

リビアへの船舶輸出にかかる調査

2008年3月

社団法人 日本中小型造船工業会

はじめに

昨年（2007年）度実施したリビア造船需要調査においてリビア海事産業の概要を把握した。その調査の結果として、以下のまとめを導いたところである。

- (1) タンカー需要に関しては、リビア側において石油増産状況を見極めつつファイナンス面も含めた計画をまとめるまでにはまだ時間を要する状況にあるが、国営石油会社 NOC (National Oil Company) が石油輸送のチャーター全般を掌握しているため、政府としてチャーター契約という形で自国企業を優遇することは可能であり、T. A. Mariner Shipping Management LTD. (民間海運会社、以下 Mariner 社) 等はかかる政府のバックアップを得て、将来的に大きく発展する可能性もある。日本側の船台も数年はタイトなため、リビア側の需要とうまくタイミングが一致する可能性もあることから、将来の発注の可能性に備えてリビア会議のアクションプランに沿って技術的サポートを提供する等の関係を継続していくべきである。具体的には、リビア側の要人を日本に招聘して、意見交換、施設見学等を通じた交流を図ることも一案である。
- (2) タグボート等の港湾サービス船舶については、港湾サービス自体を国営会社 SPC (Socialist Ports Company) が継続していくのかリビア政府の方針が不透明であるが、いずれにしても現在の船舶の更新は不可避と考えられるので、SPC の船舶更新計画の作成に積極的に関与していけば何らかのビジネスを呼び込む可能性がある（タグボート自体の建造が現実的ではない場合にも舶用機器等の供給は可能）。この可能性にかけるとすれば、例えば、リビア側に専門家を派遣して造船需要の具体化、建造船舶の絞込み、建造計画、ファイナンス計画などの作成をサポートするという案が考えられる。
- (3) Mariner 社が計画しているアンカーハンドリングボートは、短期的な需要として有望と考えられ、今後益々需要が高まる可能性があるところ、日本側で対応可能なところがあれば積極的に対応していくべきである。

以上のアクションを将来的に実現化していくため、リビアの主要船主の長期的な造船需要に関する更なる情報、リビア側が船舶購入のために利用可能な融資、将来の造船需要に影響を及ぼす可能性のある政府の政策等に関し、最新情報の収集等昨年度調査結果のフォローアップを行った。

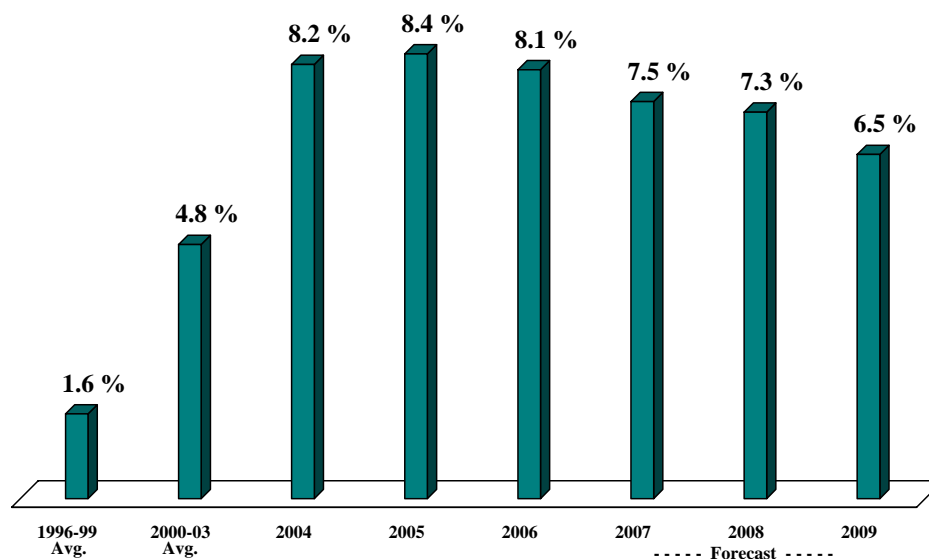
ジェトロ・パリ・センター船舶部
(社団法人日本中小型造船工業会共同事務所)
ディレクター 岩本 泉
アシスタント イザベル・コンテ

目 次

1. 最新の経済情勢	1
2. 長期的な船舶建造需要	
2.1 船舶代替需要	3
2.2 追加の船舶の需要	6
2.3 需要予測のまとめ	10
3. 船舶向け融資	10
4. 政府の政策	
4.1 海外からの投資の促進	13
4.2 リビア船舶の優遇政策	13
4.3 海運事業体の民営化	14
4.4 国際協定への参加	15
4.5 評価	15
5. まとめ	15
別添資料 1 リビア国基礎データ	17
別添資料 2 リビア関係者コンタクト先一覧	25
別添資料 3 リビアの海事事務(ジェトロ海外事情報告会資料 2008年1月30日)	26

1. 最新の経済情勢

リビアの経済は、高比率で成長してきた。世界銀行の最近の評価によると、リビアの実質 GDP(Gross Domestic Product:国内総生産)は、2006年に8.1パーセント成長し、過去3年間にわたって高成長を続けている。この10年間の残りの期間にリビアのGDPは、6.5～7.5パーセントの比率で成長し続けるであろうと、世界銀行は予測している。



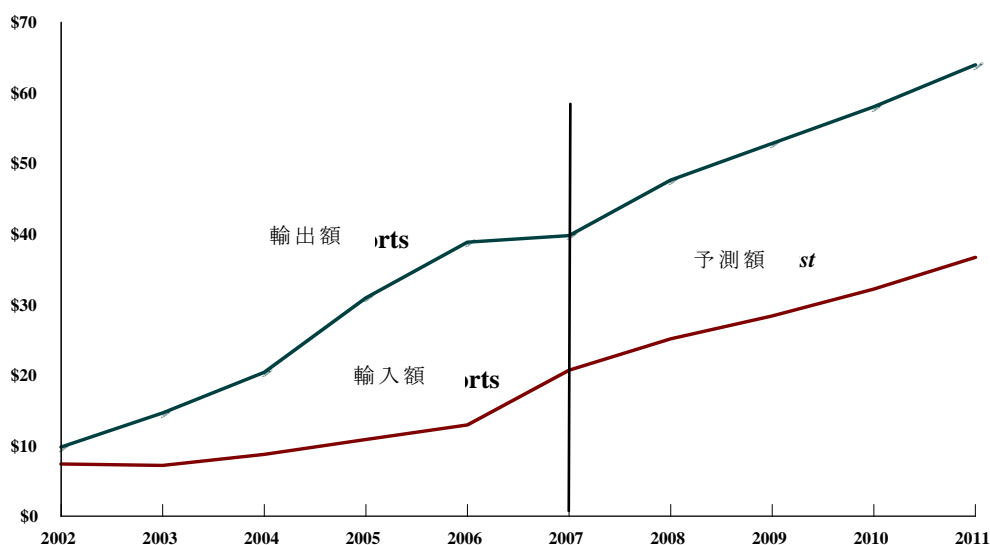
出典：世界銀行（経済発展及び見通し2007年7月）

図 1-1 リビアの実質 GDP の成長パーセンテージ

高い経済成長の結果として、リビアは、かなりの国際準備金を蓄積してきた。2007年半ば現在、リビアの総国際準備金は590億ドル、つまり2007年の輸入額29ヶ月分に達し、且つ、現在の勘定剰余金はGDPの48.5パーセントであると、IMF(International Monetary Fund:国際通貨基金)は指摘している。この国の輸入額は最近、年率18パーセントで急速に増加しているにもかかわらず、このように貿易黒字及び成長を達成している。

石油の輸出によって、リビア経済は継続的に実績を上げている。炭化水素は、リビアのGDPの73.8パーセントを占めていると、IMFは見積もっており、これは、他の産油国で見られる比率よりかなり高い値である。グループとしてのOPEC諸国の場合、非炭化水素産出物がGDPに占める割合は、平均57.3パーセントである。リビアでは、非炭化水素産出物が占める割合は、26.2パーセントである。

(10 億ドル)



出典：国際通貨基金（リビア・スタッフ報告書 2007年4月）

図 1-2 リビアの輸出額及び輸入額の伸び

上に示したように、輸出額及び輸入額は、今後5年間にわたって大きく伸びる見込みである。2007年から2011年の間に輸入額が77パーセント増加し、輸出額が61パーセント増加すると、IMFは予測している。輸出額と輸入額の間不均衡によって巨額の貿易黒字が発生するであろう。今後5年間にわたって、輸出額の値は輸入額の値を累積値で1,200億ドル上回る見込みである。

IMFによると、「米国が制裁措置を解除して以来数年の間にリビアは、マクロ経済安定性を維持しながら経済成長を向上させることに成功し（且つ）リビアの中期的財政見通しは、好調のままであると予想される。」と見ている。

この環境においては、リビアは、明らかに、インフラストラクチャーを改善し現代的技術を取得するのに必要な投資を行うために必要な極めて強力な財政能力を持っている。

しかし、後述のように、船舶はその投資対象として優先度の高い事項とならない可能性があることにも留意が必要である。

2. 長期的な船舶建造需要

リビアの海運セクターの改善は、投資を必要とするセクターの一つである。リビア船籍の既存の老朽化船舶を代替すること及びリビアの船積み能力を拡大して将来の輸送需要に応えるようにすることが、その対象である。まず、老朽化船舶の代替需要の可能性について考察し、次に追加の船舶の潜在的需要を評価する。

2.1 船舶代替需要

Lloyd's Registerによると、リビア船籍の船舶は、約 150 隻ある。既存の船隊を船舶の主要タイプ別に区分し、代替の必要性を推測する。

(1) タンカー

リビアでは、6 隻のタンカーが登録されている。LPG 運搬船 3 隻、製品タンカー 1 隻、給油タンカー 1 隻、並びに保管及び沖合荷降ろしに使用される FSO (Floating Storage and Offloading Vessel) 1 隻がこれに含まれる。FSO を除いて、これらのタンカーは特に古いわけではない。ほとんどは、1990 年以後に建造されたもので、今後 5 年ないし 10 年間就役し続けるものと見込まれる。しかし、FSO は、確かに、代替の必要があり、当該運航業者 (ENI: イタリア石油会社) は、代替船を検討している。1986 年に建造された小型給油タンカーも寿命の終末に近づきつつあり、5 年ないし 10 年後には、取替えの候補になる可能性がある。



