

「ポスト・アジア市場」としての中南米

# 堅調な経済成長に支えられる巨大市場への ビジネスチャンスを探る

## 中南米デスク

### はじめに

トーマツでは、日系企業の中南米進出を日本から支援する事を目的として、昨年10月に中南米デスクを設立した。中南米の二大有力国のブラジル、メキシコで日系企業の支援を行った経験を持つ専門家と日本語、英語、スペイン語、ポルトガル語に精通

し、多くの中南米関連ビジネスの経験を持つ中南米デスク担当の専門家が、現地デロイトと共に日本からも中南米進出を支援する。

今回は、中南米デスクが2014年3月に開催した中南米セミナーにおける講演の要旨を紹介したい。なお、文中意見にわたる部分については、講演者及び本稿執筆者の私見を含む事をお断りしておく。

### (セミナープログラム)

テーマ	講師
オープニング	有限責任監査法人トーマツ 中南米デスク デスク長 パートナー 小林 繁明
ブラジルのインフラ～解説（英語）～ 港湾、都市交通など、今、改善に動き出す政府投資計画、民営化によるチャンスとは？	デロイト トウシュ トーマツ ブラジル 評価グループ 公共セクター・民営化担当 パートナー ピーター フレリックス
ブラジルのインフラ～まとめ（日本語）～ 日系企業が参加すべきインフラ分野は？ 入札の留意点など、参入方法は？	デロイト トウシュ トーマツ ブラジル 日系企業サービスグループ マネジャー 池谷 裕一
LATCOのインフラと物流のOutlook	デロイト トーマツ コンサルティング株式会社 ラテンアメリカビジネス開発リーダー シニアマネジャー ジャファリ モ
メキシコここだけの話 2014年税制改正の実務のポイント及び2012年の 労働法改正のその後の影響	有限責任監査法人トーマツ 中南米デスク メキシコ担当 シニアマネジャー 清水 和之
価格の決定に影響する複雑なブラジルの間接税	有限責任監査法人トーマツ 中南米デスク ブラジル担当 投資アドバイザー 都築 慎一

## 1. ブラジルのインフラ

～港湾、都市交通など今、改善に動き出す政府投資計画、民営化によるチャンスとは～

デロイト ブラジル ピーター・フレリックス、池谷裕一

以前より巨大な市場規模と安定した経済成長を背景に世界中の企業から注目されているブラジル。実は、近年のGDP成長率は2%程度と、予想に比して伸び悩む。原因としてブラジルの抱える本質的な課題である①インフラ整備の遅れ、②税制など複雑

な手続き、③生産性上昇率の低さが挙げられる。

ブラジル政府は本質的な課題の筆頭であるインフラ整備を解決すべく大規模投資に乗り出した。2007年から始まる成長促進プログラム（PAC）では2007年から2010年のPAC1に約25兆円、2011年から2014年のPAC2では約50兆円が投入された。

ブラジル政府が現在注力しているインフラは公共交通整備、空港、鉄道、高速道路、港湾である。（スライド1）

**都市交通事業**：都市部においては世界169都市の渋滞状況のランキングで3位にリオデジャネイロ、7位にサンパウロがランクされているほど深刻化している。サンパウロ都市間鉄道、クリチバ、ポルトアレグレ、フォルタレーザ地下鉄、マセイオのライトレールなど現在多くのプロジェクトが国、州、市レベルで検討されている。

**空港事業**：2014年時点で主要国際空港運営の民営化を行い、今後は270を超える地域空港の最新鋭化を進め、旅客機、貨物機など交通の活性化を図る。

**鉄道事業**：ブラジル国内での鉄道輸送網は100年前よりも減少している有様である。またその多くが鉄鉱石を目的としているため、路線の拡充を行うことで、穀物など輸送目的の充実化を図る。

**高速道路事業**：ブラジル国内の輸送手段の58%が道路に依存しているため、地方部から都市部への物品の輸送が困難になっており、水路輸送、鉄道輸送を拡大する必要がある。従来、高速道路の入札では入札額のみで判断していたが、政府の新しい方針では、

