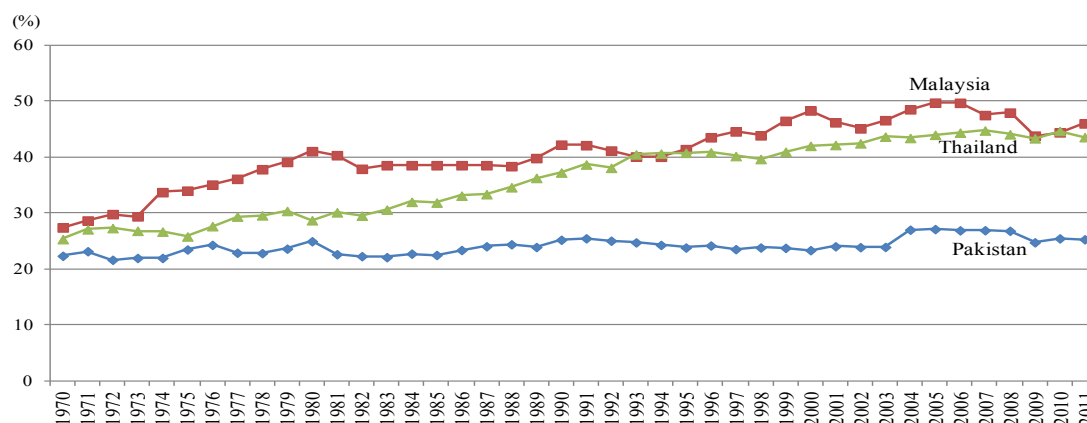
“Vision 2030”で工業部門の成長が期待されていることから、1960年代からのパキスタン工業部門の成長率を図2.4.1に示す。工業部門の成長率は90年代までGDP成長率と類似した傾向を示しているが、2000年代以後はGDP成長率を若干上回っている。



出所：Government of Pakistan, Economic Survey 2011/12

図 2.4.1 GDP と工業部門の成長率の動向

パキスタンの工業部門成長率を他のアジア諸国（工業化に成功したマレーシアとタイ）と比較する。図2.4.2は、3カ国のGDPに対する工業部門の付加価値シェアを比較している。1970年代の初めには、3カ国のシェアは20%～30%の範囲にあった。しかし、マレーシアの場合、1970年の25.3%から2006年の約50%まで拡大している。タイの場合は27.4%から44.3%に拡大している。他方、パキスタンは同期間に22.3%から26.9%へ僅かに拡大したに過ぎない。

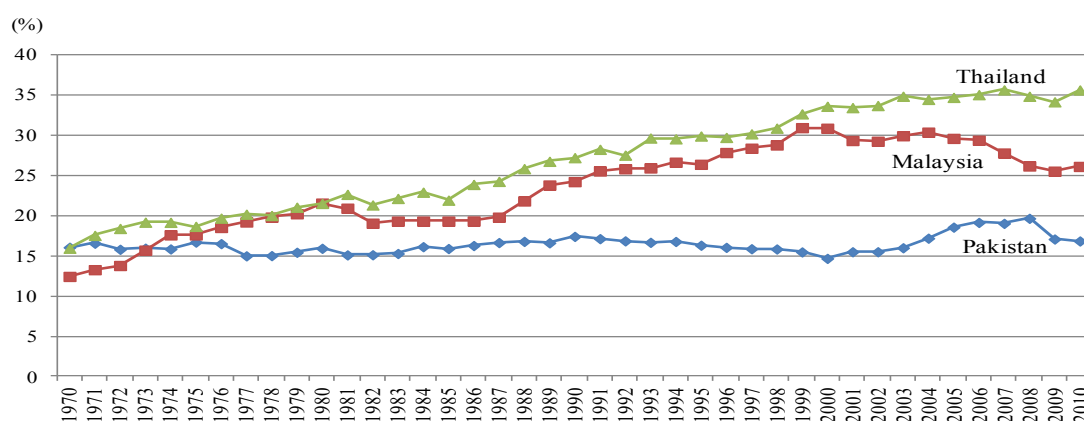


出所：World Bank, World Development Indicators に基づき JICA 調査団作成。

図 2.4.2 工業部門の対 GDP 比シェアの3カ国動向比較

2.4.2 経済開発に必要な製造業の役割

対 GDP 比製造業部門の傾向について他のアジア諸国と比較すると工業部門と同様の傾向が窺える。図 2.4.3 は、パキスタン、マレーシア、タイの GDP に対する製造業部門シェアを示す。GDP に占める製造業シェアの変動は、1970 年から 2010 年までに大幅に変化している。パキスタン製造業は 1970 年の 16.1%から 2006 年の 19%へと僅かに増加したが、2010 年にはまた 16.8%まで減少している。マレーシアの GDP 製造業シェアは、1970 年の 12.4%から 2006 年の約 30%まで拡大したが、2010 年には 26.1%に若干減少している。タイの場合には、GDP の製造業のシェアは、1970 年の約 16%から 2010 年の 35.6%に増加している。



出所：World Bank, World Development Indicators に基づき JICA 調査団作成。

図 2.4.3 製造業部門の対 GDP 比シェアの 3 カ国動向比較

現在、パキスタンの製造業は、ローテク製品では国際競争力があるが、これらは繊維や食品といった農産品加工であり、付加価値は相対的に低い。これがそのまま輸出に反映されており、ローテク製品が輸出の 70%以上を占めている。

表 2.4.1 はパキスタン・マレーシア・タイの 3 カ国の産業構造の変化を示している。マレーシアの産業構造は 1981/82 年の食品・飲料など中心の産業構造から 1999/2000 年には機械・輸送機器が中心の産業構造に変化しているが、パキスタンの場合は依然として食品や繊維などの伝統的な製品が工業部門の大部分を占めていることを示している。パキスタンの主要産業はタバコを含む食品と繊維であり、そのシェアは 1981/82 年の 53.5%から 1999/2000 年の 50.8%と 20 年間殆んど変化していない

表 2.4.1 製造業の対 GDP シェアの 3 カ国比較

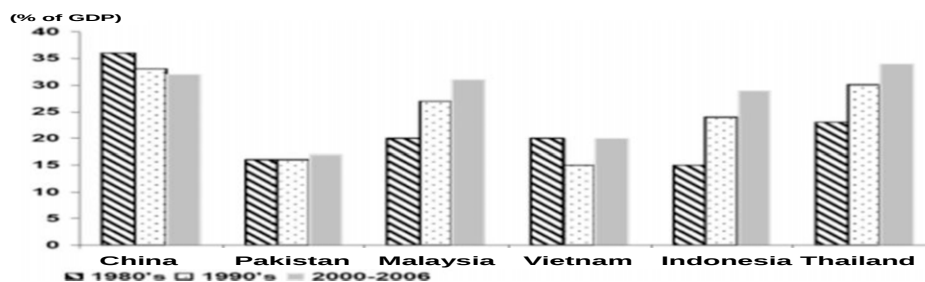
Sectors	Pakistan		Malaysia		Thailand	
	1981/82	1999/2000*	1981/82	1999/2000	1981/82	1999/2000
Food, Beverages, and Tobacco	34.0	22.9	23.1	8.0	55.4	25.5
Textile and Clothing	19.5	27.9	5.9	4.1	7.7	17.0
Machinery and Transport Equipment	7.2	8.5	22.7	41.5	9.2	9.8
Chemicals	12.0	15.5	5.6	7.9	6.8	9.8
Other Manufacturing	27.3	25.2	42.8	38.6	21.0	40.1
Total	100	100	100	100	100	100

出所：World Bank, World Development Indicators に基づき JICA 調査団算定。

注：* は 1990 年代の平均を示す。

図 2.4.4 は、1980 年代、1990 年代及び 2000～2008 年におけるアジア主要国の GDP に占める製造業のシェアを示している。パキスタンの製造業部門の GDP に占めるシェアは過去 30 年間、他の国と比較しても停滞している。

パキスタンの製造業は東アジアの国とは異なり、まだ技術力の低い製品が主流であり、ハイテク製品のシェアは約 5%と低い状況である。これは、大きく発展してきた東南アジア諸国の製造業部門と比較するとかなり小さいことから、パキスタンの製造業部門は、製品の付加価値向上が必要であることを示唆している。



出所：World Bank, World Development Indicators

図 2.4.4 パキスタン製造業の対 GDP シェアの国際比較

2.4.3 国際貿易

(1) 輸出入構造の変化

表 2.4.2 は、輸入と輸出の対 GDP 比シェアを 10 年毎に示している。輸入では、資本財や工業用原料は、1970 年で約 61%を占めていたが、2011 年には約 30%へ減少している。資本財用工業原料は 1970 年の 11%から 2011 年には 7%に減少した。資本財のシェアは 1970 年

の 50%から 2011 年には 24%まで減少した。一方で、消費財・完成品の原料の割合が増加している。輸出では、一次産品と半製品のシェアが大幅に減少し、製造品のシェアが拡大している。製造品のシェアは 1970 年には 44%であったが、2011 年には 69%まで拡大している。

表 2.4.2 輸出入構造の変化

Classification	Share in Total Trade (%)				
	1970	1980	1990	2000	2011
IMPORTS	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Consumer Goods	10.0	16.0	19.0	14.0	16.0
Capital Goods	50.0	36.0	33.0	33.0	24.0
Industrial Raw Material for					
a. Capital Goods	11.0	6.0	7.0	7.0	7.0
b. Consumer Goods	29.0	42.0	41.0	54.0	53.0
EXPORTS	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Primary Commodities	33.0	42.0	20.0	12.0	18.0
Semi-Manufactured	23.0	15.0	24.0	15.0	13.0
Manufactured	44.0	43.0	56.0	73.0	69.0

出所：Government of Pakistan, Economic Survey, 1997-98.

パキスタンの製造業はローテク・低付加価値製品（繊維、食品など）では国際競争力がある。世界的にはハイテク製品の輸出が拡大しており、特に自動車は輸出品目の中で大きなシェアを占めている。パキスタンの輸出シェアは全世界の中で0.2%に過ぎず、輸出品目を見ても繊維などのローテク製品が50%以上を占めている。例えば、マレーシアは1985年の繊維製品中心の産業構造から2000年には電子製品中心の産業構造へ変化した。パキスタンの産業構造は1985年も2000年も食品や繊維が主流であることから、パキスタンは工業部門の高付加価値化に成功していないと見られる。

(2) 最近（2000年～2011年）の貿易政策

パキスタンは国内産業を保護する国内志向の輸入代替政策を取ってきた。しかし、この傾向は関税引き下げによる貿易自由化により大きく変化した。パキスタンの貿易改革は民営化、経済の自由化や規制緩和とともに 1980 年代後半に始まった。これらの改革は世界貿易機関（WTO）の発足によって強化された。パキスタンは WTO 加盟国として WTO の規則と協定に従うことを余儀なくされた。さらに、2000-2004 年の IMF プログラムはこれらの改革を更に強化した。結果的に、貿易改革は経済に大きな影響を及ぼした。

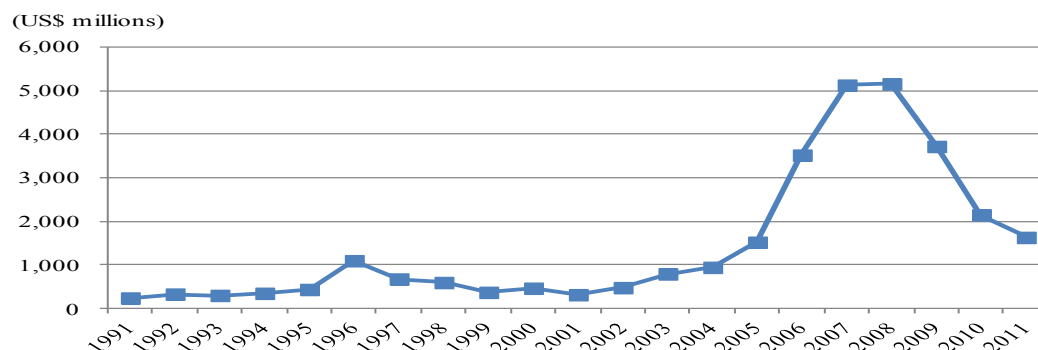
“Vision 2030” は、とりわけ知識集約型の輸入品目を取り入れることによって、迅速かつ持続可能な開発を通じて 2030 年までに中所得国になることを目指している。“Vision 2030”に加えて、2005/06 年には輸出志向型の “Rapid Export Growth Strategy” が導入された。これ

らの戦略の結果として、輸出は2005/06年の160億ドルから2010/11年の250億ドルへと56%増加した。

2.4.4 外国直接投資

外国直接投資は、通信・エネルギー分野の民営化が推進された1990年代半ばに最高に達した。1995年から1996年には、外国直接投資の対GDP比率はそれぞれ1.2%と1.5%に増加した。しかし、図2.4.5に示すように、外国直接投資は1990年代末に減少し、再び2003年から増加し、2008年にはピークに達した。世界開発指標によると、GDPに対する外国直接投資のシェアは2006年には0.7%であったが2007年には3.35%、2008年には3.32%になった。

2007/08年以後、パキスタンへの直接投資は減少している。その理由は色々あるが、大きな理由の一つは、2008年以降の世界経済・金融不況である。また、行政側の信頼性と一貫性のない政策、治安の悪化、未解決のエネルギー危機、並びに頻繁に変更する政権の信頼性の欠如などから、企業は長期的な投資計画を策定することができないで見られている。



出所：Government of Pakistan, Economic Survey 2010/11

図 2.4.5 パキスタンへの外国直接投資の推移

外国直接投資の増加は民営化の影響が大きい。また、パキスタンへの投資は人口規模に支えられた国内市場を目的とした投資であることが判明している。

表 2.4.3 は、外国直接投資の傾向を示している。大幅な資本流入は、民営化の影響を受けて、鉱業、石油・ガス探査、輸送・倉庫・通信や金融業で見られているが、製造部門への投資は限定的である。

表 2.4.3 セクター別外国直接投資の純流入額（百万ドル）

Secotr	1996/97	2006/07	2007/08	2011/12*
Power	244.8	204.6	68.9	-84.9
Chemicals, Pharmaceutical and Pesticides	51.7	90.9	152.8	114.6
Construction	14.5	157.1	89.0	71.7
Mining, Oil and Gas Explorations	37.7	568.8	677.3	620.0
Petroleum Refining	1.5	161.6	101.9	31.0
Food, Beverages and Tobacco	51.5	515.8	57.1	40.2
Textile	12.4	59.4	30.1	30.2
Transport, Storage and Telecommunication	6.4	1986.4	1814.4	-266.1
Trade	-	173.4	175.9	25.5
Electrical Machinery	4.1	3.4	18.3	8.3
Financial Business	106.5	930.1	1865.0	56.4
Tourism	7.4	30.2	6.6	17.3
Cement	49.4	33.7	102.5	-10.9

出所：State Bank of Pakistan

注：2011/12 年の数値は暫定数値。

2.5 国際機関による戦略的支援

2.5.1 IMF の改革シナリオ

(1) 経済成長シナリオ

IMF は改革のための技術支援でパキスタンに積極的にサポートしている。IMF とのスタンバイ協定は、世界的な経済・金融不況の際に国内外の経済的打撃を回避するための支援である。

2012 年 2 月に発行された“Country Report No. 12/35”ではポストプログラム・モニタリングのための提案として、国の政策を再検討することが必要であることを強調している。また、2011 年に公表された新たな成長戦略でも、現行の政策では成長目標を達成することや増加する労働力を吸収することは困難であるとしている。

同レポートは、パキスタンが政情不安と治安を含めた課題に直面していることを強調し、次の政策的措置を推奨している。

- (i) 歳入確保、浪費的支出と優先度の低い支出の削減、財政分権化フレームワークの強化による財政強化。
- (ii) 電力不足の解消、不明瞭な電気助成金の削減、政府の一般歳出の削減によるエネルギー・セクターの改革。
- (iii) インフレの抑制、対外ポジションの保護、金融セクターの安定性を確保する金融政策の実施。

表2.5.1は、2011/12年から2015/16年までの、ベースラインシナリオと改革シナリオの基本的なマクロ経済指標の推定値を示したものである。ベースラインシナリオでは、実質GDPは2011/12年が3.4%と予測され、それ以降は3.5%の一定率で成長すると予測されている。一方、改革シナリオでは、GDP成長率は2012/13年の4.5%から2015/16年には5.5%へ増加すると予測され、そのようなGDP成長率の上昇は、財政状況・インフレ・失業の改善につながるとしている。

表 2.5.1 パキスタン経済成長シナリオ（2010/11-2015/16 年）

	Estimate 2010/11	Projections				
		2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Baseline Scenario						
Real GDP at Factor Cost (Percentage Change)	2.4	3.4	3.5	3.5	3.5	3.5
Consumer Prices (Period Average)	13.7	12.0	12.5	13.0	13.5	14.0
Budget Balance Excluding Grants (Percent of GDP)	-6.6	-6.9	-6.3	-6.1	-5.9	-5.8
Total Public Debt (Percent of GDP, Including All Obligations to the IMF) ¹	60.1	61.7	60.2	58.3	56.2	54.6
Current Account (Percent of GDP)	0.2	-2.0	-2.0	-3.0	-3.3	-3.7
Gross Reserves (Months of Next Year's Imports)	3.8	2.9	2.3	1.6	1.6	1.7
Unemployment (Percent) ²	6.0	7.7	9.2	10.7	12.0	13.1
Reform Scenario						
Real GDP at Factor Cost (Percentage Change)	2.4	3.8	4.5	5.0	5.5	5.5
Consumer Prices (Period Average)	13.7	12.0	11.0	10.0	9.0	8.0
Budget Balance Excluding Grants (In Percent of GDP)	-6.6	-5.7	-4.4	-3.6	-3.3	-3.0
Total Public Debt (Percent of GDP, Including All Obligations to the IMF) ¹	60.1	60.0	56.6	52.8	49.1	46.2
Current Account (Percent of GDP)	0.2	-2.1	-1.7	-2.5	-2.6	-2.8
Gross Reserves (Months of Next Year's Imports)	3.8	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Unemployment (Percent) ²	6.0	7.5	8.6	9.3	9.8	10.1

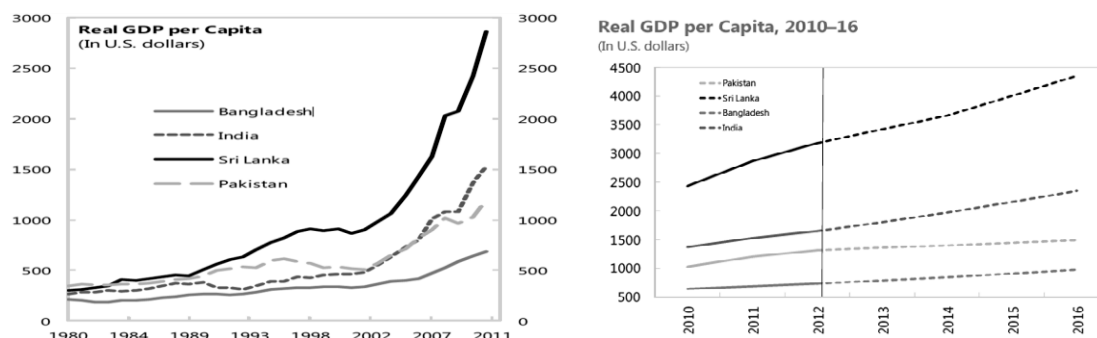
出所：Pakistani authorities and IMF staff estimates and projections.

注1：ベースラインシナリオの公債には、政府に引き継がれる可能性のある将来の循環負債（circular debt）は含まれない。

注2：GDP 成長の雇用弾力性を 0.51 とする。

(2) 国民一人当たりの所得推計

パキスタンの一人当たりの実質所得は、2009/10 年の 2.9%に対して、2010/11 年は 0.7%増加した。ドル換算での一人当たりの所得は、2009 年の 1,073 ドルから 2010/11 年の 1,254 ドルへと 16.9%の驚異的な増加を示した。これは安定した為替レートだけでなく、名目国民総生産（GNP）が伸びたためである。この傾向が続く場合は、一人当たりの所得は 2016 年には 1,500 ドルに上昇すると推定されている。



出所：IMF, Country Report No. 12/35, February 2012

図 2.5.1 南アジア諸国の国別一人当たりの GDP 動向と IMF による将来予測

(3) 外国直接投資シナリオ

パキスタンへの外国直接投資は減少し続けているが、これは主に治安の悪化、エネルギー危機、循環債務（circular debt）や経済活動の低迷などの国内要因に起因していると考えられている。改革シナリオでは、改革期間中に投資家の信頼は回復し、外国直接投資は増加すると予測されている（図 2.5.2 参照）。

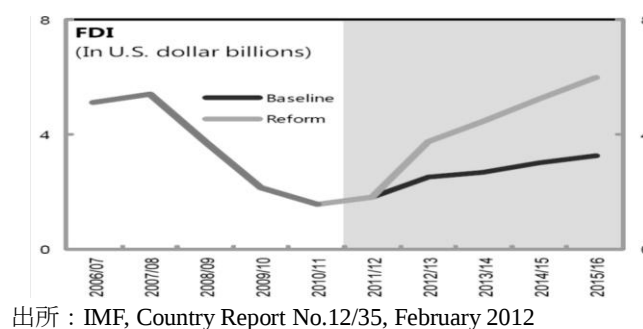


図 2.5.2 FDI シナリオ

2.5.2 世界銀行の協力

(1) 国別パートナーシップ戦略

『国別パートナーシップ戦略（CPS）』は、パキスタンが 2010 年度から 2013 年度までの 4 年間の開発目標を達成するうえで必要な世界銀行の戦略的アプローチの概説である。世界銀行グループの取締役会が、2010 年 7 月 8 日にパキスタンの CPS を承認した。戦略目標は、成長の長期的な制約（貧弱な歳入動員、不安定なエネルギー供給、不安定な治安情勢）に対処することにより、パキスタン経済が高成長の軌道に乗るよう支援することである。CPS の戦略的な柱は、以下の 4 本である。

- (i) 経済自治を改善すること。
- (ii) 人間の発展と社会的な保護を改善すること。
- (iii) 成長を支持するためのインフラを改良すること。
- (iv) 治安を改善して、紛争の危険性を減らすこと。

2011 年 11 月には、2010 年と 2011 年の未曾有の洪水・地方分権化・未解決の治安問題・遅々とした経済改革を踏まえ、CPS の見直し・修正が行われた。戦略目標や柱に変更はなかったが、洪水への緊急対応や州との積極的な係わりが盛り込まれた。かかる修正に対処できるよう、CPS の実施期間は 2014 年度まで延長される見込みである。

2.5.3 ADB の協力

(1) 国別パートナーシップ戦略(CPS)

アジア開発銀行（ADB）取締役会は、2009 年 1 月に 2009 年から 2013 年までの国別パートナーシップ戦略（CPS）を承認した。CPS は、貧困削減・福祉改善の手段としてパキスタンの持続可能で包括的な成長を支援するという包括的な目標を掲げている。

パキスタンでの現在の ADB の事業の主な分野は以下に示す通りで、CPS を反映している。

- (i) エネルギー
- (ii) 輸送、物流と灌漑へのインフラ投資
- (iii) エネルギー、金融、農業と工業を含む重要なセクターの改革
- (iv) 水、廃棄物管理と輸送を含む都市サービス

(2) 製造業育成と輸出振興への政策提言

CPSでは中長期的に見ると、国家発展のためにはマクロ経済の安定は必要条件ではあるが十分条件ではなく、生産と輸出構造の高度化及び多様化も必要であるとしている。持続可能な成長を達成した国々の経験は、パキスタンが持続可能な成長を成し遂げるためには、資源を第一次産業から第二次・第三次産業へ移転させ、異なる発展段階を経る必要があることを示唆しているとしている。製造業（工業一般）は一般的には規模に関して収穫逓増であり、ある段階で成長を牽引することが期待されるため、国家発展のためには特に製造業部門の技術力及び規模の拡大が必要であること。また、成功した国は輸出構造が大幅に改善する輸出の急成長段階に入るとしている。

(3) 輸出

CPSではパキスタンの輸出は低価格の衣類と織物に集中している。先進諸国が輸出する高度な機械と比較し、パキスタンの輸出構造は貧弱であるとしている。

また、国がどのくらいの速さで生産構造を転換し、輸出を向上させることができるかは、現在の生産・輸出構造によるところが大きいとし、マレーシアの場合は低技術製品から中・高技術製品に転換し、より高度な製品を2000年以後生産しているとしている。

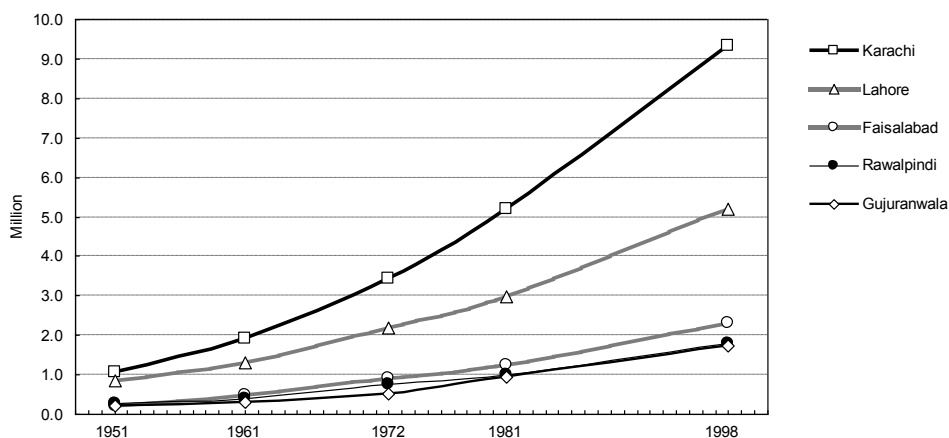
2.6 カラチの開発ポテンシャル

2.6.1 全般

国際都市であるカラチはパキスタン最大の都市であり、経済と金融の中心地である。都市としての競争力の観点から見ると、カラチは主要港湾や交通網を有するため戦略的に好立地であり、中央アジアへの投資家の玄関口となる可能性が大きい。また、カラチには大規模な産業基盤に加えて、市内には主要銀行、金融機関と各企業の本社があり、ビジネス活動の中心となっている。

2.6.2 人口

パキスタンの主要都市の人口増加を図2.6.1に示す。カラチの人口増加率は高く、1972年から1981年は平均4.8%、1981年から1998年は3.5%であった。2010年のカラチの人口は1,856万人と推定されており、パキスタンの総人口の10%以上がカラチに集中することになる（表2.6.1参照）。



出所：Population Census 1998; The Study for Karachi Transportation Improvement Project – Interim Report 2011

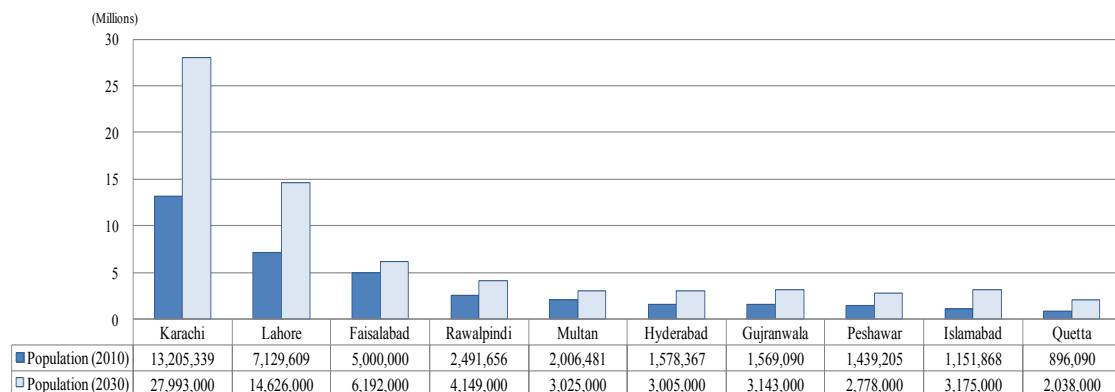
図 2.6.1 パキスタンの主要 5 都市の人口動向

表 2.6.1 カラチの人口の推移（実績と予測）

Year	1931	1941	1947	1951	1961	1971	1981	1998	2005	2010	2020	2030
Population (Million)	0.26	0.38	0.40	1.07	1.91	3.51	6.44	9.86	15.12	18.9	27.6	31.6
Area (Persons/Sq Km)	-	-	233	-	-	-	1994	3527	3566	-	-	-
Growth Rate (%)	3.7	11.6	-	6.05	5.0	4.96	3.52	3.02	4.16	4.05	3.50	3.50

出所：種々のデータに基づき JICA 調査団算定。

PCによる主要都市の人口推計値を図2.6.2に示す。カラチの人口は2030年には約2,800万に達すると推定されている。しかし、この数値はJICAの「カラチ運輸交通整備事業準備調査」による予測値（2030年に3,160万人）より低い予測値である。



出所：Planning Commission, “Vision 2030”に基づき JICA 調査団作成。

図 2.6.2 主要都市の現在と 2030 年の人口予測

2.6.3 カラチの財政貢献度

カラチは金融・商業の中心都市であり、国家歳入の 53.38%はカラチによるもので、そのうちの 53.33%は輸入にかかる関税・売上税である²。カラチはパキスタンの GDP の 20%³、製造業部門の GDP の 30%⁴を占めている。

2.6.4 カラチ活性化シナリオ

JICA（当時、国際協力銀行（JBIC））が 2004 年に実施した「カラチ活性化シナリオ調査」では、カラチはパキスタンの産業の中心地であるばかりでなく、近郊に二つの大規模港湾を有していることから、国内のみならずアフガニスタンや中央アジアとの物流・運輸上の結節拠点となっている。

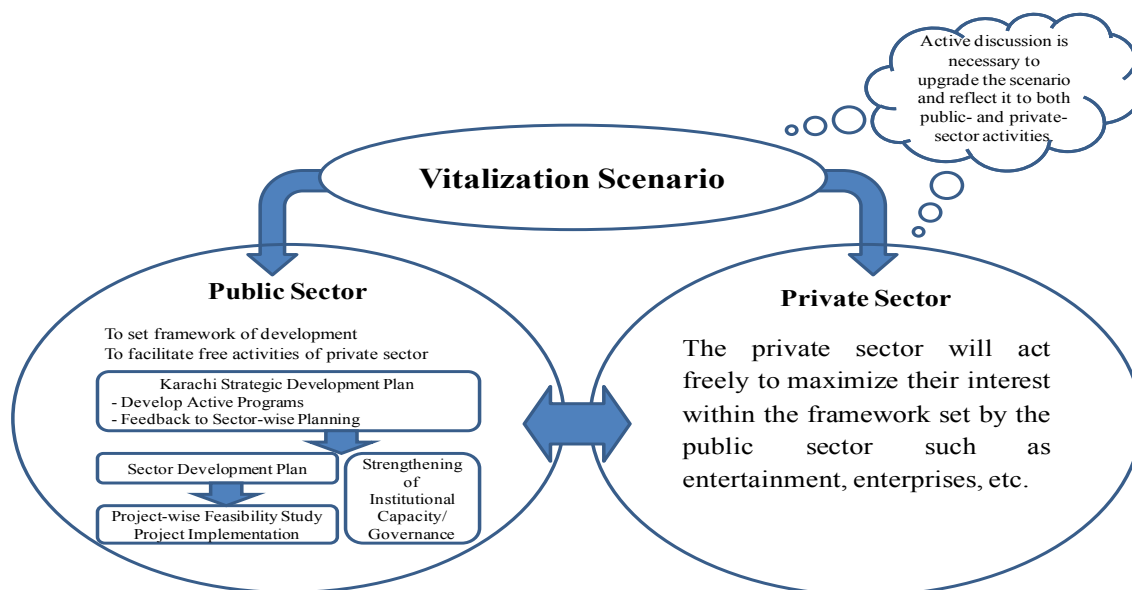
一方、カラチの都市生活、産業活動の基盤となるインフラの整備は立ち遅れ、カラチの発展の阻害要因の一つともなっている。すなわち、同調査報告書は特にインフラ整備の観

² Federal Board of Revenue, “Year Book”,(2006-2007) <http://www.cbr.gov.pk/YearBook/20062007/FBRyearbook2006-2007.pdf>.