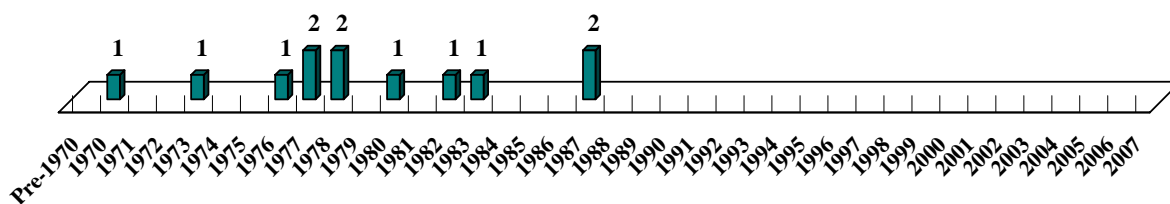
出典: Lloyd's Register

図 2-1 リビアのタンカーの船齢プロフィール

リビア国に直接登録されている船舶の他、リビアの船主は、リビア国への登録のリスクを回避しファイナンスを得易やすくする目的で、若干の便宜置籍船タンカーを所有している。GNMTC は、マルタ国籍の 6 隻のタンカーを運航している。これらのうち 5 隻は、2002 年以後に建造されたアフラマックス・サイズの原油運搬船である。6 番目のものは、2004 年に建造されたプロダクトタンカーである。これらの便宜置籍のタンカーは、船齢から見て、いずれも今後 5 年ないし 10 年間は、引き続き利用されるはずである。

(2) 一般貨物船

リビア国籍で登録された一般貨物船が 12 隻ある。これらの全てが小型船であり、船齢は 20 年を超えている。半数以上は、1970 年代からのものであり、1 隻は、1940 年代からのものである。当該一般貨物船のうちの数隻は、売却されたと報告されているが、新船主は不明である。GNMTC は、12 隻の一般貨物船のうちの 3 隻を所有している。当該一般貨物船の残りは、雑多な小規模会社が所有している。現時点では、運航業者に代替建造の計画はない。しかし、将来の貿易増に対処するために、これらの船舶のうちの少なくとも数隻を多目的貨物船と取替える必要性が出てくる可能性がある。



出典：Lloyd's Register

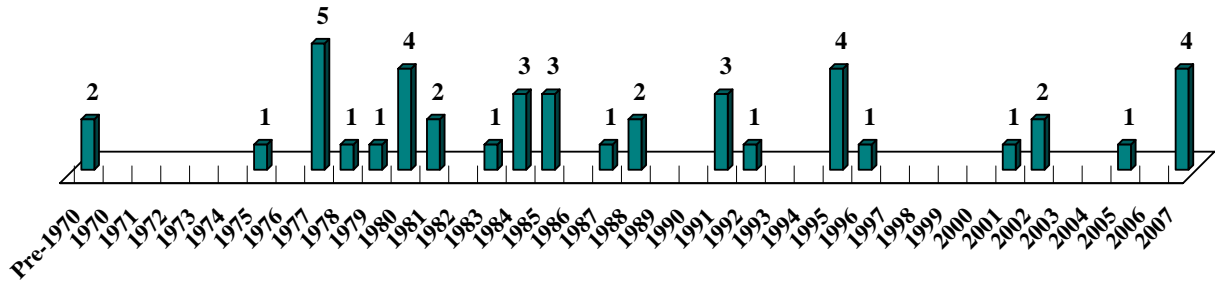
図 2-2 リビアの一般貨物船の船齢

民間の Mariner 社¹ は、昨年までキプロスに登録された小型多目的貨物船を運航していた。この船齢 15 年の 3,972 総トンの貨物船は、2006 年後半にインドの会社に売却され、今は、インド国籍で登録されている。経営陣によると、T.A.マリナーは、その活動の重点をタンカー輸送並びに沖合石油及びガス・セクター用の船舶に変更したとのことである。同社は、最近、沖合タグ・サプライ船の契約を締結している。また、30,000～35,000 載荷重量トンのプロダクトタンカーを購入する計画がある。

(3) タグボート等

43 隻のリビア船籍のタグボートが特定できた。これらのうちの半分以上は、政府によって所有されており、港湾での船舶支援のために利用されている。このほかに、牽引・海運サービス総合会社 (General Company for Towing and Marine Services) という政府所有会社は、船舶支援のためのタグボートを 6 隻所有している。残りは、ほとんど、NOC (National Oil Corporation) によって所有され、運航されていて、船舶支援のために使用されている。

¹ 昨年度調査レポート「リビア造船需要調査」(2007年3月(社)日本中小型造船工業会) 2-1(2) 参照



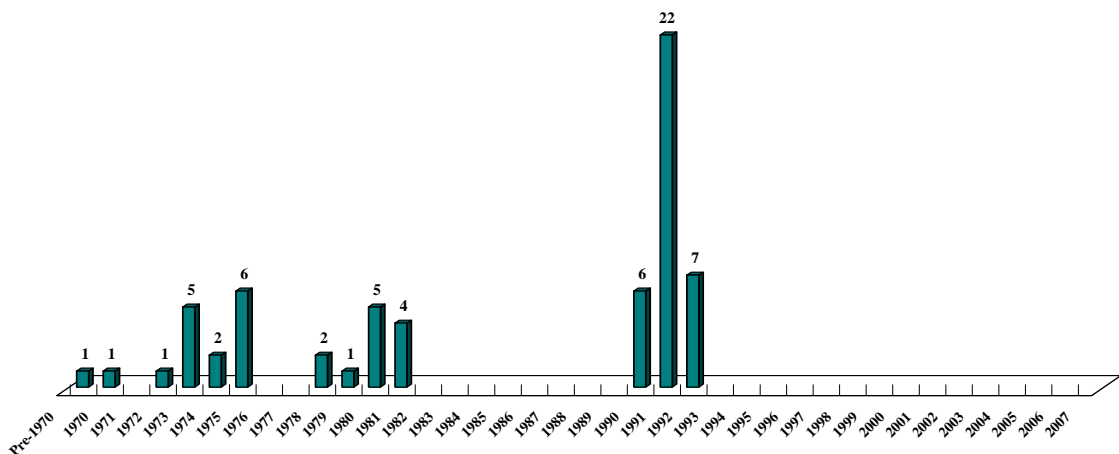
出典：Lloyd's Register

図 2-3 リビアのタグボートの船齢

タグボートの船隊は、比較的古く、深刻な取替え問題がある。タグボートの更新計画は、老朽化機材を取替える現実の必要性から遅れをとってしまっているようである。タグボートの全船隊のうち、23 隻のタグボートは船齢 20 年を超えており、8 隻は、船齢 30 年以上である。これらの高船齢タグボートの多くは、今後 5 年ないし 10 年のうちに代替の必要があると思われる。2000 年以後、5 隻のタグボートしか取得してはなく、2 隻のタグボートは、2007 年に納入するように発注済みである。これらの新しいタグボートはすべて、ダーメン・ゴーリンヒェム (Damen Gorinchem) によって建造されている。既存のタグボート船隊の船齢を考慮すれば、また、この国が国際貿易の促進を図るにあたって海上運送需要が増加することに対処する必要性を考慮すれば、もっと早いペースでの代替が必要となろう。

(4) 漁船

60 隻を超える漁船がリビア国籍で登録されている。少なくとも 3 分の 2 は、リビア水域で漁業に使用されるマグロ・トロール船である。これらの船の長さは、25 メートルから 60 メートルにわたっている。漁船の約半分は、1990 年～1992 年の期間内に建造された。残りは、すべて、船齢が 25 年を超えている。1992 年以後リビア国籍の漁船は 1 隻も建造されていない。



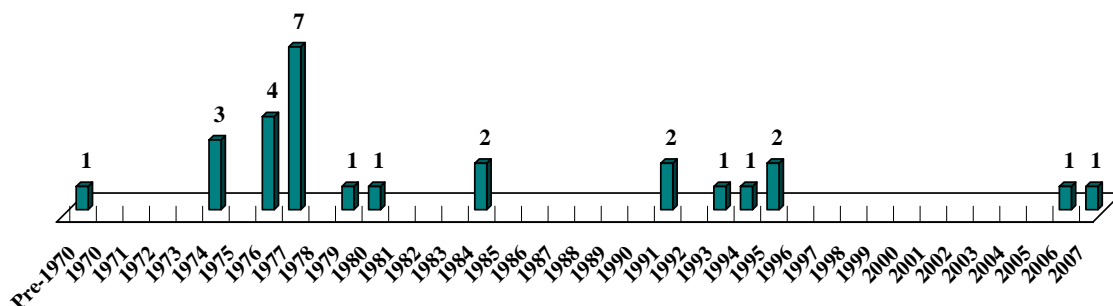
出典：Lloyd's Register

図 2-4 リビアの漁船の船齢プロフィール

近い将来にリビアの新しいマグロ・トロール船が建造されるかどうかは、不確かである。なぜならば、現在、地中海のマグロ漁獲量は、大西洋マグロ保護国際委員会が設定した割当量を超過しているからである。欧州連合は、今年、クロマグロの漁獲割当量を 10 パーセント引き下げる計画を検討中であり、環境保護団体は、当該業界の職業的生き残りを確保するために、割当量を半分に引き下げるようロビー活動を行っている。

(5) その他の船舶

更に約 30 隻のその他の船舶がリビア船籍に登録されている。これらの雑船舶には、浚渫（しゅんせつ）船 6 隻、水タンカー 8 隻、起重機船、水先案内船等が含まれる。これらの船舶の約半数は、船齢 30 年以上である。過去 3 年以内に建造されたものとして、イタリアのクレモナ（Cremona）造船所で建造された 83 メートルのホッパー付き浚渫船 1 隻及びダーメン・ゴーリンヒェム（Damen Gorinchem）によって建造された 15 メートルの水先案内船 2 隻がある。



