

政治経済危機下のインドネシア造船業

1998年8月

財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団
社団法人 日本中型造船工業会

はじめに

当財団では、我が国の造船関連事業の振興に資するために、日本財団から競艇公益資金による助成金を受けて「造船関連海外情報収集及び海外業務協力」事業を実施しております。その一環としてジェトロ関係海外事務所を拠点として海外の海事関係の情報収集を実施し、収集した情報の有効活用を図るため各種報告書を作成しています。

スハルト長期政権が暴動の中で劇的に崩壊し、ハビビ体制が発足して間もないインドネシアは、政治体制は一応体をなしているものの政策等不明な点が多く、一方経済面ではあまり政変前と改善が見られない中、多くの日本企業は政治、経済両面の不透明さに、対インドネシア進出方針の判断に苦慮しているのが現状と思われます。我が国造船及び造船関連業界にとっても、インドネシアの海事関係会社や諸機関の、暴動による直接的被害や混乱した経済情勢下での今後の復旧の見通し、海事関係の政策の変更の見通し、さらにはこれまで進行していた各種のプロジェクトや今後の新規計画の可能性等の情報収集が重要となっていると思われます。

本レポートは、このような状況を踏まえ、ジェトロ・シンガポール・センター（船舶部）がインドネシア造船工業会等インドネシア造船関係者の協力を得て取りまとめたものです。

このレポートが、関係各位に有効に活用いただければ幸いです。

1998年8月

財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団
会 長 今 市 憲 作

政治経済危機下のインドネシア造船業

目 次

1. インドネシア海事産業の現況(1997 年)-----	1
1.1 海運業 -----	1
1.2 造船業 -----	2
1.3 スクラップ・アンド・ビルド・プログラム-----	3
1.4 船用工業 -----	4
2. 政治経済における新たな動き -----	6
2.1 政治体制の再編 -----	6
2.2 金融経済危機-----	6
3. 造船業における新たな動き -----	8
3.1 政策-----	8
3.2 現状-----	9
3.3 潜在的な発展性 -----	10
4. 国際協力事業 -----	14
4.1 国際協力事業の実績 -----	14
4.2 進行中の国際協力事業 -----	14
4.3 今後の国際協力事業 -----	15
注釈 -----	17
付属資料 -----	23

はじめに

当財団では、我が国の造船関連事業の振興に資するために、日本財団から競艇公益資金による助成金を受けて「造船関連海外情報収集及び海外業務協力」事業を実施しております。その一環としてジェトロ関係海外事務所を拠点として海外の海事関係の情報収集を実施し、収集した情報の有効活用を図るため各種報告書を作成しています。

スハルト長期政権が暴動の中で劇的に崩壊し、ハビビ体制が発足して間もないインドネシアは、政治体制は一応体をなしているものの政策等不明な点が多く、一方経済面ではあまり政変前と改善が見られない中、多くの日本企業は政治、経済両面の不透明さに、対インドネシア進出方針の判断に苦慮しているのが現状と思われます。我が国造船及び造船関連業界にとっても、インドネシアの海事関係会社や諸機関の、暴動による直接的被害や混乱した経済情勢下での今後の復旧の見通し、海事関係の政策の変更の見通し、さらにはこれまで進行していた各種のプロジェクトや今後の新規計画の可能性等の情報収集が重要となっていると思われます。

本レポートは、このような状況を踏まえ、ジェトロ・シンガポール・センター（船舶部）がインドネシア造船工業会等インドネシア造船関係者の協力を得て取りまとめたものです。

このレポートが、関係各位に有効に活用いただければ幸いです。

1998年8月

財団法人 シップ・アント・オーシャン財団
会長 今市 憲 作

政治経済危機下のインドネシア造船業

目 次

1. インドネシア海事産業の現況(1997 年)-----	1
1.1 海運業 -----	1
1.2 造船業 -----	2
1.3 スクラップ・アンド・ビルド・プログラム-----	3
1.4 船用工業 -----	4
2. 政治経済における新たな動き -----	6
2.1 政治体制の再編 -----	6
2.2 金融経済危機-----	6
3. 造船業における新たな動き -----	8
3.1 政策-----	8
3.2 現状-----	9
3.3 潜在的な発展性 -----	10
4. 国際協力事業 -----	14
4.1 国際協力事業の実績 -----	14
4.2 進行中の国際協力事業 -----	14
4.3 今後の国際協力事業 -----	15
注釈 -----	17
付属資料 -----	23

政治経済危機下のインドネシア造船業

インドネシアにおいては、経済危機は 1997 年のアジア通貨危機を景気に始まったが、引き続き政治危機と社会不安が発生した。前政権の後を受けたハビビ大統領の下 IMF 等を中心とする国際金融機関等による支援を受けて経済再建が始まっている。このような中、インドネシア造船所の運営にも問題が発生しているが、インドネシア海事産業は、国家の発展を支える産業として、国家再建のこの時代を乗り越えようとしている。

このレポートは、ジェットロ・シンガポール・センター（船舶部）がインドネシア造船工業会の協力を得て、緊急に取りまとめた。インドネシア情勢には依然として不透明なものがあり、インドネシア造船業の動向や今後の海運造船政策の展開について引き続き注視していく必要がある。

1. インドネシア海事産業の現況(1997 年)