³ Asian Development Bank. "Karachi Mega-Cities Preparation Project".<http://www.adb.org/Documents/Produced-Under-TA/38405/38405-PAK-DPTA.pdf>.

⁴ Pakistan and Gulf Economist. "Karachi: Step-motherly Treatment". <http://www.pakistaneconomist.com/database2/cover/c99-15.asp>.

点からカラチの現状と問題点を取り上げ、必要な対策が示された。同報告書は、カラチが経済の牽引的役割を果たせない限り、パキスタン経済の展望はないと結論付けている。パキスタンは同国最大の都市であるカラチにおいて広範囲におよぶ大規模なインフラ整備に取り掛かる必要性に迫られている。そのためには官民共同による日本側の開発支援が必要であり、民間の技術支援と官側による人材育成プログラム支援や円借款による協力が不可欠となっている。



出所：JICA, 2004, “Karachi Vitalization Scenario”

図 2.6.3 カラチ活性化シナリオ

「パキスタン国民間セクター活性化のための産業強化調査」（2006 年 11 月）では、「民間セクター活性化・産業強化」を進め、市場経済を発展させることが必要との認識の基に、同プロジェクト研究報告書が作成された。同報告書はパキスタンの国製造業の実態把握から有望産業の育成やクラスター形成といった課題のみならず、産業育成戦略が経済全体にどのような効果をもたらすかを分析し、“Vision 2030”の実現のために、より技術水準が高く、付加価値の高い、そして市場規模が大きく、かつ成長している分野での産業育成が必須であるとした。

日本の ODA 支援策のあり方については、製造業（自動車産業）の多様化・競争力強化、中小企業育成の支援、投資環境整備が重要であるとしている。本調査はかかる支援の一環である。

2.7 カラチの製造業の実態

2.7.1 工業センサスによる製造企業数と生産額

(1) 企業数

従業員 10 人以上を有する大企業企業を対象として、5 年毎に国家統計局が工業センサスを実施している。製造企業数を表 2.7.1 に示す。調査対象を拡充しようという努力の結果、2005/06 年の企業数は 2000/01 年に比較して 41.7%増加している。シンド州の製造業数を見ると、2006/06 年は 1,825 社とパンジャブ州に次いで多く、国全体の約 1/3 の企業が立地している。

表 2.7.1 製造業企業数

Region	1990/91	1995/96	2000/01	2005/06
Pakistan	4,792	4,474	4,528	6,417
Punjab	2,452	2,364	2,357	3,590
Sindh	1,751	1,528	1,768	1,825
KP	425	468	236	673
Balochistan	110	69	93	212
Islamabad	54	45	74	117

出所：CMI 2005-06

(2) 生産額

生産額（工場出荷額）については表 2.8.2 に示した。2005/06 年は、シンド州はパンジャブ州に次いで 2 位で、全国の生産額の 40%強を占めている。

表 2.7.2 生産額（百万ルピー）

Region	1990/91	1995/96	2000/01	2005/06
Pakistan	369,664	678,196	1,104,185	2,929,320
Punjab	162,052	321,623	497,708	1,405,699
Sindh	179,736	280,662	522,617	1,200,402
KP	14,993	60,689	46,439	164,313
Balochistan	9,822	8,843	23,828	136,582
Islamabad	3,061	6,379	13,593	22,324

出所：CMI 2005-06

2.7.2 カラチの最新の産業構造

(1) カラチの企業数

カラチに於ける非製造業者（金融・サービス業など）を含む企業数と業界団体登録企業数を表 2.7.3 に示す。

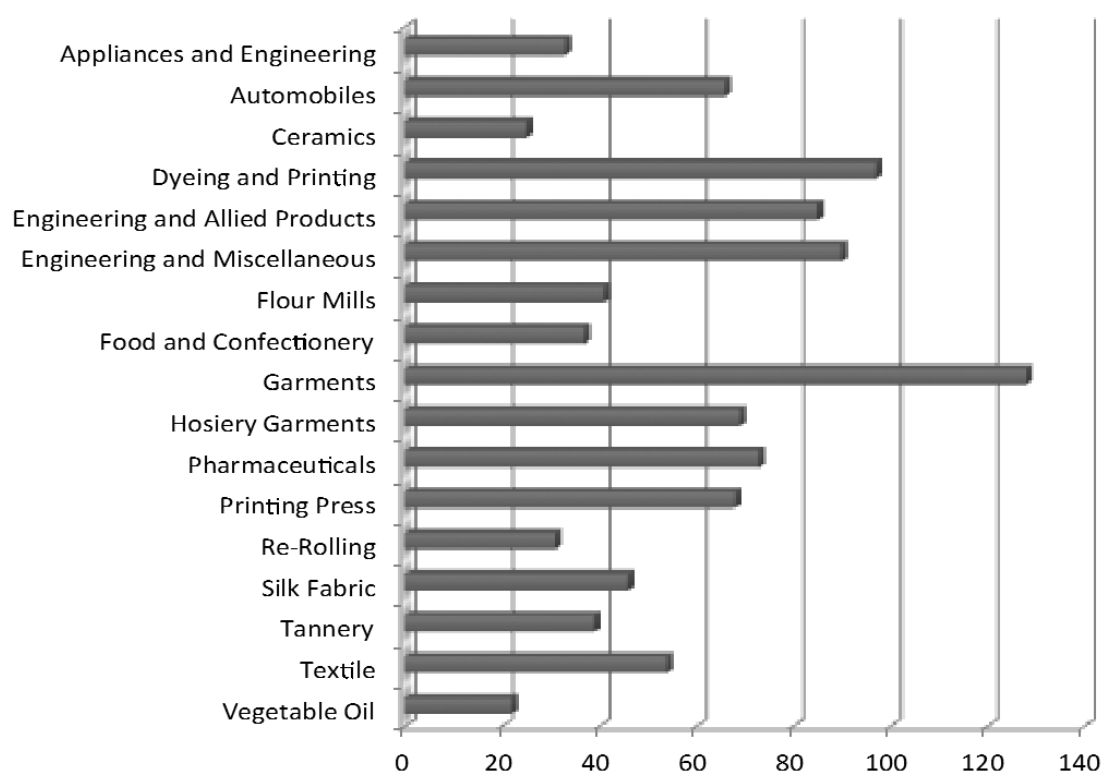
表 2.7.3 カラチの現在の企業数

Registering Body	Number of Industrial Units
企業数（SECP）	19,820
カラチ商工会議所（KCCI）会員数	10,716
海外企業商工業会（OICCI）会員数	187

出所：SECP, KCCI, and OICCI

(2) カラチの製造企業数

カラチに於ける製造企業数は 1,218 社である。主要業種別企業数を図 2.7.1 に示す。最も多い業種は衣料品で、128 社となっている。



出所：Directory of Industrial Establishments in Sindh 2010

図 2.7.1 カラチの主要業種別製造業企業数

(3) カラチの外国企業数

パキスタン証券取引審議会 (SECP) に登録しているカラチの外国企業数は 346 社である。国別企業数を図 2.7.2 に示す。最も多い国は米国で 59 社となっている。次いで、英国、UAE、香港、シンガポールとなっている。

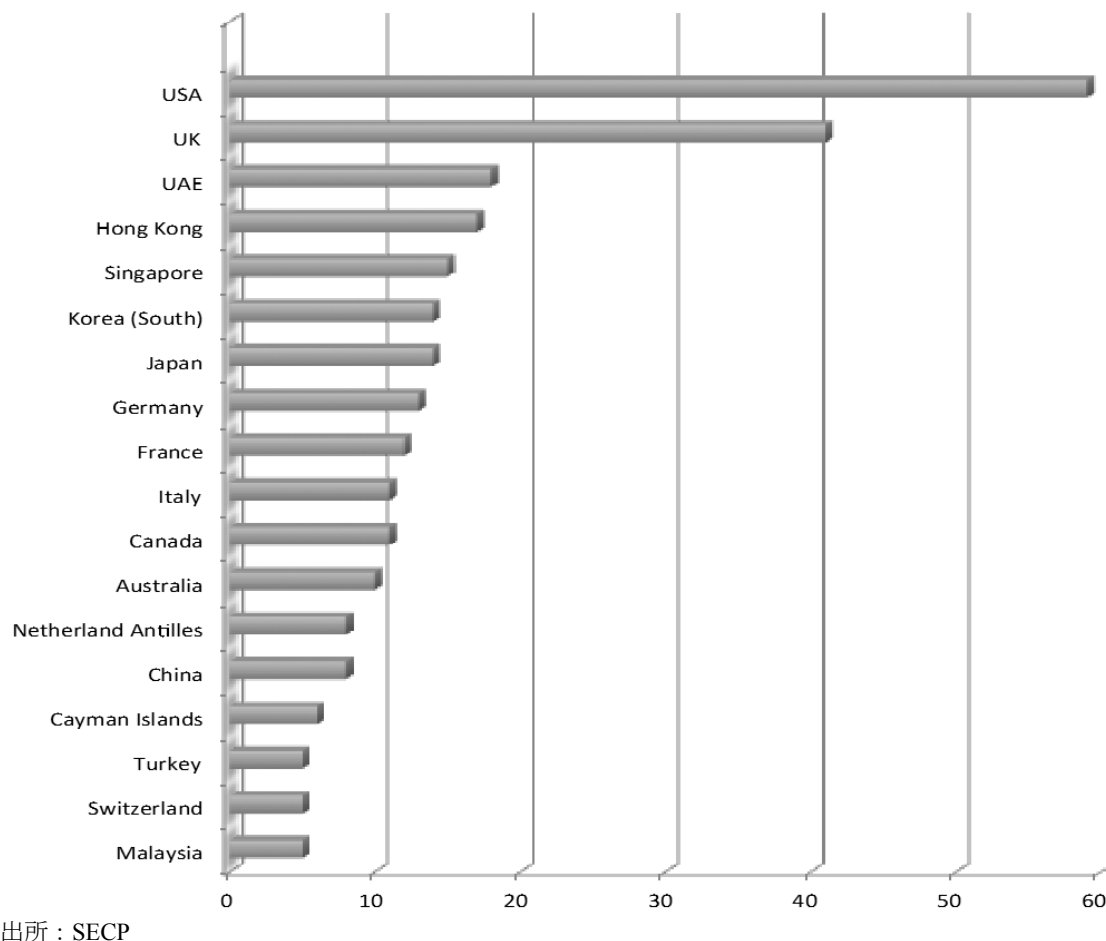


図 2.7.2 カラチの外国企業

(4) カラチの工業団地

カラチには KEPZ を含めて 8 カ所の工業団地があり、製造業を始め多くの企業が入居している。工業団地の運営はそれぞれの団地協会が行っている。KEPZ を管理する KEPZA は工業省の傘下にあるが独立した機関である。その他の工業団地は工業省もインフラ整備の補助金を半分拠出してはいるが、運営管理の主体はシンド州政府となっている。

2.7.3 カラチを代表する自動車産業の現状

パキスタンの自動車産業は、産業規模としては中規模ではあるものの、生産の伸び率が著しい産業である⁵。また、自動車産業は関連産業の裾野が広く、経済波及効果と雇用創出効果が大きいため、パキスタンでも振興が図られている重要な産業の一つである。したがって、以下ではパキスタンの自動車産業の現状を概観する。

(1) 生産動向

自動車産業振興プログラム(AIDP)では、四輪自動車の生産台数を 2009/10 年には 38 万台、2011/12 年 56 万台と目標を設定していた。しかし、2006/07 年には目標 20 万台に対して実質生産台数 17.8 万台 とほぼ目標値に近い値であったが、2010/11 年には目標 44 万台に対して生産台数は 13.4 万台と目標値に対して 30%しか生産できない状況である⁶。

(2) 自動車普及率

2007 年のパキスタン自動車普及率は四輪車では 1000 人当たり 8 台、二輪車では 22 台に留まっており、四輪車普及率は世界平均（122 台/1000 人）には遠く及ばず、隣国のインド（同 12 台）や中国（同 10 台）を大きく下回っている。

(3) 日系企業の高い市場占有率

市場の第一の特徴として、四輪車市場及び二輪車市場における日系企業の高い市場占有率が挙げられる。四輪車については、一般乗用車では 99.5%、トラックでは 94%、バスでは 73% を日系企業が占有している。二輪車では、日系企業が 45%の市場を占有している。

パキスタンにはスズキ、トヨタ、日野及びホンダの主要日本自動車メーカーが進出している。ホンダのラホールでの四輪車製造を除くと全てカラチで営業している。また、日本の大手商社もカラチに駐在員事務所を設置して活動している。

自動車産業の雇用者数は自動車メーカー及び部品産業全体で 19.2 万人、それに 12,500 社のディーラー関係者を含めると 139.2 万人となっている⁷。

⁵ UNICO International Corporation/ JICA. 2011. “Final Report: Project for Automobile Industry Development Policy in the Islamic Republic of Pakistan.

⁶ 前掲書。

⁷ 前掲書。

(4) 自動車部品産業の課題

パキスタン内には現在部品メーカーが 1600～1700 社程度あるとみられる。その大半は補修部品の製造企業であり、恒常的に OEM への部品を納入しているメーカーは約 200 社から 240 社程度と推定される。これらも部品単品での納入が大半であり、複数の部品を組み合わせた部品コンポーネンツとして納入しているメーカーは少ない。しかし、カラチにはパキスタン自動車産業部品産業協会（PAAPAM）の登録メンバーの約 60%に相当する 153 社が営業している。

1995 年の“Product Specific Deletion Program（PSDP）”によって国内自動車産業の保護・育成を目的としており、これにより自動車メーカーは 70%以上の国産部品を義務付けられることになった。この結果、部品産業は規模としては大きくなったものの海外との競争がない中での生産は、品質を始めとして国際競争力をつけるまでには至っておらず、今日まで続くパキスタン自動車産業の課題となっている。

2.7.4 カラチを代表する鉄鋼業の現状

鉄鋼業は、自動車、石油化学、セメント、電力・ガス、石油精製などと同様にパキスタンの基幹産業の一つである。

(1) 国内生産状況

国内の生産設備容量は約 370 万～390 万トンと推定されている（表 2.7.4 参照）。このうち同国最大の国営企業である Pakistan Steel Mills（PSM）が 100～120 万トン（約 30%）、その他の溶鉱炉業者が 240 万トン、スクラップ船解体業者が 20 万トン～30 万トン供給できる設備容量となっている。パキスタンでは 1980 年代からスクラップ船を解体して鋼材供給源としている。解体工場はカラチから 50km 以上離れた海岸（Gadani Beach）に立地している。しかし、周辺国との競合で厳しい経営環境に置かれている。

表 2.7.4 国内の鉄鋼生産設備容量（2004/05 年）

Source of Supply	Quantity (Thousand Tons)
PSM	1,080-1,230
Melters	2,400
Ship Breaking	200-300
Total Production Capacity	3,680-3,930

出所：Planning Commission, 2006, “Pre-Feasibility Study for Steel and Related Products”

国内の設備構成は PSM が総合コンビナートを有しているほか、鋳物工場が最も多く 450 カ所、次いで圧延機が 334 機などとなっている（表 2.7.5 参照）。

PSM は 1971 年に当時のソビエト連邦との資本提携により建設された製鉄所で、溶鉱炉の 1 号機は 1981 年、1984 年には第 2 溶鉱炉、1984 年には冷間圧延機が稼働している。PSM はカラチから約 40km 東方に立地し、工場敷地面積は 18,600 エーカーとされている。PSM の年間生産設備規模は 110 万トンであるがビレット(鋼片)設備容量は 40 万トン～50 万トン、熱間圧延鋼板は 35 万トン～45 万トン、冷延鋼板は 10 万トン、亜鉛鉄板 8 万トン、軽量形鋼は 15 万トンとなっている。

表 2.7.5 鉄鋼産業の設備構成（2004/05 年）

Type	No. of Units
Integrated Steel Mills	1
Special Steel Mill	1
Foundries	450
Scrap Melters	82
Re-rolling Mills	334
Steel Pipe Mills	Over 60

出所：Planning Commission, 2006, “Pre-Feasibility Study for Steel and Related Products”

パキスタン鉄鋼連盟 (PSMA) の登録企業数は全国で 173 社となっている。登録企業の 40% に相当する 70 社がラホールに存在しており、次いで、グジランワラに 54 社、カラチには最大企業である PSM が操業しているもの、企業数は僅か 6 社となっている。

表 2.7.6 PSMA 登録企業所在地別企業数

Region	No of Companies
Lahore	70
Gujranwala	54
Islamabad	27
Peshawar/Gadoon/Hattar	11
Karachi/Hyderabad	6
Quetta/Azad Kashmir/Faisalbad	5
Total	173

出所：PSMA, “All Members List of All Regions” [http://www.steelmenters.com/members.htm#All Members](http://www.steelmenters.com/members.htm#All%20Members).

(2) 鉄鋼需要に対する供給構造

2004/05 年に於ける国内需要は約 470 万トンであったが、国内供給率は約 60%で、約 40% は輸入に依存している。

表 2.7.7 鉄鋼需要に対する供給構造（2004/05 年）

Source of Supply	Quantity (Tons)	Share (%)
PSM	675,000	14.5
Melters	2,100,000	45.1
Imports	1,834,000	39.4
Ship Breaking	44,000	0.9
Total	4,653,000	100.0

出所：Planning Commission, 2006, “Pre-Feasibility Study for Steel and Related Products”

(3) 貿易量の動向

鉄鋼輸入量は 2004/05 年で約 180 万トン、輸入金額は約 500 億ルピーとなっており、パキスタンの主要輸入品目の一つである。また、パキスタンの鉄鋼業には国内の建材などの鉄鋼需要に対応し、将来的には亜鉛めっき鋼板などの自動車向け高級鋼を生産することも視野に入れた日本や韓国などの鉄鋼メーカーも資本参加している。

表 2.7.8 パキスタンの鉄鋼製品輸入動向

	2002/03	2003/04	2004/05
Quantity (Thousand Tons)	1,099	1,264	1,834
Total Value (Rs Millions)	23,513	29,485	50,079

出所：Planning Commission, 2006, “Pre-Feasibility Study for Steel and Related Products”

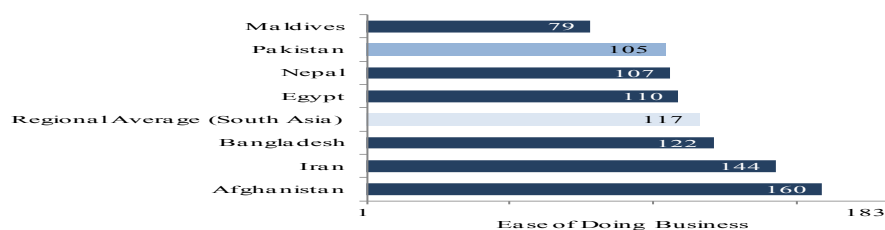
第3章 国際機関・業界団体からの投資環境整備に係る提案・要望

3.1 ビジネス環境- Doing Business 2012

3.1.1 国際比較

パキスタンが国際競争力を高めるためには、治安・エネルギー供給・ビジネス環境の効率性・ガバナンスの改善が必要である。世界経済フォーラムの“Global Competitiveness Report 2011/12”では、パキスタンの競争力は142カ国中118位に順位付けされており、弱点としてマクロ経済環境、労働市場の効率性、高等教育・訓練及びインフラが指摘されている。

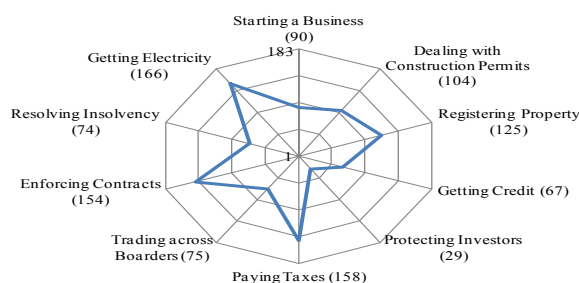
世界銀行の“Doing Business Report 2012”では、パキスタンのビジネス環境は183カ国中105位に順位付けされており、南アジア地域平均（117位）より高い評価を得ている（図3.1.1参照）。



出所：World Bank, “Doing Business Report 2012”

図 3.1.1 パキスタンのビジネス環境国際比較

“Doing Business Report”は、国家の法制度の改善などに資する目的で、ビジネス活動に関する項目について国別に評価して順位を決めている。2012年の評価項目は、i) 事業開始、ii) 建設許可、iii) 資産登録、iv) 融資、v) 投資家保護、vi) 税金、vii) 国際貿易、viii) 契約履行、ix) 破産手続、x) 電力受給の10項目からなっている。



出所：World Bank, “Doing Business Report 2012”

注：括弧内の数値は順位を示す。

図 3.1.2 パキスタンのビジネス活動に対する評価

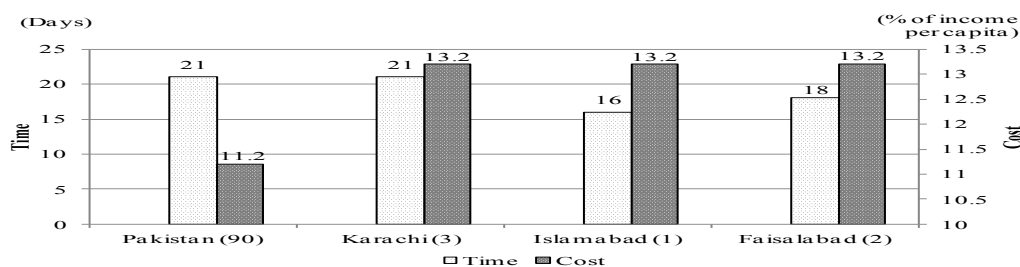
3.1.2 国内比較

2010 年のパキスタン国内の都市別ビジネス環境の比較では、ファイサラバードが最も高く評価されており、次いでムルタン（2 位）、ラホール（3 位）となっており、カラチは 13 都市中 9 位となっている。この都市別比較調査が開始された 2007 年には、カラチはパキスタン国内で最もビジネスフレンドリーな都市と評価されていたが、2010 年調査では前述のように下位に落ちている。

評価指標は i) 事業開始、ii) 建設許可、iii) 資産登録、iv) 税金、v) 国際貿易、vi) 契約履行の 6 項目からなっている。

(1) 新規事業開始

パキスタンで新規事業を開始するためには全部で約 10 の手続が必要である。手続にかかる時間や費用の観点から見た事業開始の容易さでは、カラチは国内で第 3 位にランクされている。

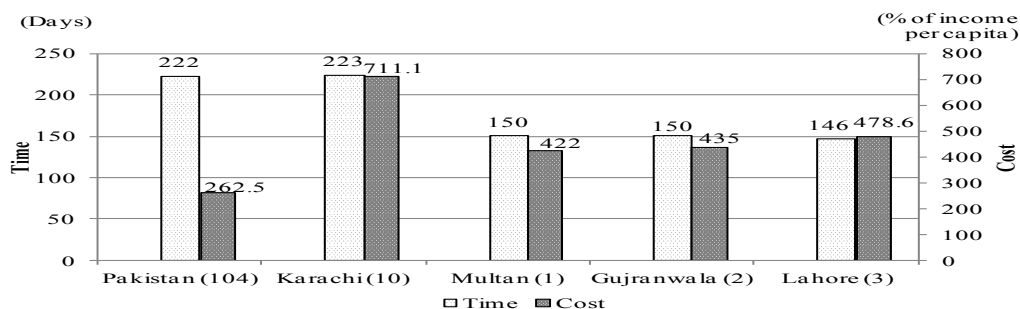


出所：World Bank and IFC, “Doing Business Report in Pakistan 2010”
 注：括弧内の数値は順位を示す。

図 3.1.3 事業開始についての国内比較

(2) 建設許可取得

パキスタンは建設許可取得にかかる時間は平均 222 日、費用は一人当たりの所得の 2.6 倍となっている。カラチは取得費用が一人当たり所得の 7.1 倍と高いため、総合評価は 10 位となっている（図 3.1.4 参照）。



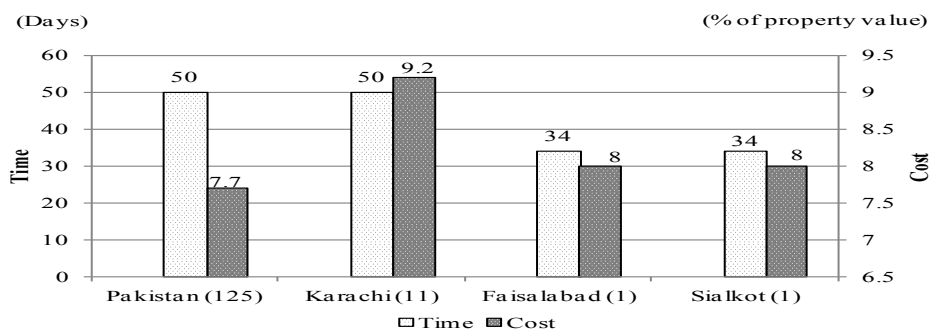
出所：World Bank and IFC, “Doing Business Report in Pakistan 2010”

注：括弧内の数値は順位を示す。

図 3.1.4 建設許可取得手続に係る国内比較

(3) 資産登録

ファイサラバードとシアルコットは資産登録に要する日数が 34 日と短く、資産登録の総合評価で首位を分けている。一方、カラチは登録にかかる時間は 50 日間と長く、また、費用も資産価格の 9.2%と高いため、総合評価では 11 位となっている。



出所：World Bank and IFC, “Doing Business Report in Pakistan 2010”

注：括弧内の数値は順位を示す。

図 3.1.5 資産登録に係る国内比較

(4) 税金

パキスタンの税金に関する評価は、2011 年の 116 位から 2012 年には 158 位へと下がっている。これは総課税率が 31.6%から 35.3%へ増加したことが大きく影響している。国内比較では、イスラマバードが低税率を理由に 1 位にランクされており、カラチは 11 位にランクされている（表 3.1.1 参照）。

表 3.1.1 税金に係る国内比較

Country/City	Ranking	Selected Indicators					
		Payments (number per year)	Time (hours per year)	Profit tax (%)	Labor tax & Contributions (%)	Other Taxes (%)	Total tax rate (% profit)
Pakistan	158	47	560	-	-	-	-
Islamabad	1	35	559	15.6	5.5	4.9	26.0
Quetta	2	47	560	14.4	12.2	4.5	31.2
Lahore	3	47	560	14.3	12.2	5.1	31.6
Karachi	11	47	560	14.3	12.2	5.1	31.6

出所：World Bank and IFC, “Doing Business Report in Pakistan 2010”

(5) 国際貿易

国際貿易ではパキスタンは183カ国中75位であり、他の項目と比較すると上位に評価されている。港湾都市であるカラチは輸出入にかかる時間及び費用の面で他の都市より有利で、国内ランキング1位である（表3.1.2参照）。

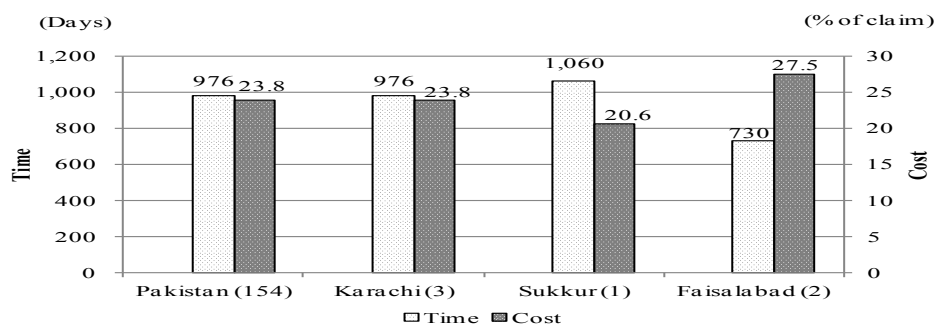
表 3.1.2 貿易に係る国内比較

Country/City	Ranking	Selected Indicators					
		Documents to Export (number)	Time to Export (days)	Cost to export (US\$ per Container)	Documents to Import (number)	Time to Import (days)	Cost to Import (US\$ per container)
Pakistan	75	7	21	660	8	18	705
Karachi	1	9	22	611	8	18	680
Hyderabad	2	9	20	616	8	20	708
Sukkur	3	9	21	639	8	18	784
Faisalabad	4	9	22	639	8	20	739
Multan	5	9	22	624	8	20	936
Sialkot	5	9	22	639	8	20	860
Sheikhupura	7	9	21	639	8	20	1,088
Peshawar	8	9	22	715	8	20	784
Quetta	9	9	23	619	8	21	693
Gujranwala	10	9	23	677	8	20	936
Islamabad	11	9	22	670	8	21	936
Rawalpindi	12	9	23	685	8	20	1,012
Lahore	13	9	23	791	8	20	1,088

出所：World Bank and IFC, “Doing Business Report in Pakistan 2010”

(6) 契約履行

契約履行については、カラチはサッカル、ファイサラバードに続く第3位に入っている。人口が多い都市やインフラが未整備の都市の方が契約履行の時間と費用がかかるとされている。



出所：World Bank and IFC, “Doing Business Report in Pakistan 2010”

注：括弧内の数値は順位を示す。

図 3.1.6 契約履行に係る国内比較

(7) 特記事項

“Doing Business Report in Pakistan 2010” では、以下のとおりコメントしている。

- (i) 同レポートの南アジア 2007 年が発行されて以来、ファイサラバード及びラホールは比較的上位にランクされている。両都市は操業開始に E サービスを導入したり、建設許可の建築・区画法令についても新方式を採用したりしている。一方、カラチなどはランク落ちしている。
- (ii) 全ての評価項目で上位を占めている都市は存在していない。例えば、イスラマバードは事業開始、税金などで比較的上位にランクされているが、契約履行や国際貿易などについての評価は低い。カラチは国際貿易や契約履行は比較的高く評価されているが、他の都市と比較して建設許可取得、資産譲渡、税金などについては低い評価となっている。ある地域で既に実施していることは他の地域にも適用が可能であるため、これらの評価結果が政策サイドのガイドラインとなることを期待している。
- (iii) 都市の規模はランキングに影響していない。上位にはムルタンやシェイクプラなどの小都市とファイサラバードやラホールといった比較的大きな都市も入っている。小都市の方が低コストで技術を利用して競争力を上げることができるという優位性がある。一方、大都市の場合は公的サービスにかかる費用は大きい、規模の経済性を享受できるという優位性がある。