出典：Lloyd's Register

図 2-5 リビアのその他船舶の船齢プロフィール

このグループの船舶の船齢を考慮すると、今後 5 年ないし 10 年の間に若干の代替需要が発生しそうである。特に、浚渫船の既存船の一部は老朽化している。浚渫船のうちの 1 隻は 1968 年からのものであり、2 隻は 1984 年からのものであり、これらの船舶の代替需要は明らかである。

2.2 追加の船舶の需要

リビアの石油及びガス・セクター、リビアの経済成長並びにそれに伴う輸入額／輸出額の伸びによって、追加の船積み能力の必要性が高まる。

(1) 石油及びガス・セクター

NOC の会長の言によれば、「リビアは、世界中で最も重要な石油及びガス生産国の一になるはずである。」NOC は、415 億バレルの確認石油埋蔵量があるものと推定している。これは、世界の確認石油埋蔵量の 3.4 パーセントである。この石油埋蔵量は、アフ

リカで最大の石油埋蔵ベースである。リビアは、石油の生産量を 2008 年 10 月までに現在の 1.6 百万バレル／日のレベルから 2.0 百万バレル／日まで増やし、更に 2015 年までに 3.0 百万バレル／日まで増やすことを計画している。この生産量増加を達成するために、約 300 億ドルの資本支出を計画している。

NOC は、将来の石油生産量増大に対応するために国内のタンカーの総トン数を増やすことに関してまだ正式計画は有していない。NOC は、石油生産そのものに関し急速な変化の途上であり、海上輸送を含む物流に関する戦略は、石油生産の上流への投資に係る戦略に比べて優先度が低いものと考えられる。経営陣は、国際石油会社を引きつけてリビアの油田の探査及び開発に投資させることに重点を置いてきた。NOC は、その生産目標を達成するために、毎年 50 ヶ所の探査油井を掘削するという目標を持っている。国際石油会社を引きつけてこの目標を達成するというのが、現在の NOC の経営陣の関心の中心である。

しかし、NOC としては、NOC 又は GNMTC の内部にあつて貿易活動に利用するためのある程度の輸送能力を自前で確保したいとの考えを持っているようである。NOC との相次ぐチャーター契約をバックに GNMTC が 2006 年にアフラマックス・タンカーを 3 隻購入し、更に最近 2 隻のアフラマックス・タンカーと 2 隻のプロダクトタンカーを購入したことにこれが示されている。この 3 隻購入一括取引のための借入契約の際に、消息筋の次の言を引用した報告がある。「この取引は、アフラマックス・サイズ以上のその他の船舶及び若干の小型の船舶に係るさらに大きな中期計画における第 1 段階であるとみなすべきである。」

NOC は、その将来の船舶需要を明確にしていないが、最も大きく見積もると、この会社は、今後 5 年ないし 10 年の間に 12 隻以下の追加のアフラマックス・タンカー及び 10 隻の VLCC を必要とするであろうと見られる。しかし、これらの数字は、NOC の所有船舶総トン数（GNMTC に所有させる場合を含む）対チャーター船舶総トン数の将来の混合比に全面的に左右される。

仮に、取引は、主として、欧州又は北米に対する FOB であつて、NOC が輸送の決定を下し、全輸送量の半分を自社（又は GNMTC）所有タンカーで輸送、残りをチャーター・タンカーで送るという方針をとるとした場合、NOC は、今後 10 年にわたって、原油タンカーの大口の潜在的顧客である可能性がある。しかし、上述の仮定に変化があると、追加の所要の原油タンカーの隻数が変化する。

上述のように、GNMTC は、最近、NOC へのチャーター用にアフラマックス・タンカー、プロダクトタンカーを続けて購入しているが、これは、NOC の輸送のための国内船舶総トン数を増加させるためのより長期的戦略の始まりである可能性がある。トリボリの HB グループの最高経営責任者（且つ GNMTC が民営化される前の GMTC の前オ

ーナー) であるフスニ・ベイ(Husni Bey) 氏²は次のようにコメントしている。

「GNMTC がその船隊を拡張するつもりであると聞いているが、どのようにして、どの規模まで、ということは、現時点においては答えにくい。GNMTC は、タンカーを更に 3 隻購入したことによって、現在その船隊を増大し、新規に市場に再参入して以来合計 6 隻を所有している。」

この国ではまた、その精製能力を増大させようとしている。NOC は、今後 5 年又は 8 年の間にその精製及び石油化学能力を更に発展させるために、35 億ドルを割り当てた。また、我が国企業連合の製油所建設計画も報道されている³。

精製産出物のほとんどは、現地市場で利用されるが、若干の石油製品及び化学薬品は輸出される。これらの輸出品によって、25,000～40,000 載荷重量トン範囲の追加のプロダクトタンカー1 隻又は 2 隻の必要性が発生する推定される。この必要性に対して、すでに関心が持たれている。前述のように、Mariner 社は、30,000～35,000 載荷重量トンの製品タンカーを取得することに関心を持っている。

リビアにはまた、大量のガス埋蔵量があり、確認埋蔵量は現在 BP によって 46.5 兆立方フィートと推定されている。NOC は、70～120 兆立方フィートというもっと高い数字を推定した。重要なことであるが、このガス埋蔵量は、欧州連合の消費市場に近いことから、輸送コストの観点から開発対象として特に魅力的なものとなっている。探査契約及びガス田での生産共有のために 2007 年 8 月にロンドンで行われた競り取引の第 4 ラウンドに 28 ヶ国からの 67 社が出席していたことによって、この埋蔵物の魅力が示されている。

ステートイル (Statoil) 及びガズ・ド・フランス(Gaz de France) からリビアの将来のガス生産についてヒアリングしたところによれば、両者とも、LNG の輸出のかなりの潜在的な成長能力を認めている。ステートイルによると、ブレガ (Brega) LNG プラントを元の 3.2 百万メートル・トン (年間) に戻すために進行中の改修工事を完了することの他に、3 つの新しい LNG プラントを建設するという計画を有している。しかし、あわせて次のことを指摘した。「リビアではチャンスの窓口は民間セクターに開放されたものの、この国で実際に事業を行うためにクリアしなければならない複雑性への対処は極めて困難であり、この点をもって、リビアは未だ高リスクの国であると言わざるを得ない。」

ガスの輸出は、イタリアへはパイプライン (グリーンストリーム・パイプライン⁴) で行われ、欧州及びその他の市場へは LNG 運搬船で行われる。前回の報告書では、ブレガ・プラントのアップグレードに対応するために標準サイズの LNG 運搬船 4 隻の必要性を推定した。ステートイルが計画している追加の LNG プラントが実際に建設された場合には、この数字は 3 倍となる可能性がある。

² 2006 年 9 月開催の「リビアー日本・造船交流会議」にも出席。別添コンタクト先リスト参照

³ 2007 年 12 月 14 日付日本経済新聞のトップ記事

⁴ シシリア島までの 520 k m を結ぶイタリアーリビア間の海底パイプライン。2004 年開通。

ガス・フローからのLPG及びナフサ製品の増加に対処するためのLPG運搬船の必要性も生じるであろう。この需要は、沿岸貿易用の1隻又は2隻のタンカー及びナフサ輸出貿易用の2隻又は3隻の手ごろなサイズのタンカー程度であろうと推定される。追加のLNGプラントが建設された場合は、この種タンカーの需要は、かなり増えることになるであろう。

最終的に、石油及びガス・セクターによって、沖合支援船舶、海上建設機器、及び海上保管及び／又は生産設備の必要性が相次いで発生するであろう。しかし、これら全てではないにせよ、その多くには、他国企業の参入が見込まれる。例えば、トータル (Total) は、9月に、ブロック 137⁵ での沖合掘削作業を支援するために補給及び揚びょうサービスを提供する業者を入札に出した。要件として要求されたのは、出力が15,000馬力でボラード引張力が180メートル・トンの揚びょうタグボート2隻である。請負業者候補の国籍には制約はなかった。しかし、沖合支援機器の所有権及び操作は、NOCの要求一つでリビア企業を優遇することが可能な分野の一つである。現時点では、NOCが現地のコンテンツ要件を課そうとしている徴候はない。そして、ステートイル (Statoil) によれば、「機器を沖合セクターに納入するための要件を満たすことのできる現地企業は現在のところ存在しない」とのことである。Mariner社は、この分野に進出すべく必要なオフショアサポート船などの調達を希望しているが⁶、NOCが同社を積極的に育成する可能性はある。

(2) 貨物船

前述のように、リビアの経済は非常に速いペースで成長してきた。やがて、輸入品及び輸出品を処理するための追加の船舶の必要性が、この成長によって発生するであろう。しかし、現時点では、ドライ・カーゴ運搬への参入についての現地の関心は高くない。

現在リビア船籍の貨物船は、非常に少数で、この分野で積極的に発展を追及してきている現地会社はない。Mariner社も前述のように所有していた一般貨物船をインドに売却しこの分野を優先していない。

大きな要因として、地中海におけるコンテナ・フィーダーとRO/RO船運航者の間で作られた既存のネットワークが上げられる。最近、グリマルディ (Grimaldi: イタリア海運) は、RO/ROサービスを提供するために、リビアの港に寄港を始めている。また、マルタ及び地中海のその他の港から運航するフィーダー船もリビアの港に寄港している。これらの既参入者と競争してリビアの船主がRO/RO船又はフィーダー船を経済的に運航し得るとは考えがたい。要するに、貨物船の分野においては、リビアには需要は生まれ難いと予想される。

⁵ 東部沖合いにある油田 Al Jurf の別称

⁶ 「リビア造船需要調査」(2007年3月(社)日本中小型造船工業会) 2-1(2)参照

(3) 港湾作業船

貿易が増加すると、船舶入港の件数が増え、交通の増加に対応するための船舶支援タグボートの必要性が発生する。多分、現在の在庫品である高船齢低出力のタグボートの多くに取って代わる Z ドライブ付のボラード引張力のより高いタグボートの必要性が発生するであろう。

2.3 需要予測のまとめ

リビアの将来の石油及びガス輸出に対応するための追加のタンカーの必要性がかなりあるように思われる。今後 5 年ないし 10 年の間に、12 隻以下のアフラマックス・タンカー、10 隻の VLCC、1 隻又は 2 隻の製品タンカー、4 隻（多分この隻数の数倍）の LNG 運搬船、1 隻又は 2 隻の沿岸タンカー、及び 2 隻又は 3 隻のナフサ・タンカーの必要性の可能性があると推定できる。数隻のタンカーの代替の必要性も予想される。