1.1 海運業

前政権の時代では、造船業、海運業ともその会社経営は困難な状況にあった。1988 年 11 月に海運の自由化政策（注 1）が発表されて以来、全海運業の経営は不健全な状況に陥った。海運関係規則は、新規の海運会社の設立に寛大になり、1,400 社以上の海運事業者が膨大な新規ライセンスを獲得し、事業者は急増した。しかし、どの海運会社の経営も低迷している。ほとんどの新規海運会社は、多国籍企業の単なる出先としてしか機能していない。

多くの場合、これら海運会社は自ら一隻も船舶を所有せず、多くを短期用船に依存するか、代理店業務を行うのみである。

大量にチャーターされたこれらの船舶は、低運賃による過当競争を引き起こし、インドネシア海運業は低迷、沈滞していった。

この間、1988 年の一連の規制緩和以前に設立された海運会社は、競争力が不十分で、それら海運会社の多くは自船を売却し、あるいは船籍を代え、その営業の拠点をシンガポールに移していった。シンガポール政府は、寛大な法人税（注 2）を導入したため、インドネシアの海運業者は自船をシンガポールに登録するようになった。

海運業が弱体なため、その結果造船業の事業環境は活発さを欠いたものとなっている。

インドネシアは群島国家であり、そのため海運業や造船業は幾世紀も前から行われている普遍的な活動である。

15 世紀末期にヨーロッパ人の探検家がアジアに到着する以前から、インドネシアの船乗りや貿易業者は、自ら建造した木製帆船を操り、東南アジア域内はもとより、近隣諸国や、果ては中国、インド、マダガスカル、太平洋諸島までも航海している。

今日の「フィニシ」(2本マストに7枚帆のスクナー)は、17世紀に初めてインドネシアに紹介されたが、現在でもインドネシア周辺海域では旅客輸送や乾貨物輸送に使用されている。特に乾貨物輸送では、インドネシア内航輸送において23%のシェアを有している。フィニシは、今でも西スラベシ沿岸の人々によって伝統的な方法で建造されており、その有用性を見事に証明している。

インドネシアは、1万7千を超える大小さまざまな島々からなる群島国家であり、2億人の人口を有する。このような事実に基づけば、インドネシアの海運業は急速にかつ健全に発展しなければならなかった。しかし、現実を見れば、海運事業者は、政府や投資家から注目されず、置き去りになった。海運業を支える良きパートナーである造船業や修繕業もまた良好な状態にあるとはいえない。

1.2 造船業

群島国家インドネシアには、200を超える造船所及び修繕ヤードが長さ81,000キロメートルに及ぶ海岸線に点在している。その中にはオフショア構造物の建造に特化した造船所もいくつかある。これらのヤードの大半は小規模であるが、最大5,000DWTまでの新造船及び最大65,000DWTまでの船舶修繕サービスを海運界に提供している。

1.2.1 新造船

採用されている建造技術については、船大工により図面なしで建造される伝統的なボート建造からCAD/CAMやしっかりしたエンジニアリング技術を取り入れた近代的な造船所まで様々である。

近年スラバヤにオープンした流体研究所は、所有する曳航試験水槽、操船性能試験水槽、キャビテーション試験トンネル、工作所、データ採取・解析システムなどを使用し、造船所に対する各種サービスを行っている。

最初の輸出船は、1996年竣工のRederi AB GOTLAND社(スウェーデン)向け18,900総トントレイラー可載型多目的貨客船であった。タグボートのような小型船や自航バージなどは、これより以前から輸出されていた。

現在は、例えば5,500立方メートル型ガス・キャリア、16,500DWT型ケミカル・タンカー、18,000DWT型バルク・キャリアー、37,000DWT型バルク・キャリアーなどがそれぞれドイツ、スウェーデン、英国、ドイツ向けに建造中である。

国内船主による主な発注は、4,200馬力消防作業船、500人乗り旅客船、6,500DWT型白物タンカー、400TEU型及び1600TEU型セミ・コンテナ船、17,000DWT型及び30,000DWT型黒物タンカーがある。

能率的で、品質の高い船舶が建造されるが、総生産量は、年間たった100,000DWTに過ぎず(注3)、全造船所の合計計画建造能力を大幅に下回

る建造量である。インドネシアのワークマン・シップは、国際的な水準にあり、船価も魅力的であるが、納期遵守がまだ確実とはいえない。これは経験を積むことにより改善可能ではあるが、それには時間が必要で、それゆえ直ぐには適当な代替策もない。

1.2.2 船舶修繕

1995 年の内航船隻数は、5,624 隻、671 万 1,226DWT。これらの内航船は、1,760 の海運会社によって運航されている。現在のインドネシアの修繕能力は、およそ 300 万 DWT に過ぎない。大型船(およそ 8,000DWT 程度)の大半は、現在でも外国のヤードでドック入れや修繕を行っている。

東インドネシア水域で操業する大型漁船について言えば、インドネシア及び外国籍をあわせて 3,000 隻に上るが、これら船隊もまた、造船所による船舶修理・保全サービスを必要としている。