高速道路料金を低く設定できるかどうか、利用者数の増加を見込めるかを入札の判断に加える予定である。

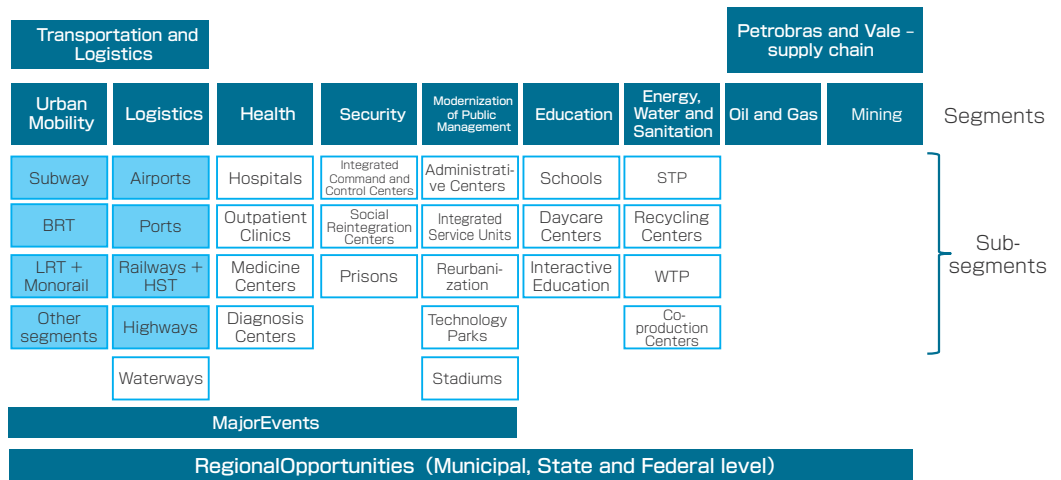
**港湾事業**：従来、私有港湾ターミナルについては所有者の積荷のみ輸送が許されていたが、港湾規制の変更により第三者の貨物を輸送することが認められた。また、159に上る公共港湾ターミナルの運営を民営化させることを計画しており、大きなビジネスチャンス（およそ3兆円の投資規模）となっている。

以上の通り、ブラジルのインフラ事業は、ブラジル政府にとって重要懸案事項である。そのため、単に投資金額を増やすだけでなく、入札要件を実際に即して改善、官民連携（PPP）を有効活用し、成功を収める事例も出てきている。鉄道をはじめインフラ整備に実績を持つ日系企業の協力は重要であると共に、日系企業としても大きなビジネスチャンスである。

(スライド1)

## Infrastructure Investment Opportunities Growth Acceleration Program (PAC)

The map of opportunities in Brazil



\*BRT= Bus Rapid Transit, LRT=Light Rail Train, HST=High Speed Train, STP=Sanitation Treatment Plant, WTP=Water Treatment Plan

## 2. LATCOのインフラと物流の Outlook

デロイト トーマツ コンサルティング(株) ジャファリ・モラテンアメリカは日本にとって地理的に遠いため実像をイメージしづらいが、近年のラテンアメリカ市場は世界経済における存在感を増してきている。ブラジルを始めとする中南米国家が安定的なGDPの上昇を達成している一方で物流やインフラの未整備が課題となっている。(スライド2, 3)

課題の克服をすべく、現在、ラテンアメリカが国を超えて地域としてのインフラ網整備に取り組んでおり、2013年のプロジェクト・ポートフォリオは583件のプロジェクトで1,500億USドルを超える投資がなされている。

特に注力されているのは物流インフラの整備である。583件のプロジェクトのうち物流は90%弱の514件、投資額も中南米全域の約67%を占めている。

また、国を超えたプロジェクトの中で特徴的なも

のとしては河川物流網整備がある。河川を通じた物流は、道路、鉄道での輸送に比べ、コスト、輸送量、環境への負荷の面で優れているため、欧米でも古くから盛んであり、積極的な投資で効率化が図られてきた。河川物流網整備計画が実現できれば、南方(アルゼンチン)と北方(ベネズエラ)を結ぶ河川網が実現されることとなる。