上記コメントに加えて、カラチの評価が比較的低い 3 項目（建設許可取得、資産譲渡、税金）について見ると、建設許可取得と資産移転の低評価の理由としてはまず手続きに関する費用が高いこと、次に手続きに要する時間が他の都市よりかかることが挙げられる。税金については、税率を見る限りイスラマバードを除く都市は殆んど横並びであり、順位を付けるとカラチは低い、他の都市と大きな差はないと推定できる。

3.2 ビジネス環境・投資調査

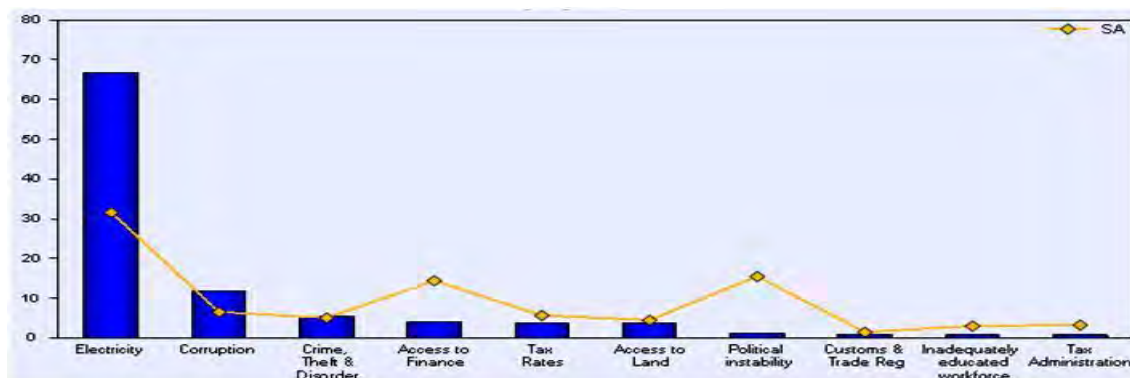
世銀及び OICCI はパキスタンビジネス環境の問題点に関する調査や現状認識に関する調査を実施している。

3.2.1 世銀一企業調査

世銀はパキスタンの企業調査を 2006 年 9 月から 2007 年 6 月にかけて実施した。インタビュー調査件数は 935 件で、経営者にヒアリングをしてデータを分析し、南アジア地域との比較分析も行っている。

ビジネス環境上の最大の障害

図 3.2.1 はパキスタン企業によって指摘されたトップ 10 項目のビジネス上の障害であり、南アジア諸国平均と比較したものである。これらの障害は i) 電力、ii) 汚職、iii) 犯罪・窃盗・暴動、iv) 金融、v) 税率、vi) 土地取得、vii) 政治的不安、viii) 関税・貿易制度、ix) 人材不足、x) 税制度からなっている。



出所：World Bank and IFC, “Enterprise Surveys: Pakistan Country Profile 2007”

図 3.2.1 ビジネス環境上の最大の障害

65%以上の回答者は電力が最大の課題であると回答している。次いで汚職、犯罪・窃盗・暴動などとなっている。電力と汚職を除くと、パキスタンのビジネス環境は南アジア諸国平均より高く評価されている。調査結果の詳細は添付資料 C に示す。

3.2.2 海外企業商工業会（OICCI）企業調査報告書 2011 年

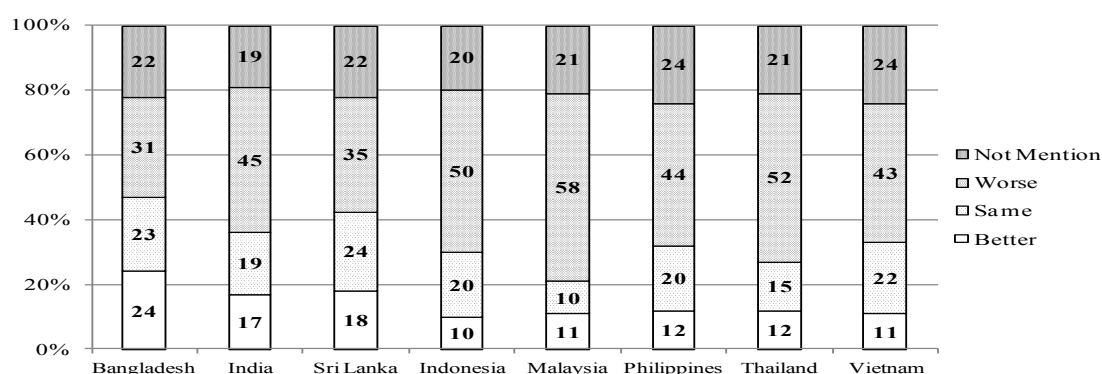
OICCI は毎年会員に対して投資関連調査を実施している。以下は 2011 年の調査結果の一部である（詳細は添付資料 C 参照）。

ビジネス活動の容易性

この調査はビジネス活動に関する調査のみならず、パキスタンの競争相手国と想定される 8 カ国との比較分析を行っている。

「悪い」と評価した場合、パキスタンは他の 8 カ国と比較して劣っているという意味である。例えばインドとの比較を見てみると、45%の回答者がインドの方がビジネス活動をしやすいと回答しているが、パキスタンの方がビジネス活動をしやすいと回答している人も 17% いる。一方、19%の回答者はどちらも同程度と回答している（図 3.2.2 参照）。

パキスタンの総合的な環境としては、回答は様々ではあるが、比較対象の 8 カ国と比べて「悪い」という評価が比較的多い。



出所：OICCI, “Perception and Investment Survey 2011”

図 3.2.2 ビジネス活動の容易性

ビジネス活動に関する長短所

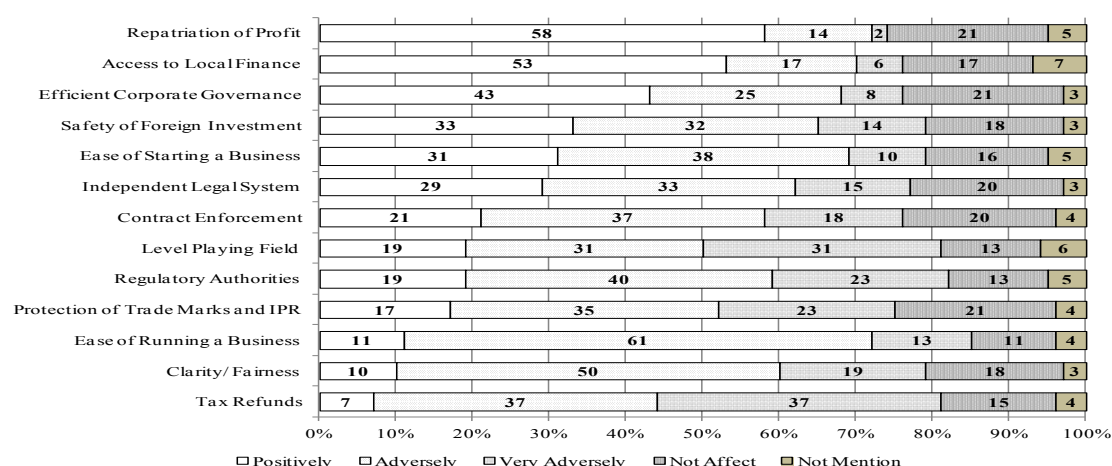
調査結果によるとパキスタンの長所として、「利益の海外送金」、「国内金融支援」、「コーポレート・ガバナンス」が挙げられる。58%の回答者が利益の海外送金は支障がなく、企業活動が促進できると評価している（図 3.2.3 参照）。

その反面、税金還付、払戻金の調整遅延、不当な法令、通常営業の困難、著作権保護の

欠如、契約履行は事業運営上の大きな課題となっていることが指摘されている。

還付金の遅延は、ビジネス界に引き続き影響している。一部の企業は、何年も前から支払われるべき払戻金を待ち続けている。この問題に加えて、多くの回答者は、「法律の公平さ」がビジネス活動において問題であると考えている。

製薬部門は、不公平な競争条件と商標権や著作権の侵害などを問題としている。IT部門の回答者の67%も、これらの問題を新規投資の阻害要因と指摘している。



出所：OICCI, “Perception and Investment Survey 2011”

図 3.2.3 ビジネス活動の長所・短所

3.2.3 産業活動に関する補足情報

上記に加え、投資家にとって参考となる以下の情報を提示する。

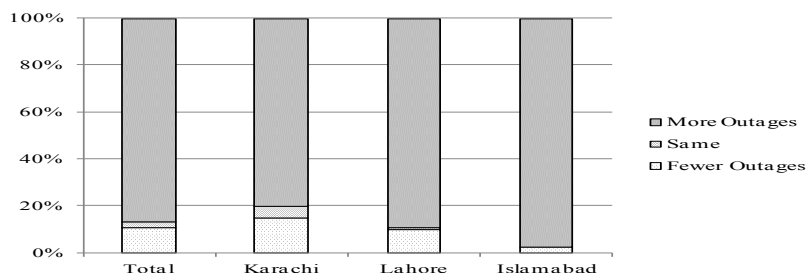
- カラチの停電事情はイスラマバード、ラホールより良好
- 汚職問題は低減
- 資金フローの問題

(1) カラチの停電事情はイスラマバード、ラホールより良好

世銀がパキスタン 385 社を対象に停電について調査した結果、イスラマバードでは 2007 年に停電を経験した企業は 66%であったが、2010 年には全ての企業が経験していると報告している。しかし、カラチの企業は 2007 年から 2010 年までに停電が問題であるとする企業と問題ではないとする企業数は約半々に分かれている。

パキスタンの停電時間数は一回当たり平均 3 時間から 1.5 時間に減少したが、停電回数は

増加している。イスラマバードやラホールにおける停電回数は 2010 年に月平均 150 回であるのに対して、カラチは 2007 年の月平均 33 回から 80 回へ増加しているものの両都市に比較すると大幅に少ない。しかし、このように停電回数はパキスタンにとって大きな問題であることに変わりはない。



出所：Business Environment Perceptions in Afghanistan and Pakistan , Enterprise Survey

図 3.3.1 2007 年～2010 年までの停電数の変化

(2) 汚職問題は低減

2007 年から 2010 年までに、汚職が最も重要な問題であるとしていた企業は 27%から 14%に減少した。また、重要な問題としていた企業も 38%から 15%に減少している。国全体では 75%の企業が 2007 年から 2010 年までに汚職は減少したとしている。ラホールでは 54%から 35%へと大幅に減少している。

2010 年には、税務署職員の年 6 回程度の訪問、打合せの席で贈呈品が求められたとしている大企業は 66%となっている。また、大企業の経営上層部が法令の対応に要した時間はおおよそ 15%としている。アフガニスタンと比較した場合、パキスタンの大企業の方が税務署職員の企業訪問が多く、贈与を求められると報告している。

しかし、汚職問題よりも電力問題や政治不安などの問題の方が大きいと、汚職問題が顕著に現れてこない面もあるとの指摘もある。

(3) 資金フロー問題

2008 年の世界金融危機以後、赤字を補填しようとする政府の銀行部門への依存が高まり、民間銀行の公共部門との関わりが強まっている。2013 年度の財政赤字の 87%は国内資源で補填される見込みであり、銀行部門の公共部門との関わりは一層強まると考えられる。

公共部門貸付の需要は、循環債務（circular debt）問題や小麦・砂糖など生活必需品への助成の必要性を背景に依然として高いままであるが、民間部門貸付の需要は低い。貸付の

停滞は、増加する債務不履行に悩む銀行部門の慎重な姿勢と民間部門の貸付需要の低迷を反映している。

国債は、リスクのない投資であることに加え、低コストの預金を集めることで大きな調達運用金利差を生むことができるため、商業銀行にとっては国内で最良の貸付である。大きな調達運用金利差は民間部門投資のクラウディングアウト（crowding out）を引き起こす原因となる一方、銀行側にとっては不良債権や引当金の増加を懸念することがなく、大きな調達運用金利差を生むことができる。また、国債はリスクがゼロであるため、自己資本比率の点でも有利である。しかし、公共部門の国債以外の債務返済能力は、独立系発電事業者（IPP）の返済から明らかなように、今後の予算源次第である。

3.3 日本・パキスタン産業界等からの要望事項

3.3.1 JPBCC 及び PJBF からの要望

日本パキスタン経済委員会（JPBCC）及び PJBF は 2009 年 5 月に Vision2030 の目標達成に向けて共同研究レポート“Vision 2030 of Pakistan Joint Study Report”を提出している。

本調査では、これらの提案・要望事項についての進捗状況を外資系企業の経営者に確認したが、外資系企業の多くが同様の指摘をしていることから投資環境は 2009 年から殆んど改善されていないものと見られる。

表 3.3.1 Vision 2030 の達成に向けた製造業関連の課題と改善案に関する確認事項

課題	現状と課題	研究グループによる協同提案要旨
製造業全般	製造業は他のセクターより早く成長しており GDP シェアも拡大方向にある。同セクターは資源集約型と技術主導型の 2 つから構成されている。前者は繊維産業、後者は自動車産業である。	JPBCC は、高付加価値産業である自動車産業に特に注目しており、自動車産業を振興することにより、パキスタン製造業の平均成長率 10%を確保する必要がある。
自動車産業	経済成長に伴い、自動車生産も成長しているものの、人口規模は 1.7 億人に対して人口あたりの自動車所有率は、中国、タイ及びその他の中間所得国よりかなり低い。パキスタンは中間所得国を目指していることから自動車生産は増加する見込みである。	自動車産業及び関連産業の成長の可能性が非常に大きいことを示唆している。なぜならパキスタンの市場は大きく、規模の経済が生産コストを低減でき、かつ輸出産業になりえることから同国が必要とする外貨獲得産業になりえる。
	日系企業は中国などからの二輪車の不当価格による輸入、著作権侵害を含む不当輸入制度の改善に苦慮している。長期的な観点から一貫したビジョンで業界に特定の政策を導入する必要がある。	二輪車の不当輸入制度を解消する必要がある。
	自動車取得登録時に関税 5%及び源泉徴収税が課税され、自動車の需要は減少している。円高ルピー安で生産価格が増加する影響で販売価格が高くなる。加えて、自動車購入資金ローンの高金利が購買意欲を損ねている。	このような現状から自動車産業に対する税制度の改善を要望する。

課題	現状と課題	研究グループによる協同提案要旨
	自動車販売が停滞している理由の一つに新車の登録料が 800cc クラスで 7,500 ルピー、2000cc で 50,000 ルピーと高いことが指摘されている。 3 年以下の中古車輸入は許可されているが、減価償却による価格や税金は頻繁に改定されている。 環境保護規制が欠如している。環境保護の観点からも将来の自動車安全検査及び排ガス規制が必要である。	長期的な観点から一貫したビジョンで業界に特定の政策を導入する必要がある。 国内製造会社の保護のためにも（中古車の輸入禁止など）一貫性のある政策が必要である。 環境規制が整備されないと古い車が運行して安全面に問題が発生し、環境汚染も発生する。早期に安全や環境に関する規制を導入する必要がある。
繊維産業	パキスタンは綿生産量で世界第 4 位である。この資源基盤は現地繊維業界の発展の推進力であり、優位性をもたらしている。繊維産業はパキスタンの基幹産業であり、輸出の約 70%、GDP の 14% を占めている。雇用は産業界の 50% を占めている。 しかし、労働者の質の向上、また、一層の輸出貢献に向けての繊維製品の付加価値向上のために政府の強いリーダーシップが必要である。	繊維産業は重要な輸出産業であることから産業の活性化策に取り組む必要がある。例えば、バングラデシュでは日本、米国や EU などから多くのバイヤーが衣料調達のための現地事務所を設置しているが、パキスタンはこの点ではまだ後発国である。 パキスタンの比較優位を分析して、繊維産業育成の国策を立案する必要がある。さらに、インフラを改善すればパキスタンは繊維産業への投資が拡大すると共に、外国バイヤーが増加する。
外部要因 (FDI ・ FTA).	FDI : パキスタンの FDI は世界平均の概ね半分程度であると見られる。この原因は、①法的な透明性の欠如による社会保障の欠如、②官僚主義、汚職、並びにインセンティブとしてアイルランドなみに法人税を 12.5%に低減させた。	FTA : 貿易取引・投資拡大には技術支援や開発経験の共有が必要である。FTA 協定などにより、パキスタン経済の地域経済・世界経済への統合を目指している。そのためには①教育、②土地改革、③ワンストップサービスなどによる事務手続きの簡素化、④国のイメージ改善につながる治安改善、⑤司法制度の迅速化と透明性の確保が必要である。
インフラ全体	インフラ整備は生産活動にとって必須条件である。しかし、パキスタンのインフラは FDI を停滞させるような整備水準である。	外資系企業にとってインフラ整備は投資先の選択として大きな要因である。日系企業を新たな SEZ に誘致することを計画するより KEPZ など既存の工業団地の整備を優先し、そこに企業誘致を促進する政策の方が FDI 促進に繋がることに留意すべきである。
電力インフラ	直接投資を阻害する要因の最たるものが電力不足であるとされている。発電容量は 3,500MW の不足と試算されているが、生産能力は水位の低い時期には 5,000MW 以上に上ると試算されている。産業界にとっては、過去 10 年間の計画性の欠如に起因するエネルギー不足による生産コストの増加が問題である。	2 つの代替案が想定される。①パキスタン国の電源の 0.1%を占める従来の石炭火力を 2030 年には 50%まで引き上げる。これによって、発電コストは 30～35%縮減できる。②ダム建設によって水力発電を開発する。しかし、土地登記問題が問題になるため、この問題に向き合う必要がある。
人的資源	人的資源開発は産業界の発展にとって必要不可欠な条件であり、教育問題は緊急課題である。特に、石油化学分野では熟練工の不足が石油精錬所の不足に繋がっている。	パキスタン自動車業界は高付加価値製品への転換に迫られているが、それに必要な人的資源開発に真剣に取り組むべきである。産業界が必要とする人材開発のために政府は 2015 年までに国家予算の 7～8%を割り当てる必要がある。
ガバナンス	外部有識者の多くが、ガバナンスの悪さが様々な問題の根底にあると指摘している。特に、①政府決定事項に関する透明性と②法制度面（不正行為、賄賂など）に関する説明責任について改善が必要である。	Vision2030 に定めた国策を達成するためには、ガバナンスを改善する必要がある。公正な競争を損ねている汚職に対して政府は厳しい姿勢で取り組むべきである。

出所：PJBF and JPBC “Vision 2030 of Pakistan, Joint Study Report”

表 3.3.2 “JPBCC-PJBF”のアンケート調査結果

区分	回答内容
パキスタンへの投資理由	6社（38%）が販売・サービス提供拠点としての投資
	6社（38%）が生産拠点としての投資
	5社（31%）が駐在事務所、投資会社、代理店、輸送拠点
将来のパキスタンでのビジネス計画	8社（50%）が追加投資計画の可能性があるとしている。
	回答の多く（32社、80%）はパキスタンの人口規模と市場の大きさを投資の最大要因としている。
	地理的立地条件や競合相手が少ないなどを挙げている企業もある。
投資の阻害要因	政治・社会の不安定、治安を最大の要因としている。
	半数以上の企業は法制度の未整備、インフラの未整備、裾野産業の欠如などを指摘している。
	3分の2の企業はインフラ（停電、電力不足）を重要課題として指摘している。
労働市場	ITなどの高レベルの技術者はアメリカなどの先進国へ流失しているなどの問題点も指摘されている。労働者についても中近東などへの出稼ぎで国内雇用に支障がでていると建設会社は指摘している。
有望産業	多くの回答者が農業、食品加工、繊維、IT、インフラ（電力、水、交通）、自動車部品を挙げている。医薬品分野では、医師や管理職のレベルが比較的高いことから、中央アジアやアフリカなどへの輸出拡大の可能性があるとされている。
パキスタン政府との連携強化のための日本政府への期待事項	69%の回答者は非関税障壁の撤廃や関税の低減などが重要であるとしている。これはパキスタンのみならず、日本も改善努力が必要である。これには関税削減も含まれるが、労働者の受け入、ODAの拡大や人的資源開発への期待が大きい。

出所：PJBF and JPBCC “Vision 2030 of Pakistan, Joint Study Report”

3.3.2 自動車産業に関する要望・提言

(1) 自動車産業界からの要望

PAMA（OEMを含む20社）及びPAAPAMは、AIDP-1（2007年からの5カ年計画）で達成されなかった事項（税制改善を除く4事項）の実施及び予算の確保を既に要請している。現在、AIDP-2を策定中である。

2011年、パキスタン政府の要請に基づき、JICAは自動車産業の調査を実施し、AIDPの実施を視野に入れた自動車産業発展に向けての提言を行った。同調査の報告書に基づき、自動車産業界はJICAに対して以下の分野での支援を期待している。

- 人材育成
- 国際基準に合った品質基準の制定
- 認定を含む車両・部品検査施設の設置

(2) 自動車産業振興政策策定プロジェクトによる提言

JICAは2011年1月パキスタン自動車産業の高付加価値化、及び国際競争力向上のために

AIDP の実施状況を確認し、同プログラムを中心とする自動車産業振興政策の実施が促進されることを目的とした報告書（パキスタン・イスラム共和国自動車産業振興政策策定プロジェクト）を作成した。

同報告書によれば、5 分野において 17 のアクションプランが提案されているが、今回カラチ自動車産業界から提案されている「人材育成」、「品質検査能力向上」及び「排ガス規制対策」の 3 課題については以下に示す 7 つのアクションプランとの関連性が深い。

表 3.3.3 自動車産業振興のためのアクションプランとの関連性

番号	プログラム名	関連性のあるプログラム
A	Technological Upgrading Support	
A-1	Technology Extension Guidance Program	●
A-2	OEM Support Program for Vender Development	
A-3	Oversea Skill Training Program	●
A-4	Comprehensive Technology Upgrading Program	●
B	Human Resource Development Support	
B-1	Short-Term Training Program by Japanese Technical Exerts	●
B-2	Improvement Program for Vocational Skill Training	
B-3	Preparation for Establishment of the Skill Certification System	
C	Management Support	
C-1	New Financial Loan Program for Technology Acquisition Support	
C-2	Promotion Loan Program for Replacement of Commercial Vehicles	
C-3	Export Promotion of Automobiles and Automotive Parts	
D	Support for Development of Policies, Programs and Systems	
D-1	Pakistan Automotive Institute (PAI) Establishment Project	
D-2	Establishment of the EDB Automotive Wing	
D-3	Project for Strengthening of PAAPAM Organization	
D-4	Incentive for Pakistan Basic Car	
E	Improvement of Quality, Safety and Environment Control Standards	
E-1	Development of the Automotive Homologation System in Pakistan	
E-2	Vehicle Inspection System and Facilities Development Project	●
E-3	Improvement Project for Testing Procedure of PSQCA	●

出所：UNICO International Corporation/ JICA. 2011. “Final Report: Project for Automobile Industry Development Policy in the Islamic Republic of Pakistan.”

関連性のあるプログラムの目的は以下の通りである。

A-1 Technology Extension Guidance Program

国内部品産業の技術力向上のために企業巡回診断・指導サービス制度を構築し、合わせてパキスタン人トレーナーの養成を図る。

A-3 Oversea Skill Training Program

本プログラムを通じ、車先進国の技術を吸収し、自社のみでなく同業他社へのシナジー効果でパキスタン自動車産業の底上げを行い、最終的にはパキスタン独自の車作り体制を構築することを目的とする。

A-4 Comprehensive Technology Upgrading Program

- 本プログラムはパキスタン自動車産業振興のため、最も技術改善を急ぐ必要のあるプレス金型製作分野を対象に、これを支える技術支援機関を支援する。
- 有能な若者に技術習得の機会を与え、パキスタンにとっての技術者の養成を図る。
- 自動車産業が最も頼れる日本工業規格（JIS）を自動車産業の核となる関連機関に配備して JIS をパキスタンに浸透させる。

B-1 Short-Term Training Program by Japanese Technical Experts

本プログラムはシートメタル用金型製作を自国内で可能とし、それによってシートメタル部品の品質を上げ、ひいては、パキスタン自動車全体の品質を上げることを目的とする。また、部品調達比率向上に寄与することによって、雇用の促進、コストの削減を目指す。

E-2 Vehicle Inspection System and Facilities Development Project

本プログラムは、通信省（MOC）がパキスタンにおける車両の保安基準を定め、一定期間ごとに指定された行政機関（代理機関）が検査を行い、車両の所有権を公証するための登録制度を構築する。また、そのために必要な法律の改正、施設の整備、人材の養成などを行う。実施との関係で、MOC 又は州政府が MOC と連携し、Motor Vehicle Rule 1969 を修正する。

E-3 Improvement Project for Testing Procedure of PSQCA

本プログラムは、二輪車及び三輪車の安全性の確保と、これが環境に与える影響を世界の趨勢を考慮して大幅に異なったものとならない基準、即ちグローバルとは隔たるもののこれに準拠したナショナルスタンダードを作成し、これに適合しない粗悪品質を排除することにより品質・安全性の高い製品の供給を促すことを目的とする。

3.4 問題解決分析

2011 年 2 月に日本人商工会（JACI）、JETRO カラチ事務所及び JICA 投資環境整備アドバイザーによって下表に示す問題解決分析プロポーザルが作成され、関連省庁の調整・協議が開始された。

本調査では問題解決分析プロポーザルの進捗状況について、BOI・JACI・JICA 投資環境整備アドバイザーに確認した。概ね、半数（全体の 2 分の 1）の問題は既に解決済みであり、残りの半分（全体の 4 分の 1）は全解決には至っていないが、一部解決済みである。残りの半分（全体の 4 分の 1）は未解決である。

表 3.4.1 日系企業からの改善要望事項 (2011 年 4 月)

セクター	要望
KEPZ	① 治安の確保 ② アクセス道路、電力・給水インフラの改善 ③ 消火栓やガードマンの設置による安全確保 ④ 課税問題、運営・事務手続き問題の解消
金融	① 金融機関の管理規定の緩和
自動車産業	① 治安の確保 ② 現地車両製造主導による長期、安定的な政策の確立 ③ 電力・水の改善 ④ 道路の拡張 ⑤ カシム港への道路の新設 ⑥ 輸出払い戻し制度の確立
鉄鋼業	① 治安の確保 ② 道路の拡張 ③ 輸入税問題の解消 ④ 補助・救済制度の確立

出所：“Problem -Analysis & Solution-Action”

3.4.1 KEPZ の問題点と進捗状況

(1) 治安

(a) 問題点と政府への要望

- 工場敷地内に空の弾丸が 3 つ発見された。そのうちの一つは工場の屋根を貫いていた。
- Y 社は工場近くに安全面からチェックポスト（交番）の設置を希望。
- カラチ輸出加工区（KEPZ）内の多くのチェックポストは警備員が不在であり、安全対策が十分行われていない。
- Y 社従業員が公共交通で通勤中にガンポイントによる窃盗に遭い、現金と携帯が奪われた。
- Y 社は社員の家から事務所までの通勤ルートの治安を問題視している。特に危険地

域の排除・改善を要望している。

(b) 改善状況

- KEPZ 敷地内の治安が全体的に改善した。
- KEPZ 敷地外の治安が前年度より改善された。
- 警官やレンジャーによる警備は改善されているが、それでもカラチ中心地区からカシム港に繋がる道路、通勤中での治安面での不安は強い。

(c) 今後の課題

- 治安改善のために定期的に KEPZ 及びシンド州警察が調整を行う。
- シンド州警察の意識改革による治安対策の適正化を図る。
- カラチの治安対策はシンド州警察が今後も強化する必要がある。

(2) インフラ改善

(a) 問題点と政府への要望

- Y 社近くの道路舗装が破損していることから道路補修の要望があった。
- KEPZ 外部道路が片道 2 車線となっているが、1 車線しか利用できない。
- KEPZ 立地企業に対する安定した電力供給の要望があった。
- カラチ輸出加工区庁（KEPZA）は立地企業に対する十分な給水体制の整備を図る。
- 緊急時に備えて、Y 社近郊に消火栓設置の提案があった。

(b) 改善状況

- シンド州政府がメヘラン高速道路（3.2km）の拡張工事を実施し、KEPZ へのアクセス道路が 2012 年 4 月完成した。
- KESC は生産時間帯への影響を最小限にするため計画停電を実施するようにした。このため 2011 年には 3～4 時間あった停電が 2012 年には夜間のみ 1～2 時間の停電に改善した。
- 消火栓が Y 社近郊に設置された。
- KEPZ 敷地内では Y 社が必要とする適切な道路状況が確保された。
- メヘラン高速道路の渋滞が緩和し、交通事故も減少した。道路補修により治安も改善された。
- メヘラン高速道路が我が国資金援助を受けて延長される予定である。延長されると、

カシム港へ通じる道が複数になり、アクセスも容易になる。

- KEPZ 内工場への電力供給が安定してきたため生産ロスが減少した。
- KEPZ 内の警備体制が改善された。

(c) 今後の課題

- KEPZ 外の道路補修は KMC が、KEPZ 内の道路補修は KEPZA が責任を持って実施する。
- 電力需要は通常冬季より夏季の方が増加する傾向にある。夏季に於ける生産時間帯の電力消費量を最小にするよう工場側と KEPZ 間で調整が必要である。
- メヘラン高速道路の拡張計画を含めた将来計画について、BOI とシンド州政府との密接な連携が必要である。

(3) 運営上の問題点

(a) 問題点と政府への要望

- KEPZ 法令によれば、KEPZ 内立地企業は自動車を 1 台無税で輸入出来ることになっているが、政府内部の手続きが煩雑で実施されない状況が続いていた。
- KEPZ 内に立地する企業が必要とする通関手続きはこれまで午後 3 時以降のみと限定されていたが、企業側はいつでも迅速な手続きをしてくれるように改善を要望していた。
- KEPZ 内立地企業に対する税金は基本的に無税であるが、シンド州政府のインフラ税が適用されて、輸入機器価格に対して 0.5%が課税された。

(b) 改善状況

- Y 社は事務所に自動車 1 台輸入できた。
- KEPZ の通関手続きが 24 時間体制で実施されるようになった。
- シンド州政府はインフラ税を免税にする最終承認段階にある。

(c) 今後の課題

- BOI は引き続きシンド州政府にインフラ税の問題解決を働きかける。
- KEPZA に長期的観点からの提案・調整を行う。

3.4.2 金融セクター

(a) 問題点と政府への要望

- 外国銀行は払込資本を企業の貸付に流用することができない。
- 外国銀行はパキスタン政府銀行に無利子の口座を開設するか、国債を購入して銀行破綻の保護措置に対応する必要がある。
- 政府によって輸入為替予約が凍結されているため、大企業は銀行の輸入決済を行うのが困難であった。