残念ながら将来の船舶の調達について確定的な計画を握っている人物、機関はリビアには存在しない。NOC は GNMTC に自社船隊を拡充させるなどの動きを見せているが、今だ諸会社を引きつけて上流の探査及び生産活動に投資させることに余念がなく、海運は後回しの感がある。リビアに船隊拡充の動きが出てきたものの、どこまでどの程度の計画なのか、NOC が海上運送に係る方針を明確に定めるまでは、不透明な状態のままである。

老朽化タグボートの代替の必要性も増大しているように思われる。2007 年納入を目処にタグボート 4 隻が最近発注されたことによって、このことが示されている。過去 15 年の間、毎年平均 1 隻未満の港湾タグボートが取得された。すべて Z ドライブ推進機能付の高出力タグボートが毎年 2 隻～6 隻のペースで発注されることではないかと予想される。

3. 船舶向け融資

リビアでは、限られた状況下ではあるが、船舶購入のための融資は利用可能である。2006 年 3 月に、リヨン・インドスエズ銀行 (Crédit Lyonnais Indosuez : 本社フランス) の子会社であるキャリオン銀行 (Calyon Bank) は、GNMTC のアフラマックス・タンカー 3 隻の購入に対して融資を行った。この取引は、NOC とのチャーター契約を担保とした 総額約 2 億ドルのものであった。NOC の財務力を考慮すれば、その長期チャーターによって民間銀行から融資を引き出すことはこの例のように GNMTC 又はリビアのその他の会社にとって可能であると考えられる。

しかし、新品又は中古の船舶の購入を望むリビアの民間船主が、NOC によるバックアップを得ずに商業銀行から融資を受けるのは非常に困難である。リビアの船舶セクターで長期間積極的に活動してきている会社である HB グループの会長フスニ・ベイ (Husni Bey) 氏 (2.2(1)参照) によると、以下のように民間セクターでの融資の利用可能性がリ

ビアでの主要関心事であるとのことである。

「現段階での私たちの最大の関心は融資です。リビアの問題は、国民の手に十分な資本がないということです。国民が貧乏な状態で政府は裕福であると、この状況を記述する人もいるでしょう。資金の元は銀行のような金融機関に握られています。金融機関は民間セクターを支援するという役割を果たしてはおりません。自己資金だけが頼りということです。融資を受けることは非常に困難です。リビアの経済と現地の企業家が同じ方向に前進するためには、銀行が同じ方向に動かなくてはなりません。すみやかに、そうならないでしょう。なぜならば、銀行の経営者が引受けるリスクは、これらの機関から取得する報酬に見合っていないからです。」

ユニバーサル海運会社 (Universal Shipping Company) の会長は、船舶の購入にどのように資金調達をするのかとの新聞記者の質問に対し、政府に融資援助を期待する必要があると述べている。同社が中古船舶の購入に関する意見書を政府に提出した、遅かれ早かれ公的ファンドが利用可能になるであろうと語っている。同会長は、会社の発展・拡張のために、外国の投資者を捜しているということも述べたが、商業銀行が船舶融資を引き受ける可能性に関しては触れなかった。

船舶融資のための新しい融資ルートを開く可能性のある最近の画期的な進展は、BNPパリバ (BNP Paribas、本社フランス) がリビアの銀行業セクターに参入したということである。2007年8月に、BNPパリバは、51パーセントまでのオプション付きでサハラ・バンク (Sahara Bank) の株式19パーセントを取得し、リビアで全面的な銀行サービスを展開する最初の外国銀行となった。この取引は、リビアの銀行業セクターを再編成しようとする政府主導の行為の一環で行われた。銀行業務の規制の自由化、支払い制度の近代化、及び商業興信所の創設が、更に計画されている。これらの計画は、「リビアの金融セクターの急速な発展に拍車をかけ、これを近隣諸国の銀行制度のレベルにすること」を意図している。

もう1件のブレイクスルーの可能性は、世界銀行の従属機関であるIFC (International Finance Corporation : 国際金融公社) による財政援助の利用可能性にある。世界銀行の貸付窓口は再びリビアに対して開かれ、2007年7月に政府は、リビアの改革過程を促進するための支援を受けるために、同銀行との100万ドルの技術協力協定に署名した。IFCは、民間会社に積極的に融資し、ベンチャー企業に対する支援も請け負う。船舶、特に比較的小型船舶の取得に係るプロジェクトが、そのポートフォリオに含まれる。IFCは、リビアの民間の海運会社に対する融資機関の代表的なものとなる可能性がある。

昨年度の調査レポートで報告したように⁷、リビアで営業しているその他の銀行としては、アラブ銀行 (Arab Banking Corporation)、アーマン銀行 (Amen Bank)、イスラム銀行 (Islamic Banking Corporation)、及びアラブ石油投資銀行 (Arab Petroleum

⁷ 昨年度調査レポート「リビア造船需要調査」(2007年3月(社)日本中小型造船工業会)5-4参照

Investments Corporation [APICORP]) がある。これらの銀行は、リビアにおけるプロジェクトに融資を行っているが、いずれも船舶購入に対する融資を行ったという情報はない。

リビア中央銀行 (The Central Bank of Libya) は、国立事業体及び公立事業体に対する銀行機関及び財務代理機関としての役目を果たしている。また、6 行の国有商業銀行と 48 行の国立銀行もある。リビア・アラブ外国銀行 (Libyan Arab Foreign Bank) は、国有商業銀行の中で最大のものであり、30 ヶ国を上回る国に子会社や関連会社を持っている。その他の銀行としては、ジュムフリヤ銀行 (Jumhuriyya Bank)、国立商業銀行 (The National Commercial Bank)、ウンマ銀行 (Umma Bank)、及び ワーダ (Wahda Bank) がある。これらの銀行のいずれに関してもリビアの船主に対して大規模融資を行ったという情報はない。

船舶購入向けの資金調達を行なう能力は、リビアで登録された船舶に抵当権を設定する海外の貸し手にとって受け入れ可能な法的・制度的枠組みの欠落によって影響を受けている。リビアで登録された船舶は、このような制度的な欠陥のため、融資の担保条件を満たさないとと思われる。このため、民間海運会社は、リベリア、マルタ等のオープンレジストリー制度の国に船籍を登録することが必要になるものと考えられる。

事実、民間銀行の融資を受けた GNMTC の 3 隻のタンカーもマルタに登録され、また、Mariner 社の船舶は全てサイプラスに登録されている。このような便宜置籍により、船舶ビジネスにおいてはリビアの制度等に起因するカントリーリスクは回避できるものと考えられる。

最近のリビアのタグボート購入の資金は、サプライヤー側への融資という形態であった可能性もある。最近のタグボートのすべてを供給した会社であるダーメン (Damen) は、リビア側顧客に対して一括融資をオファーし、最近、4 隻のタグボートを一括してリビアに供給した。そのうち、3 隻はミスラタ FTZ (Misurata Free Trade Zone) に、1 隻はリビア政府社会主義港湾会社 (Libya Government Socialist Ports Company) 向けのものである。最終的にサプライヤー側の融資が実際にこれらのタグボートを供給するために使用されたのかどうか、又は現金取引であったのかどうかなどは、不明確である。最終的な融資元を特定することができなかった。

融資環境を要約すると、NOC が長期チャーターによって取引を保証するならば、少なくとも 1 つの商業銀行を介して融資は利用可能である。しかし、NOC による支援のない、又は政府による保証のない、民間セクターの小規模会社にとっては、融資を受けることは困難な状態のままである。

4. 政府の政策

リビアでは、ムアマル・カダフィ大佐の下での約 40 年が経過し、また 20 年を超える国連及び米国の制裁を経た現在、事業環境及び投資環境を改善するために、様々な改革が開始されている。

4.1 海外からの投資の促進

海外投資促進法（1997 年法律第 5 号）⁸ は、経済の多様化、リビア国民の技術訓練の助長、及び地域発展の向上に関する政府政策の基盤を提供している。この法律は、より低額の税金及び通関手数料を適格会社に課すことによって外国投資を助長することを意図している。この法律第 5 号に従って、工業及び農業用の輸入機械装置、工具、及びその他の資本設備は、すべての関税及び税金が免除される。更に、プロジェクトの実施に必要な機器、予備部品及び原材料は、5 年間免除の対象となり、プロジェクト活動に係る所得税も同様である。これらの報奨は、適格会社のみが享受できる。

LFIB (Libyan Foreign Investment Board : リビア海外投資審議会) は、法律第 5 号に基づき投資案件を審議し必要な勧告等を行うための機関として創立された。LFIB は、「税金、入国、及び労働に関する問題の処理等の外国の投資者が必要とするサービスを提供するワンストップ・ショップ」の役割を果たすよう構築されている。法律によって、LFIB は、申請後 15 日以内に行動することが要求されているが、実際には、この期限は順守されないことがある。

4.2 リビア船舶の優遇政策

明記された政府の政策はないが、NOC は、明らかにリビアが管理できるタンカーを利用することを方針としたものと見られる。2006 年のアフラマックスタンカー 3 隻の購入、2007 年の同タンカー 2 隻追加購入及びプロダクトタンカー 2 隻の購入（いずれも GNMTTC を船主・運航者として利用）にこの方針が示されている。NOC は、商業戦略上、自らのコントロールの効く船舶へのアクセスを確保しておくことが有益であると判断した模様である。NOC は、これらの船舶が商業的に成功することを確実にするために、FOB 輸送に関しては、直接的に又は GNMTTC を介して管理するタンカーを優遇していくであろう。

GNMTTC は、このような NOC のバックアップを受けて、今後益々、船隊を拡充していくと思われる。2007 年 12 月 27 日から、ハンニバル・カダフィ氏⁹が、High Management Advisor として GNMTTC の経営に加わったと発表されており、政府との関係は不透明ながらも、これまで以上に政府のバックアップを得やすい体制となったことは明らかである。