1.3 スクラップ・アンド・ビルド・プログラム

いわゆるブロック工法など、近代的造船法は 80 年代初期にインドネシアに導入されたが、2 造船所において導入されたに過ぎなかった。切断や曲げに始まりパネルへの部材溶接、ブロック組立、船台への搭載、そして進水。ブロックの大きさと重量は、造船所の規模や諸設備あるいは生産計画で決定される。船台における搭載時間を最短にするには、年間少なくとも 3 隻の進水を達成する必要がある。

造船所における 3 つの主要な機能、例えば、設計・エンジニアリング、調達及び建造は、蓄積された経験に裏打ちされた計画を通じて達成されることになる。船舶の建造に習熟した後初めて適切な調達活動が可能となる。そして、その後にエンジニアリングや設計の仕事が続いていく。

この手順は、カラカ・ジャヤ島間輸送船隊整備計画におけるスクラップ・アンド・ビルド・プログラムを通じて履行された。この計画では、3,500DWT 以下の標準化された一般貨物船やセミ・コンテナ船が複数の造船所で建造され、それら造船所は適切な建造作業方法をマスターしていった。船舶建造に必要な、図面、材料、機関、設備は、1 つの計画実施法人(この場合は、非銀行系金融機関(注 4))により供給されている。設計やエンジニアリングは、インドネシアの先進造船所である P.T. PAL 造船所が担当している。

1985 年に始まったプログラムでは、当初 2 造船所しか参加していなかった。以来、このプログラムに参加する造船所の数は次第に増加し、現在は、9 造船所(注 5)が載貨重量トン数 4,200DWT の 208TEU 型第 3 世代セミ・コンテナ船を建造中である。このプログラムの終了時点では 56 隻が建造される予定で、国内の島間輸送の大きな柱となろう。

インドネシアは、このプログラムを通じて、主な機能を全て備えた 3 造船所、調達

機能及び建造機能を備えた 5 造船所、及び建造機能を備えた 9 造船所からなる近代的造船業の誕生を見た。もちろん、小規模造船所は、設計やエンジニアリングをコンサルタントに依存しているが、これらコンサルタントもプログラム実施期間中に自らの能力を高めていった。

1995 年に始まった同様のプログラムにも影響を与えている。例えば、漁船の建造プログラムは、漁場を有するインドネシア東部の造船所の育成も目的にしている。このプログラムは、ミナ・ジャヤと呼ばれている。先導する造船所は、南スラベシの P.T. IKI 造船所である。このプログラムは、スペイン造船所のコンソーシアム（注 6）により実施されている。建造される漁船は、320 総トン型マグロはえ縄漁船で、建造隻数は 32 隻。このプログラムには、スラベシ東部の他の 2 造船所が建造に参加することになっている。最初の 4 隻が今年中に竣工予定で、このプログラムは 1999 年に終了する（注 7）。

最近のプログラムは、PERTAMINA の裸用船スキーム（the PERTAMINA Bare Boat Hire Purchase (BBHP) scheme）の下でのタンカー調達計画である。これらのタンカーは、海外資金によりインドネシア国内造船所で建造されることになっている。1997 年 9 月 24 日、インドネシア造船史上初めて、日本の海運事業者 2 社と P.T. Dok dan Perkapalan Surabaya(スラバヤ)及び P.T. Jasa Marina Indah(セマラン)の間で 2 隻の 6,500DWT 型タンカーの建造契約が交わされた（注 8）。これは、日本とインドネシアの金融機関、海運会社、造船所の間の、真の意味でのパートナーとしての良好な協力関係を示すものである。

内航船の代替プロジェクトは、現在も調整中である。インドネシアの内航船のうちおよそ 24 万 DWT は、船齢 30 歳以上である。これらを新造船や中古船で 5,000DWT 型の船齢の若い船舶に置き換えるとすると、必要な船舶の数は 49 隻である。中古船の調達、国内造船所における船舶建造のため、330 億円に上るソフト・ローンが OECF からオファーされている。プログラム実施のため、ツー・ステップ・ローンが用意されつつあり、計画ではプログラムは 2000 年から開始される。

1.4 船用工業

カラカ・ジャヤ、ミナ・ジャヤ、パルワブワナ、500PAX Vessles などのプログラムにおける一連の標準船建造政策は、造船関連工業の育成を推進する目的もあった。上記のプログラム実施における資金上の問題のため、造船関連工業の発展にはあまり効果的はなかった。

今までは、以下のようなものが製造されている。

造船用鋼板、錨鎖、ワイヤー・ロープ、ストックレス・アンカー等鑄造製品、主機関(500 馬力以上、ノック・ダウン(一部製作))、発電機、主配電盤等パネル、オイル・パネル、甲板機械、ハッチ・カバー、ラジオ・トランシーバ、塗料など。

