

小学校の全ての児童に PC が行き渡るようにする政策や、
無料インターネット施設、IT 技術センターを開設するなど、かなり IT 教育普及を推進させる政策だった。

2005 年度タイにおけるインターネットの普及率は
2005 年度 700 万人(総人口の 12%) PC 所持率 4%
2006 年度はもう少し上昇している。

タイ国内でのテレビの普及率が 93% と言うのを見るとこれからまだまだ伸びていく余地が残されている。
2006 年現在ではパソコンはほぼ日本と同じくらい、もしくはやや高めの値段で販売されている。
サイアムにある MBK デパート、またはタイの秋葉原のような場所である
バンティッププラザではかなりの PC パーツ、IT 部品が販売されている。

IT 技術に関するプロジェクトでは
国民番号制のスマート ID カードの切り替えプロジェクトでは 79 億パーツ。
政府の各省の IT 化への予算で 43 億パーツ。これらの予算が投入される。

民間の大企業ではかなりの PC 普及率であるがまだまだ中小では少なく WEB 開設も
まだ少ない。ただし富裕層、大学生レベルではかなりの普及率と見られる。
(日本の MIXI の中にもタイ人大学生が加入している例が多数あります。)

タイの交通インフラ事情。

「世界一の渋滞都市」と呼ばれるバンコクは、排気ガスと騒音と共に旅行に来た日本人
の悩みの一つであり、駐在員の方が仕事の時間を計るのに悩ませる問題の一つになっている。
バンコクの統計上の人口は 600 万人と言われるのだが、旅行者、不法滞在者を合わせると
実際には 800 万人とも 900 万人とも言われている。
(ちなみに日本人は登録者では 39,000 人実数は 50,000 人以上と言われる。)

登録車両は毎年約 10% のペースで増え続け、交通渋滞はますます増加の一途である。
毎朝ラッシュアワーともなると、信号が何回も「青」になってもクルマはほとんど進まず歩くほうが早くなる。
急速なモータリゼーションと、バンコクの都市計画の杜撰さから、運河を埋め立てて
つくった道路網と細い道路整備では大量の渋滞と時間のロスを生み出している。

タイの経済研究所は、渋滞の経済損失を年間約 1,600 億円と試算。またバンコクの肺がん
発生率は、タイの他の都市に比べ 3 倍も高いとされる。

タクシン首相は 2003 年 8 月 28 日、交通渋滞緩和策として鉄道網拡充に乗り出し、
今後 5 年間で約 1.7 兆パーツ (5 兆円規模) を投資する計画を明らかにした。

<メガ・プロジェクトの発表>

もちろん渋滞解消には、計画的な道路網の整備が不可欠だが、バンコクの道路面積率は
全土地面積に対してわずか 8% なので住宅やビルのスペースを道路へ切り替える施策が必要となっている。
さらには、郊外へ向けての高速道路網の整備も欠かせないものとなる。都心乗り入れを
極力抑えるために、環状高速道路にも動きだしている。

そして近隣数県にまたがって 11 の副都心をつくり、環状高速道路でこれらを結ぶ構想も出てきている。地下鉄新路線 5 線はタイの暫定政府での承認が出て建設は 2007 年以降施工業者も選定される。

管理人のコメント：

ABE は排気ガスが大嫌いなのでどうしてもこの排気ガス大国のバンコクで住む為には何とかせねばと、できるだけ空気環境の良いところを探しておりました。

チャオプラヤー川沿いにあるラマ三世通りのコンドミニアムは川に面しているために川風が吹いており暑い時期でもクーラーがいらずに快適かつ、空気が都心部よりは良い状態で過ごせています。

(しかし日本人はほとんどいません)

確かに朝通勤時は信じられないほど渋滞します。

季節ごとに渋滞レベルは変化するのですが、学校が始まる時期は本当に早く家を出ないととんでもないことになります。わずか 10 分遅く出るだけで大遅刻確実です。

それでもタイ人はクルマを持つ層はどんなにガソリン代が上がろうともクルマで通勤するため、(見栄っ張りなタイ人は多いのです。)

ガソリン代が倍以上 (14 パーツ: 2004 年当時⇒30 パーツまで: 2006 年 7 月) 上昇した際でも渋滞の率は然程変わらなかった気がします。

インターネットも、タイでは光通信はまだ普及してませんが

ADSL は低価格競争に入っています。現在の最安値は 299 パーツまで下がっています。しかし大手 TRUE、CSL、TOT (INET) などは先行して顧客の囲い込みに懸命です。