(b) 改善状況

- 輸入為替予約が可能となった。
- 製造業者は現在輸入価格を設定できるようになり、企業経営の財務面で貢献できるようになった。

(c) 今後の課題

- 払込資本の預託金及び政府銀行での無利子口座の開設については改善が見られない。

3.4.3 自動車産業

(1) 治安の回復

(a) 問題点と政府への要望

- 経営者は通勤中の治安問題を指摘している。特に、既に事件が発生している危険地域の治安対策の要望が強い。
- カラチでは渋滞で車が停車した時に犯罪が発生するケースが多い。拳銃を持った男がバイクに乗ってきて、現金や携帯電話を強奪する。また、ラップトップなどの携帯品も強奪する場合もある。
- 市内で暴動が発生した場合には、通勤道路である国道5号線が頻繁に閉鎖される。
- 緊急事態の場合でも警察の対応が遅く、殆んど打つ手がない。

(b) 改善状況

- 企業側から指摘のあったカラチからカシム港までの危険地点での警官・レンジャーパトロールが特に朝と夕方強化され、治安は改善した。

(c) 今後の課題

- 立地企業を引き続きフルサポートするためには、シンド州警察と治安改善に関する定期的な協議が必要である。
- シンド州警察では治安対策に必要な警備機材が不足している上、警察官の意欲が欠如している。
- シンド州警察は引き続きカラチの治安対策に専念する必要がある。

(2) 政策立案

(a) 問題点と政府への要望

- パキスタン政府には、投資家に友好的な首尾一貫した長期的な政策が欠如している。
- パキスタン政府は必要な政策を実施できていない。
- パキスタン政府には国内自動車産業優先政策が欠如している。中古車輸入は国内自動車産業の発展にとって障壁である。
- 自動車分野では新規投資家に対する税制上の優遇措置がない。

(b) 改善状況

- 新規投資家にとって魅力的な 10 年間の法人税免除が適用される見込みである。
- 政府による新規自動車産業政策が数カ月内に施行される予定である。自動車産業への税制支援により、今後の投資が促進されることが期待されている。

(c) 今後の課題

- 政府は商業目的の中古車輸入を禁止しているが、私用目的で輸入されており、国内産業に影響を与えている。また、政府も中古車輸入によって歳入を減少させている。

(3) インフラの改善

(a) 問題点と政府への要望

- カラチ国道 5 号線を現在の片道 2 車線から 3 車線に拡張し、増加する渋滞に対応する必要がある。
- 国道 5 号線の数カ所に渋滞緩和のための立体交差を建設する必要がある。
- 投資企業の通勤のために住宅地（DHA-7）からカシム港までの新たな高速道路が必要である。
- 電力不足は国家的問題であるが、政府は製造業に最大限、特に生産時間帯には電力供給すべきである。電力配分計画は製造業者と協議して決める必要がある。
- 政府は電力問題解決のための具体策を至急取るべきである。
- ガス供給問題も政府が対処すべき問題の一つである。これは製造業の生産に悪影響を与え、収益悪化に繋がる問題である。
- 製造業にとって安定した水供給は必要条件である。
- ラホール市内から B 社工場までのアクセス道路改善が必要である。
- B 社はガス供給を申請しているが、進展していない。

(b) 改善状況

- カラチでは電力供給の改善により生産性が向上し、維持コストが低減した。
- 立体交差点はカラチ国道 5 号線の渋滞改善に繋がる。
- B 社工場への道路改修は物流面で改善した。

(c) 今後の課題

- 政府は国道 5 号線の改修に必要な資金は十分でないことを表明している。
- 政府は国道に立体交差を建設する十分な資金を準備できない。
- 政府は電力及びガス問題の解消に向けて全力で取り組む必要がある。
- ラホールの B 社へのガス供給は保留の状況である。

(4) 税制度の問題

(a) 問題点と政府への要望

- 2010 年 6 月、政府は売上税を 1.0%から 0.5%に改定した。売上税は赤字企業でも支払義務がある。製造業界は証券取引所上場企業への売上税の適用除外を求めている。

政府は自動車会社から徴収した売上税の超過徴収分の払戻を適切に実行していない。

- 自動車産業界はコンポーネント部品（CKD）輸入にかかる 3%の前払い税の廃止を求めている。

(b) 改善状況

- 売上税は廃止にはならなかったが、1.0%から 0.5%に削減されたことによって自動車業界の財務状況改善に繋がる。

(c) 今後の課題

- 前払い税は廃止にはならなかったが、BOI は引き続き政府に早期解決を図るように要請していく。

3.4.4 製鉄業

(1) 治安の回復

（上記自動車業界と同様であるため省略する）。

(2) インフラの改善

（上記自動車業界と同様であるため省略する）。

(3) 輸入関税の問題

(a) 問題点と政府への要望

- 国内需要は増加しているが、冷圧鋼板（CRC）の国内生産が不足している。政府は 2011 年 7 月に CRC の輸入税を 10%から 5%に軽減し、CRC が高価格にならないように調整している段階である。
- C 社は国内需要に対応するため良質の CRC のフル生産を開始した。国内産業の保護・育成のため、政府には安価で低品質の輸入 CRC への輸入税を上げることが求められている。

(b) 改善状況

- 問題は未解決である。しかし、工業省工業開発局（EDB）は CRC の輸入税を 5% から 10% に上げるように財務省歳入庁（FBR）に申請している。

(c) 今後の課題

- 国内産業の育成を促進するならば、政府は関税を上げるべきである。

(4) 補助金・救助制度

(a) 問題点と政府への要望

- 過去数年、パキスタン通貨の外貨に対する実質的価値が下がっている。投資コストは大幅に増加し、工場完成に向けて必要な追加投資が困難な状況である。
- C 社は財務的問題から政府に補助金などの救助策を要請中である。

(b) 改善状況

- 政府には、企業に対する救済措置を講じるのに十分な資金も意思もない。

(c) 今後の課題

- BOI は長期的な投資戦略の観点から引き続き政府と協議していく方針である。

第4章 インタビュー調査から特定された課題

4.1 はじめに

調査団は、企業情報及び従業員の生活環境に関するインタビュー調査を2012年5月に実施した。調査のサンプル数は多国籍企業及び合弁企業の25社である。国・地域別に見てみると、日本・香港・台湾・オランダ・UAEなど多岐にわたるが、全体の20%を日系企業が占めている。

立地は様々であるが、回答企業の68%がKEPZAとPQAの管轄下の工業団地に位置している。設立年は、40%以上が1970年代及び80年代、33%が90年代である。大部分（63%）は未上場企業であり、上場企業は21%のみである。

回答企業の製造品は衣類・医薬品・化学製品・電子機器・プラスチック製品など多様である。最も多かったのは5社（20%）ではあるが、織物製品である。カラチへの投資の主な理由は原材料の調達と国内市場である。当初の投資計画に沿って首尾よく事業を進めていると回答している企業は83%以上に達している。

大部分の回答企業（約90%）はテロの脅威にはさらされていないと感じているものの、治安状況に懸念を示しており、警備員・監視カメラなど様々な治安対策を講じている。

KEPZA及びPQAにより提供されている設備やサービスについては、回答企業は比較的満足している。しかし、インフラの整備・公共サービスの提供・情報へのアクセス・FDI認可手続きなど様々な問題があり、政府機関や他の監督機関の役割には不満を示している。

このような治安に関する不安、政府や監督機関の役割に対する不満は、カラチおよびパキスタンの他の地域の投資環境改善に向けて、取り除く必要がある。さらなるFDIとよりよいビジネス機会のための環境作りのためには、政府機関がその責務、グッドガバナンス、一貫した政策をより効率的に遂行することが求められている。

外国人及び現地従業員の生活環境に関する様々な問題（治安、通勤事情、住宅、食生活、医療、子どもの教育、地域住民との関係、生活の便利さ）については、外国人従業員はいずれも深刻な問題として捉えており、解決が必要である。

4.2 投資環境に関する課題

本節の目的は、カラチの外資系企業が直面する課題を特定し、効率的・実践的な解決策を提案することである。しかし、同様の調査（Problem-Analysis & Solution-Action）が既になさ

れているため、本調査ではその結果を確認するとともに、その結果を念頭に置いて検討する。

4.2.1 企業活動の概要（セクション A）

インタビュー調査は合計 25 社に対して実施した。その所在地は下表に示すとおり。

表 4.2.1 回答企業の所在地

Location	KEPZA	PQA	Bin Qasim	Landhi	West Wharf	S.I.T.E.	M. T. Khan Road	Total
Numbers	9 (36%)	8 (32%)	2 (8%)	2 (8%)	2 (8%)	1 (4%)	1 (4%)	25 (100%)

出所：JICA 調査団

注：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

調査対象は当初 KPZA と PQA に位置する企業のみのものであったが、外資系企業が少なかったため、その他の地域も対象とした。したがって、ビジネス環境に関するより正確な情報は同一地域の企業から集める必要がある。

企業選定の第一条件は、海外直接投資あるいは合併企業であることである。第二の条件は、製造業者であることである。第一の条件は全ての企業が満たしているが、第二の条件は全ての企業が満たしているわけではない。十分な数の製造業企業から調査協力が得られなかったこと、またインタビュー調査に適切な人が不在であったことから、製造業以外の企業に対しても調査を行った。

回答企業は以下の国・地域の企業、あるいは以下の国・地域の企業との合併事業である。日系企業が 5 社で全体の 20%を占めている。

表 4.2.2 回答企業の国・地域

Country	Number of Companies	Country	Number of Companies
Japan	5 (20%)	Malaysia	1 (4%)
Hong Kong	2 (8%)	South Korea	1 (4%)
Taiwan	2 (8%)	Switzerland	1 (4%)
The Netherlands	2 (8%)	UK	1 (4%)
UAE	2 (8%)	USA	1 (4%)
France	1 (4%)	Others	5 (20%)
Germany	1 (4%)	Total	25 (100%)

出所：JICA 調査団

注：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

産業別に見てみると、下表に示す通り、衣類関連の企業が 5 社と最多で、続いて化学製品、

自動車関連企業が 3 社ずつとなっている。

表 4.2.3 産業部門別インタビュー企業数

Type of Industry	No.
Apparel	5
Coke and Refined Petroleum Products	1
Chemicals and Chemical Products	3
Basic Pharmaceutical Products and Pharmaceutical Preparations	2
Rubber and Plastic Products	1
Basic Metals	1
Fabricated Metal Products, except Machinery and Equipment	1
Computer, Electronics, and Optical Products	1
Electrical Equipment	1
Automobile (Motor Vehicles, Trailers, and Semi-trailers)	3
Edible Oils	1
Guar Gum	1
Light Engineering Works	1
Marble Products	1
Other Manufacturing	2
Total	25

出所：JICA 調査団

企業設立年を下表に示す。一部の企業はパキスタン独立以来操業しており、大企業に発展した企業もある。好例は製薬会社で、国内市場だけでなく国際市場向けにも製造している。他の年代に比べ、1990 年代前半に投資した企業の方がより大きな成功を上げているようである。

表 4.2.4 設立年

< 1979	1980s	1990s	2000s	Total
7 (28%)	3 (13%)	8 (33%)	6 (25%)	24 (100%)

出所：JICA 調査団

注 1：調査対象 25 社のうち、回答が得られたのは 24 社のみである。

注 2：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

企業形態は次表に示すとおり、未上場企業が 15 社 (61%) に対し、上場企業は 5 社 (21%) である。個人事業体は 3 社 (13%)、共同経営会社は 1 社 (4%) となっている。この傾向は世銀の調査 “Enterprise Surveys” の結果と類似している。未上場企業が多い理由には、未上場企業は自由裁量で迅速な意思決定ができるということがある。

表 4.2.5 企業形態

Publicly-listed	Privately-owned	Sole Proprietorship	Partnership	Total
5 (21%)	15 (63%)	3 (13%)	1 (4%)	24 (100%)

出所：JICA 調査団

注 1：調査対象 25 社のうち、回答が得られたのは 24 社のみである。

注 2：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

カラチへ投資した主な理由は、下表に示すように、国内市場と原材料の入手となっている。カラチは港町であるため、パキスタンの他の都市と比べて原材料の輸入が安い。その他の理由としては、成長の可能性、免税、安価な土地、港湾への近さが挙げられている。これらの投資理由から、地域の拠点、中央アジアへの入り口、中東や南アジアとの古くからの強い結びつきというカラチの利点が窺える。また、市場としてだけでなく労働力としての人口の多さの重要性が確認された。

表 4.2.6 カラチへの投資理由

Availability of Raw Material	Domestic Market	Export to Neighboring Countries	Export to Home Country	Cheap Labor Cost	Other	Total
5 (21%)	6 (25%)	0 -	0 -	3 (13%)	10 (42%)	24 (100%)

出所：JICA 調査団

注 1：調査対象 25 社のうち、回答が得られたのは 24 社のみである。

注 2：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

カラチの治安状況にもかかわらず、回答企業 24 社中 20 社（83%）が当初計画どおりに首尾よく操業していると回答している。OICCI の調査結果によると、回答者の 70%以上が数年以内に追加投資する意図があり、投資拡大による GDP の拡大と雇用機会の創出の効果が期待される。

表 4.2.7 当初計画通りの事業成功

Yes	No	Total
20 (83%)	4 (17%)	24 (100%)

出所：JICA 調査団

注 1：調査対象 25 社のうち、回答が得られたのは 24 社のみである。

注 2：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

4.2.2 治安（セクション B）

下表に示すとおり、24 社中 22 社が過去 1 年の間にテロや犯罪の被害には遭っていない。カラチにおけるガンポイント強盗の発生率は非常に高いが、カラチの生活の一部として受け入れるようになってきている。この事実は、回答者のわずか 5%以下しか犯罪をビジネスの大きな阻害要因として捉えていないという世銀の調査“Enterprise Surveys”の結果と類似している。企業への強盗、破壊行為、放火などの犯罪被害は、低所得国では売り上げの 1.3%であるが、パキスタンでは 0.5%以下となっている。⁸

表 4.2.8 テロや犯罪の被害経験

Yes	No	Total
2 (8%)	22 (92%)	24 (100%)

出所：JICA 調査団

注：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

対照的に、OICCI の調査結果によると、治安はビジネスにとっての最大の課題である。回答企業は、従業員の安全確保のために以下のような対策を講じている。回答企業の半数が治安対策費用は高いと回答している一方、残り半数は低いと回答している。

表 4.2.9 実施している治安対策

Security Guards	Security Escorts	CCTV	Insurance	Zone Protection	No Protection	Total
12 (52%)	2 (9%)	3 (13%)	0 (0%)	1 (4%)	5 (22%)	23 (100%)

出所：JICA 調査団

注 1：調査対象 25 社のうち、回答が得られたのは 23 社のみである。

注 2：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

注 3：CCTV は閉回路テレビ（カメラ）を示す。

注 4：Zone Protection は、工業団地による防衛を示す。

4.2.3 法・規制の実施（セクション C）

治安改善をはじめ、政策の一貫性、企業・政府間関係や外国人従業員の生活地域の改善を通じたビジネス環境の改善などがパキスタン政府からの支援として求められている。政府への支援要請一覧を次表に示す。

⁸ World Bank, “Enterprise Survey 2011”

表 4.2.10 パキスタン政府への支援要請

Support/ Improvement Requested from the Government	No. of Requests
Adequate Security Measures	1
Better Supply of Utilities (Electricity, Water, and Gas)	2
Branding of Pakistani Products to Promote Recognition	1
Consistent Policies for Longer Periods	7
Cooperation from FBR	1
Elimination of Corruption	1
Fulfillment of Contractual Obligations	1
Improvement of Law and Order Conditions	13
Lift Ban on the Import of CNG* Kits	1
Limit the Import of Used Vehicles	1
Lower Cost of Doing Business	1
Ministry of Health Should be Revived	1
Open Trade with India	1
Positive Environment for Business Activities	4
Reduced Import Duties	1
Strengthening of the Police	1
Tax-Free Incentives for All Industrial Areas	1
Training of Workers	1
No Support Required	2
Total	42

出所：JICA 調査団

注：CNG kits は、ガソリンの代替となる圧縮天然ガス（CNG）で車が走るようにする CNG キットを示す。

回答企業の大部分（60%）は、政府からの十分な支援を受けていないと回答している。下表に示される支援がなされているが、回答企業の半数以上が政府のサービスに不満を示している。OICCI の調査によると、回答者の 53%が政府は投資家や企業の問題を解決できないと考えており、同様の結果となっている。

表 4.2.11 パキスタン政府から提供されている支援

Support Provided by the Government	No. of Responses
Competent Managements at KEPZA and PQA	3
Consistent Supply of Industrial Gas	1
Duty-Free import and Export in KEPZA	2
Higher Duties to Import CBU	1
Inappropriate Support	13
Industrial Support Programs (Seminars, Events etc.)	1
Security by KEPZA and PQA	2
Tax Exemption	1
Total	24

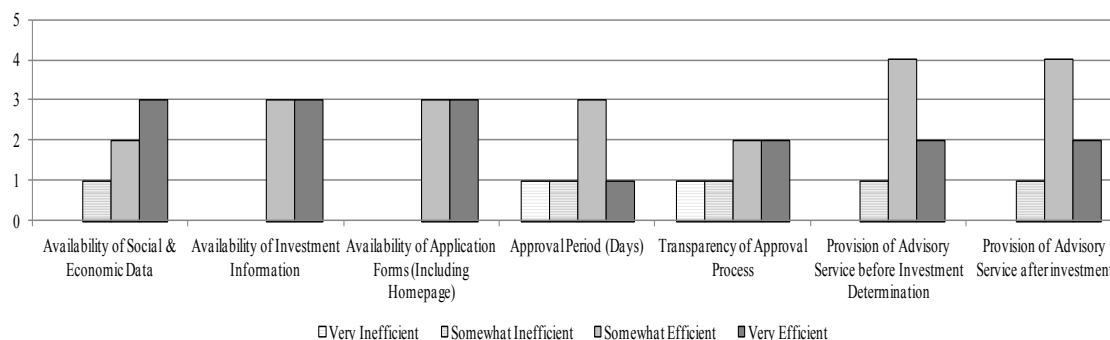
出所：JICA 調査団

4.2.4 投資環境及び市場に関する情報へのアクセス（セクション D）

BOI の主な役割は、国内・外国投資の促進、国際競争力の強化を通じた経済・社会への貢献であるであるが、回答企業の多くは、BOI から得られる支援は外国人従業員のビザ申請手

続きのみという認識しか持っていないことから、BOI に対してはその他の支援を求めようと考えたことすらないと回答している。したがって、BOI にはサービスを向上させ、BOI についての認識を変えてもらえるような機能強化が求められる。

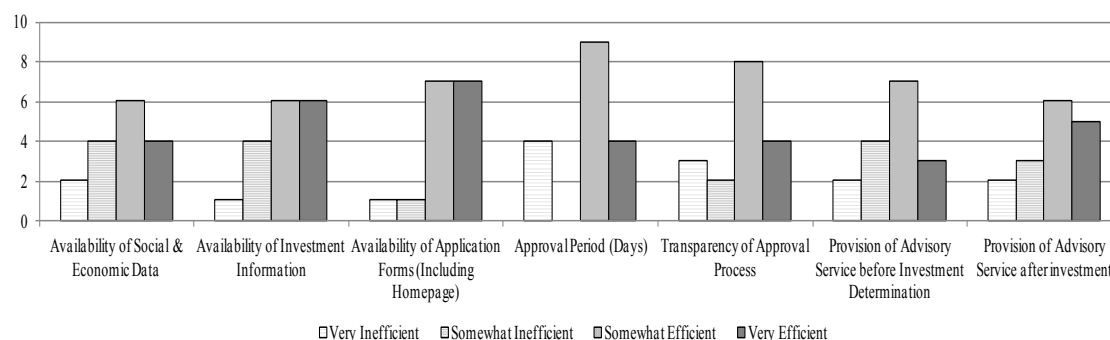
他方、BOI の対応については、下図に示すように、効率的であったという回答が多い。ただし、回答企業は全体の約 4 分の 1 であったことに留意する必要がある。



出所：JICA 調査団

図 4.2.1 BOI の対応・効率性

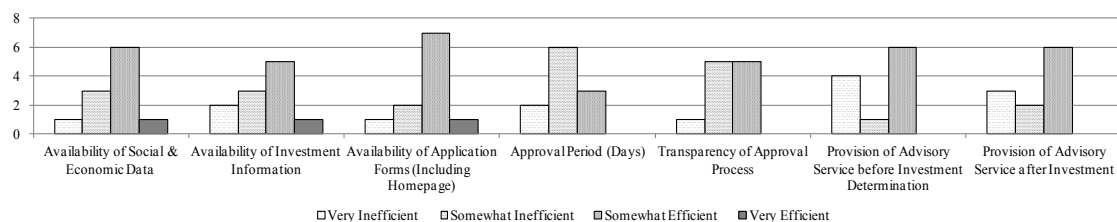
工業団地の管理機関の対応については、下図に示すように、全般的には肯定的に評価されている。特に KEPZA と PQA については、その積極的な対応から、回答企業の満足度が高い。



出所：JICA 調査団

図 4.2.2 工業団地管理機関の対応・効率性

政府の対応については、次図に示すように、「やや効率的」という回答が大多数であった。



出所：JICA 調査団

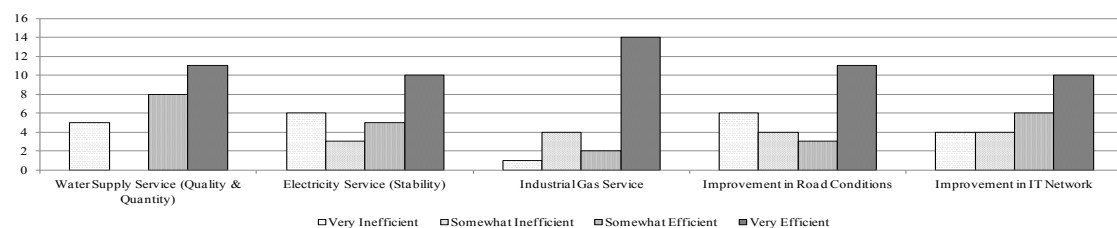
図 4.2.3 政府の対応・効率性

4.2.5 インフラ未整備への対応策（セクション E）

道路・電気・水道・ガスなどの基本的なインフラは企業の事業成功にとって必要不可欠であるが、パキスタンのインフラは十分ではない。このため、自家発電機や水の購入、液化石油ガスの使用といった対応策を企業は講じている。このような対応により安定した生産を維持できるが、生産コストの増加につながり、国内・国際市場での競争力を低下させている。

回答企業がインフラ不足に不満を示していない唯一の地域は KEPZA である。KEPZA は電気・水道・ガスを常時供給しており、周辺の道路の状況もよい。一方 PQA では、電気供給に限度があるものの、水・ガスの供給や道路保守は効率的に管理されている。その他の工業地域では、KEPZA や PQA ほど状況はよくなく、停電やガス供給停止は頻繁に起こっており、水の供給も限られている。

公共サービス及びインフラの効率性についての回答を下図に示す。水供給については、11 社（46%）が「大変効率的」と回答しているのに対し、対極の「大変非効率的」が 5 社（21%）であった。不安定な水供給に対策を講じている回答者は 21 社中 3 社のみであったことを考えると、水供給には満足している様子が窺える。電気については、「大変効率的」との回答が 10 社（42%）であったが、回答者の 68%が停電に備えて代替手段を用意している。ガスは 14 社（67%）が「大変効率的」と評価している。道路改善については、回答者の約 4 分の 1 が「大変非効率」と評価している。



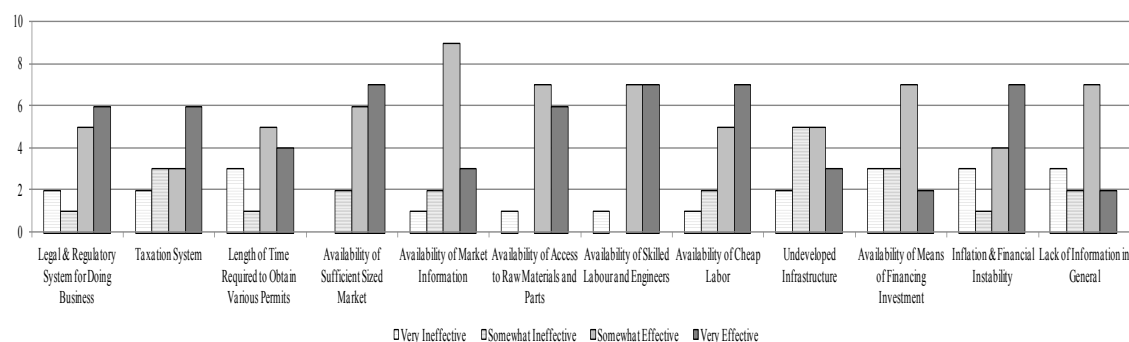
出所：JICA 調査団

図 4.2.4 公共サービスとインフラの効率性

4.2.6 FDI 認可にかかる行政手続き（セクション F）

BOI のイメージは、先述したとおり、ビザ取得支援のみを行うというイメージである。BOI にはこのようなイメージを正し、好印象を与えることが回答企業から期待されている。方法としては、パンフレット・小冊子・ニュースレターの発行、更新されたウェブサイト、国内・国外の貿易フェアへの参加などがある。

FDI 認可にかかる行政手続きに関しては、大部分が「大変効率的」あるいは「やや効率的」と評価している。「大変非効率的」や「やや非効率的」の回答企業は少数であった。

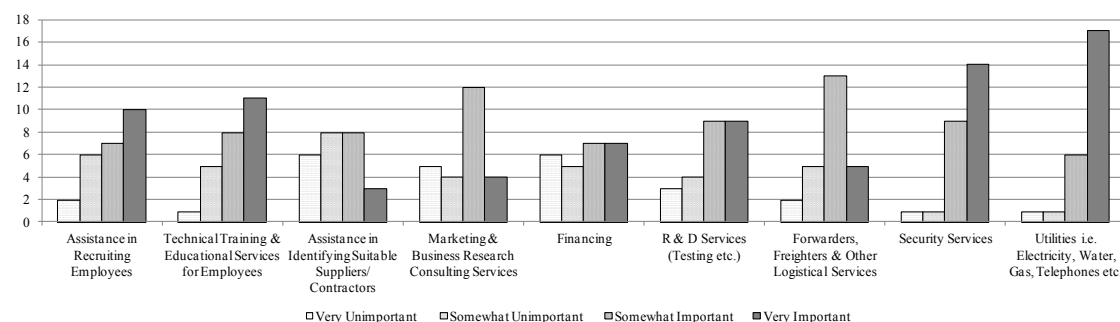


出所：JICA 調査団

図 4.2.5 企業活動に影響する要因

4.2.7 経営問題（セクション G）

政府や法制度に関連する問題の他、従業員の採用・従業員の研修・供給事業者の特定などの経営問題は企業活動にとって非常に重要である。大部分の回答企業は、下図に示される政府のサービス改善について「大変重要」あるいは「やや重要」と回答している。最重要課題は公共サービス、次いで治安となっている。



出所：JICA 調査団

図 4.2.6 政府のサービス改善の重要性

この結果は、OICCI の調査結果とも類似している。同調査によると、電力不足が事業運営上の脅威となっており、早急な解決が必要とされている。また、最大の課題として、治安、エネルギー供給、政府・政情の不安定が挙げられている。

4.3 生活環境に関する課題

4.3.1 外国人従業員の生活環境

カラチで現在あるいは将来操業する外資系企業にとって、外国人（パキスタン人ではない人）従業員の生活環境は考慮すべき重要な問題である。したがって、外国人の生活環境に関する以下の項目についての調査を実施した。

- 治安
- 通勤事情
- 住宅
- 食生活
- 医療
- 子どもの教育
- 地域住民との関係
- 生活の便利さ
- 生活環境全般

(1) 外国人従業員の生活環境に関する回答者

下表に示すように、KEPZ と Bin Qasim に所在する企業を中心に、13 の外資系団体⁹に対し、質問票を用いた対面式インタビュー調査を行った。回答者は外国人経営者・管理職である。調査対象とした外資系企業の多くには安全上の理由から外国人が駐在しておらず、回答者 13 のうち 11 人が日系という偏りがある。

表 4.3.1 外国人従業員の生活環境についての地域別回答者数

	KEPZ	Bin Qasim	Others	Total
Number of Respondents	2 (15%)	4 (31%)	7 (54%)	13 (100%)

出所：JICA 調査団

注：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

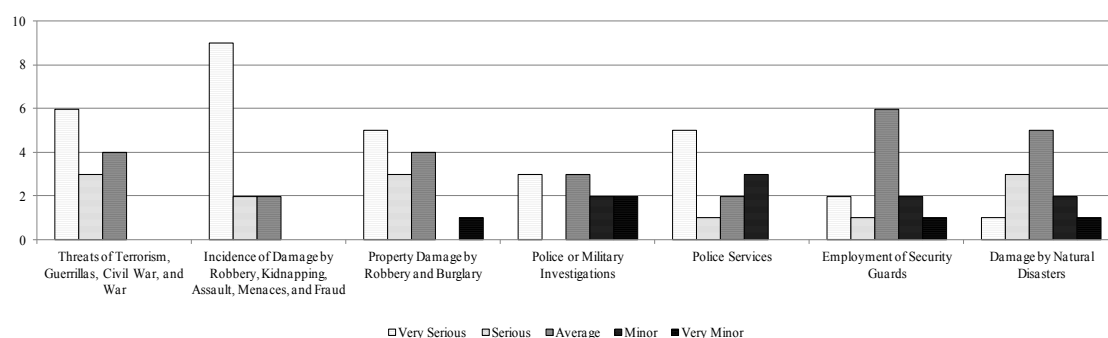
(2) 治安に対する外国人従業員の見解

カラチの治安の悪さは外国人従業員にとって深刻な脅威となっている。次図に示すように、

⁹ 投資関連の政府系機関 1 団体を含む。

テロ・ゲリラ・内戦・戦争の危険は深刻な問題であるが、強盗・誘拐・暴行・傷害・脅迫・詐欺など日常生活で遭遇する犯罪の方が深刻と捉えている回答者が多い。犯罪、特にガンポイント強盗が増加していることを多くの回答者が指摘した。犯罪防止のため、警備員付きの窓に黒いフィルムを貼った四輪駆動車を使用している団体もある。

警察のサービスは大変深刻な問題であると 11 団体のうち 5 団体が回答している。警察は時間と必要のない金を取り、頼りにならないという声が聞かれた。外国人の警備員雇用は一般的であるが、雇用の問題は深刻ではないようである。