⁸ 昨年度調査レポート「リビア造船需要調査」（2007 年 3 月（社）日本中小型造船工業会）5-1 参照

⁹ カダフィ大佐の四男。2007 年 10 月、コペンハーゲンのビジネススクールにおいて、海運・ロジスティックスの MBA を取得している。

NOC 及び GNMTC のこのような動き以外には、政府の政策が見て取れるような動きはない。

4.3 海運事業体の民営化

リビア政府は、重大な民営化計画に着手した。この計画は、国有会社の完全又は部分的所有者になることによって達成されるものである。この計画を実施するために、民営化委員会が設立された。2003 年以後に 40 社を超える国有会社が民営化された。最も新しい主な民営化は、国立石油公社 (National Oil Corporation) の下流子会社である タモイル・アンド・オイリンベスト (Tamoil and Oilinvest) の部分的売却であった。2007 年 6 月に、NOC は、これらの子会社の 65 パーセント所有権を米国の民間投資会社であるコロニー・キャピタル (Colony Capital) に売却することに同意した。

しかし、これまでのところ海事分野では民営化は進んでいない。港湾セクターに海外の港湾サービス会社を勧誘する計画があったが、現在までのところ、この計画は保留になっている。国立港湾庁 (National Ports Authority) を再編成する計画の却下を 2005 年に全国人民委員会 (General People's Committee) が決定したことが影響している。リビア港湾の改善のためには、海外のターミナルオペレーターの力が不可欠であろうと考えられる。

港湾セクターで活動的な数社の会社からリビアの港湾民営化の問題についてヒアリングを行ったところによれば、リビアの港湾での営業権又は経営契約を取得することについて大きな関心は有するものの、リビアで営業することの複雑性及び不確実性が懸念事項となっている。契約をまとめるためにかなりの時間及び努力を注ぎ込んだ後で、最終段階でプロジェクトが撤回される可能性があることが、最大の懸念事項であった。

最終的には、リビアの港湾は、民営化されるであろう。リビアの港湾は、非常に非効率的で同国の輸出入の足かせになっていると広く認識されている。民営化は、港湾の効率及び作業を改善するために有効な手段であると一般に認識されている。リビアは、リビアの港湾での作業を改善するために民間セクターの活用が不可欠であると思われる。

海運セクターでは、GNMTC は元々民営化の対象には上げられていなかった。昨年の調査の段階では、民間会社である Mariner 社への吸収合併もうわさされており、GNMTC は最終的にはこの方向で民営化される可能性があった。しかし、2006 年来、急速にタンカー船隊を拡充してきており、経営体制にも、ハンニバル・カダフィ氏が加わるなど、政府との結びつきが一層強くなってきている。現時点では、同社の民営化が考慮されている徴候はなく、しばらくは現在のステータスが維持されるものと思われる。

一方、ユニバーサル海運会社 (Universal Shipping Company) の会長は、次のように語っている。「私は、この会社の民営化を歓迎しますし、政府に対してユニバーサル海運

を民営化の対象とするよう提案書を書きました。」しかし、現在までのところ、この会社は民営化の候補とはなっていない。

4.4 国際協定への参加

リビアは、種々の国際協定への加盟又は加盟予定国である。2004年に、リビアは、WTO（世界貿易機関）への加盟を申請している。実際に加盟が認められるまでには、加盟交渉等のためまだまだ時間がかかるものと思われるが、海外からの本格的な投資を呼び込むためには、加盟交渉等によって投資環境を整備していくことや、WTOの各種ルールの確実な履行が確保されることが必須である。

同国は、1989年のアラブ・マグレブ連合（Arab Maghreb Union）の加盟国であり、この連合は、チュニジア、アルジェリア、モロッコ、モーリタニア、及びリビアの間で免税貿易を実施することを目的としている。リビアは、23加盟国の経済連合であるサヘル・サハラ諸国国家共同体（Community of Sahel-Saharan States）の創立加盟国である。リビアはまた、通商統合を増進することを意図した大アラブ自由貿易地域（Greater Arab Free Trade Area）及び欧州地中海 パートナーシップ（Euro-Med partnership）にも参加している。

4.5 評価

経済を再編成し活性化しようとする努力がなされているにもかかわらず、リビアのリーダーシップ構造は、非常に中央集権化されたままであるため、規制改革や脆弱な規制環境によって混乱が生じてしまっている。このような状況によって、海外の投資家はリビアへの投資の意欲を失っている。同国は、過渡期にあると言えるが、リビアでのビジネスの困難さによって多くの好機が相殺されてしまっている。

5. まとめ

第2章において、今後5年ないし10年にわたるアフラマックス・タンカー、VLCC及びLNG運搬船の比較的魅力的なリビアの市場を特定した。これらのタンカーは、明白に造船会社に対するビジネスチャンスを示している。必要であると予測される少数のプロダクトタンカー、LPGタンカー、及びナフサ・タンカーは、小規模ではあるが魅力的な市場である。更に、船舶支援のためのタグボート等も供給の対象となろう。これは、この種の船舶を専門とする造船所にとっては魅力的なチャンスとなる可能性がある。

もう1つ確実な分野は、港湾の近代化である。リビアは、コンテナの取り扱い、ドライ・バルク及び液体の移送、LNG積み込み設備等のための広範囲の機器を必要とするであろう。リビアでタグボート・サービスを実施するための営業権も、タグボート運航業者にとって関心事である可能性がある。港湾建設及び改良も港湾建設会社にとって興味

がある可能性がある。

可能性のある第3の分野は、既存の船舶の近代化、特にタグボートのエンジンの換装である。船齢20年未満のタグボートのうちのいくつかは、エンジン換装の候補である。もっと古いタグボートは、多分、コストをかけるに値しないであろう。

リビアでは毎年貿易見本市が開催されている(2007年は12月10日～13日)。このような機会を利用して売り込みを図ることも一案である。この貿易見本市は、プロジェクト・リビアと呼ばれており、リビアのインフラストラクチャー及びエネルギー・セクターで使用するための機器、材料、製品、及び技術の展示に重点が置かれる。この見本市は、NOC、インフラストラクチャー庁(Authority for Infrastructure)、建築物プロジェクト(Building Projects)、及びいくつかのその他の政府事業体によって支援される。2007年の見本市には、22ヶ国が参加することとなり、各国がそれぞれの展示場を持つことになる。2006年には、英国、イタリア、ロシア、南アフリカ、スペイン、及び米国がこの貿易見本市で主なプレゼンテーションを行っている。

リビアは、豊富な石油資源の面のみならず、アフリカ大陸の地中海側中央部にあるという地理的な面からも、各国にとって、特にエネルギー政策上大変魅力的な国となっている。また、同国はアフリカにおいて積極的な外交活動を展開しており、同国首脳の強いリーダーシップによって、将来、アフリカの中心的な国となる可能性もある。このため、海事分野においても、産出される石油の輸送のみならず、将来、発展が見込まれるアフリカ諸国をカバーする海運ネットワークを積極的に展開していく可能性がある。

現時点においては、造船業全般が大変な活況で、残念ながら、性急なリビア側の要望には応えられない状況にあり、当方の反応を見たリビア側の意識も消極的なものになりつつある。このため、昨年レポートを踏まえ冒頭「はじめに」に記している要人招聘のアイデアのアレンジはうまく進んでいない。

将来のリビアの発展の可能性に期待すれば、リビア側とのコンタクトを維持していくことが有益と思われる。リビア側の船体拡充の動きは急速に進んでおり、先方の興味を繋ぎ止めておくためには先方がメリットを感じる具体的なメニューの提示が必要な状況にあるが、双方の思い描くタイムスケジュールが一致している状況にはないところ、残念ながらなかなか具体的なアクションに結びつかないのが現状である。

昨年度に引き続き実施したリビアの調査は、今回をもって終了するが、リビア側のビジネス環境が更に整備され、我が国側にもリビアの案件に対処するための余裕が生まれた際に、いつの日か具体的な案件が動き出す日が来ることを夢見て今後とも引き続きリビアを注視し続けて参りたい。

別添資料1 リビア国基礎データ

国名：大リビア・アラブ社会主義人民ジャマーヒリーヤ国 (The Great Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya)

2008年2月現在

一般事情

1. 面積

176万平方キロメートル(日本の約4.6倍)

2. 人口

585万人(2005年)(IMF)

3. 首都

トリポリ

4. 民族

アラブ人

5. 言語

アラビア語

6. 宗教

イスラム教(スンニ派)

7. 国祭日

9月1日(革命記念日)

8. 略史

年月	略史
1951年12月	リビア連邦王国(イドリス王国)として独立
1969年9月	9月1日革命、カダフィ大尉(当時)によるクーデター、リビア・アラブ共和国に改称
1977年3月	人民主権確立宣言(ジャマーヒリーヤ宣言)発表 社会主義人民リビア・アラブ国に改称
1986年1月	米国対リビア経済制裁措置発表
1992年3月	国連安保理で対リビア制裁決議748採択
1993年11月	国連安保理で対リビア制裁強化決議883採択
1999年4月	国連安保理で対リビア制裁の停止を発表
2003年9月	国連安保理で対リビア制裁の解除を発表
2003年12月	大量破壊兵器計画の廃棄を発表
2004年1月	CTBT批准、CWC加入
2004年10月	米国が対リビア経済制裁措置を解除
2006年8月	IAEA追加議定書締結

政治体制・内政

1. 政体

ジャマーヒリーヤ(大衆による共同体制の意)体制

2. 元首

ムアンマル・アル・カダフィ 9 月革命指導者 (Muammar Al Qadthafi)

3. 議会

全国人民会議

4. 政府

全国人民委員会

(1) 首相格 アル・バグダーディ・アリー・アル・マフムーディ 全国人民委員会書記
(Al-Baghdadi Ali Al-Mahmoudi)

(2) 外相格 アブドルラハマーン・モハメッド・シャルガム 対外連絡国際協力担当全国人民
委員会書記 (Abdelrahman Mohamed Shalgam)

