

インドネシアにおける 内航海運振興策に関する調査

2010年3月

社団法人 日本中小型造船工業会
財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

(社)日本中小型造船工業会では、我が国造船業・船用工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、「船舶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。

本書は、(社)日本中小型造船工業会と日本貿易振興機構(ジェトロ)が共同で運営しているジェトロ・シンガポールセンター船舶部(矢頭康彦所員)が、インドネシアにおける内航海運について、その現状及びインドネシア政府の内航海運振興策に関して取りまとめたものです。

当該地域にご関心をお持ちの方々にご活用頂ければ幸いです。

ジェトロ・シンガポールセンター船舶部
(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 矢頭 康彦

目 次

1. インドネシア海事産業の現状	1
1. 1 内航海運	1
1. 2 内航輸送の将来の見通し	10
1. 3 内航海運の整備のための船舶融資	12
1. 4 国内の造船所	12
2. 公共船舶への財政支援の重要性	15
2. 1 公的船舶制度(Public Ship Finance Program (PSFP))	15
2. 2 調査実施期間中に出されたコメント	15
2. 3 特に重要なセクターの検証	15
2. 4 公共船舶に対する資金供給プログラムの重要性	16
2. 5 船舶金融スキーム	16
(参考)関係機関との会合、ヒアリング結果	17
3. 法的問題からの分析	30
3. 1 海運業界に対する財務への政府の干渉	30
3. 2 大統領令 Inpres No.21/2005	30

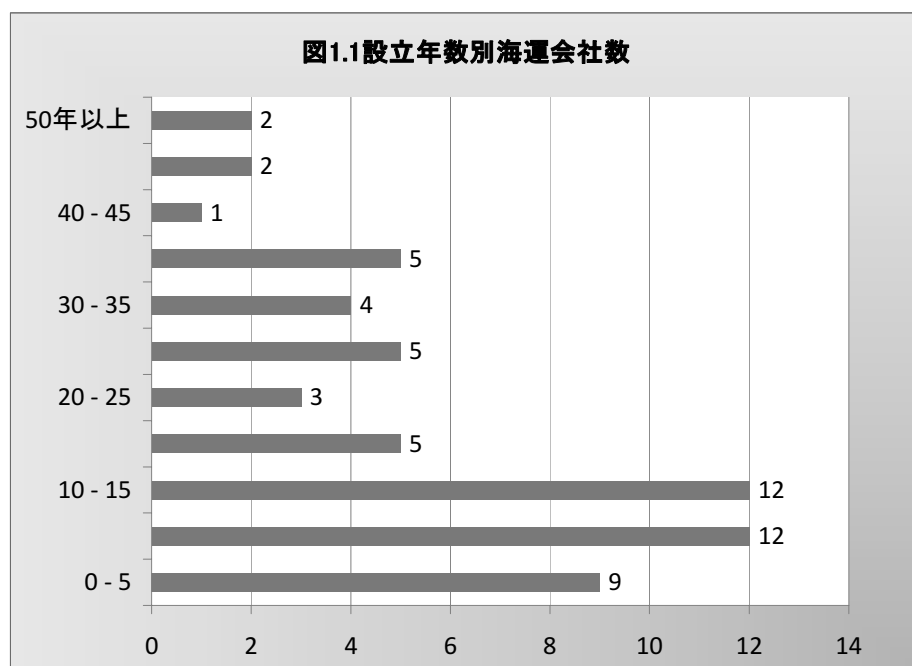
第1章 インドネシア海事産業の現状

1.1 国内海運

(1) 内航海運業の現状

インドネシア国(以下「イ」国)は1万7千を超える島々から成る世界最大の島嶼国であり、物流、人流を担う海運業及びそれをサポートする海事産業は、重要な経済発展基盤の一つであるが、その発達は不十分な状態にあるのが実状であり、これは地域間格差の拡大、海難の増加、海洋汚染の脅威増大等をもたらす深刻な要因ともなっている。国内海上輸送の自国船籍化を目指すインドネシア内航海運の現状について、船齢別に仕分けた数値を図1.1に、GT別に仕分けた海運会社の割合を図1.2に、船齢別の船舶情報数は以下の図1.3に示した。

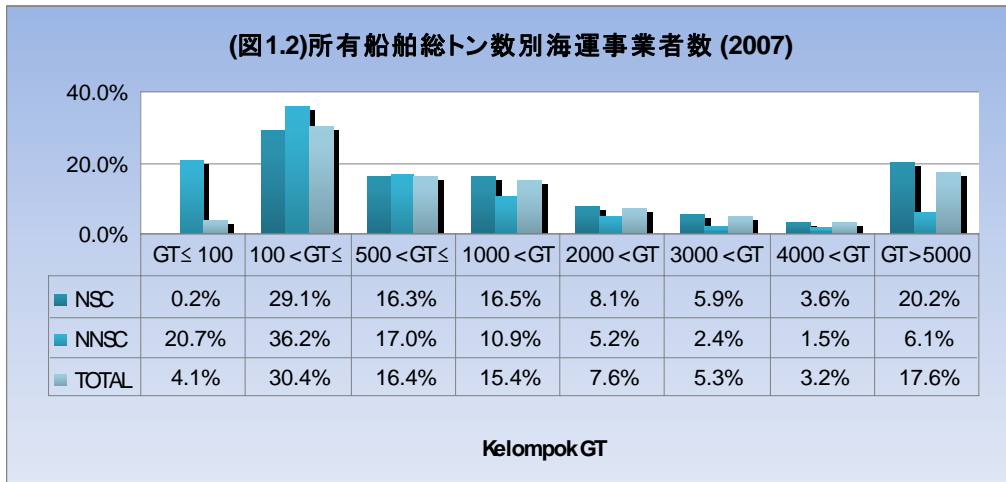
1) 大部分の海運会社が長期に存続出来なかったことが示されている。調査された60の会社の中で40年以上存続しているのは、僅か5事業者しかない(図1.1)。



Catatan: Jumlah Perusahaan yang disurvei = 60

Sumber: Interview oleh STRAMINDO, 2003

2) 海運事業者の大多数は、小規模(1,000 GT 以下の船舶 1 隻だけを所有する会社)であり、約 66%が内航海運事業者である(図 1.2)。



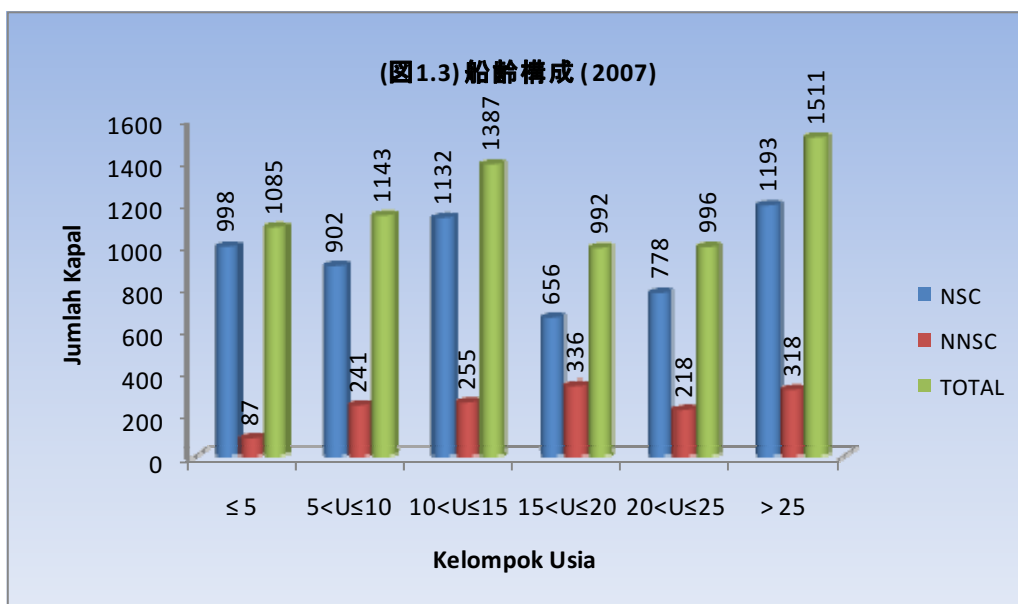
Catatan: NSC = National Shipping Company (SIUPAL)

NNSC = National Non Shipping Company or
Special Shipping Service (SIOPSUS)

Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut,
DitJen. Perhubungan Laut

3) 大部分の内航船舶は老朽船であり、その船舶のおよそ 21%は船齢 25 年以上(図 1.3)である。

また、国内海運会社の現在の業績が次の面に非常に影響を受けることが解る：(1) 近代的管理の欠如、(2) 港湾施設が最適でない、(3) 法的整備の不完全、(4) 法的施行の弱さ、そして(5) 人的資源と応用技術の弱さである。



Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen.
Perhubungan Laut

(2) 内航海運事業者数の変遷

内航海運会社設立 DGST からのデータによると、インドネシアでの海運会社設立には設立のための許認可(政府規則)にそれぞれ明記されている条件に影響を受けている。

1996 年政府規則 PP No.2/1969 が海運会社の許認可を適用するための指標とされていた際には、海運会社(NSC)数は 343 社であった。また、特別海運会社(NNSC；特別海運会社とは、その企業自身の貨物をその企業自身が輸送するために船舶を運航する企業)の数は 200 社であった。次に、1988 年政府規則 PP No.17/1988 が、1989 年に大臣令 KM No.79・1988 と共に海運会社と海上輸送の許認可を適用するための手順に関する詳細な規則として公布された時、増加した海運会社の数は 521 社となった。そして、2001 年までの間に毎年増加し、2001 年の国内海運会社数は 1,794 社であった。許認可を得るための条件が、航海に適したインドネシア籍船を最低限 1 隻所持とかなり簡素化された時から、海運会社数の増加が顕著になった。その後、海上輸送の実現と配備に関する政府規則 PP No.82/1999 の詳細な規則として大臣令 KM No.33/2001 が公布された後、海運会社の許認可を得るためのより厳しい；申請者が最小限 175GT(累積)を所有しなければならないという条件が導入された。この条件の引締めによって海運会社の数は減少し、2002 年には 888 社になった。更に、徐々に増加し表 1.4 に示されているように、2003 年には 1,030 社、2004 年には 1,150 社、2005 年に 1,272 社、2006 年に 1,381 社、2007 年には 1,386 社になった。

表 1.4

No.	Tipe Perusahaan	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
1	海運事業者	343	521	692	839	939	1078	1201	1307	1156	1314
		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
		1465	1624	1724	1794	888	1030	1071	1272	1362	1386
2	特別海運事業者	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
		200	193	258	323	359	399	445	484	397	435
		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
		462	494	509	524	238	267	285	317	330	332

Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen. Perhubungan Laut

(3) インドネシア籍船の現状

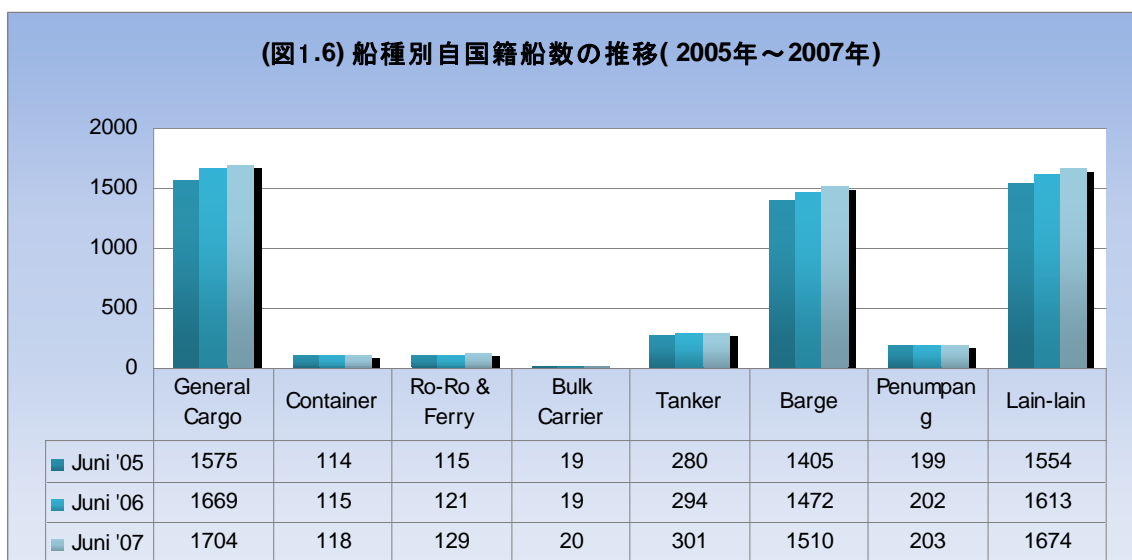
国内経済成長の増大に沿って、海上輸送サービスの需要もまた増加し、それに従ってインドネシア籍船も増加している。特に海運業の権限委譲に関する大統領令 Inpres No.5/2005 の発行後、この 2 年間の間に、インドネシア籍船数のかなりの増加が起こり、2005 年 6 月には 6,682 ユニット(6,507,683 GT)から 2007 年 6 月には 7,114 ユニット(7,202, 241GT)となった。

それは、船舶数が 462 ユニット(6.91%) 又は 694,603GT まで増加したことを意味しており、その殆どは外国籍船からインドネシア籍船へ変更された国内海運業者によって所有されている船舶である。その他、幾つかは新造船や海外から調達された中古船もある。DGST に登録されている国内海運会社によって所有されているインドネシア籍船に関する詳細は、以下の表 1.5 と図 1.6 に示されている。

表 1.5 内航海運自国籍船数

	船種	船舶合計			
		2005 年		2007 年	
		Unit	GT	Unit	GT
海運事業者 (NSC)	General Cargo	1.575	2.038.369	1.704	2.298.491
	Container	114	513.811	118	545.859
	Ferry/Roro	115	169.017	129	194.388
	Bulk Carrier	19	135.017	20	156.079
	Tanker	280	837.220	301	922.842
	Barge	1.405	1.617.054	1.510	1.840.341
	Penumpang	199	418.401	203	418.725
	Lain-lain	1.554	249.084	1.674	287.387
Sub-total (A)		5.261	5.977.974	5.659	6.664.113
特別海運事業者 (NNSC)	Penangkap Ikan	871	167.426	891	170.879
	Tug Boat	179	25.292	180	25.419
	Kapal Pesiar	60	3.344	66	3.748
	Bulk Carrier	10	53.451	10	53.451
	Tanker	9	10.958	9	10.958
	Landing Craft	7	3.303	7	3.303
	Barge	221	171.986	227	175.932
	Lain-lain	64	93.904	65	94.438
Sub-total (B)		1.421	529.664	1.455	538.128
Total (A + B)		6.682	6.507.638	7.114	7.202.241

Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen. Perhubungan Laut



Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen. Perhubungan Laut

図 1.6 は、NSC によって所有されていたインドネシア籍船舶、例えば一般貨物船、Container、Ro-Ro & Ferry、Bulk Carrier、Tanker、Barge、Passenger やその他、各タイプの船舶の増加数を示している。

NSC によって所有されるインドネシア籍船の総隻数の増加は、2005 年 6 月の

5,261 隻から 2006 年 6 月に 5,505 隻となり(4.64%)、更に 2007 年 6 月には 5,659 隻となった(2.80%)ことが図 1.7 に示されている。2005 年から 2007 年までの総隻数の増加は 378 隻(7.57%)である。

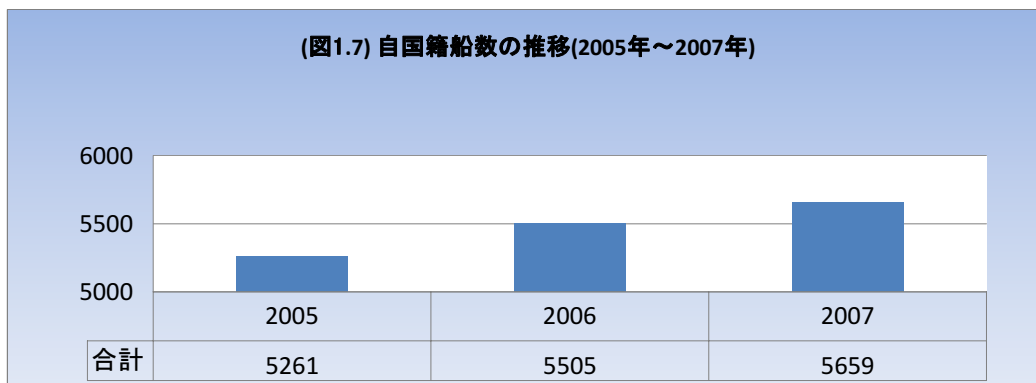
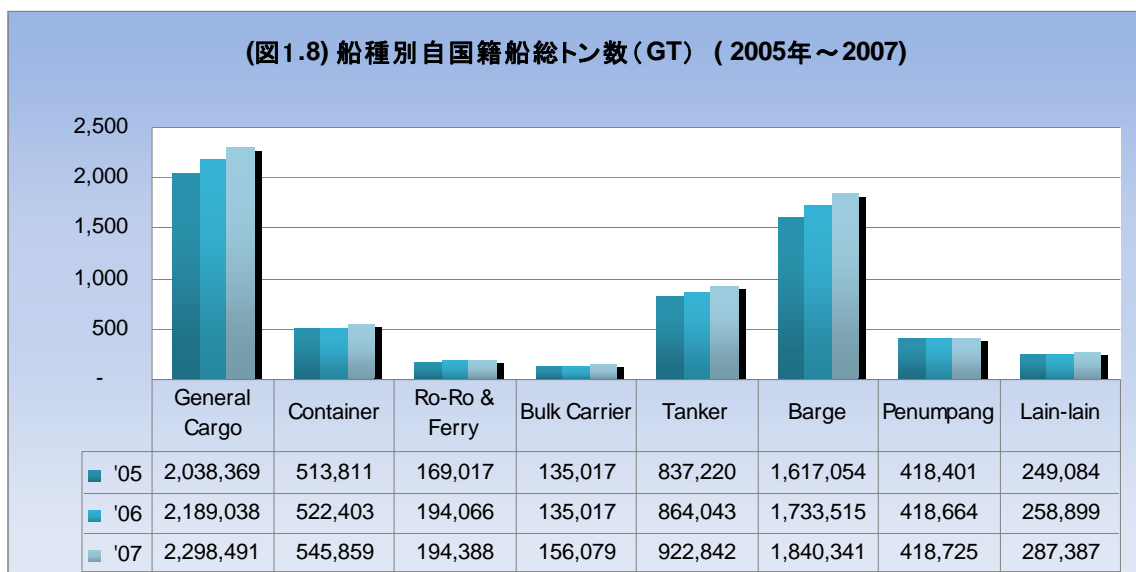
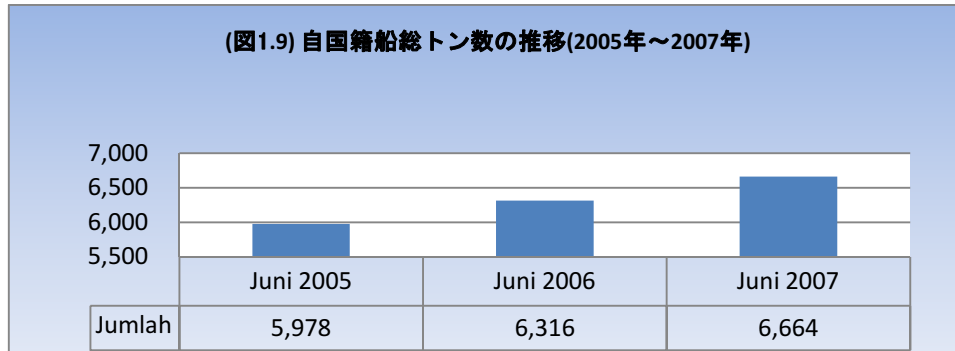


図 1.8 に示されているように総トン数(GT)からの視点では、一般貨物船は全体で 260,122 GT(12.76%)の増加、Barge は全体で 223,287 GT(13.80%)の増加、タンカーは全体で 223,287GT(10.23%)の増加となっている。他方、Container, Ro-Ro & Ferry, Bulk Carrier, and Passenger vessels については、横ばいであった。



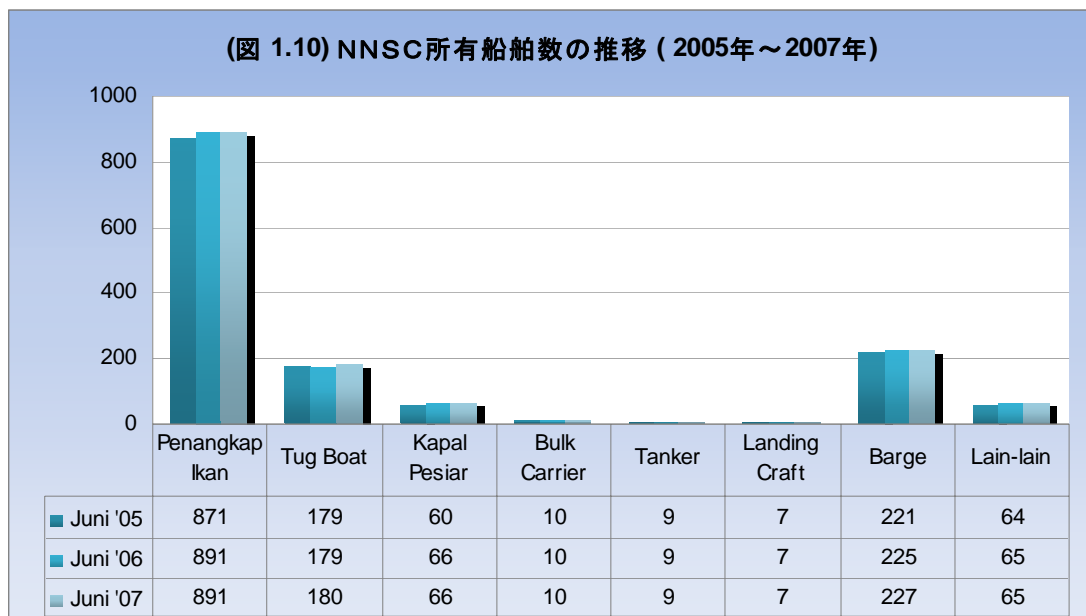
Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen. Perhubungan Laut

2005年から2007までのインドネシア籍船（SIUPAL）の総GTは、図1.9示される。総GT数は、2005年の5,978,000GTから2006年に6,316,000GTとなり、更に2007年には6,664,000GT或いは全体で686,000GT(11.48%)の増加となった。