2. 政治経済における新たな動き

1998 年 3 月、国民協議会大会開催後、スハルト大統領、ハビビ副大統領の下で新政権が組織された。

1997 年 7 月中旬以来のインドネシアにおける金融及び経済危機のあと、何ら回復の見込みのないまま、状況は政治危機へと発展し、政権は崩壊した。

そして、ハビビ大統領の下、新政権が樹立された。

きわめて深刻な政治問題、経済問題、金融問題が、ハビビ政権に立ちはだかっている。

2.1 政治体制の再編

新政権の政治的プログラムによれば、遅くとも 1999 年央における総選挙を実施することになっている。それに先立ち以下の法律改正が行われることになる。

- － 国民協議会、the House of Representative 及び the Regional Legislative Councils に関する法律(1969 年法律第 15 号)
- － 「国民協議会、the House of Representative 及び the Regional Legislative Councils に関する法律(1969 年法律第 15 号)」の改正に関する法律(1975 年法律第 4 号)
- － 「「国民協議会、the House of Representative 及び the Regional Legislative Councils に関する法律(1969 年法律第 15 号)」の改正に関する法律(1975 年法律第 4 号)」の改正のための法律(1985 年法律第 1 号)
- － 国民協議会、the House of Representative 及び the Regional Legislative Councils の構成と位置づけに関する法律(1969 年法律第 16 号)
- － 「国民協議会、the House of Representative 及び the Regional Legislative Councils の構成と位置づけに関する法律(1969 年法律第 16 号)」の改正のための法律(1975 年法律第 5 号)
- － 「「国民協議会、the House of Representative 及び the Regional Legislative Councils の構成と位置づけに関する法律(1969 年法律第 16 号)」の改正のための法律(1975 年法律第 5 号)」の改正のための法律(1985 年法律第 2 号)
- － 政党及び Golongan Karya (注 9) に関する法律(1975 年法律第 3 号)

また、腐敗防止、縁故主義の排除に関する法令の整備はとりわけ重要で、急がれている。また、独占禁止法の整備も待たれている。

2.2 金融経済危機

1997 年 7 月中旬に始まるインドネシアの金融経済危機により、インドネシアの経済状況、金融状況は大きく落ち込んでいる。例えば、

- － 政府と民間部門の外国からの借入れは、1,360 億米ドルに上る。
- － ルピア安の進展(1 米ドルに対して、1997 年 7 月：2,500 ルピア、1998 年 6 月：15,000 ルピア)
- － 大幅なインフレーション(98 年前半のインフレ率 40%)
- － 大量に失業者の発生(失業者数 2 千万人)
- － 外貨準備高の縮小(外貨準備高 140 億米ドル。2、3 ヶ月分の輸入に対応できるのみ)
- － マイナスの経済成長(1998 年前半の経済成長率は、マイナス 12.3%)
- － 食料、医薬品等生活必需品の不足、価格高騰
- － 生産のための資材輸入困難による会社倒産

国際金融関係機関（IMF、世銀、アジア開発銀行など）の協力の下、新たに立案された最も重要な短期経済政策により経済の復興が行われることになる。

経済再建策は以下のとおり。

- － 国の借款の見直し及び再編
- － 食料と医薬品の十分な供給
- － 外貨交換レート of 安定
- － 中小企業の維持・振興(中小企業の多くは、輸入資材を使用しないため通貨変動の影響を受けない)。
- － 海外融資機関との返済猶予に関する協議における民間企業に対する支援

政府は外貨獲得のため、国営企業の民営化や再建計画を実行することを決定している。国営企業は再編し、会社化して証券市場を通じて株を放出するか、あるいは、投資家に売却する。これには、国営造船所や海運会社も含まれることになる。現在、すでに 12 の国営企業がリストアップされ、優先順位がつけられている（注 10）。海事関係の国営企業の順位は、下位に位置している。

3. 造船業における新たな動き

3.1 政策

産業政策については、政府が政治・経済の再建に掛かり切りになっており、いまだ明らかになっていない。1997 年の産業政策は、現在の状況に合わせて多少の手直しをすればガイダンスとして使用可能と考えられる。これは、造船業を含めた海事産業にも同じ事が言え、下記のような政策が若干の手直しを加えられて適用されることになるだろう。

3.1.1 投資政策

インドネシア政府は、造船業や船舶修繕業に対する、以下のような目的の新規投資を促進する。

- － 現存の造船所の近代化及び拡張
- － 一定規模以上の新造船所の設立
- － 輸出船建造の新規造船所の設立

1994 年政令第 20 号は、外国からの直接投資により設立された企業の外国人による 100%の所有を認めている。

1997 年大蔵大臣令第 545 号(KMK. 01)において、新規投資による企業や再建中の企業向けの資本財に係る輸入税が免除されている。

3.1.2 税制

- － 国内で製造されていない、新造船及び船舶修繕のための船舶材料、機関、設備及び部分品については輸入税が免除（1997 年大蔵大臣令 379 号（KMK.. 01））
- － 船舶の保全・修理及び引き渡しにおける付加価値税の減免（1996 年大統領令第 4 号）
- － 内航海運事業者に対する所得税の減免（黒字、赤字の如何に関わらず、売上に対して 1.8%の通常税率から 1.2%へ減税）（1996 年大蔵大臣令第 416 号（KMK. 04））
- － 公共サービスに従事する船舶の所有権移転登録税の免除（1996 年 6 月大蔵大臣令 432 号）

3.1.3 輸入政策

- － 漁業及び貨物輸送に使用する新船及び中古船の輸入の許可（1998 年大統領令第 22 号、1998 年大蔵大臣令第 229 号）
- － 船舶の輸入税の免除。ただし、プレジャー・ボート及びスポーツ用舟艇の輸入税は、5%。（1996 年大蔵大臣令第 81 号）