5. 内政

イスラム教を基調においた社会主義的、民族主義的國家の建設を目的とし、人民主権、
直接民主主義に基づいた体制(ジャマーヒリーヤ体制)の確立を目指している。

外交・国防

1. 外交基本方針

- (1) アフリカ諸国との連帯、イスラム社会の連帯とアラブの団結
- (2) パンナム機事件等に関する国連安保理決議 731、748 及び 883 の採択により、国際的な孤立感が高まったが、1999 年 4 月の国連安保理制裁停止（2003 年 9 月には制裁解除）、遺族との補償交渉結着、大量破壊兵器計画の廃棄を受け、国際社会への復帰が急速に進んでいる。なお、外交上最大の課題とされた米国との関係についても、2004 年 10 月に米国による対リビア制裁が解除され、2006 年 5 月には在リビア米国連絡事務所が大使館に昇格し、同年 6 月には米国のテロ支援国家リストから削除されたことにより正常化が図られている。

2. 軍事力

- (1) 予算 6 億 7000 万ドル（2005 年）（IMF 推定）
- (2) 兵役 選抜徴兵制（期間：1～2 年）
- (3) 兵力 76,000 人（予備役 40,000 人）

経済

1. 主要産業

石油業

2. GDP（名目）

503 億ドル（2006 年）（世銀）

3. 一人当たり GDP

7,380 ドル（2006 年）（世銀）

4. 経済成長率

5.6%（2006 年）（世銀）

5. 消費者物価上昇率

7.2%（2006 年）（IMF）

6. 失業率

約 30% (2002 年推定) (IMF)

7. 総貿易額

(1) 輸出 146.6 億ドル (2003 年推定) (IMF)

(2) 輸入 72.0 億ドル (2003 年推定) (IMF)

8. 主要貿易品目

(1) 輸出 石油等

(2) 輸入 自動車、電器製品、食糧品等

9. 主要貿易相手国 (2004 年)

(1) リビアからの輸出 伊、独、西

(2) リビアへの輸入 伊、独、英

10. 通貨

リビアン・ディナール (LD)

11. 為替レート

100 円 = 1.01LD (2007 年 9 月現在)

12. 石油概況

(1) 確認埋蔵量 391 億バーレル (世界第 9 位) (2005 年末現在) (BP)

(2) 原油生産量 1 日あたり 170 万バーレル (世界第 17 位) (2005 年現在) (BP)

(3) 輸油量 134 万 BPD (主要輸出先: 伊、独、西、仏) (2004 年現在) (OPEC)

13. 経済概況

1992 年以降、国連による経済制裁の影響により、原油収入の減少、投資の縮小、外貨事情の悪化がおり経済成長は停滞。1999 年 4 月の国連制裁の停止を契機に経済の開放を進め、建て直しを図っている。石油価格の上昇と相俟って経済情勢は好転している。

二国間関係

1. 政治関係

- (1) 外交関係樹立 1957年6月
- (2) 公館設置
 - 我が方公館
 - 1973年1月 大使館開設
 - 先方公館
 - 1971年8月 大使館開設
 - 1980年1月 人民事務所へ移行

2. 経済関係

- (1) 対日貿易
 - (イ) 品目
 - 輸出 自動車、電線、鋼管等
 - 輸入 まぐろ等
 - (ロ) 貿易額(貿易統計)
 - 輸出 220.4億円(2006年)
 - 輸入 48.2億円(2006年)
- (2) 2005年10月、リビアにおける第2回新規石油鉱区入札で我が国企業5社が6鉱区を落札。2006年12月の第3回新規石油鉱区入札では、我が国企業2社が2鉱区を落札。

3. 文化関係

- (1) 国費留学生の受入れ 毎年2名程度
- (2) 柔道専門家5名派遣(2000年4月、2004年11月)、同3名招聘(2006年1月)
- (3) 「砂漠は沈黙ではない」展(リビアの現代考古学美術展)開催(2005年4月)
- (4) リビアは2005年日本国際博覧会(愛・地球博)に公式参加
- (5) 2007年には、外交関係樹立50周年を記念して和風製作講習会、邦楽グループ公演、日本映画上映を実施

4. 在留邦人数

113名(2007年10月)

5. 在日当該国人数

36名(2006年12月現在)

6. 要人往来

(1) 往(1974 年以降)	
年月	要人名
1974 年 1 月	小坂特使
1979 年 11 月	日本・リビア友好使節団(団長:木村元外相、超党派議員団)
1985 年 8 月～ 1985 年 9 月	日本・リビア友好協会友好使節団(団長:櫻内元外相)
1986 年 4 月	柿澤衆議院議員
1990 年 7 月	谷川参議院議員
1998 年 11 月	日本・リビア友好協会友好使節団(団長:柿澤元外相)
1999 年 9 月	貿易投資シンポジウム出席(団長:柿澤元外相)
2000 年 9 月	荒木外務総括政務次官
2004 年 6 月	逢沢外務副大臣(総理特使)
2004 年 12 月	福島外務大臣政務官
2005 年 11 月	日本 AU 友好議員連盟北部アフリカ訪問団(団長:尾身元科学技術担当大臣)
2006 年 4 月	日本・リビア友好協会ミッション(町村衆議院議員、柿澤元外相)
2006 年 8 月	松田内閣府科学技術政策・IT 担当大臣(総理特使)
2006 年 12 月	小池内閣総理大臣補佐官(国家安全保障問題担当)
2007 年 3 月	松田参議院議員
2007 年 6 月	岩屋外務副大臣
2007 年 6 月	日本・リビア友好協会ミッション(団長:柿澤元外相)

(2) 来(1980年以降)

年月	要人名
1980年11月	リビア・日本友好使節団
1983年12月	ラジャブ全国人民会議事務局書記長
1985年4月	モンタセル重工業担当全国人民委員会書記
1985年8月	トレイキ対外連絡担当全国人民委員会書記(外賓)
1985年10月	ヒガーズィ人民委員会担当書記(非公式)
2000年2月	ズリティニ経済貿易担当全国人民委員会書記(高級実務者)
2001年6月～ 2001年7月	サーディ・カダフィサッカー協会会長
2002年6月	(同上非公式、W杯)
2002年9月	ズリティニ石油公団総裁 (第8回国際エネルギーフォーラム)
2003年9月	シアラ対外連絡国際協力担当全国人民委員会副書記(TICAD III)
2004年8月	シアラ対外連絡国際協力担当全国人民委員会副書記
2005年4月	セイフ・アルイスラム・カダフィ国際慈善基金総裁(博覧会賓客)
2006年7月	ガーネム・リビア国営石油公社総裁(前首相)
2006年9月	マトーク労働・訓練・雇用担当全国人民委員会書記
2008年1月	シアラ対外連絡国際協力担当全国人民委員会副書記(カダフィ指導者特使)

7. 二国間条約・取極

なし

出典:外務省ホームページ

別添資料2 リビア関係者コンタクト先一覧

	NAME	POSITION	COMPANY	TEL. NUMBER AND E-MAIL ADDRESS
1	Mr Farid ALGHEBLAWI	General Manager	Libyan Maritime Transport & Ports Administration	+218 21 4891415 +218 91 212 9886 (mobile) lmtpa@ltnet.net
2	Mr Fawzi GHARIBA	Head of International Technical Cooperation	Libyan Maritime Transport & Ports Administration	+218 21 4891415 +218 92 5194966 (mobile) fghreba@yahoo.co.uk
3	Mr Abubaker DAEKKI	Tripoli Port Manager	Socialist Ports Company	+218 21 3339111-117 +218 91 2121938 (mobile) manager@tripoliportly.com
4	Mr Nagi BALLUZ	Information Office Manager	Socialist Ports Company	+218 21 3339111-117 Ext. 160 +218 92 6617180 (mobile) isps-auditor@tripoliportly.com naji1201@yahoo.co.uk
5	Mr Tarek AREBI	Member of Board of Directors	T.A. Mariner Shipping Management Ltd.	+218 21 3608247 +218 91 2106900 (mobile) tarekarebi@yahoo.com
6	Mr Taher A K ELMAARFI		T.A. Mariner Shipping Management Ltd.	+218 21 3608247
7	Mr Husni BEY	CEO	HB Group	+218 21 4841486-90 Ext.20 +218 91 2122775 (mobile) husni@beysons.com
8	Mr Isam SAIDI	General Manager	Najla Consulting	+218 25 221605 +218 92 521 9927 (mobile) najlabca@aol.com

リビアの海事情

前JETROパリセンター・船舶部長
((社)日本中小型造船工業会共同事務所)
(財)日本船舶技術研究協会・主任研究員
岩本 泉

はじめに(発表の概要)

- リビアという国
 - 位置、面積、人口、経済概要、貿易状況、輸出入の品目
 - 石油資源など
- リビアへのアプローチ
- リビア海事情
 - GNMTC(国営海運会社)
 - 民間海運会社
 - リビアの港湾
 - 石油生産
 - オフショア石油生産
 - 天然ガス
- リビアー日本造船交流会議
- まとめ
- その他

リビアという国(位置、面積、人口など)

- 北アフリカの中央(エジプトの西隣)、地中海を挟んでイタリア、ギリシアの対岸

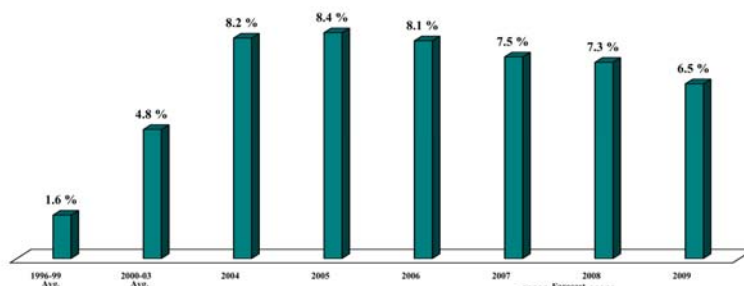


- 首都 トリポリ

- 面積 176万平方キロメートル(日本の約4.6倍)
- 正式名称 **The Great Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya**
- 人口 約574万人(2004年IMF推定)
- 言語 アラビア語
- 宗教 イスラム教

リビアという国(経済概要など)