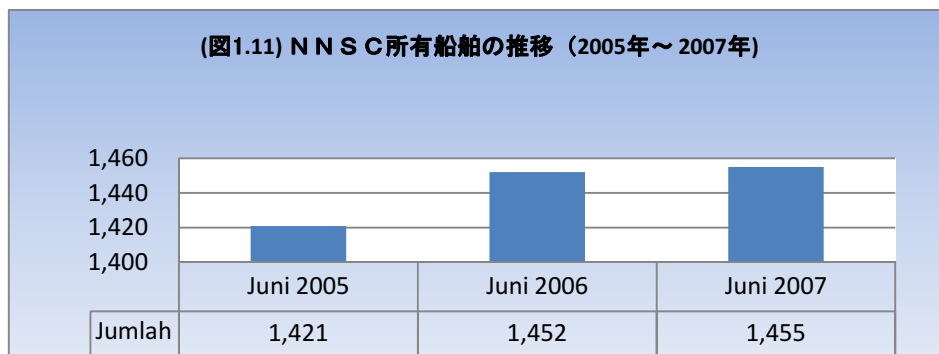
Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen. Perhubungan Laut

NNSCによって所有される船舶に関しては、この2年間では僅かな増加。特殊船舶の増加隻数は、漁船20隻、観光船6隻、Barge6隻、タグボート及びその他の船舶が各1隻であり、図1.10に示されるように、その間、Bulk Carrier, Tanker及びLanding Craftは増加していない。



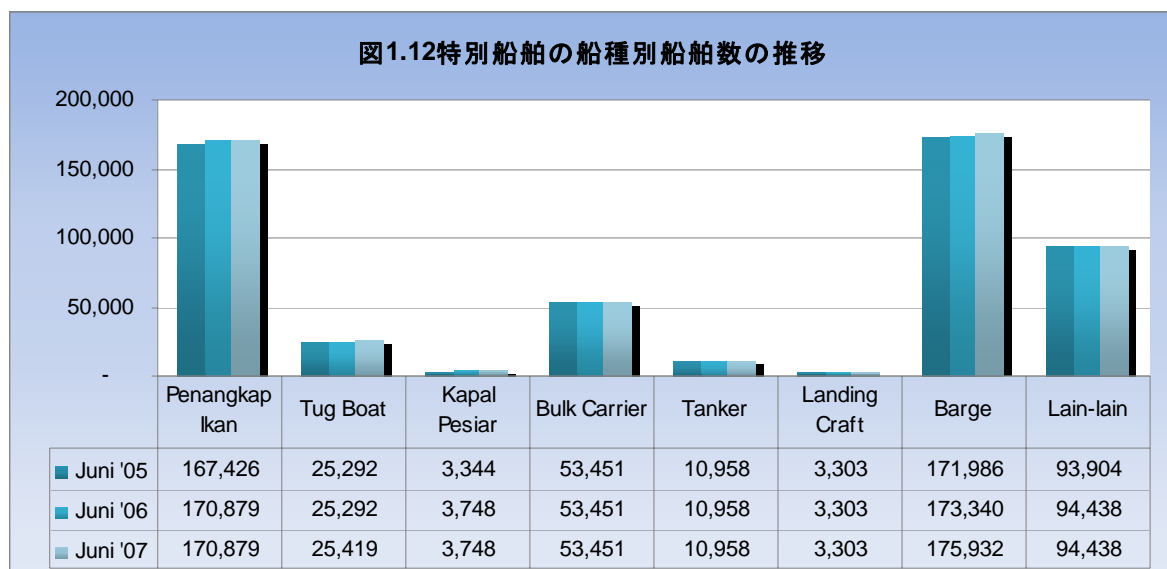
Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen. Perhubungan Laut

2005年から2007年の間に、NNSCによって所有される船舶の総隻数については図1.11に示されている。船舶の隻数は2005年に合計1,421隻、2006年には1,452隻となり(31隻増)、更に2007年には1,455隻(3隻増)、又は全体で34隻(2.39%)の増加となった。

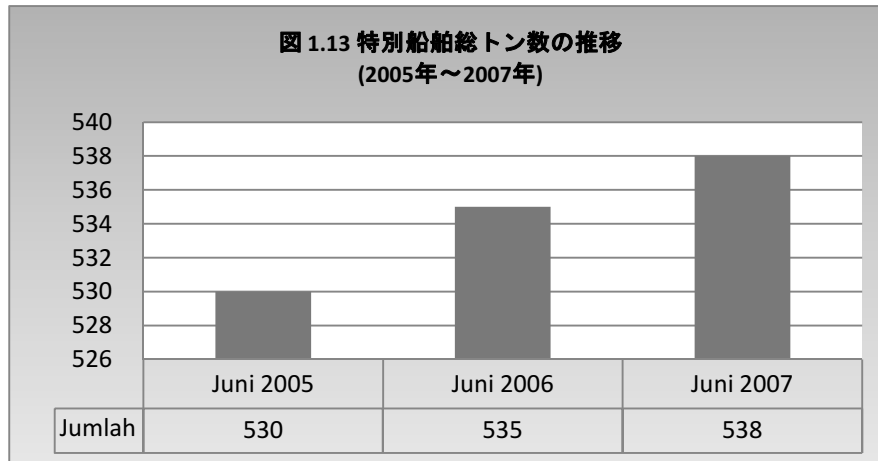


Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen. Perhubungan Laut

それぞれのタイプ別総トン数は、図1.12に示され、一方、特別船舶の総GTは、図1.13に示される。この2年間(2005年から2007年)の特別船舶の増加数は、その後Barge(3,994 GT増)により占められており、漁船(3,453 GT増)、その他の船舶(534 GT増)、観光船(404 GT増)、そしてタグボート(127 GT増)、この間Bulk carrier, Tanker及びLanding craftは未だ一定している。

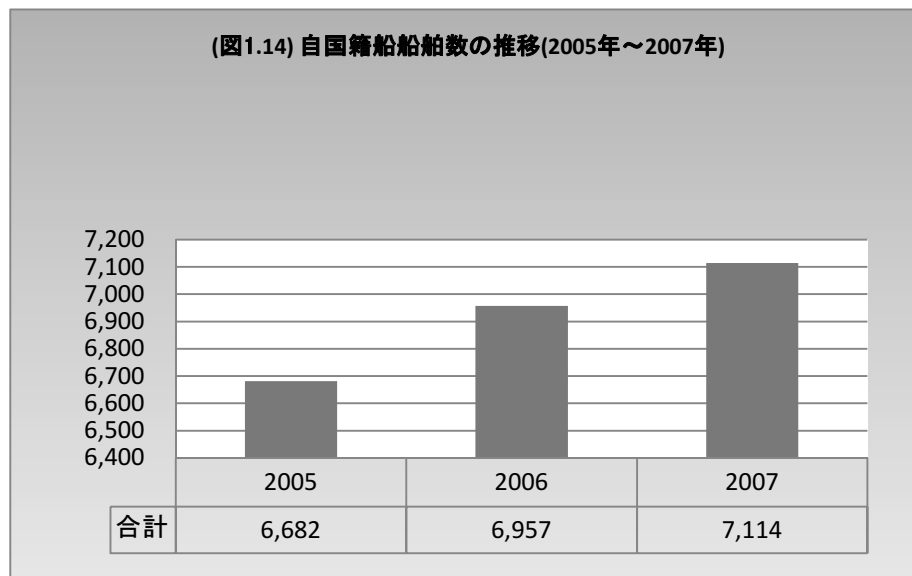


Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen. Perhubungan Laut

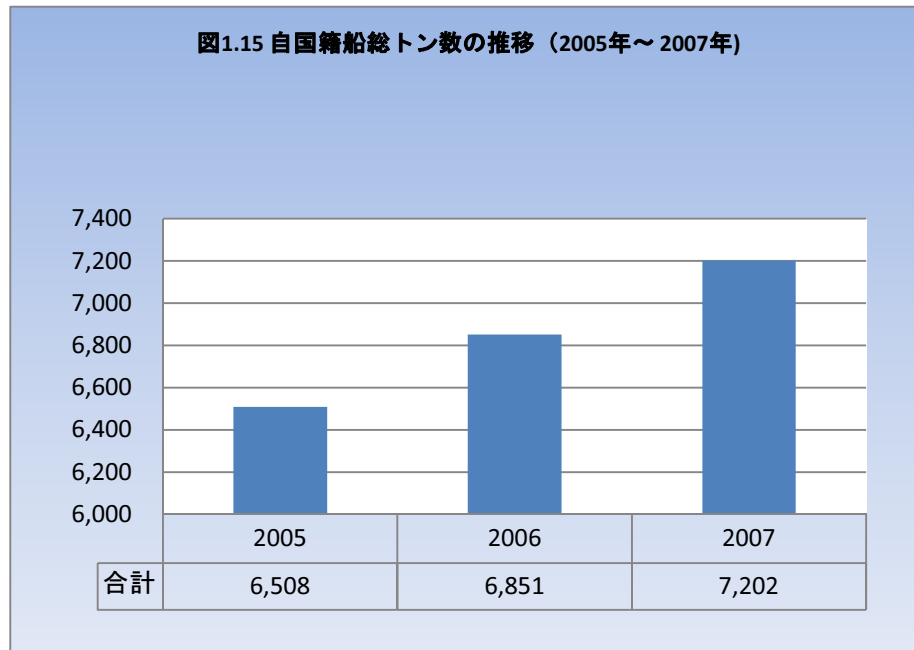


Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut,
DitJen. Perhubungan Laut

最終的に、インドネシア籍船 NSC 及び NNSC (SIUPAL & SIOPSUS、) の総隻数は、図 1.14 に示されている。総増加隻数は、2005 年の 6,682 隻から 2006 年に 6,957 隻(275 隻増)になり、更に 2007 年には 7,114 隻(157 隻増)、この 2 年間に 432 隻(6.47%)の増加であった。



インドネシア籍船 NSC 及び NNSC (SIUPAL & SIOPSUS) の総 GT に関して、図 1.15 に示されている。これは、2005 年の 6,508,000 GT から 2006 年に 6,851,000 G となり(343,000 GT)、更に 2007 年には 7,202,000 GT (351,000)、この 2 年間で全体の増加数 694,000 GT(10.66%)となった。



Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut,
DitJen. Perhubungan Laut

これらのデータは、この3年の間にNSCとNNSCによって所有される船舶（隻数及び総トン数に関して）の増加している数量を示している。

(4) インドネシア籍船で運搬される国内貨物

インドネシア政府のカボタージュ政策への取組みが、インドネシア籍船によって運搬される国内貨物の増加につながっている。2004年には国内貨物全体で1億8758万トンの内、1億0129万トン(54%)の貨物がインドネシア籍船によって運搬され、残りの8629万トン(46%)の貨物がインドネシア海運会社によって運航された外国籍船によって運搬された。2005年には2億0634万トンの国内貨物の内、1億1445万トン(55.47%)がインドネシア籍船によって運搬され、残りの9189万トン(44.53%)が外国船籍によって運搬された。更に、2006年には2億2078万トンの国内貨物の内、インドネシア籍船は1億3534万トン(61.30%)の貨物を運搬可能で、残る8544万トン(38.70%)は未だ外国籍船によって運搬されてきた。(次頁、表1.16参照)

表 1.16 自国籍船及び外国籍船による内航貨物輸送

区 分	内航貨物輸送 Muatan Maritim Domestik		
	自国籍船 (百万トン)	外国籍船 (百万トン)	Total (百万トン)
2004	101,29	86,29	187,58
	54 %	46 %	
2005	114,45	91,89	206,34
	55 %	45 %	
2006	135,34	85,44	220,78
	61 %	39 %	