すみません次回こそはパーツ危機と F T A について特集します。

□□N o 2 タイ株上級者編です■ ■

過去のタイ株関連メルマガであまり触れられてなかったコーナーを作りました。

●● 007 AOT です。○○

タイ国内で大規模の空港を 5 港管理している。

タイ東部にあるスワナプーム新国際空港の管理も請け負う。

ドンムアン・バンコク国際空港、プーケット空港、チェンマイ空港、ハジャイ空港、チェンライ空港の 5 つを管理運営しており、タイの観光立国の根幹を支えていたもの、2004 年度はインド洋大津波で観光客の減少の影響、

2005 年度は新空港建設の遅れ・汚職疑惑などの影響によりマイナスイメージが先行していた。

2006 年 9 月 28 日にスワナプーム新空港が開港され、旅行・観光業が盛んな

タイ国において「スワナプーム新国際空港」が、どのように影響して来るかがポイントである。

新空港はバンコク中心部から東郊外の 25 キロに立地し、敷地面積は 3200 平方

メートル。その広さは成田空港の約3倍、バンコク国際空港（ドンムアン空港）の約5倍となる。東西2本の滑走路（東側4000メートル、西側3700メートル）を備え、旅客ターミナルビルは地上7階建て（延べ床面積は56万平方メートル）。管制塔の高さは約132メートルと2007年1月現在世界最高の高さとなっている。

現在の株価は56.5バーツ。（1月12日）
一時はかなり高くすると上昇したのですがこの何度にも渡るタイの政策や事件により現在は少し下がっています。

さてエアポートオブタイランド：AOTです。
日本で言うと成田空港やら羽田空港、新大阪国際空港などなどを管理運営する会社がタイでは一つにまとまっていて経営・しかも上場しているようなもの
理解して頂ければよいかもしれません。
しかしスワナプーム新空港、一度は行ってみる価値あるところで、
特に夜は建物のイルミネーションが素晴らしく綺麗です。（眺める方向、見る場所からにも寄ります・・・）

しかし2007年1月現在は電車も開通してなくてかなり不便でもあります。
現在シャトルバス、タクシー、リムジンなどあるのですが、タイに慣れていない方などはどうしてもタクシーになってしまうかもしれません。

イコールそれはタクシー運転手に騙されてしまう可能性が高くなってしまいます。
（いや騙すタイ人は少ないのですがやはり一定の割合でメーターを倒さず走り出して、壊れてるからと高い値段を吹っかけるタクシー、
違う場所に連れて行くタクシーなどあります。
タイ語が話せればスムーズに解決するのですが、もめると話が長くなってしまいます。）
日本人は多少のお金だからと払ってしまいますが、最近はそういった詐欺的行為も取り締まり対象になっていくようです。

いくつかニュースを取り上げると

AOTは、2006年度（2005年10月から06年9月まで）の売上高を本年度見込み比40%UPの237億バーツと予測していました。うち、スワナプーム新国際空港からの収益が90%を占める見通しです。新空港で非航空部門からの収益を高める他にも、旅客処理能力が増えた影響で1日当たり取り扱い便数を100便以上追加することも増収要因となるそうです。
実際の数字では売り上げが219億バーツ、純利益が104億バーツの大幅な増加でした。

エアポート・オブ・タイランド（AOT）は、収益の柱を航空部門（飛行機機体の着陸料や駐機料などの収益）から、非航空部門（空港内のテナント賃貸などから得る収益）に移す計画だそうです。スワナプーム新国際空港を含んだ6つの国際空港が対象で、3年から4年以内に非航空部門の収益割合比率を40%→60%に伸ばすとしています。

非航空部門は免税店を展開するキングパワー・インターナショナル・グループがスワナプーム新空港に設置した商業施設「プティックゾーン」の賃貸料金や搭乗客への関連サービスなどから得る収益が中心となる予定です。

この施設からレストランやお土産店の売上高の15%を賃貸料としてAOTに支払います。

AOTは、スワナプーム新空港で旅客が支払う空港使用料を2007年2月まで据え置く方針だそうです。開港当初の使用料をバンコク国際空港（ドンムアン空港）と同額の国際線500バーツ、国内線50バーツとしていましたが、2007年2月以降にそれぞれ700バーツ、100バーツに引き上げます。
我々消費者側からすると痛い改定ですがAOTには大変大きい収益の増加につながるはずです。

旧ドンムアン空港でも今後の再利用案が決定した模様で、バンコク国際空港(ドンムアン空港)を、国際線とは接続してないタイの国内便専用の空港として再利用することを決めたそうです。