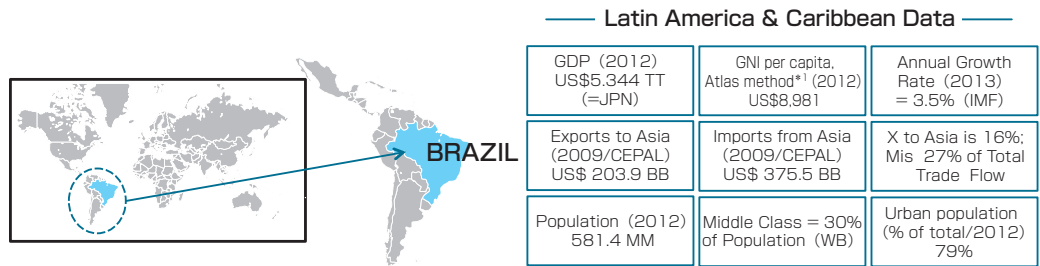
西洋側への輸出が主な目的であった。しかし15年程前より太平洋側への輸出も盛んになり、現在では太平洋側だけでなく、南米大陸内の貿易にも役立つようなモデルに切り替わりつつある。

ラテンアメリカ市場の魅力は既に顕在化しているものもあり、「遠い将来」ではなく、「今取り組むべき市場」となっている。

中南米でのインフラ・物流モデルは、古くから大

(スライド2)

現実にはブラジルをはじめ、ラテンアメリカが世界経済での存在感を増しています



GNI - Gross National Income (GDP - Interests, Transfers & Taxes)

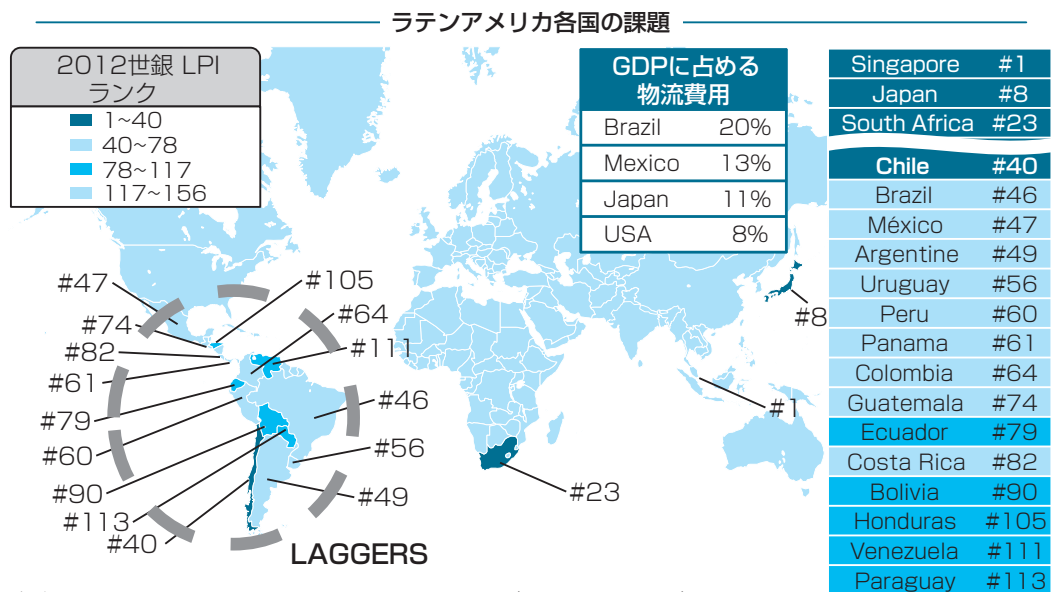
	2012	2011	2010	2009
1	United States 15,734,567	United States 14,600,828	United States 14,223,686	United States 14,506,142
2	China 7,748,903	China 5,700,018	China 4,857,623	Japan 4,853,005
3	Japan 6,105,798	Japan 5,369,116	Japan 4,785,450	China 4,042,883
4	Germany 3,603,895	Germany 3,537,180	Germany 3,473,814	Germany 3,504,510
5	France 2,742,891	France 2,749,821	France 2,750,418	United Kingdom 2,799,960
6	United Kingdom 2,418,464	United Kingdom 2,399,292	United Kingdom 2,538,578	France 2,700,770
7	Brazil 2,311,147	Italy 2,125,845	Italy 2,114,668	Italy 2,115,482
8	Italy 2,061,253	Brazil 1,830,392	Brazil 1,563,126	Spain 1,449,186
9	India 1,890,363	India 1,566,636	Spain 1,472,046	Canada 1,446,669
10	Russia 1,822,654	Spain 1,462,894	India 1,405,064	Brazil 1,433,699