Sumber: Direktorat Transportasi dan Lalu lintas Laut, DitJen. Perhubungan Laut

1.2 内航輸送の将来の見通し

大統領令 Inpres No. 5/2005 の「ロード・マップ」(表 1.17 参照)では、インドネシア籍船によって搬送される国内貨物のシェア(%)の目標を、2011 年までに 100%にすること設定されている(オフショア船については、2011 年 1 月まで)。カボタージュ政策の実施に沿った追加船舶調達のための需要が高まり、そして、関連する産業の発展/成長の結果として、特定貨物船舶の隻数が増大すると予測されている。表 1.17 に示されているように、特に油/石油、石炭、その他の液体及び Agri 穀物をインドネシア籍船によって運搬される場合には、多くの船舶の調達が必要となる。他方、船舶の調達は、国内経済成長の影響として国内の海上貨物量の増加のためや老朽化した船舶の代替のためにも必要である。カボタージュ政策の国内海上貨物は、下記の表 1.18 に示されている。13 種類の必需品目の中で 2011 年までにかなり成長するものが 7 品目有ることが、上記の表 2.5 に明確に記述されている。それらは、(1)油/石油(1 億 10 万トン)、(2)石炭(9000 万トン)、(3)一般貨物(5050 万トン)、(4)セメント(1070 万トン)、(5) 肥料(690 万トン)、(6) CPO(650 万トン)、(7) 鉱石&採石(610 万トン)

表 1.17.大統領令 Inpres No.5 ロードマップ

船種	自国籍船輸送目標 (%)				
	2006	2007	2008	2009	2010
1. Minyak/Petroleum	40	58	60	90	100
2. Muatan Umum	100	100	100	100	100
3. Batubara	60	60	75	95	100
4. Kayu	100	100	100	100	100
5. Pupuk	100	100	100	100	100
6. Semen	100	100	100	100	100
7. CPO	80	80	100	100	100
8. Beras	100	100	100	100	100
9. Tambang dan Quarry	40	40	100	100	100
10.Biji-bijian lain	70	70	100	100	100
11.Cairan lain	40	55	65	100	100
12.Biji-bijian Pertanian	70	70	80	100	100
13.Produk Segar	95	95	100	100	100

Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Laut

表 1.18 自国籍船政策の国内海上貨物

船種	貨物量 (百万 MT)				
	2005	2006	2007	2009	2010
1. Minyak/Petroleum ¹	89,2	91,4	93,5	97,9	100,1
2. Muatan Umum ⁴	38	43,6	44,9	48,1	50,5
3. Batubara ²	41,4	45	49	75	90
4. Kayu ⁴	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
5. Pupuk ⁴	6,2	6,4	6,5	6,8	6,9
6. Semen ⁴	6,7	7,3	8	9,7	10,7
7. CPO ³	4,4	5,7	5,9	6,3	6,5
8. Beras ⁴	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5
9. Tambang dan Quarry ⁴	5,0	5,3	5,5	5,9	6,1
10.Biji-bijian lain ⁴	2,5	2,6	2,7	2,9	3
11.Cairan lain ⁴	1,7	1,9	2,1	2,5	2,7
12.Biji-bijian Pertanian ⁴	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5
13.Produk Segar ⁴	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
Seluruh Muatan	206,3	220,7	229,6	266,8	288,2

Sumber:1.British Petroleum Statistical Review of World Energy, Juni 2007

2.INCAFO 07 (Forum Advokasi Cabotage Indonesia 2007)

3.BPS, 2006

4.DitJen Perhubungan Laut, STRAMINDO dan Institusi terkait

Catatan:Ramalan/prediksi adalah estimasi dari Tim Studi

1.3 内航海運の整備のための船舶融資

大統領令 (Inpres) No.5/2005 のロードマップでは、主要 13 必需品のために、2011 年にカボタージュ政策を完全に適用することを決定している。以下の通り：(1) 油/石油、(2) 一般貨物、(3) 石炭、(4) 木材、(5) 肥料、(6) セメント、(7) CPO、(8) 米、(9) 鉱石及び採石、(10) 他の穀類、(11) 他の液体、(12) 穀物、及び (13) 生鮮製品。言い換えれば、2011 年に、それらの商品の全てがインドネシア籍の船舶によって運搬されるものとする。それは、カボタージュ原則を適用することによって、インドネシアは新しい船舶の建造及び中古船舶の購入を通じての船舶調達のための融資に、莫大な投資を必要としていることを意味している。

1.4 国内の造船所

(1) 歴史的概要

世界の他の海洋国の様に、インドネシアの造船は、木製のカヌーまたは「perahu」の建造で始められて、後に木製の帆船を建造していた。これは、中部ジャワにある有名な 8 世紀のボルブドール寺院の石壁の古代帆船の彫刻に見ることが出来る。19~20 世紀には、造船所の設立を通じてのみ、鋼鉄を使用する現代の造船がインドネシアに伝えられた。インドネシアで最初に創業されたと知られている造船所は、1849 年にウジュン・スラバヤでの船舶修理のための浮きドックまで遡る。後に海軍艦艇だけの修理と整備のための、「海洋の創立」と呼ばれる政府が所有する修理施設となった(この造船所は、インドネシアで最も高度で近代的な造船所になるように設計されていた；現 PT. PAL Surabaya)。

1960 年、造船所を含む全てのオランダ系企業がインドネシア政府により国有化され、国営企業となった。これらの企業は以下の通りである：(1) Dock Tanjung Priok, Jakarta (1889 年設立)、(2) Dok Surabaya, Surabaya (1910 年設立)、(3) Pakin Shipyard, Jakarta (1924 年設立)、(4) IPPA Shipyard, Semarang (1926 年設立)、そして (5) Alir Menjaya Shipyard, Palembang (1930 年設立)。

また、政府と民間セクターは、多くの新しい造船所を設立した。それらは以下のとおり：(1) Menara Shipyard, Tegal, 民営 (1961 年)、(2) Kapin Shipyard, Jakarta, 民営 (1963 年) ユーゴスラビア政府からの援助プログラムにより設立された、(3) Kodja Shipyard, Jakarta, 国営 (1964 年)、(4) Waiame Shipyard, Ambon, 国営 (1965 年)、(5) Adiguna Shipyard, Jakarta, 民営 (1968 年)、(6) Pelita Bahari Shipyard, Jakarta, 国営 (1971 年)、(7) Intan Sengkunyit Shipyard, Palembang, 民営 (1974 年)、Industri Kapal Indonesia (IKI Shipyard), Makasar, Bitung, 国営 (1977 年)、(8) Jasa Marina Indah (JMI Shipyard), Semarang, 民営 (1977 年)、(9) Dumas Shipyard, Surabaya, 民営 (1978 年)、(10) Pabrik Kapal Indonesia (PAL Indonesia Shipyard), 国営 (1980 年)。

経営環境の変化に対処するために、国際的な市場に進出するための能力を向上させるために、インドネシア政府は 1979 年と 1992 年にインドネシア西部地域に在する国営

及び民営造船所（Pakin, Alir Menjaya, Kodja, Dok Priok, Pelita Bahari, IPPA）を、一つの会社 Dok & Perkapalan Kodja Bahari (DKB Shipyard) に合併させた。（この時期に、インドネシア政府、マレーシア政府及びシンガポール政府の間で、地方の共同開発に関する SIJORI（シンガポール－ジョホール－リアウ）地方開発地域の設立と共に、輸入税や付加価値税（VAT）に対する控除等に係る特別貿易協定が締結された。）

1980 年以降、インドネシアの Batam と Karimun 島で、40 以上の合弁事業と国内造船所が設立され、そして、その大部分はシンガポールの造船所に属している。

(2)国内造船所の現状

国内の造船所は、国内海運の発展を支える要因として非常に重要である。現在、インドネシア（Batam 島の造船所を除く）の多くの地域に、小規模、中規模そして大規模企業あわせ約 240 の造船所が存在し、その中の 4 つの造船所が国営企業である。

(3)造船所の位置

国内の中規模と大規模 造船所の所在地に関しては、下記の表 1.19 のとおりである。

表 1.19 造船所分布

No	地域	造船所名	国営・民間
1	Dumai	PT. Patra DokDumai	Pemerintah
2	Palembang	PT. Intan Sengkunyt	Swasta
		PT. Mariana Bahagia	Swasta
		PT. Dok Kodja Bahari	Pemerintah
3	Jakarta	PT. Dok Kodja Bahari	Pemerintah
		PT. Inggom Shipyard	Swasta
		PT. Daya Radar Utama	Swasta
4	Semarang	PT. Jasa Marina Indah	Swasta
		PT. Dok Kodja Bahari	Pemerintah
5	Cirebon	PT. Dok Kodja Bahari	Pemerintah
6	Tegal	PT. Sanur Marindo	Swasta
7	Surabaya	PT. PAL Indonesia	Pemerintah
		PT. Dok Perkapalan Surabaya	Pemerintah
		PT. Dumas	Swasta
		PT. Ben Sentosa	Swasta
8	Samarinda	PT. Menubar Kaltim	Swasta
9	Balikpapan	PT. Gal. Balikpapan Utama	Swasta
10	Makassar	PT. Industri Kapal Indonesia	Pemerintah
11	Sorong	PT. Pertamina	Pemerintah

Sumber:STRAMINDO

表 1.19 から、大部分の造船所がインドネシアの西部地域に所在し、また、それらの殆どがジャワ (**Batam** の造船所を除く) に位置する。他方、多くの造船所 (**PMA** 及び **PMDN** 双方で 40 以上の造船所) が **Batam** と **Karimun** 島にあり、その大部分はシンガポールの造船所に属し、そして、輸入税と付加価値税の免除の特例措置を享受している。

第2章 公共船舶への財政支援の重要性

2.1 公的船舶制度 (Public Ship Finance Program (PSFP))

- 1) 新造船及び低年齢中古船の調達是非常に重要である。これは海洋安全、海洋環境保護、そして地域間経済格差の軽減に貢献するものとして、カボタージュ原則に関する大統領令 Inpres No.5/2005 に基いた、国内海運業の活性化のために、そして、インドネシア籍船舶の発展及び近代化のために、造船施設の振興もまた非常に重要である。
- 2) 従って、船舶の調達及び造船施設の振興を満たすためには、確立された融資基金が必要である。これこそ、何故 PSFP スキームに ODA 基金の利用を提案するかの理由である。
- 3) PSFP スキームの利用で成功するかは、政府関連機関 [例えば、運輸省 (MOT)、海運総局 (DGST)、工業省 (MOI)、BAPPENAS、財務省 (MOF) そして国営企業 (BUMN)] 相互の良好な調整如何による。

2.2 調査実施期間中に出されたコメント

PDFP に対する彼らの関心、注目点及び要望について、海運企業からの正確な感触を得るため、主な海運会社及び関連機関との会合、意見交換の場を実施した。

海運企業、リース企業としての PT PANN、国営銀行及び関係機関等からの意見及びコメント等を整理した。

- 1) 潜在的な融資の大部分は、海運企業及び造船企業においては PSFP に基いた融資を受けることについて基本的には賛成である。一般的に、潜在的な最終の借り手は、PSFP がより現実的且つ迅速なサービスであり、そして、PSFP の融資条件がインドネシアで船舶の運用資金の為に国内商業銀行に提供されている現状に比べて、より魅力的であることを希望している。
- 2) 海運企業の大部分は、PSFP の下で魅力的な融資条件を望んでいる。例えば：
(1) 金利レベルが、ルピア ベースで 10%以下、ドル ベースで 8%以下。
(2) 資本配分が 15%以下であること。等