3.2 現状

海運・造船業は、通常管理された港湾地区に所在しているため、あまり社会不安や暴動の影響を受けなかった。一方、市街地やメイン・ストリートに位置する多くのショッピングセンター、住宅、商店などが暴動による被害を受けた。不幸にも、インドネシア造船工業会（IPERINDO）の事務所は、1998年5月14日の大暴動により甚大な被害を被った。コンピュータ、タイプ・ライター、エアコン・ユニット、現金、重要書類が盗まれ、IPERINDOは大損害を受け、機能が停止した。また、IPERINDO会員の中には以下のような被害を受けたものもある。

- － ある海事コンサルタントの事務所は、隣接のビルからの延焼被害を受けた。ただし、諸設備は無事であった。
- － 下町のある造船所の事務所は、類焼の被害を受けた。
- － ある船具商は、略奪の被害に遭った。

インドネシア造船工業会は、いくつかの造船所に対する立ち入り調査を行うとともに下記造船所に対する聞き取り調査を行った。

- 1) P.T. Dok & Perkapalan Kodja Bahari Jakarta 傘下の全ヤード（チレボン、セマラン、バンジャルマシン、パレンバン、パダン及びサバン）
- 2) P.T. Dok & Perkapalan Surabaya（スラバヤ）
- 3) P.T. PAL Indonesia（スラバヤ）
- 4) P.T. Jasa Marina Indah（セマラン）
- 5) P.T. Najatim Dockyard（スラバヤ）
- 6) P.T. Dewa Ruci Agung（スラバヤ）
- 7) P.T. Dumas Shipyard（スラバヤ）
- 8) P.T. Inggom Shipyard（ジャカルタ）
- 9) P.T. Patra Dok Dumai Pakanbaru（スマトラ）
- 10) P.T. Industri Kapal Indonesia (IKI) Ujung Pandang 傘下の造船所（ビトゥン マナド）

3.2.1 経営

政治、経済、金融危機下にあるインドネシアの現状では、当然のことながら会社経営は困難を極めている。会社経営は、独創性や技量、生産性の向上、運営コストの低減を最大限に追求し、職員やワーカーの解雇を可能な限り回避し、危機が去り状況が平常に戻るまで生き残りのために必要なあらゆる手段を講じなければならない。物価の上昇、困難な納期の遵守、通貨の変動などのためマーケットは非常に難しくなっている。新造船は、1996年の40%に減少しているが、修繕は前年と同程度である。

3.2.2 雇用

上記の造船所からの報告によれば、常用ワーカーの解雇は見られない。下請けについては、ヤードの状況によって異なっている。いくつかの造船所では、ワーカーに対する食料の支給を増やしている。

ワーカーの訓練については、現時点では、ほとんど全ての造船所が訓練プログラムの実施を中止している。コスト低減のため、早期退職制度を実施しようとしている（注 11）。

3.2.3 資材供給

外貨交換レート的大幅な変動のため資材の輸入が困難になっていることから、造船所は必要な資材や部品の手当てを船主に要請することを決定した。幸いなことに、4,200TEU 型セミ・コンテナ船 24 隻の建造については、全ての輸入機関、設備、資材がすでに輸入されていたため、このプロジェクトは国産の資材と人件費に当てるためのルピーによる融資を要請するだけで済んだ。

輸出船の建造については、主機関や設備は、通常船主からの支給であった（注 12）。国産の資材や物品の購入は、通常、その時の仕事関係によりケース・バイ・ケースで行われている。

3.2.4 ファイナンス

米ドル建ての建造契約については、あまり困難に直面しなかった。しかし、国内船主との契約の場合は、主に修繕に対する支払いであるが、ケース・バイ・ケースで解決されている。

現段階では、国内銀行の利率は 50%を超えており、前述の PERTAMINA BBHP スキームのように政府による（直接、または、間接の）助成や、あるいは、外国金融機関からの融資を得る以外は、インドネシアの海運事業者が国内造船所に新造船を発注するのはほとんど困難である。

造船所については、銀行利率が 50%を超えるためビジネスの遂行に支障を生じた。しかし、インドネシア造船工業会に対する造船所からの報告によれば、造船所の経営活動は、銀行との良好な関係下で運営されている。同じことが、造船所と海運事業者との関係についても言える。

ファイナンスは、経済危機以前から海運・造船業の活動にとって最も重要で致命的な要素である。

3.3 潜在的な発展性

危機が 1997 年に発生してからおよそ 1 年になる。最近、外国政府や金融機関によるインドネシアに対する支援の拡大が進展し、経済回復が進むことが期待されている。一方、現在実行中の政治的、法的、経済的、さらには社会的な再編によ

り、国家の発展のために非常に重要な「安定」の確保が進展することが期待される。

例えばマーケット、技術、ファイナンスの三大要素が互いにマッチし、協調が保たれば、それだけで新造船建造は始まり、そして成し遂げられる。インドネシアは、これら三大要素を全て保有しているが、多くの場合これらの調和が保たれない。革新的な努力が必要になっている。

3.3.1 マーケット

インドネシアの経済成長を支える物資の海上輸送は、内航海運事業者にとって、非常に潜在力のあるマーケットである。理想を言えば、島間輸送の 100%、輸出入貨物の 25%がインドネシア国籍の船舶で輸送されるべきである。現状は、島間輸送がたった 55%、輸出入貨物については実にわずか 2.5%である（注 13）。