出所：THE WORLD BANK

\*1：Calculated per Atlas Method (Forex moving average for 3 yrs adjusted for inflation rate/GDP deflator)

(スライド3)

ラテンアメリカ各国では、物流やインフラの未整備が課題となっています



出所：WORLD LOGISTICS PERFORMANCE INDEX 2012 (World Bank, 2012)

### 3. メキシコここだけの話

#### 2014年税制改正の実務のポイント及び2012年の労働法改正のその後の影響

中南米デスク 清水 和之

2012年12月に発足したエンリケ・ペニャ・ニエト政権になってから初の税制改正が2014年1月1日に施行された。国際的に見ても深刻な税収不足の問題を解決するために、徴税基盤の強化と税体系の簡素化を通じた抜本的な税制改革を目的としたものが、2014年度税制改正である。

主な改正点として次の点が挙げられる。

**法人所得税**：法人税（ISR）、企業単一税（IETU）の2種類が存在していたが、IETUが廃止され、ISRに一本化された。税体系が簡素化され納税者の便宜が図られたが、税務上費用処理できる金額に各種制限処置がされたため、結果的には納税額が増加する

傾向になる。

**付加価値税（IVA）**：これまで国境地域の税率は11%であったが、他地域と同じ16%で統一された。

**マキラドーラ（保税加工制度）とIMMEX制度（保税制度）**：両制度の保税メリットが原則廃止（税務署の認定取得があれば引き続き恩典が得られる）

**個人所得税**：累進課税税率の上限が税率30%から35%へ上昇（スライド4）

**連邦税法典**：納税者メールボックス（Buzon Tributario）の設置がされ、法人は2014年6月30日から、個人は、2015年1月1日から適用になる。原則としてSATとの全てのやりとりはメールボックスを通じて実施され、定期的に適宜メールボックスをチェックする必要がある。納税者は会計情報を税務署に毎月電子報告する必要となるが現状どこまでの情報をどのシステムで報告するか未定である。

（スライド4）

#### A：税制改正

##### 主な改正項目は何か？

■国際的に見ても深刻な税収不足の問題を解決するために、徴税基盤の強化と税体系の簡素化を通じた抜本的な税制改革を目的としたものが、2014年度税制改正である。

■主な改正は下記のとおり。

主な改正項目	2013年	2014年
法人税（ISR）、企業単一税（IETU）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■法人税（ISR）と企業単一税（IETU）の2種類が存在していた。</li> <li>■IETUはISRのミニマムタックスであり、納税を複雑化させ、管理上納税者側の負担になっていた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■IETUが廃止され、法人所得税がISRに一本化され、税体系が簡素化された。</li> <li>■損金算入額に各種制限が処置され課税所得が増加される。</li> </ul>
付加価値税（IVA）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■IVAの税率は16%であるが、国境地域の税率は11%であった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■国境地域の税率が11%→16%に増加し国境地域以外と同税率になった。</li> </ul>
マキラドーラとIMMEX制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■保税加工制度のマキラドーラには多くの税制恩典があった。</li> <li>■保税制度であるIMMEXには、主に関税とIVAの保税メリットがあった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ISRインセンティブとIETUインセンティブが廃止され、増税になる。</li> <li>■マキラドーラ売上（輸出）が100%になることが要件となる。</li> <li>■マキラドーラとIMMEXの保税メリットが廃止（税務署（SAT）の認定取得が必要になる）。</li> </ul>
個人所得税	<ul style="list-style-type: none"> <li>■税率30%を上限とする累進課税</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■累進課税税率が35%まで上昇</li> </ul>