2.3 特に重要なセクターの検証

この調査は、内航海運業において、特に重要なセクターを検証した。カボタージュ政策のロードマップで検証されたように、重要なセクターに含まれる、13 種の商品がある。それは： 1) 石油、 2) 一般貨物、 3) 石炭、 4) 木材、 5) 肥料、 6) セメント、 7) CPO、 8) 米、 9) 鉱石及び採石、 10) 穀物、 11) 液体物資、 12) 農作物、 そして 13) 生鮮食品(野菜、果物)

13 種の商品より、最重要品目 4 種の商品がある。それは： 1) 石炭、 2) 油/石油、 3) 一般貨物、 4) コンテナ。この 4 商品は、国家経済 或いは日常

の社会生活にとって非常に大切である。

2.4 公共船舶に対する資金供給プログラムの重要性

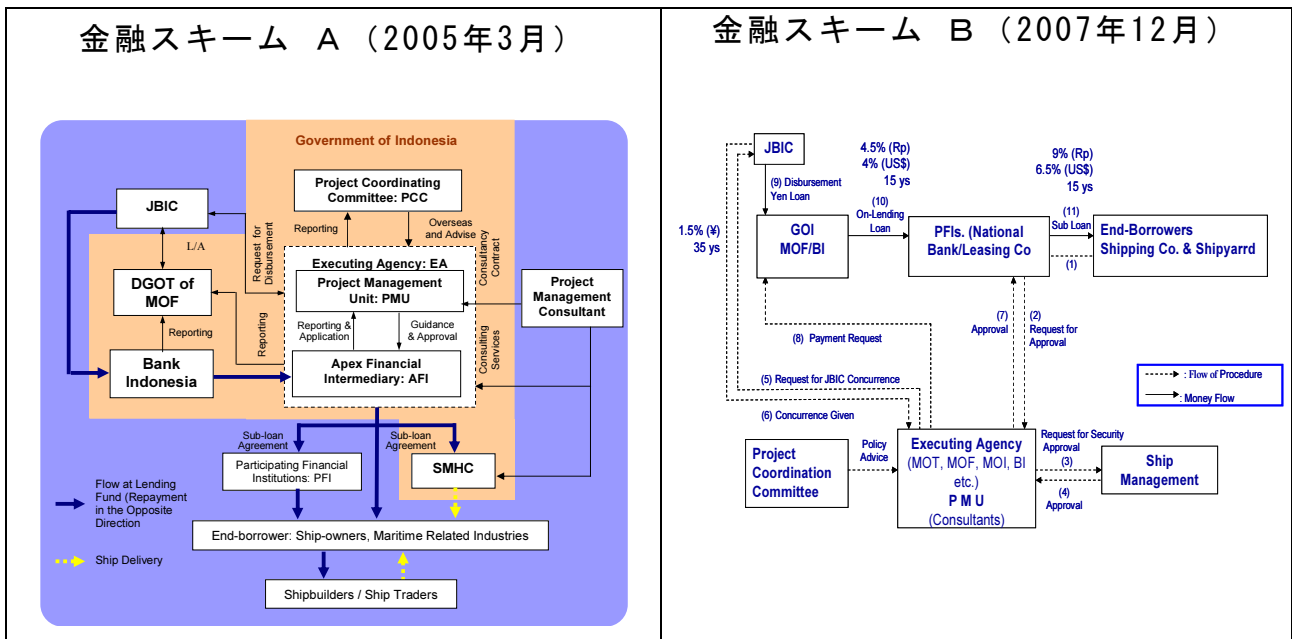
耐用年数に達した船舶の代替建造には、多額の建造資金が必要である。他方、国内造船所の建設のための大きな資金もまた必要である。更にインドネシア商船隊整備のための資金元を探す事は大きな問題となる。一般的に資金の出处は： 1) 自己資金(海運企業及び造船企業から)、2) 商業銀行或いはノン・バンクからの融資)、3) リース企業からのリース、4) 政府資金、5) 株式発行及び債券、そして6) PSFP に基く ODA、ソフト・ローン、等である。

大規模な海運企業にとっては、多分に資金の融資を獲得する事は、それ程難しい事ではないと思われるが、中小零細海運企業にとっては大きな問題となる。

2.5 船舶金融スキーム

インドネシア国の海運業は、経済基盤としての物流システムの確立、地域間格差の是正、海難や海洋汚染の減少などのために大変重要である。現在「イ」国では、この大統領教書の具体化に向けた諸々の取組みが進められており、その一環として「イ」国運輸省では、ODA 資金を原資とする内航海運振興のための公的船舶金融制度の導入び同制度を支え優良な船隊整備計画を支援するための船舶管理等の確立を目指している。船舶金融スキームの変遷は以下の通りであるが、今後は、インドネシア国内に適した船舶金融スキームを早急に構築していくことが重要な課題となっている。

金融スキームの変遷



(参考) 関係機関との会合、ヒアリング結果

関係機関との会合、ヒアリング等を要約したものを参考に添付する。概要は以下の通り。

●インドネシア船主協会 (INSA) との会合

1. 現在の内航海運の状況は悪い、
 - 需要が少なく、供給が多。
 - 貨物は少ないが、船は多い。
 - 船隊価格が下がっている。しかし、石炭・石油・天然ガス及びオフショアビジネスの状況は良好で、売上も2006年の10億ドルから20億ドルに上がった。
2. 船舶金融に関し、融資可能な銀行は以下の通り：
 - Bank Negara Indonesia (BNI)
 - Bank Mandiri
 - Bank Rakyat Indonesia (BRI)
3. 石油・天然ガス及びオフショアビジネスの融資金利は他より低く、有望的だ。コンテナも安全且つ経営面も良い評価を受けている。一方、過剰供給のため一般貨物と客船は悪い評価を受けている。
現在の融資金利については以下の通りである。
 - ルピア立てで年14%
 - 米ドル 立てで年9%
 - 日本円から米ドル換算だとそれほど高くない。

●運輸省海運総局海上交通局との会合

主課題：

1. 金融機関から受けた支援（融資）は必要とする資金全体に対して比較的小さい。
2. 税制関連規定はまだ完全に海運産業発展を支持する体制になっていない。2005年第5号大統領令（教書）発布後、未だ税制面の優遇策が無い。
3. 第33号運輸省令では船舶の運航年数を最大20年と定めているが、実際には20年以上の船が沢山運航している。

●PT PANN との会合

1. 2005~2009年の船舶管理は進展・増加している。
2005年は20隻であったが、現在は46隻。
2. 船舶調達融資制度の三つの課題：
 - a. 資金の受け皿金融機関の未決定。→PT PANN は資金の受け皿機関になり得る

- b. 高金利。米ドル 8%、ルピア 12% →小さな会社でも返済可能にするには利息は 5~6%程度が現実的
- c. 為替リスクを誰が負うか。→ 為替リスクはインドネシア政府が負担する。
3. 船舶管理機関を設立すると聞いているが、その計画の進捗状況は？
現在 PT PANN は既に PT PANN Consulindo という船舶管理会社を持っている。
PT PANN は 2009 年 4 月時点では約 60 隻の船舶を保有している。

●PT SAMUDRA SHIPPING SERVICES との会合

PT Samudra Shipping Services は PT Samudra Indonesia.の子会社。
2009 年 2 月時点では、PT Samudra Shipping Services は 19 隻の船舶を保有している。

その内訳は以下の通り：

- タンカー12 隻
- 石炭バージ 4 隻
- オフショア船 3 隻

インドネシア籍船を義務付けたカボタージュ政策によって、現在 PT Samudra Indonesia.の船 4~5 隻は既に外国籍からインドネシア籍船に変わっている。

1. インドネシアにおける船舶融資については、
 - PT Samudra Shipping Services は未だインドネシアの銀行の支援を受けていない。今はシンガポールの銀行から 5.5%~6.5 の金利で融資を受けている。これはインドネシアの銀行より遥かに低い利息だ。
 - 小さな海運会社でも融資の返済が可能になるためには、インドネシアの融資金利がシンガポールより低くなることを望んでいる。
 - インドネシアでは石炭バージの調達にはインドネシアにあるシンガポール系銀行の UOB(United Overseas Bank)から融資を受けている。利息は 6.5%~7%.
2. PT Samudra Shipping Services の今後の計画については、
 - 現在 PT Samudra Shipping Services は 16 隻の船の調達の入札に参加している。この入札は既に 1 年半が経過し、最終段階に入っている。
 - この入札での船舶 16 隻分の推定価格は 5000 万ドルで、オランダの会社と共同入札を行っているため支払いは半々になる。従って落札した場合、PT Samudra Shipping Services が支払う金額は 2500 万ドルになる。
 - PT Samudra Shipping Services はインドネシアの銀行から資金調達をする努力をしている。
3. 政府が定めた船舶の耐用年数については、
 - LP ガス運搬船は 25 年と制限されているが、PT Samudra Shipping Services の船は約 28 年の船である。しかし、エンジン及び船体の状態は

良好で、十分に運航できる。それはジャカルタ～マッカサル間といった短い航路を運航しているためでもある。

- 一方小型船 (Small Vessel) の年齢は 15~20 年である。しかし状態が良好であれば 20 年以上の船でも運航できる。

4. PT Samudra Indonesia の船舶管理の状況は？

- 現在 28 隻が船舶管理対象である。以下がそのデータ (2009 年 2 月現在)。

A. Liquid and Gas Shipping

1	Chemical Tankers	9 unit
2	Oil Tankers	2 unit
3	Gas Carrier	2 unit

B. Dry Bulk & Container Shipping

1	Coal Carriers	4 unit
2	Bulk Carriers	2 unit
3	Container Carriers	6 unit

C. Marine Offshore Support Services

1	Oil Barge	1 unit
2	Well Service Boat	1 unit
3	Anchor Handling Boat	1 unit

●船舶調達融資制度に関する関係機関からのコメント

運輸省海運総局 計画局 :

- 融資を受けるために銀行への働きかけはかなり行ってきたが、全ての銀行が海運業を理解したわけではない。即ち、銀行への広報・周知が未だ不足と考えられる。
- 船舶調達融資を受けるために何が問題で障害になり、またどんな戦略を講ずる必要があるか等について更に検討する必要がある。
- 現在のところ銀行との関係の進展は少ない。
- その結果、実際には船舶数はあまり増えていない。

運輸省海運総局海上交通局 :

- 第 5 号大統領令施行後ここ 2~3 年中銀と共同で大きな会合を設けインドネシアの 50 行の主要銀行に対し海運業の説明を行ってきた (2007 年はオフショアを中心に説明)

- 使命：
 1. 海運業は実体経済部門でも魅力的なビジネスだと銀行に納得の行く説明をする。
 2. 中銀は銀行の担当者に対しこのビジネスの特徴について教育・指導する用意がある。
- Mandiri 銀行は海運ビジネスを周知させるため全国の支店長を集め説明を行った。従って、インドネシア全国どこの Mandiri 銀行で融資申請をしても彼らはこのビジネスを認識している。
- JBIC の融資プログラム(2 ステップローン)は 3 年前から進んでいない。これは、インドネシア国内の規定により最終借用者は国有企業と定められているのに対し我々のターゲットが民間企業であるため。従って、もう一つこれを可能にする政令が必要である。