- 1969年カダフィ大佐(当時大尉)によるクーデターにより王制が廃止され、1977年、ジャマヘリーヤ(**Jamahiriya**:大衆による共同体制の意)と呼ばれる政体の社会主義国となった。
- 国家体制はカダフィ大佐の下、イスラム教と豊かな石油資源によって強固で安定
- 1980年代からテロ支援国家と見なされて米国及び国連の経済制裁を受けたが、近年、同制裁は解除され対外関係は急速に正常化しつつある。
- 政府は、経済制裁下において停滞した経済を立て直すため、外資の積極的な導入、国有企業の民営化により、石油に依存している経済の多様化を推進し経済全体の発展を図る方針
- 一人当たりGDPは、7,380ドル(2006年、世銀)でアフリカにおいてトップクラス。GDP成長率も2006年8.1%(世銀)と高い値。今後10年間に亘って、6.5~7.5%で成長し続けると予測

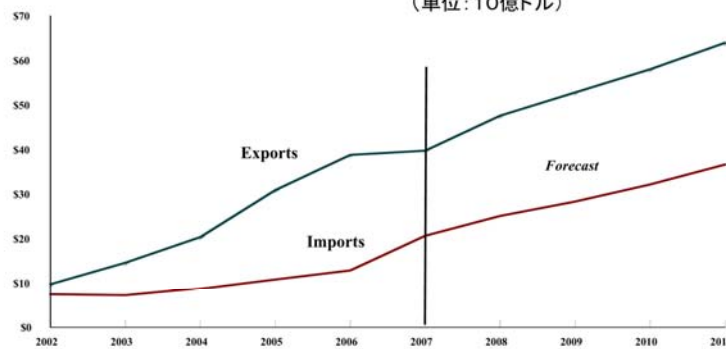


World Bank
"Economic Developments
And Prospects"
July 2007

リビアという国(貿易黒字)

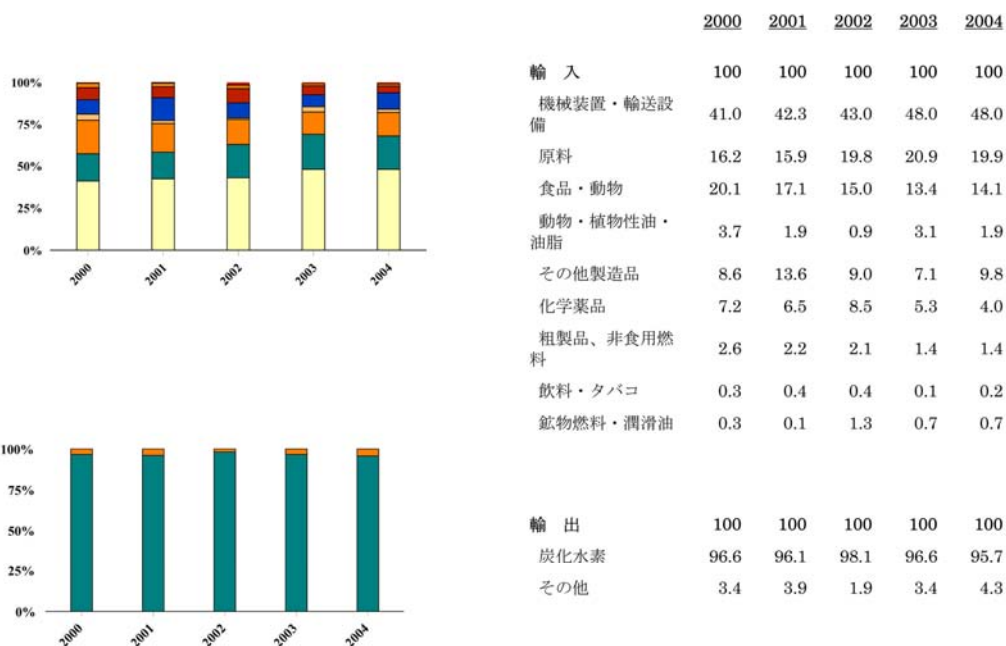
- 経済制裁により、90年代より2003年まで、リビア経済は疲弊気味
- 経済制裁解除後のここ数年の経済成長の結果、2007年央で、590億ドル(2007年輸入額で29か月分)の国際準備金を確保(IMFレポート)。輸入額も年率18%と急増中の状況で、このような貿易黒字を達成
- IMFの予想によれば、2007年から2011年の間に輸入額が77%増加し、輸出額が61%増加。その結果今後5年間で輸出額の累積は輸入額を1,200億ドル上回る見込み

Growth In Libyan Exports and Imports
(単位: 10億ドル)



International Monetary Fund, Libya Staff Report, April 2007

リビアという国(輸出入の品目)



出所：国際通貨基金「Country Report06/137」2006年4月

リビアという国(有望な石油資源)

- リビア経済の実態は、炭化水素がGDPの73.8%(IMF推測)を占める、モノカルチャー経済
- 確認石油埋蔵量は世界第9位であるが、国土の7割が未探鉱と言われており、将来的に石油輸出のポテンシャルは極めて高い。また、産出する石油の質が高く(低硫黄油)、比較的浅い層に堆積しているため産出コストも安く見積もられており、量のみならず質的な面からも有望視されている。
- 政府は、石油生産高の倍増の方針を掲げる。
- 2005年から、鉱区の探鉱・生産分与を国際入札我が国企業も落札に成功
- 最近では、我が国企業連合の製油所建設計画も報道されている。



石油資源の面からアフリカで最近最も注目されている国！



リビアへのアプローチ

- 2004年10月 米国によるリビア経済制裁解除
JETRO・パリセンターに赴任
- 2005年12月 第1回目の渡航
政府関係者、GNMTC(国営海運会社)、民間関係者に接触
- 2006年8月 第2回目の渡航
政府関係者、港湾局、GNMTC、民間海運会社等と間でパリの会議をアレンジ
- 2006年9月 リビアー日本・造船交流会議をパリにおいて開催
- 2007年3月 リビア造船需要調査レポートとりまとめ
- 2007年7月 JETRO・パリセンターより帰国
- 2008年3月? 日本への関係者招聘を計画
(中小造工の事業)



リビア海事情(国営会社:GNMTC)

GNMTC (General National Maritime Transport Company)

- 1975年に設立された国営海運会社
- 最盛期には40隻の船隊(我が国からも12隻の購入実績あり)
- 独占企業であったことから次第に衰退し、特に経済制裁下で大ダメージ
- 2003年に回復を狙って船隊の整備計画(36隻を新造)するなどという無茶な計画を勝手に公表
- 政府の怒りを買ったようすで、大リストラが敢行された。
- その結果、2005年末時点では、わずかLPG2隻、貨物船2隻、フェリー1隻、タンカー1隻の所有



事務所も市内中心部の8階建てビルから海岸部造成地の平屋に移転(青い屋根の建物)



大リストラ後総裁に就任した
Cap. Jamal El-Malhof

リビア海事情(GNMTCの変身)

- 2005年12月の面談時
 - 3隻のアフラマックスタンカー及び3隻のプロダクトタンカー(30,000DWT)を中古船市場から購入したい。
 - 政府が計画している国営企業の民営化計画の対象にはなっていない。
 - 将来的には新造船の建造計画を持つが、中古船により緊急的に船隊拡充が必要
- 2006年2月、3隻の中古アフラマックスタンカーを購入

船名	船種	建造年	トン数	造船所
Ebn Batuta	原油タンカー	2002	112,679DWT	現代三湖
Intisar	原油タンカー	2002	112,668DWT	現代三湖
El Gurdabia	原油タンカー	2002	99,999DWT	現代三湖

- 船籍はマルタに置く(船舶登録上のカントリーリスクを回避)
 - ファイナンスはフランスのCalyon Bank (Credit Lyonnais Indosuez Groupの投資部門担当会社)が引き受け
 - 合計融資額は2億USDドルといわれているが、リビア国営石油会社(NOC)との契約がバックにあり
- 2006年8月の面談時には、中古タンカーの購入に成功し満足した様子。また、翌月のパリでの会議への出席にも積極的(しかし、直前にキャンセル)
 - その後更に2隻のアフラマックスタンカー(2004年現代三湖建造)と2隻のプロダクトタンカー(2006年大連造船所建造)を購入
 - 2007年12月27日、カダフィ大佐の息子(ハンニバル・カダフィ(四男))が経営に参加したとの情報あり

GNMTC appreciates the honorable consent of **Captain Hannibal Muammar Gaddafi** to be officially declared **High Management Advisor** as from 27th of December 2007. (GNMTCホームページより)

国としてGNMTCをサポートする体制が明らかに。どの程度の拡大を図るつもりだろうか？

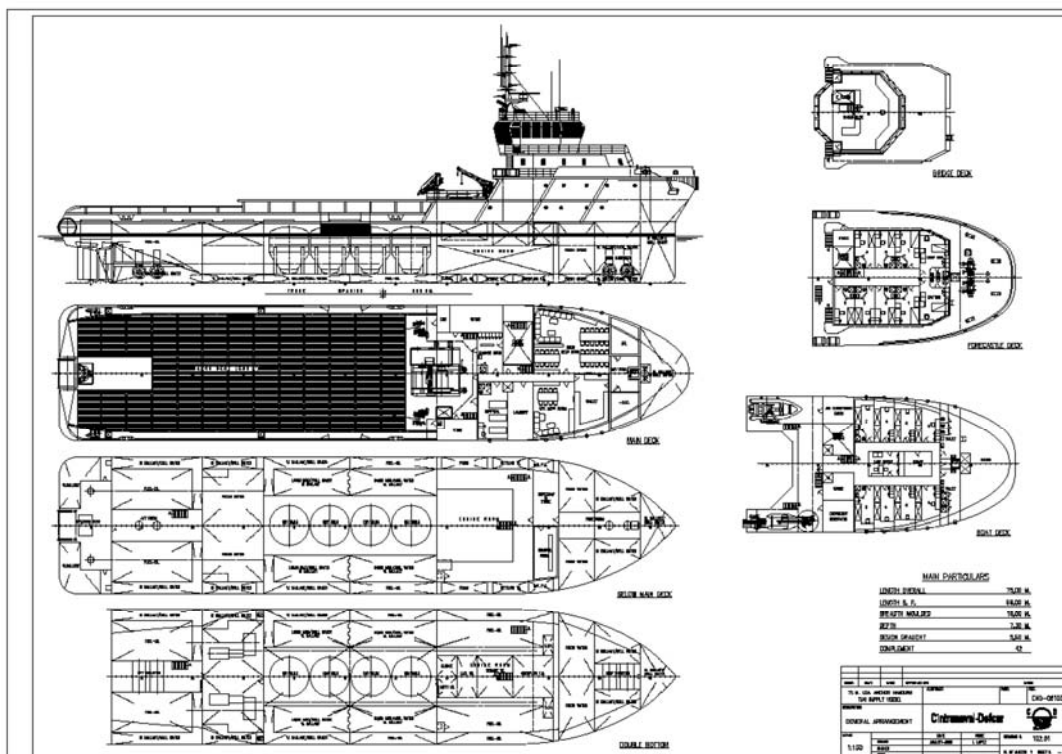
リビア海事情(民間海運会社)