労働面においては、2012年に改正された労働法で、人材派遣についての定義が明確化され、アウトソーシングに制限が設けられた。メキシコでは企業は事業会社に加え人材派遣会社を設立し、労働者全体を派遣会社に所属させるケースがある。これは労働者企業利益分配金（PTU）制度が関係している。PTUは、課税所得に一定の調整を加えた利益の10%を従業員に分配する制度。労働者を人材派遣会社側に所属させることでPTUを一定額に安定さ

せるスキームである。2012年の改正で人材派遣の定義を①職場において同一あるいは総体的に類似した業務全体に適用してはならない。②職務の専門性により正当化されなければならない。③契約先企業の労働者と同一又は類似の職務であってはならない。の3つに定義づけ、要件を満たさない場合、契約先企業が雇用主とみなされ、社会保険等負担の義務が発生するとした。

## 4. 価格の決定に影響する複雑なブラジルの間接税

中南米デスク 都築 慎一

ブラジルでビジネスをするにあたり主に障害となるのは①労働法、②移転価格、③間接税の3つである。

間接税は、支払義務者と実質負担者が異なる税金で、一般的には製品等の価格に含まれる税金である。ブラジルの間接税の特徴は所得・消費・資産の担税力のうち消費に対する課税が中心になっていることである。

ブラジルの間接税は連邦税である工業製品税 (IPI)、社会福祉負担金 (PIS/COFINS)、州税である商品流通サービス税 (ICMS)、市税のサービス税 (ISS) がある。(スライド5) IPIと ISSを除いた一般ルールによる税率は高く、ICMS とPIS/

COFINSでは表面税率で27.25%、それらの税金自体を含んだ金額に対して課税されることになっているため、実効税率はさらに高いことになる。(スライド6)

また、日本の消費税が経済活動に中立な立場で例外規定をできるだけ排除し、シンプルなルールである一方、ブラジルの間接税は民間の経済活動の促進や物価のコントロール、特定産業の保護に税務が関与するという考え方である。したがって、その時の経済環境などを鑑み、特定の業界の製品に対し例外規定を適時公布することが行われている。税の中立性という基本的な点からは問題があることをブラジル政府も理解しており間接税の一本化は十年以上議論されているが、各州の税の配分をめぐる政治問題上の理由で、結論はいつも先送りされているのが現状である。このような税体系により、業種、業態によって掛かる税率が異なるため注意が必要である。

(スライド5)

ブラジルの間接税は主に連邦税、州税、市税に分かれます

ブラジルの間接税の種類 (消費課税)

1	連邦税	略称	ポルトガル語
	輸入税	II	Imposto sobre Importação
	工業製品税	IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
	社会負担金	COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
	社会統合基金	PIS	Programa de Integração Social
	特定財源負担金	CIDE	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
2	州税		
	商品流通サービス税	ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias
3	市税		
	サービス税	ISS	Imposto Sobre Serviços

(スライド6)

計算例

税込み販売額の計算例

税抜正味販売額	100
ICMS	18%
IPI	8%
PIS/COFINS	9.25%

$$100 \div (1 - 0.18 - 0.0925) = 137.46$$

IPI	$137.46 \times 8\% = 10.99$
	148.45

ICMS	$137.46 \times 18\% = 24.74$
PIS/COFINS	$137.46 \times 9.25\% = 12.72$

注：正味販売額100を受け取るための最低価額計算であり、法律上ICMSの課税標準額にPIS/COFINSが含まれるというわけではない。

以上

この記事に関するお問い合わせ先  
有限責任監査法人トーマツ 中南米デスク  
e-mail : latam@tohatsu.co.jp