インドネシア船主協会：

- 銀行側が国内海運業界を理解してもらうことが重要であり、インドネシアの海運会社と銀行の協力関係を築いていくことが重要である。
- インドネシアの銀行の融資金利は 8%~12%と高いため、小さな船社は返済できない。また、銀行側からの信用も得られていない。
- 現在、海外の貨物需要が低いのに対し国内需要（特に石炭）が高いという動向について国内の銀行は注視する必要がある。もし、船社が外国の銀行から融資を受ければ、利益も外国に行ってしまう。
- 金利を比較しても、外国の銀行の方がインドネシアの銀行よりも低い。従って、競合するにはインドネシアの銀行の金利を下げる必要がある。

インドネシア銀行：

- インドネシア中央銀行幹部によると海運業界の障害となる規制は無いとしている。現在の世界的経済危機は金融部門の話で、海運業界のような実体経済部門ではない。
- インドネシア中央銀行は国内海運産業を支援する用意がある。

BRI 銀行：

- 数週間前にやっと PT PANN と INSA から海運ビジネスについて詳細を知った。
- これは良いビジネスチャンスなので、BRI 銀行は資金調達を支援する用意がある。
- 現在 BRI 銀行は数隻の船の融資を進めているが、その一つは PT PANN の船である。

BNI 銀行(Amerita – Manager) :

- 銀行側からの障害（問題）
 1. 高い利息。
 2. 担保保証。銀行は土地等の目に見える担保の評価・精査には慣れているが船舶のようにどこにあるか分からないものには慣れていない。
 3. マルチ・ファイナンス形態の PT PANN に比べ銀行のセルフ・ファイナンス率は高い。
- 2009 年以降 BNI 銀行は海運業界向け融資を増加する。

PT PANN (Hendro Wibowo-Operation Director) :

- 未だ成長は顕著ではないが、第 5 号大統領令（教書）を成功させるため PT PANN は民間銀行及び国有銀行 と既に協力をしている。
- PT PANN は調達資金に未だ自己資金を当てることが出来ず、銀行融資に頼っている。
- 船舶の所在位置を確認できる船舶管理システムを持っているので、銀行が懸念している船舶の問題にも対応可能。

海運税制に関する関係機関からのコメント

運輸省海運総局海上交通局 :

税制面の課題

- 税制関連規定はまだ完全に海運産業発展を支持する体制になっていない。2005 年第 5 号大統領令（教書）発布後、未だ税制面の優遇策が無い（例：新しく船舶調達をする目的で売却した船舶に対しても収入税が課せられる）

工業省 :

- 工業省は海運業の VAT を政府負担にし事実上免除に努めてきた、その結果海運業の VAT は免除になったが造船業には依然 VAT が課せられているので今後は免除に努める。

石油・天然ガス及びオフショア船における国内船隊整備状況及びカボタージュ政策執行促進行動計画に関する関係機関からのコメント

- インドネシア籍の船隊数は 2005 年の 6041 隻から 2304 隻増え 38.14% 増で、現在 2009 年には 8345 隻に達している。その大部分は外国籍からインドネシア籍への移籍及び海外造船所からの新船と海外からの中古船調達によるもの。
- 2010 年に船隊の増強に必要なタンカー数はそれぞれ 11500 トン級が 22 隻、6000 トン級が 40 隻、2500 トン級が 143 隻である。
- 長期契約は実現している。これは石油・天然ガス及びオフショア部門の成果である。
- 石油・天然ガス運搬のカボタージュ政策執行期限は 2010 年 1 月 1 日、一方オフショアは 2011 年 1 月 1 日までに執行する。
- カボタージュ政策執行に当たって直面している課題 :

1. 国内の船隊整備に対する銀行やその他の金融機関の支援・融資は依然不十分である。確かに融資額は相当増えているが、必要融資額全体と比較すると十分とは言えない。また、利息、自己出資額や担保額も比較的高い。
 2. 税制関連規定はまだ完全に海運産業発展を支持する体制になっていない。2005年第5号大統領令（教書）発布後、未だ税制面の優遇策が無い（例：新しく船舶調達をする目的で売却した船舶に対しても収入税が課せられる）
 3. 世界的経済危機による貨物量の減少。
 4. 政府は施行された規定を一貫して執行すべきで、また関係者全てがカボタージュ政策を実行し、違反した者には厳しく対応すべき。
- 一方、石油・天然ガス運搬の技術的課題は：
 1. 運航が許されているのは25年以下の船舶。
しかし、第71号運輸省令では船舶の年数ではなく状態で判断するとある（例：船体及びエンジンの状態が良好）
 2. 国内船社がリースしている外国籍船の上限は建造後20年までだが、リース中であれば契約期間が切れるまで或いは最長2010年末まで運航が許される。
 - この船舶年齢制限は船舶検査制度と関連し、INSAのDarmadi氏によればタンカーの検査は航海の安全確保を目的としている。しかし、その後第71号運輸省令では船舶使用年数ではなく船舶の状態で判断することになった（例：船体及びエンジンの状態が良好）
 - オフショアの技術的課題は：
 1. 短期契約のため銀行の融資が受け難い。
 2. 船社はオフショアで使用する調査船、クレーン船、パイプ敷設船、MODUやMODPU、試掘船等の特殊船を持っていない。
 3. 様々な型式と大きさの船があるため、これら全てを賄うのは難しい。

INCAFO

(INDONESIAN CABOTAGE ADVOCATION FORUM)

(インドネシアカボタージュ政策連絡会議)

セッション

インドネシアの海事産業資金調達に対する政府政策支援及びカボタージュ政策執行のための適切な資金調達制度

Ibnu Wibowo – PT PANN 社長

- 2011年には銀行から支援を受けられそうですか？

法律が執行されれば船舶拿捕規定が施行される。外国の銀行は国内の船社に融資をするため参入してくる。その時こそ、インドネシアの銀行は海事産業ビジネスを巡って競争しなければならなくなる。

- 銀行側と出資問題を抱えている船社は PT PANN に来れば共同出資(equity sharing)という形で支援できる。

インドネシア籍船の数は益々増えている。

銀行側の問題点：

1. 全ての銀行が海事産業への融資を歓迎しているわけではない。
2. マーケット情勢が造船業に大きな損害を与えている。諸外国の政策の方がより明確である。例えばオフテイク機関があることで造船所は船を造り、儲かるならそれを売り、そうでなければオフテイク機関が船を引き受け管理し、値が上がったら売る。これにより造船所は常に儲かる仕組み。

Benni O Kailani - Deputy chairman of BRI 銀行

- INSA と PT PANN を招いて海事産業ビジネスの詳細について説明を受けた。
- 銀行側から見た海事産業の発展：
 1. 国内船隊の成長は著しく、銀行にとって非常に魅力的。
 2. 銀行は不良債権を非常に重視していて、不良債権を多く抱えている産業への融資を避けている。

海事産業の 2006 年の不良債権率は 11% と高い。
しかし、2007 年は中銀が定めている基準の 5% より低い 3.8% であった。
更に、中銀によると今年 2009 年の海事産業の不良債権率は 1.8% で、これは銀行にとっても良好な値である。
- BRI 銀行等の国内銀行は現在既に国内外で活動する外国の銀行と競争を繰り広げている。
- 海運業界にとって重い条件とは：
 1. 資金調達及び契約の条件が厳しい
 2. 融資額に制限がある
 3. キャッシュフロー経歴を見られる
 4. 流動性の高い担保が必要
 5. 複雑な融資条件

銀行側によると、彼らは難しい条件は要求していない。これらは全て融資を受ける際の通常条件だそう。仮に折り合わない条件があれば、その融資条件を銀行と相談・交渉する。リスクに対し利益が十分あれば、銀行は条件の変更に応じる。
- BRI 銀行の融資制度：
 1. オペレータ・事業者への直接融資。もしくは、
 2. ツーステップ・ローンで PT PANN 等に融資し、PT PANN がオペレーターに融資する。

質疑・応答及び意見

Widiharja- INSA 貨物運搬部長

我々は未だ 645 隻の船が必要で、詰まり船長 645 人、航海長 645 人、合わせて約 1300 人、予備員も同数として、合計 2600 人必要だ。従って、資金の問題だけではなく人材確保、またそれら人材の訓練も考える必要がある。

Maman Permana - 海運・港湾・海事環境協会 (MAPEL)

提案：本来内航海運に外資系の活動を禁ずるべき。なぜなら、国内の海運会社が 51%を占めているのに対し、外資系が 49%、従って外国の船舶を使う必要がない。PT PANN 等と協力した方が良い。インドネシア籍船はインドネシア人が保有・建造・操船しなければならない。

DGST の Sunaryo 氏によると：

外国船がインドネシアフラッグを使えば国内を航海できる。

Hidayat Mao – Maritime Law Services

- オフショア船隊に関しては、船舶数ではインドネシア籍船が 75%に対し外国船は 25%を占めているが、収入（売上）では 25%の船舶しか保有しない外国が 75%の収入を得ている。外国船は数は少ないが、非常に高度であるため、値段も高い。後 21 ヶ月でどうやってそのような高価なオフショア船を保有できるであろう？実現するためのロードマップを作るのか？

回答：

Johnson W Sutjipto- INSA 会長：

INSA は BP Migas（石油・天然ガス管理機構）とセミナーを開催した。その結果：

1. Long Term Time Charter (LTTC)について

いくつかのコミットメントを得られた。その中でプルタミナ石油公社とはオフショア船の 5 年契約を結び、将来的にはプルタミナが LTTC を 10 年に延ばすと期待される。

2. 自己出資率

船舶投資の自己出資率について INSA は Niaga 銀行及び BRI 銀行と会合を設け、MOU を作成することになった。銀行側が望む自己出資率は 35%/65、一方海外では 20%/80。

INSA は 4 月 15 日に BII 銀行とセミナーを開催し海運産業のリスクについて話をし、それを補うために AAA 級の国際保険会社を駆使することが話し合われた。

- 我々の船舶の約 30%は古い船であるため、安全な航海のためにそれらの古い船を新しくする必要があるのでは？

回答：

DGST の Sunaryo 氏によると： 2006 年第 26 号運輸省令によると、船齢ではなくその船舶が運航可能か（適切か）で判断することになっている。この規定は 2006 年第 66 号運輸省令で更に強く明言されていて、一重船殻構造（シングルハル）に限って 25 年の船齢が適用される。

Oentoro Suryo – Chairman of Arpeni Pratama

- カボタージュ政策がより明確で徹底し、外国の会社の国内進出を許さないためには、船舶・海運会社のオーナーシップは船舶にのみ着目するべきではない。
- 銀行については、融資申請が適切であれば実行できるであろう。1 社で難しい場合は共同（コンサシウム）で融資を受ければ良い。船舶購入はコンサシウムで行うか保有の船舶を資本化する。この件に関しては PT PANN が経験を持っている。

Johnson W Sutjipto-Chairman of INSA:

- 輸入通関申告書及び VAT 免税証明書を持たないため税関当局に検挙された船舶について、特に外国籍からインドネシア籍に移籍した中古商船や 25 年以上の船舶については商業省も輸入通関申告書及び VAT 免税証明書を発行するつもりは無い。
- 輸入通関申告書及び VAT 免税証明書を持っていない場合その船舶はインドネシア海域で運航できない、また運航した場合拿捕される。
- Johnson 氏はそれらの書類を揃えるため海運会社を支援する用意があると語った。既に INSA はこれらの必要書類問題についてインドネシア商工会議所に対し政府との仲介役になるよう支援を求めている。それにより、それらの船舶が再び運航し経済活動が妨げられないことを願っている。

結論

- カボタージュ政策はただ単にインドネシアの旗を掲げるのではなく、自国の主権問題でもある。
- 海運事業者は危機感を持って対応しなければならない。船舶の拿捕・検挙が執行され、さらに外国の銀行もこの機をチャンスと見た場合、インドネシアの銀行を脅かすことになる。
- 海運事業者と銀行は同じテーブルに着き海事産業の資金調達・融資制度について話し合う必要がある。