T.A.Mariner Shipping Management LTD

- 2000年に設立された民間海運会社(船舶登録の拠点はサイプラス)
- カダフィ大佐の息子(四男)が経営に参加しているとの情報があった。
- 従来、小型貨物船等を運航していたが、活動の中心をタンカー輸送及び沖合石油・ガス掘削作業のサポート業務に転換。
- GNMTCのリストラ時期に台頭の兆しがあった。
2006年8月の渡航時にはGNMTCの民営化が、この会社に吸収合併されることにより実行されると見られていた。⇒ 当時、最も有望な会社と判断
- 具体的には、NOCとの長期契約をバックに、
 - TOTALのオフショア施設向けに、2隻のアンカーハンドリング・サプライボートを長期チャーター中
 - 1隻のアンカーハンドリング・サプライボートをスペイン(Astrolls Espanoles造船所)にて建造(2007年央に引渡し)
 - 2隻のアフラマックス原油タンカー、1隻のスエズマックス原油タンカー等の建造のための5か年計画
 - 今後増大するであろう、オフショア施設支援船の需要に備え、アンカーハンドリング・サプライボートの建造計画



リビア海事情(T.A.Mariner Shipping Management LTDの計画船)



リビア海事事情(リビアの港湾)

- 主要港湾は西から、ザワラ、トリポリ(首都)、ホムス、ミスラタ、シルテ、ベンガジ、ダルナ、トブルク
- 政府組織、**Socialist Ports Company (SPC)**が所有し、港湾サービスを提供
- タグボート等の老朽化が激しく、順次代替建造を実施(2007年Damenにより4隻建造)
- 老朽船の機器の交換需要も想定される。
- 港湾サービスも以前に民営化の候補に上がっていたが、現在は保留の状況。将来的には、港湾サービスの効率化のためには民営化は不可避と見られている。
- 荷役設備等港湾設備の近代化にも投資が必要な状況



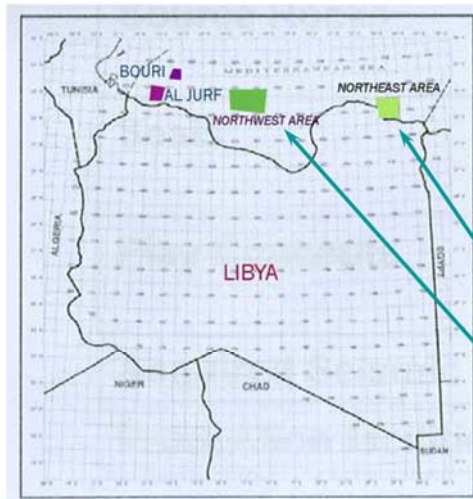
リビア向けタグボート
(2007年12月引渡)

リビア海事事情(石油生産の観点から)

- **National Oil Corporation (NOC)**が、リビアにおける石油ビジネスを一手に掌握
- 推定415億バレルの確認石油埋蔵量(世界の確認石油埋蔵量の3.4%でアフリカで最大)
- NOCは、現在1.6百万バレル/日から、2008年10月までに2.0百万バレル/日まで、更に2015年までに3.0百万バレル/日までの増産を計画
- 鉱区の探鉱・生産分与の権利を国際入札(2005年1月、2005年10月、2006年12月)
- リビアの石油輸送に関する戦略ははっきりとは見えてこないが、GNMTCが最近、NOCとの契約をバックに5隻のタンカーを購入していることから見て、ある程度の輸送能力、すなわち自国タンカーを確保する方針と推察される。
- 更に最新の情報では、カダフィ大佐の四男が経営に参加
GNMTCを中心にリビアのタンカー船隊拡充の動きは今後とも確実
- 石油精製能力の向上(我が国企業も参入)により、プロダクトタンカーの需要も増加の可能性
特に、国内輸送は自国船優遇策(カボタージュ)がとられれば、自国海運会社によるプロダクトタンカー所有・運航が不可欠(GNMTCが新たに購入したプロダクトタンカー2隻は国内輸送に従事)

リビア海事情(オフショア施設)

- 操業中のオフショア石油生産エリアに加え、新たなオフショア・エリアの探鉱権も落札
- オフショア・サポート船の需要
例えばTOTALは、2007年9月、Block 137に投入する2隻の支援船を公募
- 海上生産・貯蔵設備(FPSO等)の需要
ENIは既存FSO(1987年設置)の代替を検討。また、今後発見される油田の場所、水深によっては新たな需要が生まれる。



オフショア・エリアの例

- BOURI
NOC及びENI(イタリア)により操業中
FSO(1987年設置)
- AL JURF (Block 137)
NOC及びTOTAL(仏)により操業中
FPSO "Farwah" (2003年イザール建造)
- NORTHEAST AREA
ONGC VIDESH(インド)等に探鉱権
- NORTHWEST AREA
EXXON MOBILE等に探鉱権

リビア海事情(天然ガス)

- ガスの埋蔵量も豊富(1.5兆立方メートル)
- アルジェリア(輸出開始1964年)に続き、1971年に2番目にLNG輸出を開始した国であるが、経済制裁によって深刻なダメージ
- 2005年、LNG輸出量は約8億7,000万立方メートルで小規模(アルジェリアの輸出量は約260億立方メートル)
- イタリアへの輸出には、Green Stream 海中ガスパイプラインを利用
- 2007年8月には、ガスの探査及び生産分与の国際入札も実施(28カ国、67社が参加)
- 新たなプラントの建設や既存施設(Brega LNGプラント)の生産量向上によってLNG船の需要が生まれる可能性あり
- ただし、まだ状況は見えてこない。
STATOIL(ノルウェー)によれば、Brega LNGプラントの生産高の引き上げ、新たに3つのLNGプラントを建設することに関心がある由であるが、リビアの複雑性のため容易ではないと見ているとのこと

リビアー日本・造船交流会議

- 2006年9月21日 (社)日本中小型造船工業会の主催により、パリにて開催
- 同工業会の会員の方々を中心に日本側16名、リビアからは以下の7名が参加

名 前	肩 書	組 織
Mr Farid ALGHEBLAWI	General Manager	Libyan Maritime Transport & Ports Administration
Mr Fawzi GHARIBA	Head of International Technical Cooperation	Libyan Maritime Transport & Ports Administration
Mr Nagi BALLUZ	Information Office Manager	Socialist Ports Company
Mr Tarek AREBI	Member of Board of Directors	T.A. Mariner Shipping Management Ltd.
Mr Taher A K ELMAARFI	Engineer	T.A. Mariner Shipping Management Ltd.
Mr Husni BEY	CEO	HB Group
Mr Isam SAIDI	General Manager	Najla Consulting

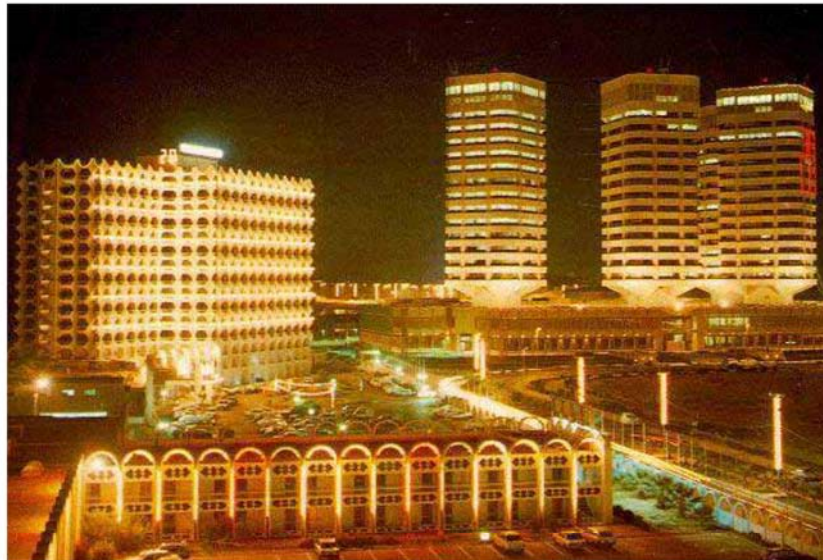
- Socialist Ports Company, Tripoli Port Manager (Mr Abubaker DAEKKI) は急用で欠席
- GNMTTC総裁 (Cap. Jamal El-Malhuf) は直前にキャンセル

まとめ

- 海事分野においても将来的な魅力は十分
 - 石油資源
 - アフリカのリーダー
- 状況は刻々と変化
 - カダフィ大佐の四男がGNMTTCの経営に参加
 - GNMTTCの総裁が交代
- 培った関係を維持していくことが得策
 - 中小造工で招聘事業を計画(今年度)

関係を維持できるような方策を！

トリポリ中心街の夜景



トリポリ港に入港中の客船



最後に(渡航時のスナップとともに)

リビアでは、残念ながら、お酒は飲めません(代わりに、水タバコとビターソーダがありました)。

皆さん、とてもフレンドリーです。特に、対日感情は良好に感じられます。

一人でも多くの方にリビアに関して興味をもていただければ幸いです。



ご静聴、ありがとうございました。

Shokran (Thank you) !



この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

リビアへの船舶輸出にかかる調査

2008年（平成20年）3月発行

発行 社団法人 日本中小型造船工業会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-2063 FAX 03-3503-1479

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

リビアへの船舶輸出にかかる調査

二〇〇八年三月