インドネシア船による島間貨物の全量輸送を目標に、望ましい海上輸送システムを導入する必要がある。

この必要とされる海上輸送システムを別にしても、適当な隻数の、サイズの、タイプの船舶が必要となる。

内航輸送需要の今後の見通しについて見ると、

- － 2 億人の人口を有するインドネシアは、それだけでも大市場である。
- － 米、砂糖、肥料、塩、原木、木材などの農産物は、一年間を通じて諸島間を繰り返し輸送される。
- － 工業国として、石油・ガス、メタノール、液体化学物質、パーム・オイル、食料油などの液体貨物の海上輸送は大きな需要があり、このため、島間輸送に従事するタンカーに対する需要も大きい。カリマンタンやイリアン・ジャヤからジャワ島への鉱産品の海上輸送、主に、石炭、銅鉱石。東ジャワ、グレシクの銅精錬所が 1998 年末に完成する。百万トンに上る銅鉱石が、イリアン・ジャヤのテンバガプラから中小型バルク・キャリアによって輸送されることになる。
- － バルク貨物やコンテナが搭載可能な一般貨物船は、諸島間を頻繁に航海している。
- － 移住、通学、国内旅行、スポーツ、各種イベントなどのため多くの人々が国内を移動しており、そのため旅客船やフェリー・ボートが大量に必要とされている。

インドネシアにおいて今後輸送シェアの増大、または、老齢化のため代替が進むとみられる船舶の種類、船型は以下のとおり（注 14）。

－貨物船

2005 年までに、需要は 1 万 521 隻と見込まれる（船型 175DWT－5,000DWT）。1995 年における供用可能な船舶数は 6,054 隻のみで、4647 隻が不足している。カラカ・ジャヤ・プロジェクトの残る 15 隻の 4,200DWT 型セミコンテナ貨物船の建造は、輸入機関、設備、部品は全て造船所に運び込まれており、直ぐにも継続されることになる。

－旅客船

2005 年までの見通しに依れば、インドネシア水域での旅客輸送のため、さらに様々な船型の 41 隻の旅客船が必要になる。

－漁船

漁船に対する需要は、インドネシアの漁業水域を拡大することになる海洋法の発効により、増加する。

漁業局によれば、第 6 次五カ年計画の期間中 1,762 隻の漁船が必要となる。

－油タンカー

1995 年から 2005 年の間に代替及び新たに追加すべきタンカーは、船型が 1,500DWT から 85,000DWT で、およそ 100 隻。

－フェリー・ボート、特殊船、作業船、パトロール船等
引き続き重要がある。

3.3.2 技術レベル

建造される船舶の大きさや種類は、大型化が進み、高度化しつつあるが、現在でも、設計、エンジニアリング及び調達に一定の外国の専門家による支援を受けている（注 15）。

改善されるべき主な事項は以下のとおり。

- － 船体ブロックの精度確保、塗装前の表面処理（特に、プロダクト・タンカーの貨物タンク）等の基本的な造船技術。
- － 基本設計から竣工までのよく計画された生産スケジュールの作成、近代的な技術・手段を用いた時間管理・コスト管理などのプロジェクト管理。
- － 建造された船舶が価格に見合ったもので、注文後のサービスも適切になるための、新造船の設計や改造に対する船主からの技術的な要求に対応する能力。

造船業は、実際、組立産業である。それゆえ、造船関連工業の存在が造船業を支える上で重要である。造船関連工業の発展を促すためには、まだやるべきことが多い。

エンジニアやワーカーはすでに揃っている。しかし、国際的な標準に追いつくためには、一層の訓練が必要とされる。エンジニア達は、海洋エンジニアリング関係の学科を有する大学の卒業生である。産業と密接に連携したドイツ式の工業高校を卒業した技能工も採用できる。

3.3.3 ファイナンス

船舶調達の際のファイナンスは、海運会社にとって大問題である。国内の銀行や融資機関からオファーされる金利はきわめて高いため、新造船であろうと中古船であろうと海運会社が投資することは実際不可能である。これは、船隊が老齢船で構成され、現在も増大している輸送貨物量に比較して船舶の能力が小さい理由の一つである。このような状況から、海運会社のファイナンス力は弱くなり、ここ 10 年間造船所に対する発注がなかった。また、海運・造船業の発展が促進されなかった理由でもある。先に述べた新造船活動は、PERTAMINA 船を除けば政府による資金的な支援をみな受けている。

インドネシアの労働コストは安価で競争力がある。鍛造や鋳造を止めて作業の分化を図り造船関連工業の再配置を検討する。

- － 造船関連工業の再配置により、輸入部品の減少を図る。
- － インドネシアにおける海事関係基準の整備及び利用促進のための支援の継続
- － インドネシア造船訓練センターに関するプロジェクトの復活

「1970 年以来、我々と、JICA、JODC、JETRO、OSCC、日本中型造船工業会など日本の造船関係者との間には、友好関係が続いています。我々の協力関係は、困難な時期にこそより密接になるというのが我々の理解するところです。我々は日本の友人に、インドネシア海事産業の再活性化のため現下の国家再建をめぐる様々な動きを如何に利用したら良いか、教示とアイデアの提供を要請します。」
(インドネシア造船工業会からのメッセージ)