セッション

エネルギー・鉱物分野におけるカボタージュ政策執行評価・促進

Dr. Sofyan Djalil- State Minister of BUMN（国有企業担当相）

- 群島国家において海運は極めて重要な役割を持ち、そのためバランスのとれ効率的で良好に整備された海上輸送システムが必要である。
- 国家輸送システムは国が保有し政府が管理しなければならない。
- カボタージュ政策については、2005年3月28日発布の第5号大統領令に定められた通り内航海の貨物はインドネシア人が保有するインドネシア籍船で運搬しなければならない。
- カボタージュ政策の目的は強固な船隊を結成し海運事業の出費（歳出）を抑えることである。
- 2008年第17号法に記載されているように政府は国内海運産業の振興に努めなければならない、即ち
 1. 資金調達及び税制面の便宜を図る。
 2. 荷主と船主との間の長期契約を助長する。
 3. 海運業に必要な燃料供給を保証する。
- カボタージュ政策執行の支援策として以下のことが考えられる：
 1. 船舶調達専門のノンバンク金融機関を振興させ、船隊整備に必要な魅力ある融資制度を確立する。そのために、
 - a. PT PANN等の改革・再編を行う
 - b. 低金利な海外金融機関の融資を助長する（例：JBIC等のツーステップローンのスキム）
 2. 適切な金利で中長期的融資を国内の銀行から船舶の調達に当てられるように促す。
 3. 工業・鉱業・農園業等の国有企業の荷主と船主との間に長期契約が成立するように助長する。エネルギー・鉱物資源省や石油・天然ガス管理機構等と連携して鉱山や石油部門のコントラクターが最低5年の長期契約を結ぶように促す。この長期契約により船舶調達に銀行の融資が引き出し易くなると期待される。
 4. 商業省と連携して貨物、特に国家予算や国有企業予算で調達する貨物の発送条件を輸出はCIFに輸入はFOBに変更する。
 5. 商業省やINSAと連携して船舶貨物スペース情報フォーラム（仮の名称）を結成し（特に国有企業と政府の貨物について）、貨物ブローカーの役割を減らす。
 6. 財務省の協力で以下のような税制面の刺激策を講ずる。
 - a. 船舶の買い換え時に発生するキャピタルゲインのVAT免税
 - b. 国内造船所で調達する船舶のVAT免税
 - c. インドネシア籍船が港湾サービスを受ける時のVAT免税
 - d. 船舶のスペアパーツ購入時のVAT免税
 7. インドネシア籍船に対する港でのプライオリティー提供及び料金の低減。

8. 外国籍からインドネシア籍に移籍する手続きの際のビロクラシーの改善
(速い、容易、安い)

Evita 女史 - エネルギー鉱物資源省 石油・天然ガス総局長

- 現在石油燃料の使用量は全体の 50%以上を占めているが、これを 2025 年には 20%に抑える。残りはバイオ燃料、地熱、液化石炭等から賄う。これによりエネルギー利用の効率化を図る。
- 海外と比べインドネシアのエネルギー利用効率は悪い。
- 現在国家収益の 30%は石油・天然ガスからで、従ってインドネシアの石油・天然ガスへの依存度はかなり高い。
- 石油・天然ガス及び海運産業に関連する法規をまとめると、石油・天然ガスに係る 2001 年第 22 号法、海運産業に係る 2008 年第 17 号法、石油・天然ガス上流事業に係る 2004 年第 35 号政令、石油・天然ガス下流事業に係る 2004 年第 36 号政令、海運産業振興に係る 2005 年第 5 号大統領令等がある。また、石油・天然ガス分野の政策については上流及び下流の二つの政策からなる、即ち
 1. 石油・天然ガス資源に関する上流側の政策：
 - a. 石油・天然ガス供給の保証
 - b. 石油・天然ガス利用の割り当て
 - c. 石油・天然ガス価格設定
 2. 石油燃料に関する下流側の政策
 - a. 燃料供給の保証
 - b. 燃料の分類化
 - c. 燃料価格の設定
 - d. 燃料の多様化
 - e. 燃料の規格及び品質
 - f. 石油燃料の省エネ
- カボタージュ政策に関連するエネルギー鉱物資源省の任務は：
国内で運行するインドネシア籍船に石油燃料供給を保証する。

Ir. Suwitoro Sularno - エネルギー鉱物資源省 鉱物石炭地熱総局

- 石炭資源の大部分は南スマトラにある。

Yustinus Tangilangi - 石油・天然ガス管理機構 船舶・運搬課長

- 2005 年第 71 号省令によると 2011 年以降オフショア活動はインドネシア籍船が行うことになっている。また、2005 年第 66 号省令にシングルハル（一重船殻構造）について定めている。
- 石油・天然ガス管理機構は FPSO 船を 31 隻保有しているが、その大半は依然外国籍船である。

- 石油・天然ガスの上流事業で使用される船舶は 2002 年から 2007 年まで年々増加している。2002 年は 448 隻、2003 年は 452 隻、2004 年は 463 隻、2007 年は 497 隻。
- 上記の内 419 隻はインドネシア籍、78 隻は外国籍船である。
- インドネシア籍船を最大限に利用する上で BP Migas が直面している問題点は：
 1. 国内の海運及び造船業の競争力の低さ（インドネシア人が造り、保有し、運行することが実現していない）
 2. サーベイ船や自動船位保持装置搭載船（Dynamic Positioning vessel）等の特殊な型の船舶は依然外国が支配している。
- BP Migas の行動計画：
 1. インドネシアの石油・天然ガス事業に国内の船舶関連機関を積極的に活用することを促す。
 2. 外国籍船を順次インドネシア籍船に変えていく。
 3. 国内の海運産業を支援するよう国内銀行に働きかける。
 4. 有能なインドネシアの造船所を外国投資家に宣伝する。

結論：

- カボタージュ政策は石油・天然ガス、石炭、一般貨物、コンテナ等の船舶に関連する活動に積極的に国内の船舶産業と人材の持つ能力を駆使する機会を与える。
- 海外の投資家やその他全ての関係者がカボタージュ政策を忠実に支援していく必要がある。

Ahmad Faisal – Trade Director of Pertamina（石油・天然ガス公社）

- Pertamina 内の船舶関連状況：
- 二つの使命がある：
 1. 公共サービス責任は石油・天然ガス管理機構を通して政府から課せられた石油燃料の流通責任である。
 2. 市場価格で燃料運搬のためのタンカーを運航する。
- 現在プルタミナは 3700 万キロリットルの燃料と 200 万トンの LP ガスを供給している。
- 燃料輸送にプルタミナは約 160 隻の船舶を利用している。その内 66 隻（23%）はプルタミナ保有の船舶、119 隻（77%）はチャーター船。
- 77%のチャーター船の内 48 隻は外国籍船である。
- 2010 年のカボタージュ政策に向けたプルタミナの戦略：
 1. 外国籍船をインドネシア籍に移行する。
 2. チャーター船は必ず国内海運会社或いは合弁会社が保有しているもので、また最低 2~3 年のチャーター期間を保証する。
 3. 合弁会社を設立する。

4. 新船建造に投資をする。

Nasri Sebayang -PT PLN（電力公社）

- 電力供給の安全保障のために PLN 電力公社が掲げている 3 原則は：
 1. 発電所の信頼性
 2. 一次エネルギー供給の安全保障（量・質・時間）
 3. 送電及び配電システムの信頼性
- 2008 年に PLN 電力公社が使用した石炭量は 2100 万トン。
- 2008 年に PLN 電力公社が使用した石油燃料は 1130 万キロリットル。
- 10000 メガワットの新設石炭火力発電所のため 2009 年は 3300 万トンから 300 万トン増の 3600 万トンの石炭が必要。2010 年は更に増え、5200 万トンの石炭が必要。それに対し石油燃料は 240 万トンに減少。2011 年は 6200 万トン、ピークは 2016 年の 1 億トン。

Supriyatno Sutala – インドネシア石炭鉱業協会（APBI）

- 石炭の国内販売はこの 10 年間増加している。

Budi Halim – INSA 事務局長

- 現在、国内の運搬を行っている外国籍船は 23%。
- 石油・天然ガス下流事業のチャーター船にプルタミナが支払っている金額は：

インドネシア籍船	： 32%
外国籍船	： 68%

年間チャーター費用：4 億 200 万ドル

石油・天然ガス上流事業では：

インドネシア籍船	： 25%
外国籍船	： 75%

年間チャーター費用：15 億ドル

第3章 法的問題からの分析

3.1 海運業界に対する財務への政府の干渉

国内海運の活性化における、然るべき法規則及び予算化プログラムに関する政府の役割は、国内海運船舶の調達のために、早急に必要とされている。この問題において、インドネシア政府は海運に係る大統領令 Inpres No.5/2005 の発令を行い、更に法令 UU No. 21/1992 の改定を行なった(N o. 18/2008)。

3.2 大統領令 Inpres No. 21/2005

(1) 背景

海上交通は、海運及び経済発展の促進のためだけでなく、資源の拠点と生産拠点そして、市場の拠点を結び、島と島の間 そして安く効率的な国際商業取引に対し輸送を提供し、そしてまた、一つの島から他の島への人々の動員、更にある地域または小さな島で孤立している人々の支援、そして国家統一の維持のための交通システムとして、重要な役割を担う ひとつのエレメント (要素) なのである。

然しながら、現在の海上交通の現実は、非常に悪い状態にある。これは、船隊開発に対する海運企業の能力が無い事が原因といえ、何故なら、資金手当ての問題が解決されていないからである。

以上の状況に基いて、インドネシア大統領は、最終的に海運業活性化のために、大統領令 Inpres No.5/2005 を発令した。

(2) カボタージュ政策

大統領令 Inpres No.5/2005 に記載されているように、インドネシア政府は内航海運業活性化のために、終始一貫した、そして系統立てた方針に従って記述された、即ち大切な基準に沿った業務、機能、及び彼等の権限、カボタージュ政策を運用するように、関係閣僚及び前インドネシアの地方政府 / 県 / 市 に対し指示した。

大統領令 Inpres No.5/2005 と関連する各セクター：

1. 商 業
2. 金融、財政
3. 運 輸
4. 工 業
5. エネルギー及び鉱業
6. 教育及び訓練

(3) PSFP 関連の主要セクター

a) 商業の問題/課題

大統領令 Inpres No.5/2005 に記載されているように、カボタージュ政策の適用に対して 2011 年には全ての国内貨物が内航海運業によって、運搬されることになっている。このため、関連各省庁は下記内容を実施するよう指示されている。

- 1) 諸島間の全貨物は、早急にインドネシア籍船舶によって運搬され、そして国の海運企業によって運搬されなければならない。
- 2) 国家開発予算 (APBN) /地方開発予算 (APBD) によって、割り当てられた運賃 又は条件で輸入される全貨物は、内航海運事業者によって運搬されなければならない。
- 3) 荷主及び内航海運事業者間の長期チャーターによる協力を向上させる。