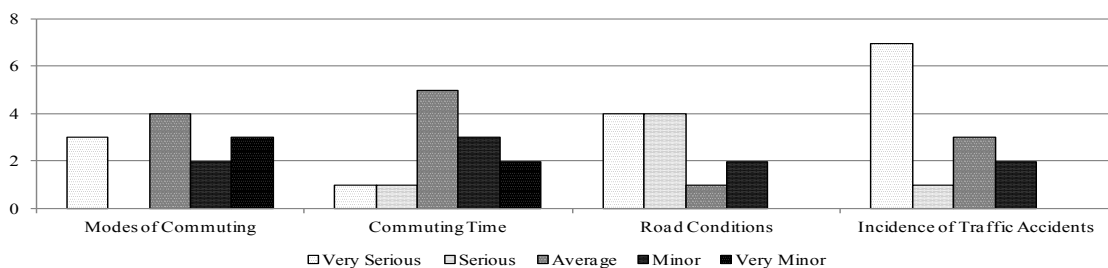
出所：JICA 調査団

注：1 つの質問に対する複数の回答は無効とした。

図 4.3.1 治安問題の深刻度に関する外国人従業員の見解

(3) 通勤事情に対する外国人従業員の見解

通勤に関する問題の深刻度を下図に示す。通勤方法は、外国人従業員は自家用車を使用しているため、大きな問題ではないようである。通勤時間も同様の結果であった。対照的に、道路状況は深刻な懸念である。改善策として、メヘラン道路のビン・カシムまでの延長、道路車線数の増加が提案された。交通事故の発生頻度も大きな懸念となっている。



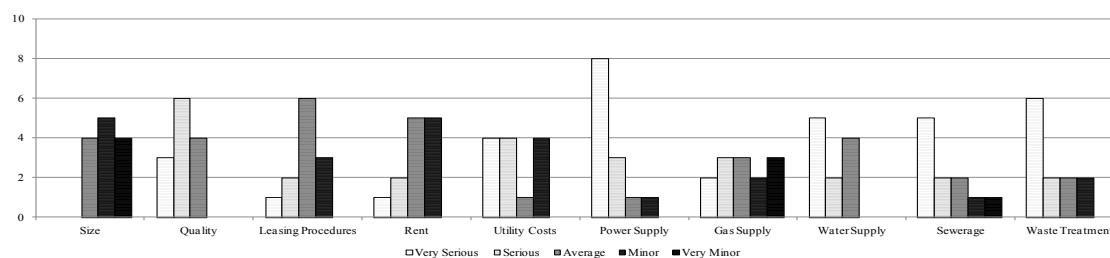
出所：JICA 調査団

注：1 つの質問に対する複数の回答は無効とした。

図 4.3.2 通勤問題の深刻度に関する外国人従業員の見解

(4) 住宅に対する外国人従業員の見解

下図に示すように、住宅問題の中では、電気・ガス・水道の料金及び供給、下水・廃水処理、廃棄物処理といった公共サービスに関連した問題が深刻である。特に電気は大変深刻な問題であり、電気代が光熱費の増加につながっている。また、停電が頻繁にあり、自宅に自家発電機を所有することは一般的である。ガス供給は、シンド州はガス分布に優先権を持っているため、電気供給ほど深刻な問題ではない。他方、水道は供給不足、タンカーからの水の購入、低品質などが指摘されており、問題は深刻である。



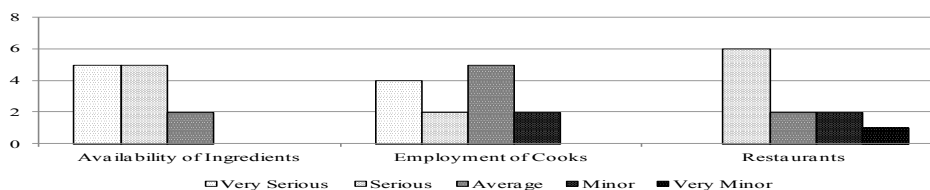
出所：JICA 調査団

注：1つの質問に対する複数の回答は無効とした。

図 4.3.3 住宅問題の深刻度に関する外国人従業員の見解

(5) 食生活に対する外国人従業員の見解

下図に示すように、食生活に関する項目は食材の調達、調理人の雇用、レストランのいずれも深刻な懸案事項である。おいしいレストランは限られている、衛生状態が悪い、といった点が指摘されている。



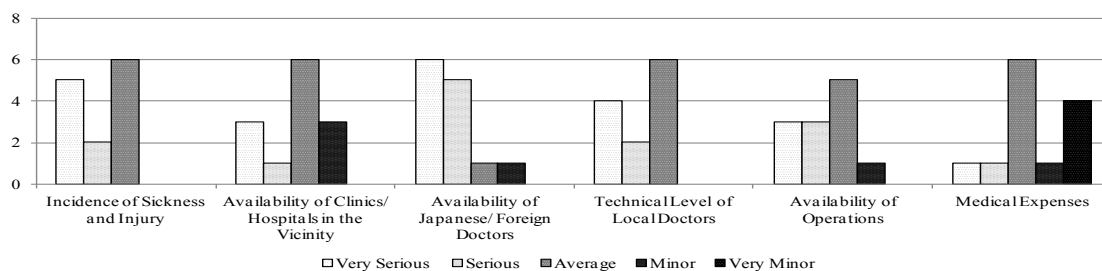
出所：JICA 調査団

注：1つの質問に対する複数の回答は無効とした。

図 4.3.4 食生活の問題の深刻度に関する外国人従業員の見解

(6) 医療に対する外国人従業員の見解

次図に示すように、医療問題の中では日本人あるいは外国人医師の有無が特に深刻な問題である。一方、医療費は高くなく、軽微な問題である。



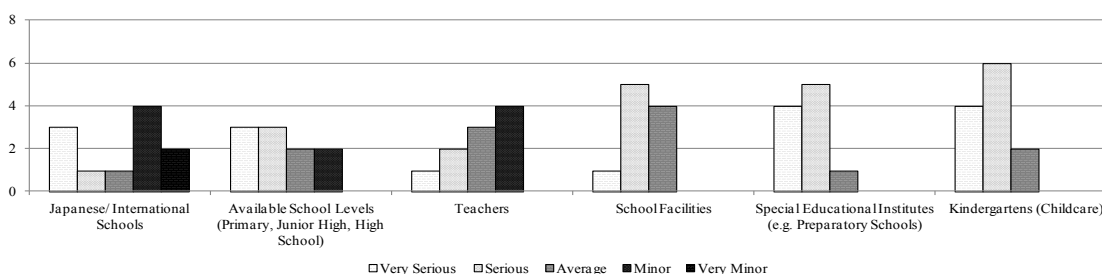
出所：JICA 調査団

注：1つの質問に対する複数の回答は無効とした。

図 4.3.5 医療問題の深刻度に関する外国人従業員の見解

(7) 子どもの教育に対する外国人従業員の見解

下図に示すように、子どもの教育に関する問題の中では、塾などの特別教育機関や幼稚園（育児）の深刻度が高い。



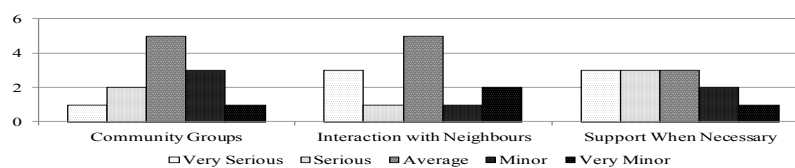
出所：JICA 調査団

注：1つの質問に対する複数の回答は無効とした。

図 4.3.6 子どもの教育問題の深刻度に関する外国人従業員の見解

(8) 地域住民との関係に対する外国人従業員の見解

下図に示すように、地域コミュニティグループや近所との交流はそれほど深刻な問題ではないようである。必要な際に支援が得られるかどうかより大きな懸念である。



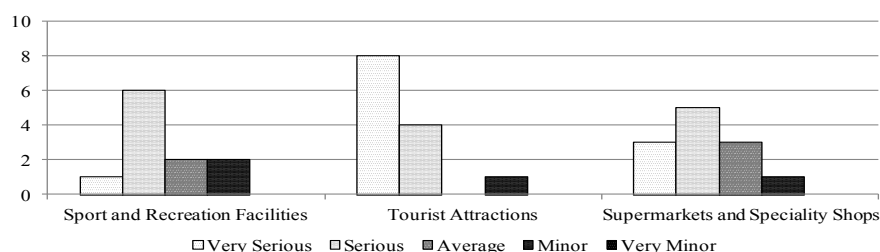
出所：JICA 調査団

注：1つの質問に対する複数の回答は無効とした。

図 4.3.7 地域住民との関係の問題の深刻度に関する外国人従業員の見解

(9) 生活の便利さに対する外国人従業員の見解

下図に示すように、スポーツ・レクリエーション施設は深刻な問題である。ゴルフコースやホテル内のジムはあるものの、施設は限られている。カラチ市内に観光地はほとんどなく、観光はより深刻な問題である。ショッピングモールや専門店はあるものの、商品の質や品揃えが悪く、スーパーマーケット・専門店も深刻な問題である。



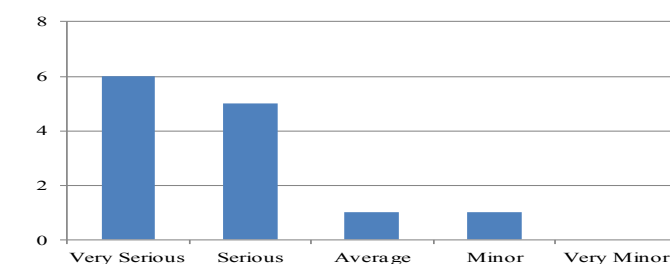
出所：JICA 調査団

注：1 つの質問に対する複数の回答は無効とした。

図 4.3.8 生活の便利さの問題の深刻度に関する外国人従業員の見解

(10) 生活環境全般に対する外国人従業員の見解

全体的に見ると、カラチは外国人が住むには快適な環境とはいえない。下図に示すように、回答者13のうち11人が生活環境全般を「大変深刻」あるいは「深刻」とみなしている。



出所：JICA 調査団

図 4.3.9 生活環境全般の深刻度に関する外国人従業員の見解

4.3.2 現地従業員の生活環境

現地（パキスタン人）従業員の治安と通勤の問題は、業務に悪影響を及ぼすので、企業に直接関係する。そのため、現地従業員の治安と通勤について調査を行った。

(1) 現地従業員の生活環境についての回答者

下表に示すように、主に KEPZ と Bin Qasim に所在する企業の 24 の外資系企業に対し、質問票を用いた対面式インタビュー調査を行った。回答者は、現地従業員の生活環境に精通しているパキスタン人の管理職である。

表 4.3.2 現地従業員の生活環境についての地域別回答者数

	KEPZ	Bin Qasim	Others	Total
Number of Respondents	2 (15%)	4 (31%)	7 (54%)	13 (100%)

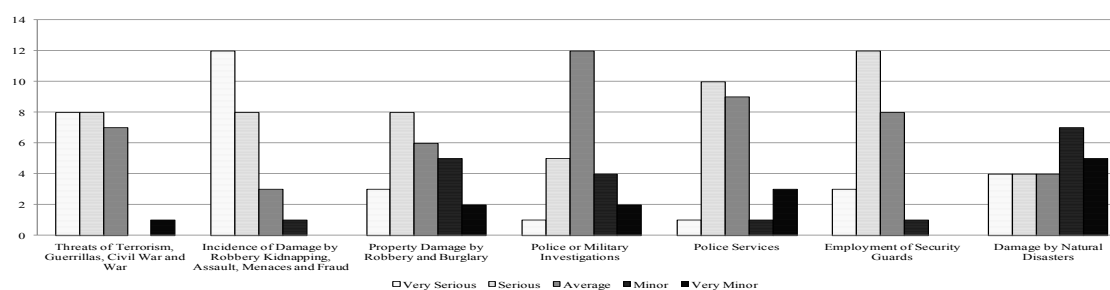
出所：JICA 調査団

注：括弧内の数値は全体に占める割合を示す。

(2) 治安に対する現地従業員の見解

外国人従業員と同様に、現地従業員もカラチの治安状況に大きな不安を示している。テロ・ゲリラ・内戦・戦争の危険も深刻であるが、強盗・誘拐・暴行・傷害・詐欺による被害の方がより深刻である。回答企業によれば、カラチ市内での強盗は増加しており、現地従業員は、渋滞でガンポイント強盗が起こる通勤中に大きな危険にさらされている。

警察のサービスは、回答企業 24 社中 10 社が「深刻」と回答している。大部分の回答企業は、手続きが長くて成果がないため、警察と関わることは消極的だと回答している。また、ひったくりや強盗が毎日のように起こっているにもかかわらず、警察は適切な対応を講じていないという声も聞かれた。警察には、効率的・効果的に犯罪の効率的・効果的な取り締まりが期待されている。



出所：JICA 調査団

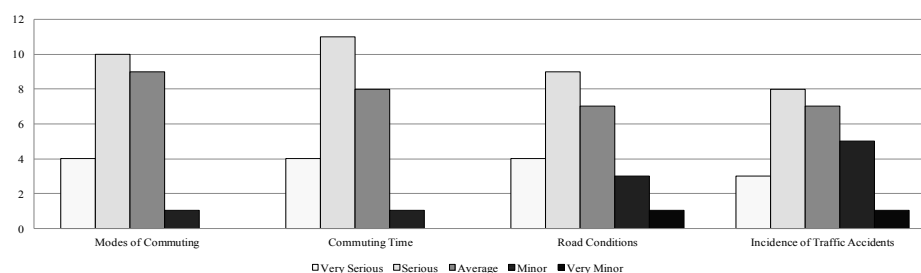
図 4.3.10 治安問題の深刻度に関する現地従業員の見解

(3) 通勤事情に対する現地従業員の見解

次図に示すように、通勤方法は深刻な問題である。現地従業員に交通手段を提供している

回答企業もあるが、そうでない場合は従業員は自家用車か公共交通手段を使うことになる。公共交通手段の質が悪く、改良されるべきという要望が聞かれた。通勤時間も深刻な問題である。シャラ・イー・ファイサル道路に高架道路が建設されたが、平均通勤時間は変わっていないという意見があった。

道路状況は非常に悪い。道路は改善されたものの、一層の改善が必要であるという指摘があった。道路の整備・改修不良が回避可能な渋滞を引き起こしている。改善策として、道路の適切な保守・改修及び交通規則の徹底が求められている。



出所：JICA 調査団

図 4.3.11 通勤問題の深刻度に関する現地従業員の見解

第5章 優先課題の特定とカラチの投資環境改善のための ポリシーマトリックス

5.1 優先的に取り組む課題

本章ではカラチ投資環境整備に関して優先的に取り組む課題を第2章に於ける関連する文献・レポートの分析、第3章に於ける国際機関や業界団体による投資環境整備に係る提言、及び第4章に於ける企業活動インタビュー調査及び住環境インタビュー調査の結果を踏まえて優先課題を特定し、課題に対する解決策としてポリシーマトリックスを提案する。

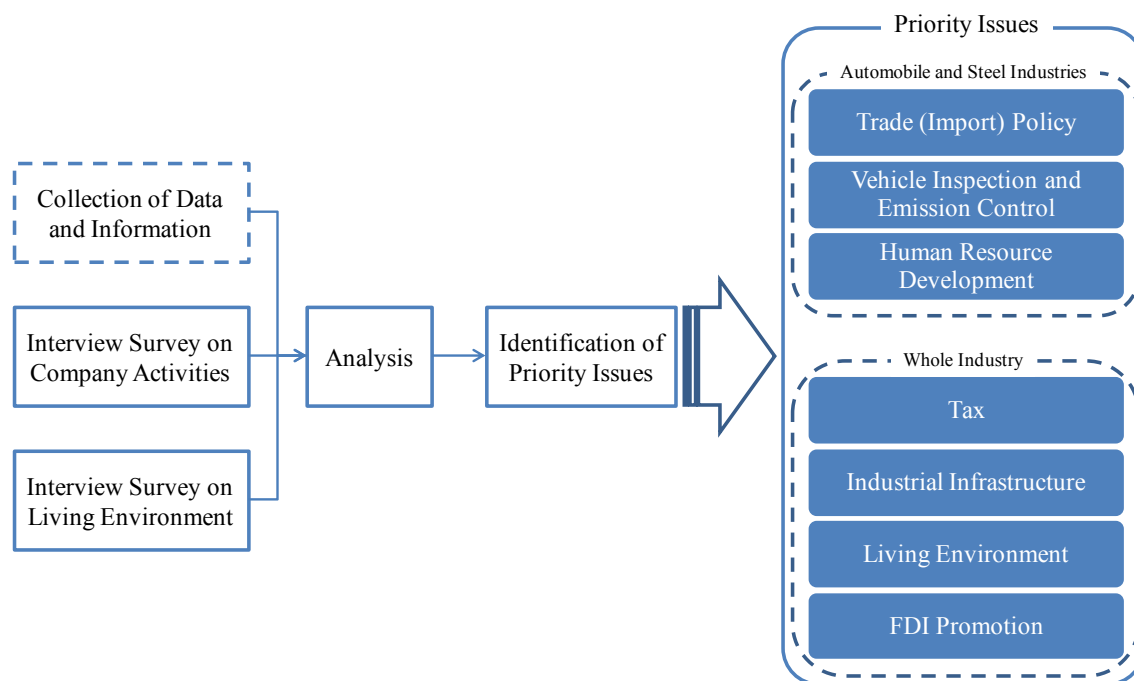
5.1.1 優先的に取り組む課題特定の経緯

優先的に取り組む課題を特定するため、調査団はカラチに立地する主要企業に対して企業活動と住環境に関するインタビュー調査を行い、投資環境に関する問題点の分析を行った。なお、優先的に取り組む課題の特定に関しては、本調査より先行する以下の活動・調査結果を参考にしながら決定した。

本調査の背景にも明記した通り、JICAはパキスタンの投資環境の課題の分析及び、その解決に向けた具体的な政策・制度改善案を立案・実施するため2010年5月からBOIに投資環境整備アドバイザーを派遣し、同アドバイザー主導の下、投資環境改善に関する問題点とその解決策を“Problem-Analysis & Solution-Action”として取りまとめ、BOIに提言されている。

一方、パキスタン国の投資環境改善に関連する提言は、世銀（“Doing Business”、“Enterprise Survey”）や業界団体（JPBCC & PJBF、OICCI）から既に提言されている内容も踏まえて優先課題を特定することとした。

その結果、特定された課題は、「貿易（輸入）政策」、「車検制度と排ガス規制」、「人材育成」、「税制」、「周辺インフラ」、「生活環境」、「投資促進」であるが、これらは1)自動車・鉄鋼産業の振興・投資促進に重要な影響を持つ課題、2)産業全般の投資促進に影響を持つ課題に整理される。



出所：JICA 調査団

図 5.1.1 優先課題の特定過程と区分

5.1.2 自動車・鉄鋼産業の振興・投資促進に重要な影響を持つ課題特定理由

ここで特定された課題は、1) 貿易（輸入）政策、2) 車検制度と排ガス規制、3) 人材育成であり、特定理由は以下の通りである。

(1) 貿易（輸入）政策

輸入政策の問題については既に“Problem-Analysis & Solution-Action”で指摘されていたが、本調査のインタビュー調査でも指摘された問題である。

(2) 車検制度と排ガス規制

本件は JICA-AIDP 調査（パキスタン国自動車産業開発計画、2011 年）において既に課題として提案されていた事項であるが、自動車産業育成は国策であることから特定した。

(3) 人材育成

本件は上記同様に JICA-AIDP 調査（パキスタン国自動車産業開発計画、2011 年）において既に課題とされていた事項であり、本調査のインタビュー調査でも指摘された問題であるが、自動車産業は裾野産業の広がり、雇用創出効果が大きいためから特定した。

5.1.3 産業全般の投資促進に影響をもつ課題特定理由

ここで特定された課題は、1) 税制、2) 周辺インフラ、3) 生活環境 4) 投資促進であり、特定理由は以下の通りである。

(1) 税制

税制問題については既に“Problem-Analysis & Solution-Action”、“Doing Business”、OICCI レポートで指摘されていたが、本調査に於けるインタビュー調査でも指摘された問題である。

(2) 周辺インフラ

周辺インフラについては既に“Problem-Analysis & Solution-Action”、“Doing Business”、OICCI レポートで指摘されていたが、本調査に於けるインタビュー調査でも指摘された問題である。

(3) 生活環境

生活環境については既に“Problem-Analysis & Solution-Action”で指摘されていたが、本調査に於けるインタビュー調査でも指摘された問題である。

(4) 投資促進

投資促進についての課題のうち、BOI の機能強化及び SEZ での最小投資規模については、投資環境アドバイザーと協議の結果、課題に特定した。EPZA のサービス強化は既に“Problem-Analysis & Solution-Action”で指摘されていたが、投資環境アドバイザーと協

議の結果、課題に特定した。

5.2 自動車・鉄鋼産業の振興・投資促進に重要な影響を持つ課題

5.2.1 貿易（輸入）政策

(1) 輸入税

(a) 現状

自動車産業については、完成車に対する課税率は 2004/05 年の 75%～150%の幅から 2005/06 年には 50%～75%幅に引き下げられ、さらに 40%～75%への引き下げが提案されている。既に国産化されている部品の輸入には最大 35%の税が課せられているが、2012/13 年には削減されることになっている。また、新規進出自動車メーカーの場合、完全現地組立（CKD）部品の特例として 3 年間は輸入部品にも関税の優遇税率が適応されているが、この特別措置期間が 4 年以上に延長されることになっている。

鉄鋼業については、競合品である冷圧鋼板の輸入に 10%の税が課せられていたが、2011 年に 5%へ引き下げられた。

(b) 問題点

国内部品製造業者の育成は雇用確保や関連産業への波及効果の観点から重要であるが、輸入税の減額変更により、国内部品製造業者は販売価格を輸入財と同程度の価格に下げることがあることから、当初計画通りの営業利益が確保できなくなり、経営は大きな影響を受けている。このような税率変更が予期なく行われると国内部品製造業者は長期経営計画の立案が困難となり、健全な企業経営と長期展望に立った投資拡大ができない。

CKD 部品の輸入に対する課税率は完成品（CBU）の課税率よりも低いですが、課税率の差が小さくなると、部品を国産化する経済的な利点が小さくなり、国産化が推奨されなくなることが予想される。国内部品製造業者の多くは地場企業で構成されており、雇用創出に大きく貢献しているが、輸入税減税によって国産部品が輸入部品に対して価格競争力がなくなると国内部品産業の育成が困難となり、雇用創出効果や技術移転にも悪影響を及ぼすことになる。

(c) 改善策

投資家が長期経営計画を立て、健全な企業経営と長期展望に立った投資を行えるよう、輸入税率を含め、輸入政策を頻繁に変更しないことが期待される。

国内部品調達率の向上は産業政策の一つであるが、輸入税率の低減によって国内部品調達率が低下すれば国内部品産業の育成にも大きな影響を与えることから、部品の輸入税減税は慎重に行うべきである。また、国内部品産業の育成が阻害されると、雇用効果や技術移転にも影響する。逆に国内部品製造業者の育成によって輸入財が減少すれば外貨節約に繋がり、経済に与える効果も大きいことから、国内部品産業育成を推進するような産業政策が推奨される。

同様に、新規投資に対する CKD 部品の特別措置期間の延長は部品産業育成を阻害する恐れがあるため、現在の特別措置期間の 3 年を変更しない方が自動車メーカーによる部品産業育成に繋がる。

(2) 中古車輸入車

(a) 現状

パキスタン政府の産業政策が一貫しておらず、2011 年、輸入中古車の車齢制限が 3 年から 5 年に緩和された。また、車齢制限はあるものの、スクラップ車並の車が輸入・改造されて販売されている。特に、“Special Purpose Vehicle”というカテゴリーを悪用し、老朽化したトラックの不正輸入が大量に行われている。また、中国企業などによる不当価格による輸入が多い。

(b) 問題点

パキスタンの国内市場は人口規模などからかなり大きいと見られているが、中古車輸入や 2008 年の金融危機などの影響を受けて、自動車生産台数は自動車産業開発プログラム(AIDP)の目標値をはるかに下回っている。自動車の年間需要は 22 万台で、うち 4 万台を輸入中古車が占めている。自動車メーカーは将来の市場規模が不透明であることから、新規投資を決定することができない状況である。

不当価格での不正輸入は国内市場での公正な競争を妨げ、国内自動車産業に悪影響を及ぼす。また、老朽化した中古車は交通安全や環境にも悪影響を与える恐れがある。

(c) 改善案

2030 年に中所得国入りを目指すパキスタン政府にとって雇用確保は大きな課題であり、自動車産業に代表される製造業の育成は必須である。自動車産業は裾野産業が大きく、関連する企業も雇用力吸収能力が大きな産業である。国内自動車産業を育成し、雇用拡大に結びつけるような政策は積極的に支持すべきと考えられることから、中古車の不正輸入を規制することが期待される。また、雇用機会の喪失は犯罪の多発の一因であるとの指摘があることから、自動車産業の育成策を推進し、雇用機会を拡大すべきである。

不正輸入対策として、インド及びタイが地場産業支援のために導入している下記のような非関税障壁を設けるように OICCI は提案しているので、政府は具体化に向けて検討すべきである。

- 輸入者名での一年間の車両登録の義務付け
- 右ハンドルで、速度計付きの車両
- MOC の条件に沿った出荷前検査証明の提出
- システム性能検査証明書（homologation certificate）の提出
- PSQCA の発行する輸入承認書の提出

5.2.2 車検制度と排ガス規制

(a) 現状

パキスタンでは、二輪車と乗用車には車両検査の義務がないが、商用車（バス、トラック、タクシー、リクシャー）は半年ごとの車両検査が義務付けられている。2009 年からは、パ全車両に対して排ガス規制を実施している。2009 年 5 月 16 日に環境省は Pakistan Environmental Protection Act, 1997 (XXXIV of 1997) の Annex-II の National Environmental Quality Standards for Motor Vehicle Exhaust and Noise を次のように修正し、公表している（官報掲載は 2009 年 8 月 18 日）。Euro-2 の排ガス基準を新車のガソリン車には 2009 年 7 月 1 日から、ディーゼル車は 2012 年 7 月 1 日から実施することとする。同時に騒音は 7.5m 離れて最大 85db とした。

(b) 問題点

商用車には定期的な車両検査が義務付けられているが、車検の受検率は 30% である。また、検査項目の仕様が明確ではないという問題もある。現実的には目視検査だけで計器類を使った検査ではなく、書類審査だけで現物を見ない検査官もいる。車両検査機材や特定され

た場所がないことも問題であるが、車両検査が厳格に行われていないのが問題である。

Euro-2 については、導入されたものの、PSQCA やパキスタン輸送協会（PTA）などは Euro-2 に合う排ガス規制検査設備を有していないため、検査実施と規制の徹底は困難と見られる。

車両検査や排ガス規制の不徹底により、老朽化した中古車輸入が助長され、前述したように国内自動車産業に悪影響を与える恐れがある。また、スクラップ同様の車が運行していることは安全面や環境面でも問題が発生することが懸念される。

(c) 改善案

現在行われている目視検査が一定基準の車検設備を保有する検査機関で恒常的に実施されるような安全基準が構築されるべきである。将来的には一般乗用車まで車両検査制度の適用を拡大したいという声があるが、まずは現行システムの抜本的な改革が必要である。

Euro-2 対策については、PSQCA や PTA などは自動車部品の検査に必要な技術も、試験設備も保有していないことから、排ガス規制検査設備を設置するとともに、PSQCA の検査能力の強化を行い、国際規格を満たすよう品質管理ができるように改善、強化を図る必要がある。具体的には以下のアクションを取る必要がある。

- 商用車については定期的な車両検査が義務付けられているが、自家用車も対象とした法制度を整備すべきである。また、検査項目の仕様が明確ではないことから検査項目の整備が必要である。
- PTA の車両検査官 (fitness examiner) の資格を明文化し、車両検査センター (fitness center) の体制整備のため自動車整備工場を一定の条件で PTA が許認可できるようにする。
- Motor Vehicle Rules of 1965 及び車両検査に関する法制度の改善を行い、車両検査機器を使った検査体制の整備を行うため、5 年以内にパイロット検査場をカラチに創出することが期待される。
- 車両の保有者には整備責任があることを広報活動で周知徹底させる。
- 道路交通行政システムが地方自治体により十分に管理されていないことから、またより安全な輸送手段が不可欠であることから、道路交通法の運用面の強化策から見直す必要がある。このためには交通警察の職員補強により、交通取締りを厳格に行って行く必要がある。

5.2.3 人材育成

(1) 現状

自動車業界では熟練した人材の確保が困難であることから、人材育成は技術指導ができる人材を有する自動車メーカーの実施訓練（OJT）など社内訓練で実施されている。自動車修理はメーカーが承認したディーラーの修理工場と独立した修理工場で行われているが、修理に関しても熟練した人材が不足している。自動車部品業界はインドとの貿易が正常化する方向であることからインドから自動車部品が輸入されてくると、国際競争力がないため国内部品製造業者は経営が成り立たなくなることを懸念している。

(2) 問題点

パキスタンの自動車産業の早期育成は、技術知識を有する人材なしでは育成が困難である。現在、自動車業界では組立作業だけでなく、部品製造に必要な人材も不足している。人材育成のためには適切な訓練を提供できる訓練機関が必要であるが、その人材育成機関も十分に整備されていないため、業界が期待する労働力が確保できないでいる。また、国内部品製造業者の経営者もビジネス管理のスキルやノウハウが欠如していることから、製品の欠陥率が高く、納期に関する意識も低いことから自動車メーカーとの取引拡大に繋がらない現状である。

(3) 改善案

パキスタンの国内部品産業は国際基準レベルの技術力が不足している上、技術訓練センターは、高度な技術（プレス金型技術）向上に必要な訓練機材が揃っていないことから高度な技術が習得できるような機材整備から行う必要がある。国内市場で輸入部品と競争できるように、パキスタンの自動車産業は政府主導で技術レベル（質・費用・納品）を改善する必要がある。

カラチには工業省傘下のカラチ金型技術センター（KTDMC）や自動車検査訓練センター（AT&TC）があるので、人材育成はこれらの既存センターを核として拡大していくことが期待できる。しかし、パキスタンではプレス金型技術の欠如が指摘されていることから、その技術習得に加えて、コンピュータ数値制御（CNC）工作機械による加工技術、計測技術、溶接技術（ガス、アーク（電弧）など）、塗装及び表面処理、自動車検査・修理サービス、経営手法（自営として独立できるレベル）など自動車製造全般に係る技術や修理技能を習得できる技術訓練センターの環境整備が必要である。

5.3 産業全般の振興・投資促進に影響を持つ課題

5.3.1 税制

税制は、現在派遣中の投資環境整備アドバイザーが担当しているため、ここでは課題の概観に留めることとする。

(1) 売上税

(a) 現状

現在、法人へは売上高に対する売上税が課税されている。売上税は 2009 年には 0.5% であったが、2010 年には 1.0% に変更となった。しかし、2012/13 年には売上税の最低税率は 0.5% に戻されることになっている。