注1) 1988 年 11 月の海運政策自由化の骨子

- (1) 海運事業免許 (SIUPP) の簡素化 (自由化以前の事業免許は、外航、内航、オフショア、在来船等複数種類の事業免許があったが、現在はこれらの区分はなく、さらに有効期限もなくなった。)
- (2) 工業、鉱業、漁業、林業、旅行業等の分野の企業も、自社事業のため船舶運航が可能となった (ただし、船舶運航免許 (SIOPNP) を要する)。
- (3) 海運事業免許 (SIUPP) 及び船舶運航免許 (SIOPNP) 取得要件の緩和
 - * 自社船保有の要件の解除
 - * 貨物船、タグ・バージ等インドネシア籍船最低 1 隻の運航が要件
- (4) 定期航路・不定期航路において運航航路に関する政府の規制がなくなった。
- (5) インドネシア政府の許可なしに、インドネシア内航輸送に外国籍船を投入できるようになった。
- (6) 海運会社は、政府の許可なしに輸出入貨物を輸送する外国籍船のエージェントとして活動できるようになった。
- (7) カーゴ・フォワーダー及び貨物取扱い会社設立に関する免許の簡素化

注2) インドネシアの法人税、所得税

- (1) 法人所得税 (税制に関する一般規則 1994 年法律第 9 号、所得税に関する 1994 年法律 10 号)
 - 1) 利益が Rp. 25,000,000-以下の場合 税率 10%
 - 2) 利益が Rp. 25,000,000-超 Rp. 50,000,000-以下の場合 税率 15%
 - 3) 利益が超 Rp. 50,000,000-超の場合 税率 30%
- (2) 国内海運事業者に対する特別法人税 (1996 年大蔵大臣令第 416 号)
利益の有無に関わらず総売上上の 1.2% (1996 年以前は 1.8%)

[シンガポール籍船の増加要因]

シンガポール籍船腹量は、ロイド統計によれば 1997 年 12 月末現在で、1,890 万総トン (100 総トン以上の船舶を対象。世界第 8 位。対前年比 15%)。

シンガポール籍船の急増の要因は以下のようなこととされている。

①AIS (Approved International Shipping Enterprise) スキームの導入

AIS スキームの下で承認された海運企業は海運業による所得に対する課税の免除を受けられる。シンガポール籍船を 10%以上保有していれば同国籍船以外の船舶の運航による収入に対する課税の免除も受けられる。

AIS 企業としての承認の要件

注6) Gestion Unificada Proyectos (GUP)

Address : Suite 1704, BRI II Building
Jl. Jenderal Sudirman kav. 44-46
Jakarta 10210, Indonesia
Phone No. : (021) 5735006
Fax. No. : (021) 5735009

注7) 本プロジェクトにおける船舶建造計画

1997年 4隻
1998年 10隻
1999年 17隻

注8) 6,500DWT 型タンカーの工事進捗状況

インドネシア造船工業会が入手した情報によれば、スケジュールどおり工事は進捗。

注9) “Golongan Karya”

インドネシア政党法により認められた政治組織3つのうちの一つ。いわゆる、ゴルカル（職能グループ）。

現在政党法の改正が検討されており、現在より多くの政党の政治参加が認められる見通し。

注10) 民営化又は再編対象としてリストアップされた 12 国営企業

- 1) PT. INDOSAT
- 2) PT. TELKOM
- 3) PT. Bank BNI '46
- 4) PT. Tambang Timah
- 5) PT. Aneka Tambang
- 6) PT. Krakatau Steel
- 7) PT. Semen Gresik
- 8) PT. PLN (State Electric Company)
- 9) PT. PELINDO II (Indonesia Port and Harbour Company)
- 10) PT. INTI (Telecommunication Equipment Manufacturing Company)
- 11) State Bank

注11) 早期退職制度

56歳未満で退職を希望する者を対象。条件は、個々の会社で異なる。退職金の支給が中心。

注12) 事例

- * カルカ・ジャヤ・プロジェクトにおける 4,200DWT 型セミコンテナ船 56 隻
- * 6,500 型 PERTAMINA タンカー 8 隻

注13) インドネシア籍船の摘み取り比率（一般貨物）

		1990 年		1996 年		1997 年(注)	
		内航	外航	内航	外航	内航	外航
摘み取り 比率(%)	インドネ シア船	88.5	10.1	63.1	7.2	55	2.5
	外国船	11.5	89.9	36.1	92.8	45	97.5

出所) 海事通信総局資料

注) 1997 年は推計値

注14) 今後の船腹需要見通し

船腹需要見通しの情報源

- 1) 海事通信総局
- 2) 漁業総局
- 3) 金属・機械・化学工業局
- 4) 国営石油会社 Pertamina

インドネシア造船工業会によれば、現時点での船腹需要予測は困難とのこと。

インドネシア造船工業会は、現在保有している下記の工事により、インドネシア造船所は西暦 2000 年までの仕事を確保しているとしている。

- ・カラカ・ジャヤ・プロジェクト 4,200DWT 型セミコンテナ船 15 隻(全ての機関、設備は輸入済みで造船所に到着)
- ・500 人乗り旅客船 9 隻(うち 1 隻は、すでに竣工)
- ・400TEU 型コンテナ船 3 隻(現在建造中)
- ・1,600TEU 型コンテナ船 2 隻
- ・300 総トン型漁船 27 隻(うち 4 隻はすでに竣工)
- ・18,000DWT 型バルク・キャリア 2 隻
- ・42,000DWT 型バルク・キャリア 2 隻
- ・2,400HP タグ・ボート 2 隻
- ・スプリット・バージ 7 隻
- ・Pertamina 向けタンカー(毎年およそ 10 隻スクラップ)