軍専用空港にする計画や、文化施設にする計画などありましたが、現在の格安航空便の増加の流れでスワナプーム新空港の混雑が悪化していることで、再利用が決まったもようです。

□ No 3 タイ国内ニュース編です ■■

12月31日はわたくしは日本で過ごしておりました。
新幹線で静岡県まで行っておりました。
その同時刻タイではなんと爆弾テロ事件が起きておりました。今までタイは比較的 안전한新興国として海外からの観光客もかなり多くてカウントダウンでもバンコクの各地域でも外国人観光客が詰め掛けていたようです。

バンコク首都圏の計8カ所で爆発が起き、
3人が死亡、外国人9人を含む約40人が負傷しました。
繁華街にある公共のごみ箱の中などに時限爆弾が仕掛けられ、
戦勝記念塔の電話ボックスやクロントゥーイの市場など人通りの多い場所で死者が出ました。
あきらかに土地勘などが強いものの犯行のようです。
(その後バンコク市内に設置してあった全ての公共のゴミ箱は全部撤去となりました)

暫定政府の内閣筋ではタクシン前政権の関係者が関与していると主張しています。
またイスラム教の対立で騒乱の続く深南部のテロリストの犯行とする報道もあり錯綜しています。

しかし南部のテロリストの犯行と言うのは無理があるのです。
何故なら暫定政府のスラユット首相は前タクシン政権の強行路線を改めに謝罪しに行っていましたし、わざわざこの時期に関係をこじらせる必要性がないのです。
逆にこの爆弾事件で最終的に得をする人物を探した方が推理しやすくなります。(犯罪推理の基本ですね)
現在かなり落ち込んでいるスラユット暫定首相の支持率を減らすためにも今回の事件は世界に対しても、タイ株式市場に対してもかなり影響度は高かったようです。
やはり世界的な信用を失ってしまったと言うのが大変大きなダメージと思われれます。

外国人の犠牲者でも、イギリス人観光客の女性が足を失う重傷だったもようです。

実はこのニュースももし日本人が片足を失い重傷と言うニュースだった場合
もっと大きく報道されてさらに深刻なダメージだったと思います。

現在も地下鉄などでは警官がカバンなどの持ち込み物検査などを実施中ですが
早期の犯人の特定と動機を解明しないと現暫定政権を揺るがしかねない事態に
なりそうです。

□□No 4 追伸です■

年末に日本に帰ってみて、やはり日本のサービスはスムーズでかつ
便利なサービスが多いなと感じました。
確かに外国人が来日したら日本語しか通じないかもと言うデメリットはありますが、
それでも
「世界一のサービスが提供できる国」と言う一面を持っていると思います。

何よりもタイにはない「お客様の都合を優先する姿勢」があります。
(日本では当たり前ですが世界はそうではないのです)
例えばタイでは
サービスを提供する会社でも昼食の時間になってしまえばきっかりと「ご飯だご飯!!」
と平気でお客様を待たせたまま
外に食べに行ってしまう。そのような事はかなりあります。

何よりも「自分が食べる事」が優先されてしまいます。
少しずつタイでも変わってきましたが官公庁や公営の会社はひどいです。

日本では寒いと言う点くらいで都内のいろいろなところを回りましたが
相変わらず新宿や有楽町での電器製品も売れているのを目撃していますし、
IPOD もどんどん売れてました。

ふと気づいたことに
「フロントエンド商品にかなり高額な商品を持ってきて
バックエンドを売る業界が増えてきていた。」
ことでした。
フロントエンドと言うのは「先にお客様に提供する無料やまたは格安の商品」
のことです。
マーケティング言うとは化粧品の無料サンプルやお試しセット、などがあたります。

そしてバックエンドと言うのは本当に売りたい商品、
最後に買って欲しい高額な商品のことです。
例を挙げるとその後の高額な化粧品や継続的にお金を払えるような
システム課金のことになります。

今回光通信のセットを契約すれば IPOD が 2000 円で買えたりする
キャンペーンがありました。

発行責任者： TOSHIYUKI ABE

※公式サイトはこちら → <http://toatoa.jugem.jp/>

Copyright (c) 2003-2006 Toshiyuki Abe. All rights reserved.



Issued by Toshiyuki Abe in 902/112 SVcity Tower1 Rama3Rd Yannawa Bangkok 10120

Under a 2 Research Company date, I Toshiyuki Abe wrote this overview research and comment in this report. As a result investors should be aware that the report & comment may conflict of interest that could affect the objectivity of this report.

Investor should consider this report as only a single factor in making their investment decision.