(b) 問題点

現在の売上高に対する課税方式では、納税後に赤字となり、企業が不利益を被る場合がある。また、頻繁に税制度が変更される国は外資企業からすると魅力的な投資先とは言えないため、FDI は促進されない。

(c) 改善案

FDI を拡大し、技術移転と雇用機会の拡大につなげるためには適切な税制度の運用が必要である。法人に対する課税方式を、納税後に赤字に転じる可能性のある現状の売上税から、税引き前利益に対する国際的慣例に基づいた法人税に変更すべきである。利益の把握が難しいというパキスタン政府の懸念があるが、決算書を公開している上場企業と非上場企業との差別化を図り、少なくとも適切な会計検査を受けた決算書を公開している上場企業には利益に対して課税する法人税にすべきである。

(2) インフラ税

(a) 現状

輸出加工地区 (EPZ) 内では多くの税が免税扱いとなっているが、KEPZ では輸入財に 0.5%

のインフラ税が課せられている。

(b) 問題点

EPZ 法によれば、通常の輸入に適用される輸入管理法は EPZ への輸入には適用されないことになっている。インフラ税はパキスタン国内でもシンド州政府のみが適用している税制度であるが、KEPZ 入居企業にまで適用することは EPZ 法と矛盾し、不合理である。

(c) 改善案

KEPZ の立地企業はインフラ税を既に支払っており、既に KEPZA など政府関連機関と協議中であるが、この不当な税は払戻しされるべきである。不当な税制度の適用は、金額の大小にかかわらず外資企業に悪印象をあたえることから適切な措置を講じて、FDI 誘致を促進することの方がパキスタン経済にとって得策であり、EPZ 法を優先させた措置をとることが望ましい。

5.3.2 周辺インフラ

調査対象地域のインフラに関する調査は別途他の調査団が並行して実施中であるため、ここでは課題の概観に留めることとする。

(1) 道路

(a) 現状

パキスタンでは鉄道輸送が非効率的であるため、原材料・製品の運搬や従業員の通勤など輸送手段は道路輸送に大きく依存している。近年、通勤時間帯に発生する渋滞時にガンポイント強盗など一般犯罪が多く発生している。

(b) 問題点

劣悪な道路状況は、原材料・製品の運搬などの経済活動と通勤の両面に悪影響を与えている。また、渋滞はガンポイント犯罪などが発生する大きな要因となっている。

(c) 改善案

道路の改善は経済・生産活動に影響するばかりか、渋滞が軽減すれば渋滞中に発生するガンポイント犯罪などが緩和されることが期待されるため、道路事情の改善が強く望まれている。既に、KEPZ への道路（メヘラン道路）は 2012 年に KMC により一部修復されたが、カシム港までの延長が期待されている。

(2) 電気

(a) 現状

カラチの電気供給は不安定であり、頻繁な停電に見舞われている。発電事業者は売上金が入ってこないと燃料を買うことができず、発電可能容量の 50%~60%しか発電していない。この発電設備の稼働率の低さは 4 千億ルピーにも上る循環債務（circular debt）に起因している。

(b) 問題点

不安定な電気供給は正常な生産活動を阻害しており、安定した生産のためには安定した電気供給が不可欠である。自家発電設備を独自で設置して安定供給を図っている企業もあるが、自家発電による電気料金はカラチ電力供給公社（KESC）の電気料金よりも割高になることから、生産コストの増加により収益性の低下に繋がっている。

(c) 改善案

循環債務の最大の債務者はパキスタン政府であり債務処理には時間を要することから、問題解決には石炭あるいは水力を使って発電単価を下げる必要がある。

(3) ガス

(a) 現状

ガスの枯渇問題はパキスタンの大部分で見られるが、全国のカス生産の 70%を占めるシンド州には憲法によりガス使用の優先権が認められているため、他の地域ほど影響は深刻ではない。

(b) 問題点

ガスの枯渇はパキスタンの他の地域ほどは深刻ではないものの、シンド州でも 2005 年頃から年々深刻になってきている。ガス供給不足は正常な生産活動を阻害する上に、生産コストが増加し、収益性が低下することが懸念される。

(c) 改善案

イラン・パキスタン間のパイプライン事業の完遂されることが期待される。また、長期的なガスの安定供給が確保されるような基本的な解決策を立案、実施する必要がある。

(4) 水道

(a) 現状

水不足は、停電と比べるとそれほど深刻な問題にはなっていない。しかし、水不足の際には、生産に支障をきたさないように給水車から水を購入するなどの方策で補充している企業もあることから、水質を含め、安定した水供給が必要である。

(b) 問題点

不安定な水供給は正常な生産活動を阻害している。生産活動にとって水は不可欠であり、水供給不足は生産コストの増加と収益性の低下に繋がる。

(c) 改善案

水の安定供給が可能な給水施設を整備する必要がある。

5.3.3 生活環境

(1) 治安

(a) 現状

カラチの治安は悪く、近年では、テロによる脅威よりもガンポイント強盗などの一般犯罪

の方が大きな懸念となっていることがインタビュー調査で明らかになった。カラチの犯罪件数は、2005 年の 24,661 件以後右肩上がりが増加し、2010 年には 58,689 件にまで達し、2011 年には 42,467 件に減少したものの、過去 6 年間で倍増している¹⁰。

(b) 問題点

世銀“Doing Business 2012”などでも指摘され、インタビュー調査でも裏付けされたように、治安の問題は投資の最大の阻害要因の一つである。頻発する犯罪は外国人・現地従業員のいずれにとっても大きな脅威となっている。また、治安を理由に、ビジネスパートナーらがカラチに来なかったり、会議を外国で実施したり、治安問題は事業運営に支障をきたしている。

治安改善のためには、シンド州警察が治安対策強化を主導すべきであるが、警察は信頼を欠いていることがインタビュー調査で明らかになった。警察不信の理由としては、警察は犯罪を目撃しても対応しなかったこと、警察の対応には時間と不要な金を要するが結果が伴っていないこと、縁故採用のため政党が絡んだ犯罪は厳しく取り締まられていないことなどが挙げられている。また、警察の予算不足により、犯罪者を捕まえても輸送のためのガソリン代を警察官が自分で負担しなければならないため、犯人逮捕に消極的な警察官もいることがインタビュー調査で指摘されている。このように、カラチの治安問題は深刻であるにもかかわらず、警察は十分な対策を講じていない。

(c) 改善案

治安の改善は FDI を促進する上で最重要課題の一つであると捉えるべきである。治安改善には法の厳正な運用と犯罪に対する厳しい処罰が求められるが、シンド州警察は治安対策をいとわないとしているものの、予算制約を対策実施上の問題として挙げている。したがって、白バイ・防犯カメラ等の必要機材を整備し、警察の治安対策強化を支援する必要がある。また、治安対策の意識と専門性の向上には警察官の海外研修が役立つと考えられる。

¹⁰ Citizens-Police Liaison Committee, “Crime Statistics”.

(2) 通勤

(a) 現状

カラチでは、メヘラン道路、マリル道路、カラチ環状鉄道など交通事情改善に向け様々な取り組みがなされており、道路の補修により交通事情は大幅に改善された。しかし、依然として特に通勤ラッシュ時の渋滞は問題となっており、道路のさらなる改善が求められていることがインタビュー調査で明らかになった。

また、公共交通機関が十分に整備されていないため、通勤手段は特に現地従業員にとって問題となっている。独自にバスなどの通勤手段を提供している企業もあるが、そうでない場合は自家用車が公共交通機関を使わざるをえない状況である。

(b) 問題点

道路状況が悪いため交通渋滞が発生し、渋滞中のガンポイント犯罪など路上犯罪が起きている。KEPZ やカシム港周辺工業地区への主な通勤経路の一つである国道 5 号線などの幹線道路上の強盗件数は、1997 年から 2006 年までの間は最高でも 10 件（2004 年）であったが、19 件を記録した 2007 以後急増し、2011 年には 42 件にも上っている¹¹。このような路上犯罪の増加が前述の治安悪化の一翼を担っている。

道路整備が不十分であることその他、公共交通機関が未整備であるため、自家用車が多用されていることが渋滞を引き起こし、渋滞中の犯罪を助長する一因となっている。

交通事情の改善には、路上犯罪・路上での集会や抗議・交通違反に対するシンド州警察の厳しい取り締まりが必要であるが、政治的圧力や低賃金による警察官の意欲欠如などのために適切な措置が講じられていない。

(c) 改善案

渋滞を緩和し、犯罪が起きやすい状況を減らすためには、高架道路や高速道路の建設・道路の車線数増加・道路の改修が必要である。

道路の拡張や高架道路・高速道路の建設による道路の改善に加えて、公共交通機関の整備も必要である。公共交通機関の改良は自家用車への依存と渋滞の削減、ひいては道路関連の犯罪の減少に繋がることが期待される。

¹¹ 前掲書。

監視カメラや交番などの警備システムは路上犯罪を軽減する効果があると考えられるが、前述のとおり、シンド州警察は予算制約があり、機材供与等の支援が必要である。

5.3.4 投資促進

(1) BOI の機能強化（関係機関との連携強化を含む）

(a) 現状

カラチの FDI の実情を確認するため、調査団は幾つかの関連機関を訪問したが、どの機関でも FDI に関する有益なデータは得られなかった。

カラチへの FDI 促進には BOI カラチ事務所が中心的な役割を果たすことが期待されるが、BOI の活動はビジネス関係者にはほとんど知られていないことがインタビュー調査で判明している。また、BOI は外国人の労働許可手続きの窓口となっているが、許認可機関でないことから、その認知度は高くない。

(b) 問題点

投資家は投資に先立って、投資候補地の投資環境や産業などの実情を調査するものと考えられるが、BOI や SBOI などにはそのような基礎データが揃っていない。先進国では通常これらの基礎データは整備されており、希望者には適宜提供されているが、カラチの場合は基礎データの入手が困難である。

FDI を促進しようとする場合には関連機関の連携が重要であるが、カラチの場合、BOI カラチ事務所・SBOI・KEPZA の三者連携が希薄であることが判明している。例えば、SBOI はシンド州への投資を促進するため、州政府独自で各種プロジェクトファインディングを実施しているが、その情報は BOI には伝達されてこないため、BOI では関心のある外資企業にカラチ周辺での有望プロジェクトの情報を紹介できないでいる。これはビジネスチャンスの喪失であり、シンド州政府のみならずパキスタン政府にとってもマイナス要因である。また、BOI カラチ事務所では民間企業と対話できる有能な職員数が不足していることが指摘されている。

(c) 改善案

BOI や SBOI 等の関連機関は FDI や国内産業についての基礎データを整備する必要がある。

FDI 促進のためには外資企業に対して好印象を与えることが肝要である。データ提供を希望する外資企業に適宜提供していくことなどによって好印象を与えることができる。BOI は、外資系企業の基本情報をセクター別・国別に収集・整理することが望ましい。更に、BOI や SBOI にとっては、これらの情報を外部に発信することで、同機関の活動認識や存在感の向上に繋がることに留意すべきである。

FDI 促進のためには、BOI・SBOI・KEPZA 間の連携を強化する必要があるが、BOI はリーダーシップを持って調整機能を果たしていくべきである。外資企業が生産拠点である土地を確保するためには、パキスタン証券取引審議会（SECP）に必要書類を提出し登録手続きをしなければならず、必要書類の書き方の指導や助言などは外資企業にとって好意的に受け止められることから積極的に推進すべきである。

これらの方策実施のためには現在の BOI カラチ事務所の職員では対応が困難であることから、民間企業と対話したり、要望を把握したりできる有能な職員を BOI カラチ事務所に補強する必要がある。

(2) EPZA のサービス強化（輸入手続きの改善）

(a) 現状

EPZA はワンストップサービス提供を謳って外資を誘致しようとしている。しかし、そのサービス提供水準は十分とは言えず、入居企業は通関問題など運営問題に直面している。

(b) 問題点

入居企業は原料調達や加工製品の輸出入手続きを頻繁に行う必要があり、企業はその都度税関で免税手続きをしている。EPZA のサービスは、他国の事例と比較しても不十分であり、改善の必要があると指摘されている。

(c) 改善案

EPZA 内に輸出入手続きに必要な免税手続きができる FBR の出張所を設置するか、EPZA に輸出入に関する許認可権限を付与して手続きの簡素化を図ることが望ましい。

(3) SEZ での最小投資規模（開発面積）

(a) 現状

SEZ 法案が 2012 年 7 月に国会で承認されたばかりであるが、投資家が選択できる開発面積は 50 エーカー以上となっている。

(b) 問題点

50 エーカー以上の大規模投資以外は、SEZ 法による恩恵を享受できない制度となっており、中小規模投資の場合のインセンティブがない。

(c) 改善案

SEZ 法に投資家の土地開発規模の意向を十分に反映させることは FDI 促進につながることから、50 エーカー以上では大きすぎるという投資家にも対応できるように、開発面積条件を 50 エーカー以下に縮小することが望ましい。

投資家にとって土地選定とインフラ整備は基本的要件であることから SEZ の充実したインフラ開発はパキスタン側が整備することによって FDI 促進に繋がると見られる。

5.4 カラチの投資環境改善のためのポリシーマトリックス

上記の特定された優先課題のうち、税制は現在派遣中の長期派遣専門家が担当しているため、また、インフラ関係は別途実施中の調査の調査団が取り纏めるため、本レポートのポリシーマトリックスからは除外する。このため、以下の 5 課題についての改善目標と成果、達成に向けてパキスタン政府が今後取るべきアクション（インプット）について短期、中期、長期別に以下の通り提案する。

課題 1：輸入政策の策定

課題 2：環境に優しく安全な輸送システムの強化

課題 3：自動車産業の人材育成

課題 4：安全な通勤の確保

課題 5：FDI 促進のためのワンストップサービスの能力強化

「課題 1」、「課題 2」、「課題 3」は自動車・鉄鋼産業の振興・投資促進に重要な影響を持つ

課題であり、主として現在進出している日系企業が抱えている問題に対する解決策である。「課題 4」と「課題 5」は、産業全般の投資促進に影響を持つ課題であり、これらの課題を解決することによって投資促進が期待できる課題である。なお、これらの課題は多岐に亘るため、上位成果目標及び指標も、“Vision 2030”、IMF リフォームシナリオ、AIDP を踏まえて以下の通り設定した。また、個別の課題に対する成果目標も以下の通り設定した。

表 5.4.1 ポリシーマトリックスの上位成果目標と指標

上位成果目標	上位目標の指標
1. 個人所得が向上する（1 人当たり所得：2030 年に\$4,000）。	1. GDP 成長率が、2010/11 年の 2.4%から 2016 年には 5.5%に上昇する。
2. 就業率が向上する。	2. 2016 年の失業率が、13.1%から 10%以下へ低下する。
3. パキスタンの国民に必要な安全な交通手段が促進される。	3. 十分な公害規制と交通安全確保がなされる。
4. 安全な生活環境が整備される。	4. 犯罪が減少する。

課題 1：輸入政策の策定

成果目標		成果の指標		
1. パキスタン政府は長期の産業開発政策に基づいた輸入政策を策定・施行する。		1. 新車の生産台数が、2011 年の 134,000 台から 2016 年には 350,000 台に増加する。		
課題	アクション（インプット）			実施機関
	短期（2012/13-2013/14）	中期（2014/15-2015/16）	長期（2016/17）	
1. 鋼製品への輸入税が 10% から 5%へ削減された。 2. 自動車部品への輸入税（最大 35%）が変更になる。 3. 不当価格の中古車・二輪車の部品輸入が見逃されている。 4. 不正取引によって商業目的の中古車輸入が行われている。	➤ 輸入政策タスクフォースが MOI と MOCOM により発足される。 ➤ 官民の協議を通じて中古車輸入について検討される。 ➤ 自動車業界との協議を通じて、AIDP-2 が起草される。 ➤ 中古車に対する新たな税と規制（輸入に関する非関税障壁）が ECC へ提出される。	➤ AIDP-2 に基づく自動車部品への輸入課税が実行される。 ➤ 不当価格の中古車輸入の新規制（輸入に関する非関税障壁）が実施される。 ➤ 中古車輸入規制の段階的改善の第 1 段階として、輸入車の車齢が 3 年以下に引き下げられる。	➤ 第 2 段階として、商業目的の中古車輸入禁止法が成立される。 ➤ AIDP-2 の実施が見直され、必要に応じて改定される。	MOI (*) MOCOM EDB

出所：JICA 調査団

注：MOI: Ministry of Industry, (*): 担当機関, MOCOM: Ministry of Commerce, EDB: Engineering Development Board, ECC: Economic Coordination Committee.

課題 2：環境に優しく安全な輸送システムの強化

成果目標		成果の指標		
1. 車検制度が整備され、実施される。 2. 排ガス規制が施行される。		1. カラチに車検施設と排ガス規制試験設備が設置される。		
課題	アクション（インプット）			実施機関
	短期（2012/13-2013/14）	中期（2014/15-2015/16）	長期（2016/17）	
1. 既存の法（Motor Vehicle Rules 1969）が遵守されていない。 2. Euro-2 のための排ガス規制試験設備がない。 3. 車検制度が殆んど機能していない。	➤ 車検に関する法制度（商用車に適用されている車検制度が乗用車にも適用する法）が整備される。 ➤ 目視検査ではなく、検査機器を使った車両検査によって実施される安全基準が制定される。 ➤ シンド州政府に対して安全な輸送のための指導が行われる。 ➤ 安全な輸送と Euro-2 対策の導入のため、関係職員の海外研修が実施される。	➤ シンド州政府により道路交通法が部分的に施行される。 ➤ シンド州政府によって、安全な輸送のための指導が行われる。 ➤ Euro-2 に適した排ガス規制試験設備が試験的に設置される。 ➤ 安全な輸送と Euro-2 対策の導入のため、関係職員の海外研修が実施される。	➤ 地方自治体により道路交通行政システムが改善される。 ➤ PSQCA、PTA 等に Euro-2 に適した排ガス規制試験設備が導入される。 ➤ カラチに車両検査機器による車検施設が試験的に開設される。 ➤ 自動車運転手と所有者に対して、車検と排ガス規制の必要性についての啓蒙活動が実施される。	MOC (*) MOE (*) PTA PAKEPA GOS SP PSQCA

出所：JICA 調査団

注：MOC: Ministry of Communication, (*): 担当機関, MOE: Ministry of Environment, PTA: Provincial Transport Authority, PAKEPA: Pakistan Environmental Protection Agency, GOS: Government of Sindh, SP: Sindh Police, PSQCA: Pakistan Standard & Quality Control Authority.

課題 3：自動車産業の人材育成

成果目標		成果の指標		
1. OEM（組立業者）による自動車部品現地調達率が増加する。		1. 部品現地調達率が、2011/12 年の 50%から 2016/17 年の 70%へ上昇する。		
課題	アクション（インプット）			実施機関
	短期（2012/13-2013/14）	中期（2014/15-2015/16）	長期（2016/17）	
1. 国内部品メーカーは認定部品を決められた納期通りに供給することができない。 2. 自動車部品を海外から調達すると、生産コストが高くなる。 3. 地元の自動車部品メーカーは、国際競争力がないので生き残れない。	➤ AIDP-2 の確実な実施に向け EDB、PAMA、PAAPAM により AIDP-1 の実施への障害が討議され、克服される。 ➤ SMEDA の専門家により地場の自動車産業界への定期的な技術指導が行われる。 ➤ SMEDA の専門家の指導のもと、技術訓練センターの現地トレーナーの能力が高められる。 ➤ 新技術習得のため、海外技術指導が奨励される。	➤ SMEDA の専門家により地場自動車産業界への定期的な技術指導が行われる。 ➤ SMEDA の専門家の指導のもと、技術訓練センターの現地トレーナーの能力が高められる。 ➤ 新技術習得のため、海外技術指導が奨励される。 ➤ ハイテク機器が自動車技術訓練センターに導入される。	➤ 自動車業界の従業員研修が SMEDA の現地トレーナーにより実施される。 ➤ AIDP-2 の実施が見直され、新規プログラムが草案される。	MOI (*) EDB SMEDA KTDMC AT&TC PSQCA

出所：JICA 調査団

注：MOI: Ministry of Industry, (*): 担当機関, EDB: Engineering Development Board, SMEDA: Small and Medium Enterprise Development Agency, KTDMC: Karachi Tools Dies & Molds Centre, AT&TC: Automotive Testing & Training Center, PSQCA: Pakistan Standard & Quality Control Authority.

課題 4：安全な通勤の確保

成果目標		成果の指標		
1. 従業員の住居と職場との間を安全に通勤できるようになる。		1. カラチ市内の犯罪が撲滅される。		
課題	アクション（インプット）			実施機関
	短期（2012/13-2013/14）	中期（2014/15-2015/16）	長期（2016/17）	
1. 渋滞や渋滞中のガンポイント犯罪が多い。 2. 警備システムと厳しい取り締まりが不十分である。	➤ SP により警備システム（CCTV 監視と交番）の概要が草案される。 ➤ 請負業者・供給業者が入札により選定される。 ➤ SP により警備システム導入後の詳細な治安対策計画が作成される。	➤ CCTV 監視システムと交番が国道 5 号線等主要通勤路沿いに設置される。 ➤ 国道 5 号線等主要通勤路の治安強化のため、白バイが追加される。 ➤ 10～20 名の警察官の海外研修が実施される。 ➤ ガンポイント犯罪削減の心理的作戦として、警察のパトロール強化が公表される。	➤ 国道 5 号線等主要通勤路沿いに交番が設置される。 ➤ SP によりパトロール制度の見直し・強化が行われる。 ➤ 10～20 名の警察官の海外研修が実施される。 ➤ ガンポイント犯罪削減の心理的作戦として、警察のパトロール強化が公表される。	GOS (*) KMC SP

出所：JICA 調査団

注：GOS: Government of Sindh, (*): 担当機関, KMC: Karachi Metropolitan Corporation, SP: Sindh Police.

課題 5：FDI 促進のためのワンストップサービスの能力強化

成果目標		成果の指標		
1. FDI が年々増加する。		1. FDI が 2010/11 年の 17 億ドルから 2016/17 年には 60 億ドル以上に増加する。		
課題	アクション（インプット）			実施機関
	短期（2012/13-2013/14）	中期（2014/15-2015/16）	長期（2016/17）	
1. BOI の関連政府組織間の促進機能が不十分である。 2. BOI カラチ事務所には適正な能力を有する職員が不足している。 3. EPZ が提供しているサービス内容は不十分である。 4. 投資家は SEZ の 50 エーカー以下の土地を選ぶことができない。	➤ FDI の促進強化のため、関連機関（BOI, FBR, MOCOM, MOI, EDB, EPZA, SBOI）からなるタスクフォースが発足される。 ➤ タスクフォースによりワンストップサービスの強化が検討され、草案が関連機関に提出される。 ➤ 5 名の正規職員が BOI カラチ事務所に新たに配属される。 ➤ SEZ 法を改正し、50 エーカー以下の土地であっても、投資金額が一定以上であれば、ECC の承認を経て特別に SEZ として認定される制度を導入する。	➤ FDI 促進機能の改善のため、タスクフォース会議が四半期ごとに開催される。 ➤ BOI の外資企業が必要とする企業登録などの許認可手続きに必要な支援サービス機能が強化される。 ➤ EPZ のワンストップサービス機能を強化する規制改正が ECC へ提出される。	➤ FDI 促進機能の改善のため、タスクフォース会議が四半期ごとに開催される。 ➤ 業界団体との協議のもと、タスクフォースにより BOI の企業支援サービス機能が見直される。 ➤ タスクフォースによりワンストップサービス機能が見直され、関連機関に報告される。	BOI (*) FBR MOCOM MOI EDB EPZA SBOI

出所：JICA 調査団

注：BOI: Board of Investment, (*): 担当機関, FBR: Federal Board of Revenue, MOCOM: Ministry of Commerce, MOI: Ministry of Industry, EDB: Engineering Development Board, EPZA: Export Processing Zone Authority, SBOI: Sindh Board of Investment, SEZ: Special Economic Zone, ECC: Economic Coordination Committee.

5.5 ポリシーマトリックスのモニタリング制度の構築

ポリシーマトリックスの実施にあたり、その進捗をモニタリングする制度を構築する必要がある。現在、BOI が関連機関のモニタリングだけでなく調整を行っているので、ポリシーマトリックスの実施状況も同チームによりモニタリングすることが望ましい。モニタリング結果は関連機関に四半期ごとに報告し、改善を促していく。

5.6 投資促進のためのプロジェクト

上記ポリシーマトリックスの内容について、2012 年 8 月 6 日に実施した調査結果報告セミナーでパキスタン政府関係者と共有し、合意形成を図った。しかし、ポリシーマトリックスの実施は、パキスタン政府の自助努力のみでは達成が困難と見られる。実施を促進するために、日本の ODA としては、専門家派遣による政策立案、技術指導（自動車産業）、機材供与及び海外研修（第三国研修を含む）などが想定され、実施に当たってはこれらの個別スキームを複数組み合わせることで実施することが有効であると考えられ、検討する必要がある。

1. FDI 促進のための能力強化

案件名：投資政策専門家の BOI 派遣

活動：BOI カラチ事務所、KEPZA や SBOI など関連機関により設置される FDI 促進のためのワンストップサービス強化のタスクフォースの調整・推進を行う外国人専門家が BOI へ派遣される。

スキーム：技術協力

実施時期：2014 年～2015 年の 2 年間

予算：-

資金援助：不要

実施機関：BOI

2. 自動車産業分野の人材育成

(1) 案件名：産業政策専門家の EDB 派遣

活動：商業省（MOCOM）や FBR など関連機関により設置される輸入政策改善と AIDP 促進策の提案のためのタスクフォースの調整・推進を行う外国人専門家が EDB へ派遣される。

スキーム：技術協力

実施時期：2013 年～2014 年の 2 年間

予算：-

資金援助：不要

実施機関：EDB

(2) 案件名：カラチの自動車産業界への高度技術指導のための技術専門家派遣

活動：国際競争力を強化するために、生産技術と質の改善ため外国人技術専門家が自動車部品産業界へ SMEDA を通じて派遣される。

スキーム：技術協力

実施時期：2013 年～2015 年の 3 年間

予算：-

資金援助：不要

実施機関：SMEDA

(3) 案件名：技術訓練センターへの先端機器供与

活動：専門家派遣による技術指導と先端機器がカラチの技術訓練センターに供与される。新技術（プレス金型技術）獲得に必要な資機材の種類・仕様は案件準備段階で調査・確定する。

スキーム：無償資金協力

実施時期：2014 年～2016 年の 3 年間（1 年間の準備段階含む）

予算：US\$ 200 万（1 ロット）

資金援助：要

実施機関：EDB 及び KTDMC

(4) 案件名：排ガス規制（Euro-2）の検査資機材供与

活動：専門家派遣による技術指導と排ガス規制（Euro-2）の検査資機材が、実証のためパイロットプロジェクトとして、供与される。Euro-2 の排ガス規制に必要な資機材の種類・仕様は案件準備段階で調査・確定する。

スキーム：無償資金協力

実施時期：2014 年～2016 年の 3 年間（1 年間の準備段階含む）

予算：US\$ 100 万（1 ロット）

資金援助：要

実施機関：PSQCA

3. 通勤中の安全対策強化

(1) 案件名：安全対策強化のためのシンド州警察の能力強化

活動 1：安全対策強化のため、CCTV 監視システムが供与され、国道 5 号線等主要通勤路沿いに設置される。監視システムの詳細な仕様や資機材の数量は、地理的条件に基づき、案件の準備段階で設計される。

活動 2：安全対策強化のため、国道 5 号線等主要通勤路沿いに交番が設置される。交番の詳細な仕様や設置場所は、地理的条件に基づき、案件の準備段階で設計される。

活動3：国道5号線等主要通勤路のパトロール強化のため、白バイが供与される。仕様や台数は、地理的条件に基づき、案件の準備段階で設計される。

活動4：通勤中の犯罪防止のための安全対策強化の意識と専門性の向上のため、10名から20名の警察官の海外研修が実施される。

スキーム：技術協力

実施時期：2013年～2017年の5年間（1年間の準備段階を含む）

予算：US\$14万5千（活動1：US\$5万（1ロット、20km）、活動2：US\$2万（US\$2,000/ユニット×10ユニット）、活動3：US\$7万5千（US\$1,500/ユニット×50ユニット）

資金支援：要

実施機関：シンド州警察（SP）

上記案件を以下に示す。

分類	案件名	スキーム	実施時期					予算	資金援助	実施機関
			2013	2014	2015	2016	2017			
FDI促進のための能力強化	投資政策専門家のBOI派遣	技協		■	■				-	BOI
自動車産業分野の人材育成	産業政策専門家のEDB派遣	技協	■	■					-	EDB
	カラチの自動車産業界への高度技術指導のための技術専門家派遣	技協	■	■	■				-	SMEDA
	技術訓練センターへの先端機器の供与	無償		□	■	■		US\$ 200万	要	EDB, KTDMC
	排ガス規制（Euro-2）の検査資機材供与	無償		□	■	■		US\$ 100万	要	PSQCA
通勤中の安全対策強化	安全対策強化のためのシンド州警察の能力強化	技協	□	■	■	■	■	US\$145,000	要	SP

出所：JICA 調査団

注：□ 準備段階、■ 実施

図 5.6.1 ODA プログラム

添付資料 A

参考文献

References

(1) Publications

- Asian Development Bank. “Karachi Mega-Cities Preparation Project”. <http://www.adb.org/Documents/Produced-Under-TA/38405/38405-PAK-DPTA.pdf>.
- Federal Board of Revenue, “Year Book”, (2006/2007) <http://www.cbr.gov.pk/YearBook/20062007/FBRyearbook2006-2007.pdf>.
- Government of Pakistan, “Economic Survey” various issues
- International Monetary Fund, “Pakistan 2011 Article IV Consultation and Proposal for Post-Program Monitoring”, (February 2012), <http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2012/cr1235.pdf>
- International Monetary Fund, “Country Report No. 12/35”, (February 2012)
- Japanese Association of Commerce and Industry, “Problem - Analysis & Solution –Action”, (February 2011)
- Japan International Cooperation Agency (the Then Japan Bank for International Cooperation) “Karachi Vitalization Scenario”, (November 2004)
- Overseas Investors Chamber of Commerce and Industry, “Perception and Investment survey”, (2011)
- Japan-Pakistan Business Co-operation Committee (JPBCC) ET-AL, “Joint Study Report for Vision 2030 of Pakistan” (May 2009)
- Pakistan and Gulf Economists. “Karachi: Step-motherly treatment”. <http://www.pakistaneconomist.com/database2/cover/c99-15.asp>.
- Pakistan Bureau of Statistics, “Census of Manufacturing Industries”, (2005-06), <http://www.pbs.gov.pk/content/census-manufacturing-industries-cmi-2005-06>
- Planning Commission, “Vision 2030”, (August 2007), <http://www.pc.gov.pk/vision2030.html>
- Planning Commission, “Framework for Economic Growth – Pakistan”, (May 2011), http://www.pc.gov.pk/hot%20links/growth_document_english_version.pdf
- UNICO International Corporation/ JICA, “Study for Karachi Transportation Improvement Project, Interim Report”, (2011)
- United Nations Conference on Sustainable Development, Stocktaking Report on “Sustainable Development in Pakistan”, (June 2012)
- World Bank, “Enterprise Survey”, (2011)
- World Bank, “Doing Business in a More Transparent World”, (2012), <http://www.doingbusiness.org/~media/fpdkm/doing%20business/documents/profiles/country/PAK.pdf>
- Yang, Judy S., “Business Environment Perceptions in Afghanistan and Pakistan, Enterprise Note No. 27”, 2011

(2) Websites

- Export Processing Zone Authority, <http://www.epza.gov.pk>
- JCR-VIS Credit Rating , <http://www.jcrvis.com.pk>
- Karachi Chamber of Commerce and Industry, <http://www.kcci.com.pk/>
- Karachi Electric Supply Corporation, <http://www.kesc.com.pk>
- News, <http://images.thenews.com.pk/30-04-2012/ethenews/t-14267.htm>
- Overseas Investors Chamber of Commerce and Industry, <http://www.oicci.org/>
- Port Qasim Authority, <http://www.portqasim.org.pk>
- Securities and Exchange Commission, <http://www.secp.gov.pk/>
- Sindh Board of Investment, <http://www.sbi.gos.pk/success-stories.php>

添付資料 B

GDP に占めるセクター別割合の推移

Table:B1 Projected Change in Sectorial Share in GDP –Vision 2030

Fiscal Year	GDP (at factor Cost)	Agriculture Sector	Service Sector	Industrial Sector	Manufacturing Sector
	Rs. Billion	% Share in GDP			
2006	7,713.00	21.60%	52.30%	26.10%	18.20%
2007	8,330.68	20.92%	52.29%	26.51%	18.58%
2008	8,997.83	20.26%	52.27%	26.93%	18.97%
2009	9,718.40	19.62%	52.26%	27.36%	19.37%
2010	10,496.68	19.00%	52.25%	27.79%	19.78%
2011	11,337.29	18.40%	52.24%	28.23%	20.20%
2012	12,245.22	17.82%	52.22%	28.67%	20.62%
2013	13,225.85	17.25%	52.21%	29.12%	21.06%
2014	14,285.02	16.71%	52.20%	29.58%	21.50%
2015	15,429.01	16.18%	52.19%	30.05%	21.95%
2016	16,664.62	15.67%	52.17%	30.52%	22.41%
2017	17,999.17	15.18%	52.16%	31.01%	22.89%
2018	19,440.60	14.70%	52.15%	31.49%	23.37%
2019	20,997.47	14.23%	52.14%	31.99%	23.86%
2020	22,679.01	13.78%	52.12%	32.50%	24.36%
2021	24,495.22	13.35%	52.11%	33.01%	24.88%
2022	26,456.87	12.93%	52.10%	33.53%	25.40%
2023	28,575.62	12.52%	52.09%	34.06%	25.93%
2024	30,864.05	12.12%	52.07%	34.60%	26.48%
2025	33,335.74	11.74%	52.06%	35.14%	27.04%
2026	36,005.37	11.37%	52.05%	35.70%	27.61%
2027	38,888.79	11.01%	52.04%	36.26%	28.19%
2028	42,003.13	10.66%	52.02%	36.83%	28.78%
2029	45,366.87	10.33%	52.01%	37.41%	29.39%
2030	49,000.00	10.00%	52.00%	38.00%	30.00%

添付資料 C

世界銀行及び OICCI による調査

C-1: The World Bank Enterprise Surveys in Pakistan

a) Introduction

This section of the appendix provides a broad scenario of the overall business and investment environment in Pakistan. In this context, two different international survey-based data sets were analyzed to supplement the purpose of the present study. These data sets are: World Bank's *Enterprise Survey* and the Overseas Investors Chamber of Commerce and Industry's *Perception and Investment Survey*. These surveys were carried out during 2006, 2007 and 2011, respectively. The two survey-based data sets can be compared with the current report to evaluate whether there have been positive changes in the business and investment environment or if it has deteriorated over time.