注15) インドネシア造船所等に対する外国人専門家による支援（現在行われているもの）

PT. Industri Kapal Indonesia(ウジュパندان) 3 人

PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari(ジャカルタ) 1 人

PT. Dok & Perkapalan Surabaya(スラバヤ) 1 人

政府関係 DGSC 6 人

DGMMC 1 人

PT. PAL Indonesia 1 人

注16) インドネシア造船所における人件費コスト(月間)(1997 年 6 月)

1) マネージャー Rp. 2,500,000－

2) エンジニア Rp. 1,000,000－

3) ワーカー Rp. 600,000－

注17) スハルト一族の所有造船所

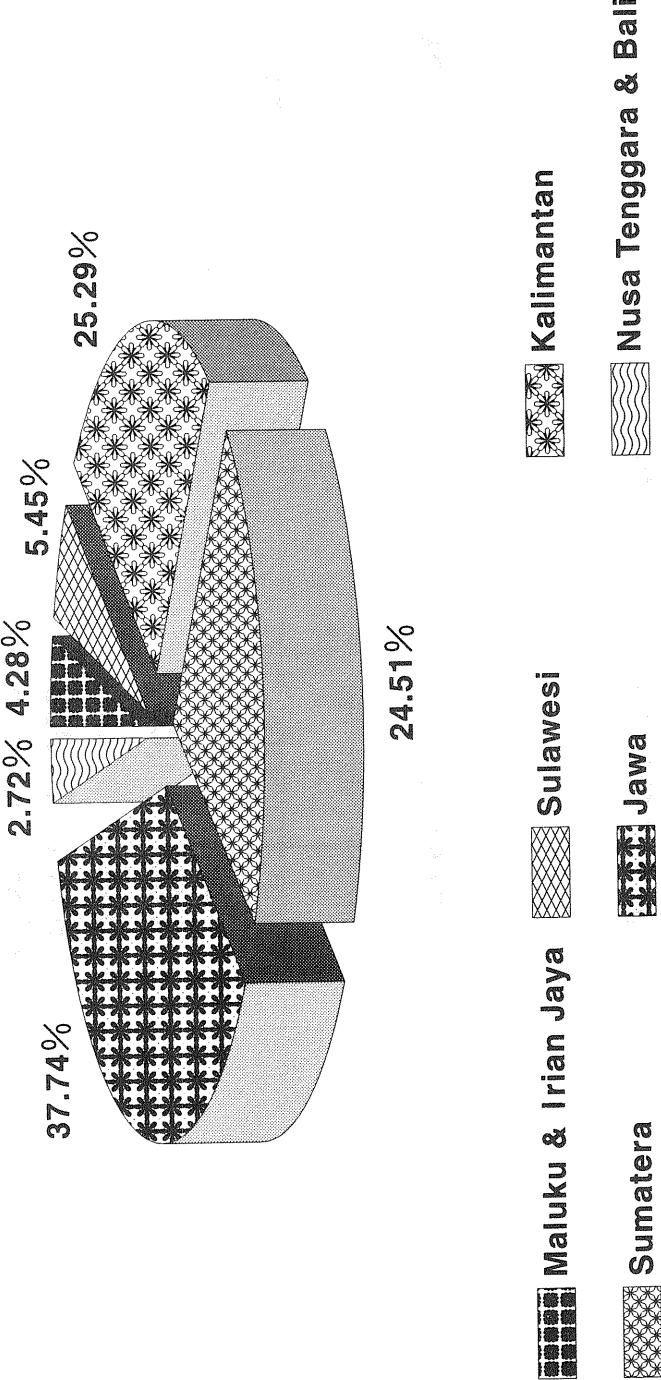
スハルト前大統領一族によるインドネシア造船所の所有はない。なお、海運については、プルタミナの LNG 輸送に関して、一族は海運会社を保有していた。現在は撤退。

付 属 資 料

THE LARGEST FACILITY AND PRODUCTION CAPACITY PER YEAR (1997)

NO.	Type of Production	Largest facility (BRT)	Production Capacity/year (BRT)
1.	New Building	50,000	140,000
2.	Repair	65,000	3,000,000

DISTRIBUTION OF SHIPYARD LOCATION(1997)



NEW BUILDING FACILITY (1997)

No.	CLASS (GT)	NO OF COMPANY
01.	UP TO 500	149
02.	501 - 1,000	57
03.	1,001 - 3,000	7
04.	3,001 - 5,000	4
05.	5,001 - 10,000	4
06.	10,001 - 50,000	2
	TOTAL	223

政治経済危機下のインドネシア造船業

1998年（平成10年）8月発行

発行 財団法人シップ・アンド・オーシャン財団
業務部海外業務協力室

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル
TEL 03-3502-1887 FAX 03-3502-2033

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

ISBN-4-916148-64-9