The data sets in these surveys cover a larger sample size spread at the national level and focus on much broader issues and problems confronted by the businesses and investments in Pakistan. Karachi, being the largest business city in Pakistan, is part of the sample in these studies. Therefore, a comparable data set helps investigate and find inter-country as well as intra-country variations in better ways.

The World Bank Enterprise Surveys in Pakistan were carried out in the period from September 2006 to June 2007. In the survey, 935 business firm owners and top managers were interviewed to create the data set and country profile for Pakistan. For comparative analysis, the benchmarks of the averages for the group of countries in South Asia and the Pakistan income group have been taken.

b) Infrastructure

Infrastructures are the key ingredient for business and investment activities. On the one hand, it facilitates the businesses; while on the other hand, it shows the extent of government support in direct and indirect ways to businesses and industries. A strong infrastructure enhances the competitiveness of an economy and generates a business environment conducive to firm growth and development. Quality standard and good infrastructure increases a firm's efficiency in carrying out the business with their customers and suppliers, and enables them the use of modern production technologies.

Conversely, deficiencies in infrastructure create barriers for productive opportunities and increase the cost for the firms, which vary from micro enterprises to large multinational corporations. Specifically, large multinationals are more sensitive to infrastructure as they have to keep/follow certain international standards for doing their businesses and investments. In this context, utilities/resource and institutional infrastructures to facilitate and address the issues/problems related with businesses and investments are important.

The World Bank Enterprise Surveys make note of the dual challenge of providing a strong infrastructure for electricity, water supply, telephone connections, etc., and the development of institutions that effectively provide and maintain public services.

The first set of indicators shows the extent to which firms face failures due to the shortage of electricity and the effect of these failures on sales. Inadequate electricity supply increases costs, disrupts production, and reduces profitability. Figure C1 shows that Pakistan has relatively better position in the South Asian region in terms of power outages and loss in business due to the power outages. This position becomes reversed when compared with averages of low income countries. Since 2000, the power demand of Pakistan is growing rapidly. On the other hand, the generating capacity is not growing at the same pace. This

causes increasing gap between the power demand and supply. The increase in demand is largely on the back of domestic demand, while the industrial demand has been mostly stable over the last few years. Out of the total energy consumption, shares of electricity consumption are less and only about 16.2% of energy in terms of electricity is consumed. Of this, 27.5% (about 4.5% of the total energy consumption) is consumed by the industrial sector in Pakistan during 2010-11.¹

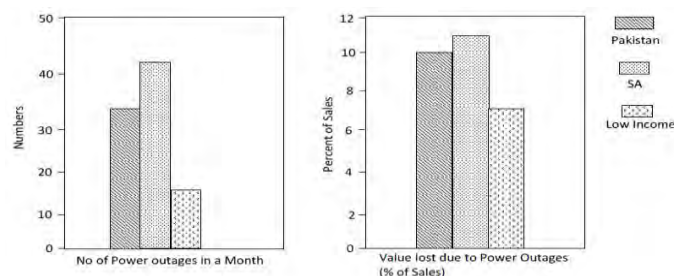


Figure C1: Infrastructure - Electricity

The second set of indicators measures the access to water supply and the shortage for the manufacturing sector. Many manufacturing sectors depend on efficient sources of water for their operations. Figure C2 portrays that Pakistan is a water-deficient country when compared to regional and low-income countries' averages.

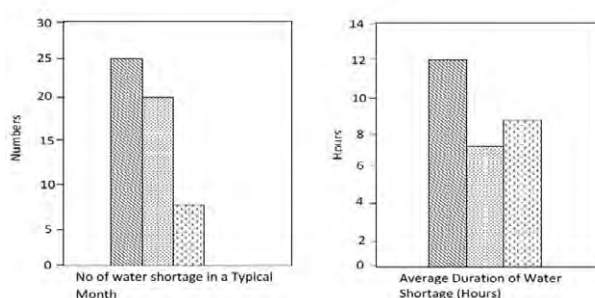


Figure C2 : Infrastructure - Water

The third set of indicators evaluates the access to infrastructure services, by quantifying the delays in obtaining electricity, water, and telephone connections. Service delays impose additional costs on firms and may act as barriers to entry and investment.

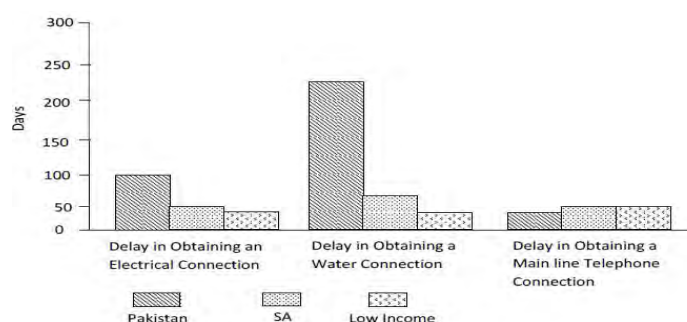


Figure C3: Infrastructure – Service Delays

¹ Economic Survey of Pakistan 2011-12

Figure C3 shows that water and electricity connections are highly time-consuming. On the average, it takes more than 3 and 8 months to obtain electricity and water connections, respectively. There appears to be a high correlation between the delay in connection and the outages of electricity and shortages of water (as demonstrated in Figures C1, C2 and C3). Obtaining telephone connections are much faster in Pakistan than in other South Asian regions and low-income countries. This may be attributed to the liberalization policy in telecommunication and development of information technology sector in Pakistan, where competition in the private sector has increased the access of fixed as well as cellular phone connections tremendously.

d) Trade

Trade has an important role in the economic development of any nation. It does not only fetch foreign exchange from exports and create competitive environment, it is also a channel of technological development where the process of imitation to innovation in domestic firms evolves in order to raise the products standard, and in turn, market expansion. Therefore, trade contributes to firms' businesses as well as nations. On one hand, open markets allow firms to expand, raise standards for efficiency in exports, and enable firms to import supplies at low cost. On the other hand, trading firms are also confronted with various customs services and trade regulations, acquisition of export and import licenses, compliance of banking regulations for foreign exchange earnings and payments, and in some cases, also face additional costs due to losses during transportation. The Enterprise Surveys collected information on the operational constraints faced by exporters and importers and also quantifies their trade activities. A number of indicators are used to investigate trade-related issues, as will be discussed in the following paragraphs.

The first set of indicators provides a measure of the intensity of foreign trade in the private sector. The first panel in Figure C4 shows the percentage of firms who export their products directly or indirectly. The second panel on the other hand shows the percentage of manufacturing firms who use inputs or supplies of foreign origin.

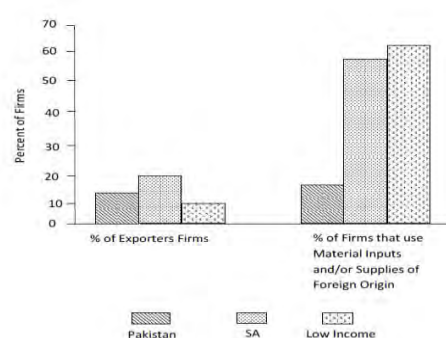


Figure C4: Trade –Exports and Imports

There are fewer firms in Pakistan who export their products as compared to the regional average. However, among low-income countries, Pakistani firms are more export-oriented. In Figure C4, around 15% of Pakistani firms in the sample are exporters, while in low income countries, there are only 10% firms in the sample who export their products. As far as the use of material inputs and/or supplies from foreign origin by firms is concerned, there is a wide-gap between Pakistani firms and those from the South Asian region and low income countries. More Pakistani firms use local inputs (about 82% in the sample) as compared to South Asian (48%) and low income (39%) countries, on average.

The second set of indicators measures the average number of days it takes the imports and exports to clear customs. A delay in customs clearing may create additional costs for the firm like insurance coverage, addition of demurrage, interruption and/or delay in production, which in turn affects the sales, resulting into damaged supplies or merchandise. Figure C5 demonstrates that Pakistan is relatively better in terms of customs clearance for exports and imports than in other South Asian region as well as in low income countries.

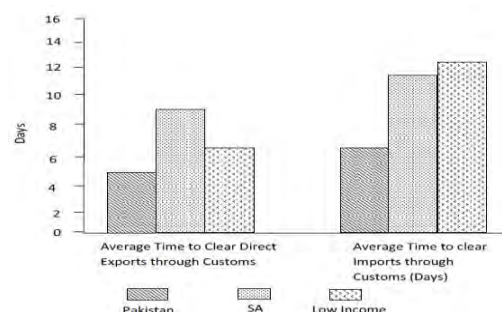


Figure C5: Trade – Customs Efficiency

The third set of indicators shows the percentage value of exports lost during transportation, due to merchandise theft, breakage or spoilage. This would reflect on the transportation risks that firms face during the export process. The sample data corresponding to Pakistani firms reveal that there are insignificant losses of about less than 0.5% of sales that firms suffer due to theft and breakage or spoilage in their exports. The same losses in exports are much higher in the South Asian region and low income countries, on the averages, as shown in Figure C6.

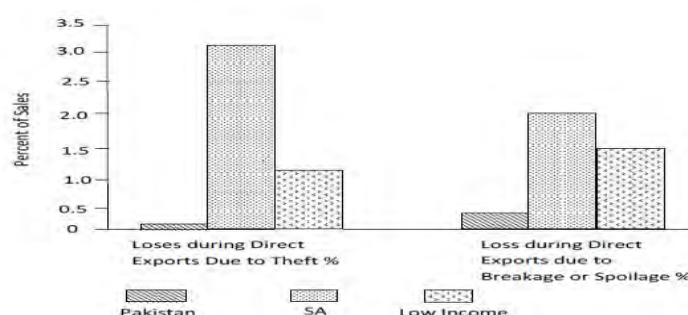


Figure C6: Trade – Losses during Direct Export

e) Regulations, Taxes, and Business Licensing

Good governance in areas such as taxation, regulations, and business licensing is a fundamental pillar for the creation of a favorable business environment. Effective regulations reconcile private and public interests, and also address market failures that inhibit productive investment.

The number of permits and approvals that businesses need to obtain are essential part of the firms' operations. It involves time as well as cost. It also depends on the existing legislation of the country and business culture. It determines the type of legal forms which private firms opt/want to carry out on their business operation. It also determines the level of protection which is given for investors as an incentive to invest. The Enterprise Surveys provide qualitative and quantitative measures of taxation, regulations, and business licensing.

The first set of indicators focuses on the efficiency of government offices in granting business licensing and permits services.

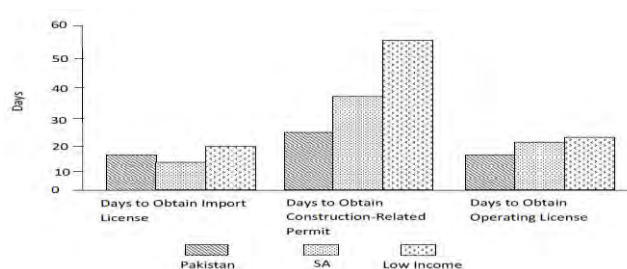


Figure C7: Regulations, Taxes and Business Licensing – Delays

In the last decade, the Government of Pakistan has substantially simplified the regulatory environment for the setting up of business operations in the country. This also includes the establishment of a Business Support Centre to provide assistance in starting a business in Pakistan to potential local and foreign investors. In enquiries about the delays in days when businesses require licenses and permits for their establishments, it was found that Pakistan is in a much better position in terms of delays in the number of days for obtaining import and operation licenses in the South Asian region and in low income countries. While construction-related permits have considerably less number of delays in terms of days in Pakistan as compared to other selected group of countries.

The second set of indicators first approximates the “time tax” imposed by regulations: it measures the time spent by senior management in meetings with public officials. Second, it measures the average number of tax inspections or meetings with tax inspectors in a given year. Given these two approximate measures of "time tax", data reveals better situation in Pakistan. Figure C8 shows that senior management of Pakistani firms spent less than one-third of the time in dealing with the requirements of government regulation than what is observed in other South Asian regions and low income countries. Furthermore, Pakistani firms have less number of visits and meetings with tax officials.

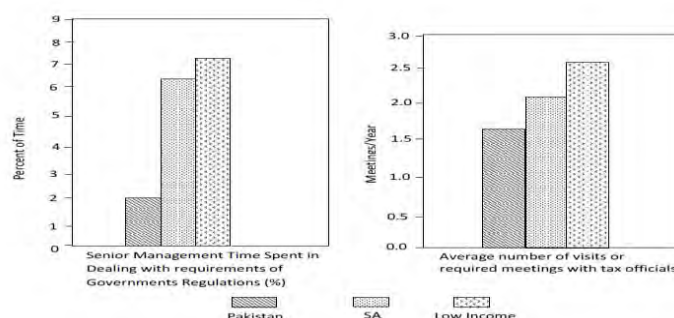


Figure C8: Regulations, Taxes and Business Licensing – Time Tax

The third indicator shows the relative use of the different legal forms of business establishments under which private sector firms operate. Most legal forms around the world can be classified into shareholding companies with shares traded privately or not traded at all (closed), shareholding companies publicly traded (open), sole proprietorships, partnerships, and limited partnerships. A residual category is included to capture legal forms not easily classified into other categories.

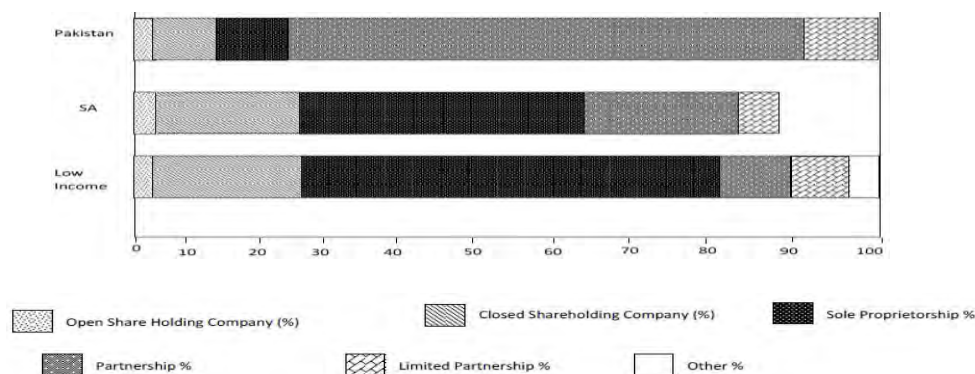


Figure C9: Regulations, Taxes and Business Licensing – Legal Forms of Firms

Figure C9 shows that there are no clear trends of business establishments. In South Asian regions and low income countries, sole proprietorship appears to be more common. In Pakistan, majority of firms are partnership establishments. This may be due to the reason that these firms belong to family businesses where family members/relatives are board of directors' members. Also, there are no such regulatory requirements to comply within partnership models as compared to limited partnership or shareholding models. Some reasons behind opting for the partnership model in Pakistan are:

1. Partnership models are registered by provincial authorities and is a provincial subject;
2. There is no such requirement for obtaining certificate of commencement of business and the firm can commence business just after its incorporation;
3. There is no such requirement of minimum capital;
4. Minimum tax rate on income applied is 25% as compared to 35% on limited partnership or shareholding;
5. Filing of accounts is not required by partnership firms, thus, no such account audit and allowing tax evasion activities by these firms;

f) Corruption

Corruption by public officials may present a major administrative and financial burden on firms. Corruption creates an unfavorable business environment by undermining the operational efficiency of firms and raising the costs and risks associated with doing business.

Inefficient regulations constrain firm efficiency. As firms provide opportunities for soliciting bribes, they are required to make unofficial payments to public officials to get things done. In many countries, bribes are common and are quite high. They add to the bureaucratic costs in obtaining required permits and licenses. Bribing can be a serious impediment for the growth and development of firms.

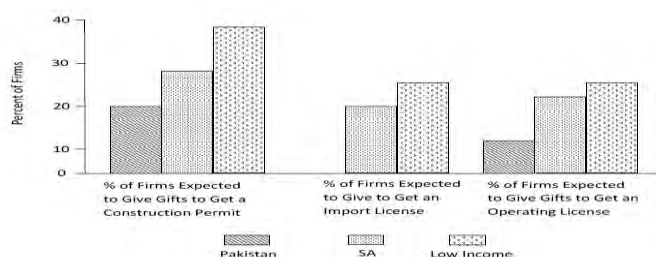


Figure C10: Corruption – Bribes for Licenses and Permits

The first set of indicators measures a composite index of corruption. The Graft Index reflects the proportion of times a firm was asked or was expected to pay a bribe when soliciting six different public services, permits or licenses. The summary of data in Figure C10 portrays that relatively less number of firms in Pakistan has to give gifts/bribes to obtain license and permits for their businesses.

The second set of indicators identifies the extent to which specific regulatory and administrative officials require bribe payments during meetings with tax inspectors or in order to secure a government contract.

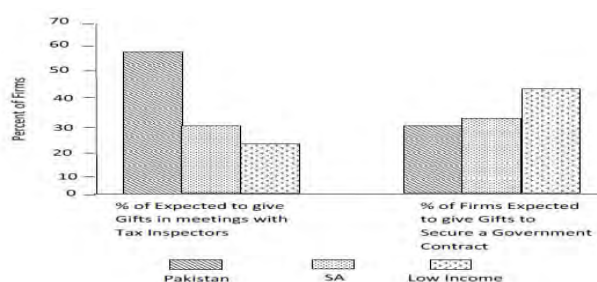


Figure C11: Corruption – Bribes during Meetings

A large number of firms (around 60%) in Pakistan mentioned that they are supposed to give gifts when meeting with tax officials, while less than one-third of the sampled firms face similar situations in order to secure government contracts. Figure C11 provides a comparative summary of corruption in Pakistan, South Asia and low income countries.

The third set of indicators focuses on bribes to obtain specific licenses or permits. Indicators show the share of firms that are expected to make informal payments when securing import and operating licenses and obtaining construction permits.

When the summary of facts in Figures C7, C8 and C10 are combined together; it shows that there is a built-in system of corruption in Pakistan where firms have minimum interaction with tax and government officials.

g) Crime and Informality

Crime imposes costs to firms when they are forced to divert resources from productive uses to cover security costs. Both foreign and domestic investors perceive crime as an indication of social instability, as crime drives up the cost of doing business. Also, commercial disputes between firms and their clients occur regularly in the course of doing business. Resolving these disputes can be challenging when legal institutions are weak or non-existent.

Similarly, a large informal sector has serious consequences for formal private sectors. The informal sector may pose unfair competition for formal firms. According to the Economic Survey of Pakistan 2011-2012, about 73.8% of the total country's labor force is employed by the informal sector. In developing countries, a large part of the economy constitutes the informal sector. In Pakistan, more than half of the economy is unregistered and therefore, pay no taxes. The firms operating in the informal sector evade taxes to save cost of doing business, which in turn creates a tough business environment to formally registered firms.

The Enterprise Surveys capture key dimensions of the effect of crime on the sales of firms, the extent to which entrepreneurs identify courts as fair, and the degree of informality in an economy.

The first indicator shows the share of firms that recognize the functioning of the courts as being fair, impartial, and uncorrupted. The summary indicator in Figure C12 shows that more than 80% of firms in Pakistan suspects that court functions are not fair, partial and uncorrupted. While in other selected regions and groups, around 60% of firms in the data have similar impressions.

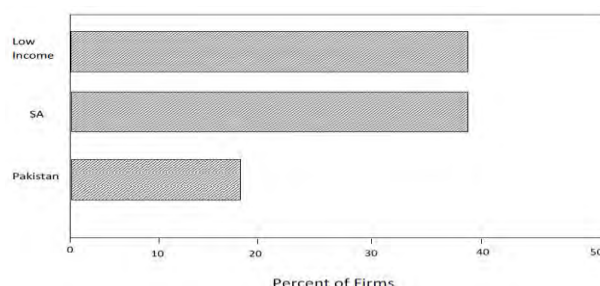


Figure C12: Crime and Informality – Perception About the Courts

The second set of indicators measures the direct cost of security incurred by firms as well as their direct losses due to crime. These resources represent an opportunity cost since they could have been invested in productive activities. Figure C13 demonstrates that firms in Pakistan pay relatively less cost for security purposes in carrying out their business as compared to low income countries. Furthermore, crimes like theft, robberies, vandalism and arson attacks against firms in Pakistan cost less than 0.5% of their sales as compared to 1.3% in low income countries.

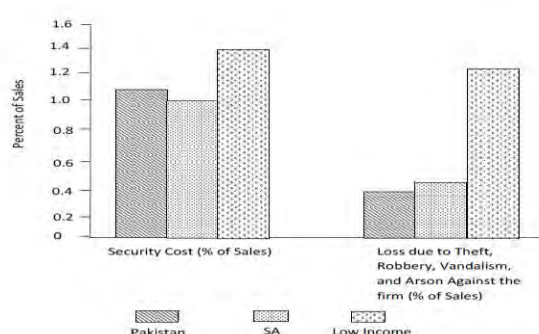


Figure C13: Crime and Informality – Cost of Crime

The third set of indicators shows the percentage of firms that started operations without being formally registered. It is an approximation of the prevalence of informality in the private economy. Figure C14 provides no information regarding formal registration of firms at the time of start-up operation in Pakistan. While around 90% of the firms in the South Asian region and low income countries get formally registered when they start their business operations. Data variation in the formal registration of firms in Pakistan and other selected region and countries is because of the difference in business culture. Historically, most of the firms in Pakistan start their business as trade and/or small-medium scale manufacturing set-ups where no formal registrations are required. These are self-financed businesses without any external financing. During the early stage, they also avoid tax payments. Once the firms' businesses have grown and are set in, formal registrations are then carried out to secure loans and open trade accounts, tax registration, accounts audit, etc.

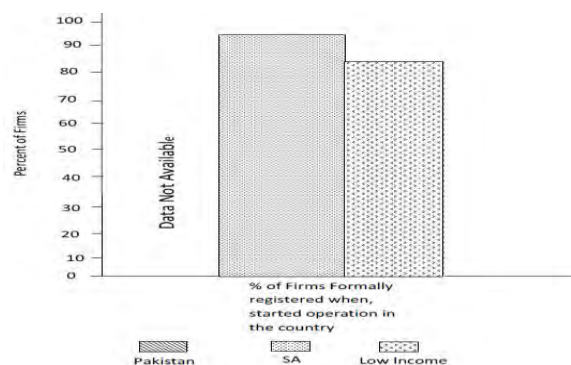


Figure C14: Crime and Informality – Informal Business Startups

h) Finance

Developed financial markets provide payment services, mobilize deposits, and ease investment financing. Efficient financial markets reduce the reliance on internal funds or money from informal sources such as family and friends by connecting firms to a broad range of lenders and investors. In this connection, the Enterprise Surveys provide indicators of how firms finance their operations and the characteristics of their financial transactions.

The first set of indicators compares the relative use of various sources to finance investment. Excessive reliance on internal funds is a sign of a potentially inefficient financial intermediation. Figure C15 shows that most of the firms rely on internal finance for investment in Pakistan, South Asia regions as well as in low income countries. These facts are further validated when it is combined with the establishment forms of different firms (as portrayed in Figure C9), where the majority of firms operate under closed shareholding, sole proprietorship or partnership.

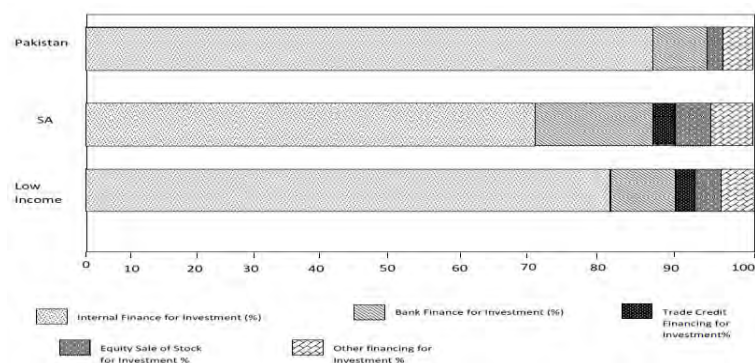


Figure C15: Finance – Use of Sources of Investment

The second set of indicators measures the use of financial markets by individual firms. Each indicator is measured in terms of the percentage of working capital that is financed by external sources to the firm and the burden imposed by loan requirements based on collateral levels relative to the value of the loans. It is found that, on the average, about 85% of the working capital requirement is financed through internal sources of firms in Pakistan, while data of firms from other South Asian regions and low income countries relatively rely more on external finance. Furthermore, there is a wide difference in collateral requirement needed for bank loans in Pakistan and in other countries. In Pakistan, an average of 70% of the loan amount is needed as collateral; while in other countries, it is more than one and a half times of

the loan required, as shown in Figure C16. This indicates that access to finance in Pakistan is relatively easier as compared to countries in South Asia and other low income countries.

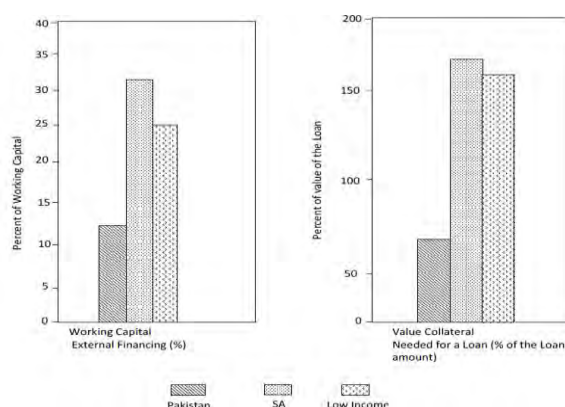


Figure C16: Finance – Financing Through External Sources

The third set of indicators focuses on the use of financial services by private firms, both on the credit side, by measuring the percentage of firms with bank loans or lines of credit, and on the deposit mobilization side, by measuring the percentage of firms with checking or savings accounts. Figure C17 provides a comparison between the countries. The pattern appears to be similar, i.e. most of the firms use banking services for checking and business transaction purposes, while less number of firms take loans or have line of credit from banks.

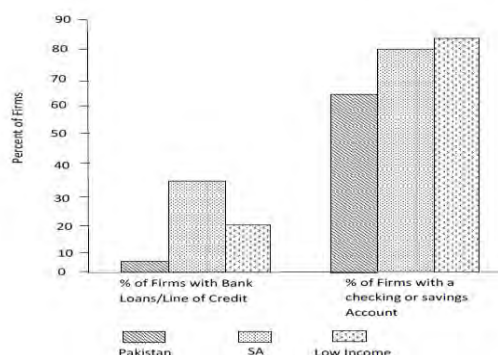


Figure C17: Finance – Use of Banking Financial Services by Firms

i) Innovation and Workforce

The Enterprise Surveys provide indicators that describe several dimensions of technology use and innovation. Information on the characteristics of the workforce employed in the non-agricultural private economy is also collected.

The first set of indicators measures the extent to which firms invest in obtaining recognized certificates of production and accounting practices. Obtaining international quality certifications can open doors to technology and innovation, and also provide a sign of high quality that may open market opportunities. About 10% of the firms in Pakistan as well as in selected regions and countries go for international certification. This may be due to the reason that most of the firms have local markets for their products. This fact is further justified with the graph of Figure C4 which shows the percentage of firms who export their products. Figure C18 also provides information about external audit of firms. Around 20% of the firms in

Pakistan carry out external audits of their accounts. It may be because business ownerships are largely based and rely on self-finance that large numbers of firms do not carry out external audit of their accounts.

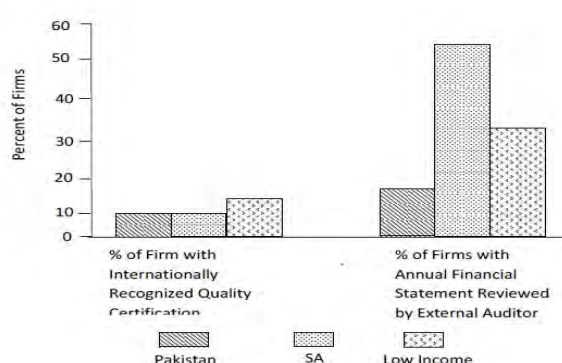


Figure C18: Innovation and Workforce - Certificates

The second set of indicators demonstrates the use of information and communication technologies (ICT) in business transactions. ICT, such as the Internet are important tools for all firms because they provide even the smallest of enterprises with the ability to reach national and international markets at a low cost. In this connection, Figure C19 shows that more than 90% of Pakistani firms use their own websites to reach national and international clients/ customers to market their products, while less number of firms in South Asian regions and low income countries have their own websites and in turn, rely only on emails or communication channels.

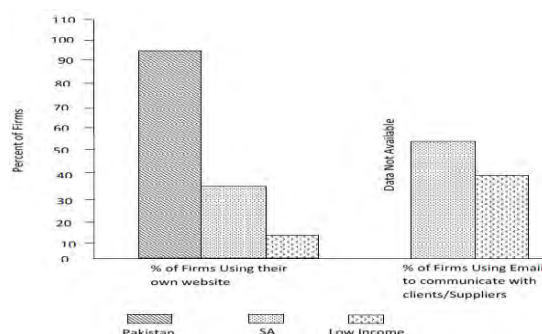


Figure C19: Innovation and Workforce – Use of Internet

The third set of indicators presents the composition of the firm's workforce by the type of contract and gender. Labor regulations have a direct effect on the type of employment favored by firms and may have a different impact on employment by gender. The first two indicators present the composition of the workforce classified into temporary and permanent workers. The average numbers shown in Figure C21 indicates that most of the surveyed firms in the sample are small- and medium-sized firms. Largely, firms have full-time workers. However, they do not employ permanent workers. This may be because firms want to avoid additional financial burden which they have to pay in terms of pension, gratuity, insurance and other benefits after retirement to permanent workers.

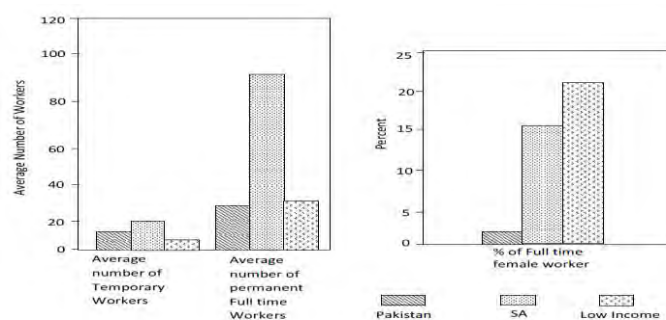


Figure C20: Innovation and Workforce – Employment by Contract and Gender

The last indicator in Figure C20 reflects the participation of women in regular full-time employment which gives a contrast picture. In Pakistan, firms have less than 2% full-time female workers, while in other countries, female participation rises to more than 16%. The small proportion of full-time female workers in Pakistan conforms to the social and cultural norms that prevail in the society.

C-2: Perception and Investment Survey 2011 by OICCI

The Overseas Investors Chamber of Commerce and Industry (OICCI) conducts yearly, perception and investment surveys for the information of its members and stakeholders. The following are extracts from the 2011 survey:

a) Business Risk in Pakistan

About half of respondents perceive that Pakistan is a 'High Risk' venue for investment, as was the case in the 2009 survey as well.

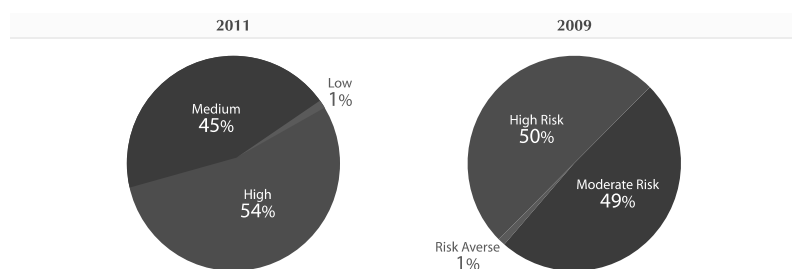


Figure C21: Business Risk in Pakistan

b) Criticality of Utilities

Almost all of the members perceived electricity-power and I.T. and telecommunications to be indispensable for smooth functioning. Other utilities, although equally important, vary in significance according to the needs of the members.

It is clear from the almost unanimous response that electricity-power and I.T. and telecommunications are critical and necessary in doing business. There is an urgent need to solve and manage the ongoing power crisis which has become a threat to business operations

and the economy as a whole. Moreover, I.T. and telecommunications cannot function without electricity-power. Although the government has taken several steps to improve the power situation, there is an urgent need to comprehensively resolve energy supply issues.

Further analysis of the sector-wise data reveals variation in the importance of different utilities for different companies: electricity, and I.T. and telecommunications are important for all businesses; petroleum products are more important to oil, gas and energy companies than to financial services companies. Similarly, natural gas is critical for chemical and fertilizer companies but not for shipping, printing and security companies.

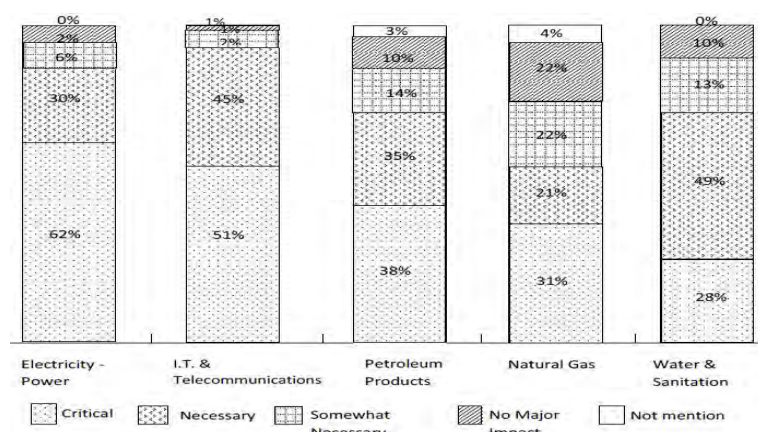


Figure C22: Criticality of Utilities

c) Challenges to Business

Participants were asked to rank the major challenges faced in doing business on a scale of one to ten, with one being the highest and ten the lowest. The ranking indicates the importance of each challenge to the different sectors.

As in 2009, the three biggest challenges continue to be law and order, energy supply and government/political instability, closely followed by price inflation, which has been in double digits for over four years (in 2009 the fourth biggest challenge was infrastructure). The fifth biggest challenge in the current survey is perceived as policy implementation, whereas it was cost of operations in 2009. Respondents were asked for their top challenges over the next 2-3 years and the next 4-5 years, responses for these periods were more or less the same.

More than 80% of respondents ranked law and order at either number one or number two position. The issue of circular debt which impacts electricity and gas supply as well as cost, has led participants to rank energy supply as their second biggest challenge.

Inflation is fuelled by a combination of high international oil prices, unbridled government spending especially on security and by inefficiencies in large state-controlled enterprises. Related to inflation is the cost of doing business, which is a matter of great concern for the business community as it raises the possibility of inability to compete with cheaper imports of products from other countries.

Another matter of serious concern to investors is the issue of policy implementation.

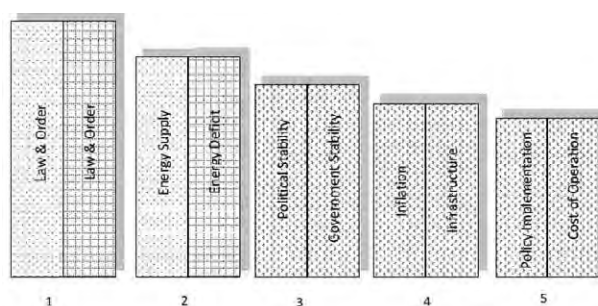


Figure C23: Top Challenges to Businesses

d) Perception of the Government of Pakistan

An overwhelming majority of foreign investors (82%) believe that the Pakistani government is aware of the problems being faced by the business community, but lacks the political will or 'seriousness' required to tackle these issues. The government does not seem to have gained full investor confidence, as respondents are divided in terms of their opinions regarding the government's ability to resolve investor issues. Among sectors that questioned the government's ability include the food and consumer products sector.

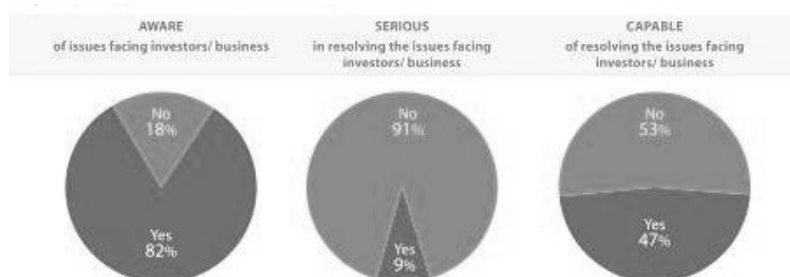


Figure C24: Perception of the Government of Pakistan

e) Obstacles to Businesses: Policy Formulation vs. Implementation

Foreign investors believe that the government has framed excellent policies as only 20% of the survey respondents regarded certain policy formulations as obstacles to improve the business environment. However, an overwhelming majority (79%) of respondents stated that policy implementation is a major concern and obstacle.

Although policy implementation continues to be a major issue, the good news for the government and its regulatory bodies is that foreign investors believe implementation has improved as borne out by the negative perception decreasing from 86% in 2009 to 79% in 2011.

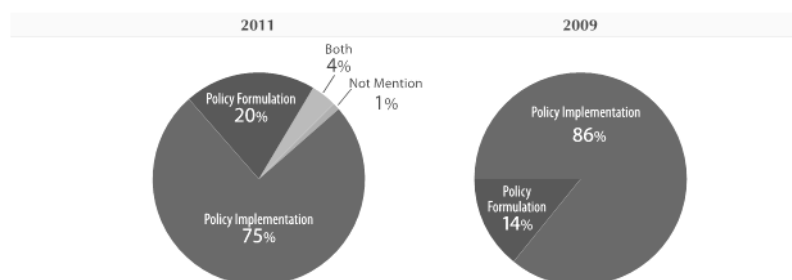


Figure C25: Obstacles to Business: Policy Formulation Vs. Implementation

f) Impact of Trade and Fiscal Policies

Trade Policies

Trade with India: The minority negative responses are because the cost of doing business in India is relatively lower in many business sectors than in Pakistan where costs have gone up significantly in the recent past. Some companies feel that removal of barriers for entry of Indian goods to Pakistan will render local businesses uncompetitive, leading to eventual business closure.

On the other hand, OICCI members believe that MFN status should be granted to India and that the government should look into protecting some selected segments of the economy.

Revised APTTA: 39% positive responses may be due to measures adopted by the government under the new APTTA to curb unauthorized trade. These include installing tracking devices on all transport units, ensuring custom-to-custom information sharing and providing financial guarantees to be deposited by authorized brokers/clearing agents that will be released after goods exit the country.

Fiscal Policies

18th Amendment: Although various matters have been devolved to different provinces under the 18th amendment, half of the respondents perceive this to have no significant impact on their business. The pharmaceutical sector stands alone in seeing this to have an adverse impact as the infrastructure for health affairs within the provinces is not yet fully set up.

Taxes and Levies: Another area of uncertainty is the Sindh Sales Tax Act on Services 2011 which has been enacted whilst the corresponding FBR provision was still intact at the time this survey was done. Fifty-three percent of respondents have strongly criticized this tax. Furthermore, the Sind Development and Maintenance of Infrastructure (SDMI) cess continues to be an issue for businesses based in Sindh, contributing to increased costs of doing business. It may be noted that a similar tax does not exist in other provinces. Also, with comparative analysis of taxability, there are many services which are considered taxable in Sindh under the Sindh Sales Tax Services Act 2011 but such services are not taxable in other provinces of Pakistan. There are also conflicts between the federal and province regarding the collection of taxes on services despite the fact that under the 18th amendment, sales tax on services has been removed from the domain of the federation. This also creates the issue of the double taxation.

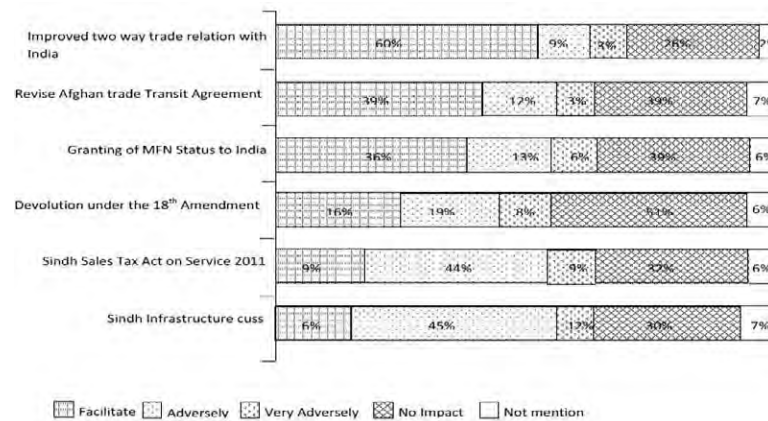


Figure C26: Impact of Trade and Fiscal Policies

g) Plans for Operations in the Next Few Years

Foreign direct investment in Pakistan, as per reported official figures, is declining. OICCI members however, have indicated a bullish outlook as far as their own operations in Pakistan are concerned.

Foreign investors continue to exhibit their confidence in the country and value its potential despite the current macro-economic and socio-political climate. The government should take this positive response and match it with concrete policy steps to improve the business environment through effective and regular public-private interaction. Improved perceptions, as compared to 2009 when 10% of the respondents answered "Yes" when asked whether they plan to curtail operations in Pakistan, is due to the fact that foreign investors have done very well in terms of their bottom lines, as per companies' published reports.

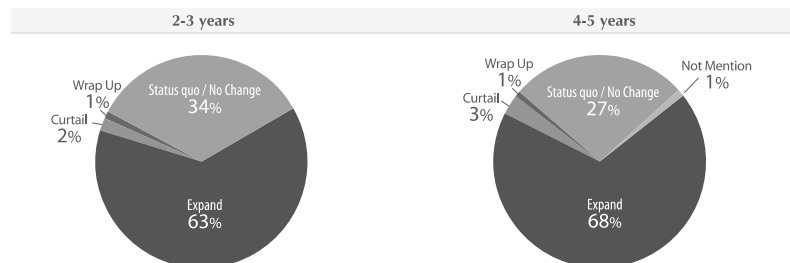


Figure C27: Plans for Operations in Next Few Years

h) Planned Investment

While investment plans are encouraging the amount of investment per company, investments are still lower than what is needed to stimulate economic growth. Less than 10%, or 11 member companies, foresee investing in excess of US\$50 million over the next five years. However, the collective total investment by the respondents is approximately US\$3 billion in the next 2-5 years. If this materializes, it is likely to contribute somewhat to the forecasted GDP growth of 3.5% and to stimulate employment opportunities over the same time period.

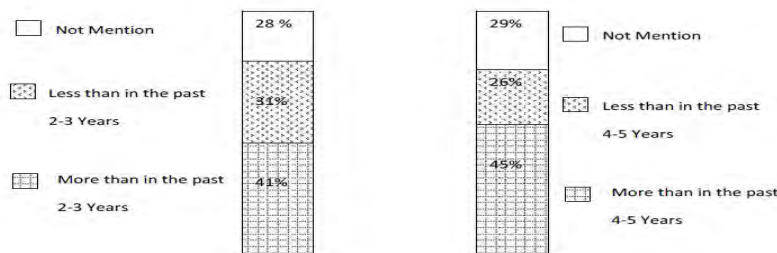


Figure C28: Planned Investment

i) Growth in Next 2-3 years

Food and consumer goods and trading sectors are expected to be the major prospective investors. The growing population and increasing middle-income group in Pakistan have encouraged existing players to plan on expanding. International supermarket chains have also entered the market to tap this growth. Some sectors like engineering, industrial goods and chemicals and fertilizers have indicated a lower appetite for expansion and/or investment.

Revenue and Profitability are important aspects to business continuity as they can significantly impact the size and structure of an industry. In view of this significance, expectations of revenue and profitability in the coming years formed part of the survey. The obtained results are consistent with the expansion plans detailed earlier.

There were however, some concerns expressed by 6% of respondents who expect reduced revenues while 18% perceive lower profits.

Amongst 85% of respondents who have a positive outlook for revenues, 46 members indicated a growth rate averaging 21.5%. Similarly, of the respondents who are optimistic about their profits, 34 members (66%) have indicated a growth rate averaging 19%.

A high proportion of respondents from all sectors expect their revenues to increase in the next 2-3 years. Similarly, the majority of respondents from all sectors except pharmaceuticals are very optimistic about their profitability. The concern of pharmaceutical companies is understandable as prices in Pakistan are controlled and no price increase have been granted since December 2001, with the exception of only a few products which have been granted hardship price increases since 2008. The positive perception of increased revenue and profits is expected to lead to expanded business activity and enhanced level of employment.

Sector-wise, eight out of ten food/consumer goods companies are likely to increase headcounts, as does the trading sector. Only a few members have indicated reducing employment.

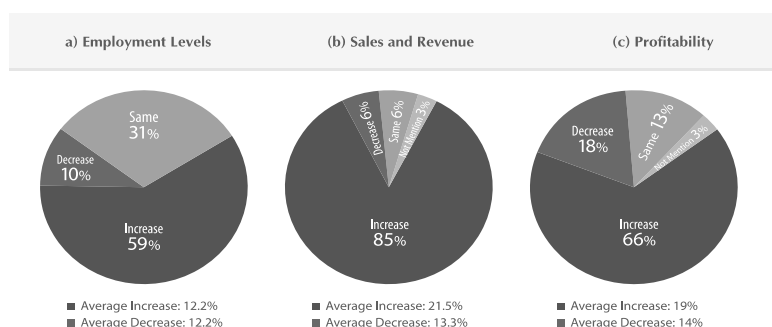


Figure C29: Growth in the Next 2-3 Years

添付資料 D

アンケート用紙

**QUESTIONNAIRE
FOR
INVESTMENT CLIMATE IMPROVEMENT IN KARACHI**

INTERVIEW SURVEY

To be filled by the Interviewer

Ref. No.: _____

Date of Interview: _____ - _____ - 2012
dd mm

Interviewer: _____

Interviewee: _____ Title: _____

Section A – Outline of the Company's activities

1- Name of Company A1a): Karachi _____

A1b): Home Country _____

2- Address of Headquarters A2a): Karachi _____

A2b): Home Country _____

3- Telephone Nos. A3): Karachi _____

4- Fax No. A4): Karachi _____

5- Email Address A5a): Karachi _____

A5b) Home Country _____

6- Type of Industry A6a): Karachi

i) food products		ii) beverages		iii) tobacco products	
iv) textiles		v) apparel		vi) leather & related products	
vii) wood & wood products, cork		viii) paper & paper products		ix) printing & reproduction of recorded media	
x) coke & refined petroleum products		xi) chemicals & chemical products		xii) basic pharmaceutical products & pharmaceutical preparations	
xiii) rubber & plastic products		xiv) other non-metallic mineral products		xv) basic metals	
xvi) fabricated metal products, except machinery & equipment		xvii) computer, electronics & optical products		xviii) electrical equipment	
xix) machinery & equipment n.e.c.		xx) motor vehicles, trailers & semi-trailers		xxi) other transport equipment	
xxii) furniture		xxiii) other manufacturing		xxiv) repair & installation of machinery & equipment	

A6b) Home Country

i) food products		ii) beverages		iii) tobacco products	
iv) textiles		v) apparel		vi) leather & related products	
vii) wood & wood products, cork		viii) paper & paper products		ix) printing & reproduction of recorded media	

x) coke & refined petroleum products		xi) chemicals & chemical products		xii) basic pharmaceutical products & pharmaceutical preparations	
xiii) rubber & plastic products		xiv) other non-metallic mineral products		xv) basic metals	
xvi) fabricated metal products, except machinery & equipment		xvii) computer, electronics & optical products		xviii) electrical equipment	
xix) machinery & equipment n.e.c.		xx) motor vehicles, trailers & semi-trailers		xxi) other transport equipment	
xxii) furniture		xxiii) other manufacturing		xxiv) repair & installation of machinery & equipment	

7- Name of Executive Officer A7): Karachi _____

8- Year of Establishment A8) Karachi: _____

9- Registration Status of Business A9) Karachi

i) Public listed company		ii) Private held limited company		iii) Sole proprietorship	
iv) Partnership		v) Family business		vi) Other, please specify below	

10- Total number of staff? A10a) Karachi: _____

A10ai) Karachi – Management _____

A10aii) Karachi – Administration _____

11- List of branch offices & factories A11) Pakistan _____

12- Main Markets A12a) Domestic: _____

A12b) Foreign Country: _____

13- Future Markets A13a) Domestic: _____

A13b) Foreign Country: _____

14- Total Annual Revenue of the Fiscal Year 2011 (if possible): A14a) Karachi: _____

A14b) National: _____

15- Reasons of Investment in Karachi A15) Karachi

i) Availability of raw material		ii) Domestic market		iii) Export to neighboring countries. Name countries below	
iv) Export to home country		v) Cheap labor cost		vi) Other, please specify below	

16- Do you think your business is successful as per the initial investment plan or not?

Yes		No. Please indicate the reasons below	

Section B – Security

1- Has your company been the victim of any terrorist or guerilla crimes during the past 1 year?

No		Yes. Please indicate the circumstances below	

2- Have your foreign staff been victims of crimes during the past 1 year?

No		Yes. Please indicate the circumstances below	

3- If your response to question 2 is Yes, then, did you report the incident/s to the local police?

Yes. Please indicate their response and attitude below		No	

4- If your response to question 3 is No, please explain why

5- What kind of protection is usually made available for staff?

6- Do you think security cost is expensive for the company?

Yes _____

No _____

7- What kind of natural disasters are possible in this area?

8- Does your company prepare & protect itself from such disasters?

Yes _____

No _____

Section C – Legal/ Regulatory Operation

1- What kind of support or improvement do you need from the Pakistani government?

2- What kind of support do you get from the Pakistani government?

3- Please indicate which of the following factors may affect your business:

	Very Inefficient	Somewhat Inefficient	Somewhat Efficient	Very Efficient
Legal & regulatory system (no change)				
Taxation system				
Length of time required to obtain various permits e.g. export permit etc. Please specify best time and worst time, below:				
Competition with neighboring countries				
Other, please specify below				

Section D – Access to Information on Investment Climate & Market

1- Efficiency of BOI service or support when contacted. *Please evaluate level/ grade of services received from BOI (please select from the following, based on your experiences):*

	Very Inefficient	Somewhat Inefficient	Somewhat Efficient	Very Efficient
Availability of social & economic data				
Availability of investment information				
Availability of application forms (including homepage)				
Approval period (days) by the government				
Transparency of approval process				
Provision of advisory service before investment determination				
Provision of advisory service after investment				
Other, please specify below				

2- Efficiency of service or support from the industrial zone when contacted. *Please evaluate level/ grade of services received from KEPZA/ PQA (please select from the following, based on your experiences):*

	Very Inefficient	Somewhat Inefficient	Somewhat Efficient	Very Efficient
Availability of social & economic data				
Availability of investment information				
Availability of application forms (including homepage)				
Approval period (days) by the government				
Transparency of approval process				
Provision of advisory service before investment determination				
Provision of advisory service after investment				
Other, please specify below				

3- Efficiency of service or support from the government when contacted. *Please evaluate level/ grade of services received from Sindh's government (please select from the following, based on your experiences):*

	Very Inefficient	Somewhat Inefficient	Somewhat Efficient	Very Efficient
Availability of social & economic data				
Availability of investment information				
Availability of application forms (including homepage)				
Approval period (days) by the government				
Transparency of approval process				
Provision of advisory service before investment determination				
Provision of advisory service after investment				
Other, please specify below				

Section E – Countermeasures on poor Infrastructure

1- Please indicate the extent of which of the following countermeasures you have taken:

	Very Inefficient	Somewhat Inefficient	Somewhat Efficient	Very Efficient
Water supply service (quality & quantity) <i>Own Well</i> Yes: _____ No: _____ Other Source: _____				
Electricity service (stable) Own Generator Yes: _____ No: _____ Other Source: _____				
Industrial gas service Any countermeasures? _____				
Improvement of road conditions in 3 years. Please specify what actions were taken, below:				
Improvement of IT network				
Other, please specify below				

Section F – Administrative Procedures for FDI Approval

1- What kind of support or improvement do you need from the government/ BOI?

2- Please indicate the extent of which of the following factors may affect your business:

	Very Inefficient	Somewhat Inefficient	Somewhat Efficient	Very Efficient
Legal and regulatory system for doing business				
Taxation system				
Length of time required to obtain various permits				
Availability of a sufficient sized market				
Availability of market information				
Availability of access to raw materials and parts				
Availability of skilled labor or engineers				
Availability of cheap labor				
Undeveloped infrastructure				
Availability of means of financing investment				
Inflation & financial instability				
Lack of information in general				
Other, please specify below				

Section G – Management Issues

1- To what extent do you consider the improvement of the following services important?

	Very Unimportant	Somewhat Unimportant	Somewhat Important	Very Important
Assistance in recruiting employees				
Technical training & educational services for employees				
Assistance in identifying suitable suppliers/ contractors				
Marketing & business research consulting services				
Financing				
R & D services (testing etc.)				
Forwarders, freighters & other logistical services				
Security services				
Utilities i.e. electricity, water, gas, telephones etc. Please specify the top three ones, below:				
Other, please specify below				

THANK YOU FOR YOUR COOPERATION

Preparatory Survey on JICA Cooperation Program for Industry Development (Investment Climate Improvement in Karachi)

Questionnaire on the Living Environment of Foreign (non-Pakistani) Employees

Notes

- The study aims to identify issues about 1) the legal system and administrative organs for approval and licensing and 2) the living environment of company employees, suggest action plans to resolve the issues, and develop a policy matrix for improvement in the investment climate with the formulation of Japanese ODA program and projects in mind. Your response will be used exclusively for the purpose of the study. Your response will be used in such a manner that the respondent cannot be identified.
- Please **tick the option that best describes your view** in Parts II to X.
- If you have any questions, please feel free to contact Izumi Ogawa, JICA Study Team:
 Address: Board of Investment Karachi Office, Syedna Taher Saifuddin Memorial Foundation, 3rd Floor, Plot No. CD-10/20/2, Beaumont Road, Civil Lines, Karachi
 Mobile: +92 336 5147270 E-mail: ogawa-iz@n-koei.jp

I. Respondent Information

Company name: _____

Address: _____

Phone: _____

Fax: _____

Respondent's name: _____

Respondent's designation: _____

E-mail: _____

II. Security

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
1	Threats of Terrorism, Guerrillas, Civil War, and War					
2	Incidence of Damage by Robbery, Kidnapping, Assault, Menaces, and Fraud					
3	Property Damage by Robbery and Burglary					
4	Police or Military Investigations					
5	Police Services					
6	Employment of Security Guards					
7	Damage by Natural Disasters					

III. Commuting

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
1	Modes of Commuting					
2	Commuting Time					
3	Road Conditions					
4	Incidence of Traffic Accidents					

IV. Housing

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
1	Size					
2	Quality					
3	Leasing Procedures					
4	Rent					
5	Utility Costs					
6	Power Supply					
7	Gas Supply					
8	Water Supply					
9	Sewerage					
10	Waste Treatment					

V. Food

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
1	Availability of Ingredients					
2	Employment of Cooks					
3	Restaurants					

VI. Healthcare

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
1	Incidence of Sickness and Injury					
2	Availability of Clinics/ Hospitals in the Vicinity					
3	Availability of Japanese/ Foreign Doctors					
4	Technical Level of Local Doctors					
5	Availability of Operations					
6	Medical Expenses					

VII. Education for Children

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
1	Japanese/ International Schools					
2	Available School Levels (Primary, Junior High, High School)					
3	Teachers					
4	School Facilities					
5	Special Educational Institutes (e.g. Preparatory Schools)					
6	Kindergartens (Childcare)					

VIII. Relationships with Neighbours

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
1	Community Groups					
2	Interaction with Neighbours					
3	Support When Necessary					

IX. Convenience of Life

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
1	Sport and Recreation Facilities					
2	Tourist Attractions					
3	Supermarkets and Speciality Shops					

X. Overall Living Environment

How serious is the following problem?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
1	Overall Living Environment					

Thank you for your cooperation.

Preparatory Survey on JICA Cooperation Program for Industry Development (Investment Climate Improvement in Karachi)

Questionnaire about the Living Environment of Local Employees

Notes

- The study aims to identify issues about 1) the legal system and administrative organs for approval and licensing and 2) the living environment of company employees, suggest action plans to resolve the issues, and develop a policy matrix for improvement in the investment climate with the formulation of Japanese ODA program and projects in mind. Your response will be used exclusively for the purpose of the study. Your response will be used in such a manner that the respondent cannot be identified.
- Please **tick the option that best describes your view** in Parts II to III.
- If you have any questions, please feel free to contact Izumi Ogawa, JICA Study Team:
 Address: Board of Investment Karachi Office, Syedna Taher Saifuddin Memorial Foundation, 3rd Floor, Plot No. CD-10/20/2, Beaumont Road, Civil Lines, Karachi
 Mobile: +92 336 5147270 E-mail: ogawa-iz@n-koei.jp

I. Respondent Information

Company name: _____

Address: _____

Phone: _____

Fax: _____

Respondent's name: _____

Respondent's designation: _____

E-mail: _____

II. Security

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
8	Threats of Terrorism, Guerrillas, Civil War, and War					
9	Incidence of Damage by Robbery, Kidnapping, Assault, Menaces, and Fraud					
10	Property Damage by Robbery and Burglary					
11	Police or Military Investigations					
12	Police Services					
13	Employment of Security Guards					
14	Damage by Natural Disasters					

III. Commuting

How serious are the following problems?

S/N	Item	Seriousness of the Problem				
		Very Serious	Serious	Average	Minor	Very Minor
5	Modes of Commuting					
6	Commuting Time					
7	Road Conditions					
8	Incidence of Traffic Accidents					

Thank you for your cooperation.