この問題に関連して、インドネシア籍船は全ての国内貨物、特に、石油、石炭そして木材のような特別物資のための運搬を満たしていない。この問題を解決するためには、内航海運事業者は新造船或いは中古船の購入を行わなければならない。これは、内航海運事業者を強化するために、早急に、非常に大きな船舶融資プログラムの必要性が高いことを意味する。この問題について、船舶融資プログラムのために 2 種類の融資元がある。それは、民間船舶融資プログラムと公共船舶融資プログラムである。

b) 財務問題

国内海運セクターのための融資の体制及び能力について、海運業にいる多くの人々によって取上げられた、ひとつの共通の問題であることが認められる。

- 1) 銀行融資システムへのアクセスが難しい
- 2) 高い金利レベル
- 3) 返済期間が短期
- 4) 財政支援奨励のための政府支援が足りない

多くの中小海運事業者は船舶調達資金を受けることができない現状にある。これは、銀行側が求めている基本的条件をクリアできないためである。大部分の国内銀行は海運業に対する知識や経験が不足しているため、船舶の融資を拒否している。しかし、幾つかの大きな海運企業は、シンガポールのような海外の銀行からの融資を得ており、低金利や資本配分の恩典を得ている。

大統領令 Inpres No.5/2005 は 3 つの問題解決、そしてその内のひとつを財務機関に対して委託する。 関連する各セクターがなすべきこと：

- 1) 海運業への融資に対して、積極的な役割を担うために国内銀行を後押しする。
- 2) 海運業への融資のための、ノン・バンク金融機関を開発する。
- 3) 国内船舶開発のための、融資スキームを開発する。
- 4) 交通の問題

大統領令 Inpres No.5/2005 に記述されているように、インドネシアでのカボタージュ政策を推進する枠組みの中で、インドネシア籍船による国内海上交通サービスが提供されるように、速やかに海上交通の整備を実施することである。

c) 海運業の問題

大統領令 Inpres No.5/2005 は、伝統海運の中くらい又は小さい海運業を含めた、インドネシア海運業のデザイン、研究そして開発センターの開発に協力的な小規模そして中規模海運業の発展を支援する。

(参考)

国家財政に関する法令 UU No, 17/2003

この法令は以下を定める：

- 1) 国家財政の管理に関する権限
- 2) 国家開発予算 (APBN) の規定及び管理
- 3) 地方開発予算 (APBD) の決定及び管理
- 4) 中央政府と中央銀行間の地方政府と国家/海外機関との関係
- 5) 中央政府と国営企業間、地方企業及び資金供出実施機関の関係
- 6) 責任ある APBN 及び APBD の実施
- 7) 外国政府機関からの融資/供与、そして継続融資に関する、V 章 第 23 条に規定される。

第 23 条

- (1) 中央政府は、国会 (DPR) の諸運により、外国政府/機関から、或いは外国政府/機関に対する供与/融資を与えること、或いは供与/融資を受ける事が出来る。
- (2) 第(1)節の中で記述されているように、中央政府が受領した融資及び、或いは供与は、地方政府、国の企業、地方の企業に対して、再融資することが認められる。

第 VI 章 24 条 (7) 節は、政府から民間企業に対する融資を規定する。

第 24 条

- (1) 政府は、国/地方の企業に対し、融資/供与/資本分配を与える、又は融資/供与を国/地方から受けることが認められる。
- (2) 第(1)節で先ず初めに記述されているように、融資/供与/資本配分の付与及び融資/供与の受領は APBN/APBD の中で規定されている。
- (7) 特殊な状況の中で、国家経済の安全のために、中央政府は国会 (DPR) の承認を得てから、民間企業に対して、融資の付与及び/又は資本配分を実施する事が認められる。

法令 UU No.17/2003 第 23 条 (2) 節によれば、中央政府により獲得された融資は、地方政府/ BUMN/地方企業にのみ貸付ることが認められる。この決定により、国営銀行 (又は 国営リース企業) のみが PSFP からの TSL 規則の基で PFIs として機能するために認定される。何故なら、彼等は PSFP に基いて最終借り手に対する貸出しを継続する中央政府から直接に融資を受取らなければならない。

中央政府から融資を受領した後、PFIs としての国営銀行は、民間海運企業又は民間造船所 (最終借り手として) に対して融資することが可能である。これ

は、ビジネスリスクが国営銀行の責任を負うことから、中央政府に対する資金の返済を、責任もって行うのは最終借りてではなく、国営銀行の責務となる。

UU No.17/2003 (3) 節によれば、例えば民間銀行のような民間企業にとって、政府から直接融資を受取れる可能性がある。しかし、その様な状況が非常に必要である事を説明する規則を策定する必要がある。そして、その状況が未だ明確になっていないため、民間銀行のような民間企業は PSFP に基いた PFI s としての機能を得られていない。

政府規則 PP No. 2/2006

政府規則 PP No.2/2006 は、融資/供与を実現化するため、そして海外融資/供与の手順について、整備：

- 1) 権 限
- 2) 海外からの融資/供与を実現化するための資源のタイプ 及び条件
- 3) 海外からの融資/供与の計画 及び実現
- 4) 海外からの融資/供与の実現 及び運営
- 5) 海外からの融資/供与の割当ての手順
- 6) 報告、評価 及び監督
- 7) 透明性 及び責任

幾つかの条文は、中央政府から地方政府、BUMN 及び地方企業への継続融資スキームを期待している。

第 2 条

- (1) 政府は海外融資を実施する権限を持つ
- (2) 第(1)節に示されている権限は、大臣により施行される

第 4 条

政府は海外からの融資 及び/或いは供与を受ける事が出来る。 源泉：

1. 外国
2. 他国参加の機関
3. 海外金融機関及び非金融機関 そして、
4. インドネシア共和国外に居住し、活動しているインドネシア籍 金融機関

第 5 条

第 4 条に記載されている海外融資、構成：

- 1) ソフトローン
- 2) 輸出信用金融 特権
- 3) 商業金融、及び
- 4) 混合金融

第 6 条

- (1) 海外融資/供与の計画の枠組みの中で、海外融資で資金手当てされる開発機関（部門）のプライオリティに沿って、大臣 及び計画大臣によって纏められたプロポーザルを基に、大統領は 5 年間に渡る海外融資（借款）需要計画を決定する。

- (2) 第(1)節に示すように、海外融資需要計画及び開発機関のプライオリティの取り纏めは、RPJM に基いて実施される。
- (3) 第(1)節に示すように、海外融資需要計画の取り纏めにおいて、大統領はインドネシア銀行総裁の判断を仰ぐ事が出来る。

第7条

- (1) 国務大臣/機関は、海外融資/供与によって資金手当てされる活動のプライオリティのプロポーザルを計画大臣に提出する。
- (2) 第(1)節に示されているように、活動プロポーザルは地方政府或いは資金手当て先としてのBUMN に対して投入資金が連携して供与される活動を含む。
- (4) (4) 国営企業BUMN は、投資活動プロポーザルを政府からの連携海外融資を得るために、BUMN 育成に責任を負う大臣の承認を得て、計画大臣に対して提出する。

第8条

- (1) (1) 国務大臣/機関の活動プロポーザル
第7条(1)節に示されているように、最低限の添付書類：
 - a. 業務基準の構造（枠組み）：そして
 - b. 活動の予備調査資料
- (3) BUMN の活動プロポーザル
第7条(4)節に示されているように、最低限の添付書類：
 - a. 業務基準の構造（枠組み）：そして
 - b. 活動の予備調査資料

上記に記載されている条文によれば、政府規則 PP No.2/2006 は、法令 UU No.17/2003 のための技術的監視であり、第一に融資/供与の実現のため及び海外から受領する海外融資/供与からの割当ての為の手順、例えば：

- 1) 責任当局
- 2) 予算源泉
- 3) 融資のタイプ
- 4) 融資実施のメカニズム

大臣規則 No.Per.005/M.PPN/06/2006

計画策定手順及び海外からの融資/供与により付与される活動評価のプロポーザル提出は、具体的手法で整える：

- 1) 海外からの融資/供与の源泉、形式（形態）そして種類
- 2) 計画策定ドキュメントの規準
- 3) 融資プログラム、プロジェクト融資及び供与アプリケーションの提出
- 4) アプリケーション提出の規定
- 5) アプリケーション提出に対する評価
- 6) プロジェクト準備に向けての評価

7)活動登録の規準

8)活動実施計画

ODA TSLに係る幾つかの条文は以下の通り：

第9条

- (1)大臣は、RKPLN 及び DPRHLN - JM に関する指針を示すと共に、DRPHLN を編成する。
- (2)大臣は遅くとも毎年11月までに、DRPPHLN を策定する。
- (3)DRPPHLN は、DRPHLN -JM の中で記述されている、そして既に海外融資/提供の資金源を示している、海外融資/供与からの資金提供に適切な、国務大臣/機関、地方政府 及び BUMN の活動計画を記述している。
- (4)DRPPHLN -JM の中で既に記述されている活動は、2年間続いて、そして PPLN/PHLN 候補から資金提供のコミットメントを得られない場合、次年度の DRPPHLN の中に記載されない。

第12条

- (1)大臣は DRPHLN -JM 編成計画を、内閣の大臣/機関の代表/地方首長/BUMN の取締役あてに送付する。
- (2)第(1)節に記載されているように、DRPHLN -JM の編成計画に基づいて、内閣の大臣/機関の代表/地方首長/BUMN の取締役は、海外融資/供与からの資金提供を得るための活動提案書を提出する。
- (3)第(2)節に記載されている活動プロポーザルのサイナーは：
 - a.国務大臣から出されるプロポーザルに対して、内閣の国務大臣
 - b.機関から出されるプロポーザルに対して、機関の代表
 - c.地方政府から出されたプロポーザルに対して、州知事/県知事/市長
 - d.BUMN から出されたプロポーザルに対して、BUMN 取締役
- (4)第(3)節に記載されているように、活動プロポーザルは大臣に対して提出される

第13条

プロジェクト融資及び供与を通じて資金提供される活動プロジェクトの一般的基準、以下を包括する：

- a.RPJM の方針及び目標に則った、活動
- b.国家開発の優先であるプログラムの到達目標に則った活動
- c.実施能力を考慮した活動方針。
- d.海外融資/供与からの資金提供を得るための、技術的且つ効率的な活動
- e.活動の成果は、国内資源によって運用され、その他の活動のために拡大される

第14条

- (1)内閣/機関の基本業務 及び機能の実施にあたっての活動のような、その内閣/機関から出される活動プロポーザル
- (2)内閣/機関は、下記に記載されている事のための活動を提案できる

- a. 地方政府、一部または全てが通貨型供与の対象となる活動プロポーザル
- b. BUMN、一部または全てが通貨型供与の対象、或いは国家資本出資となる活動プロポーザル

第 16 条

- (1) BUMN から出された活動プロポーザルは、ただ政府を経由した通過型海外融資から資金提供を受けるだけの、活動プロポーザルである。
- (2) 活動プロポーザルの規準は、第(1)節に記載されているように：
 - a. 一般規準は、第 13 条の中に記載されている通り：そして
 - b. 特殊規準に含まれるもの：
 - 1) 運航の拡大及び向上に併せて BUMN 収入向上のための投資活動
 - 2) BUMN は融資の返済義務を満たすための、BUMN 財務報告に基づいた評価を投影した財務能力を持つ。

1993年海運の質権及び抵当権国際条約協定

インドネシア大統領令 Inpres No.5/2005 と同様の目的で、保証の整備及び海外投資家による投資の拡大のため、海運業及び海運会社への融資のために、インドネシア政府は大統領規則 Perpres No.44/2005 と共に 1993 年海運の質権及び抵当権 国際条約を批准した。この条約の第 1 条では、承認及び抵当実施、そして責務が表明されている。

第 1 条

承認及び抵当実施そして責務

抵当及び責務において、同じ分野に登録できるものは、以降 "責務"と記載する。航海する船舶に対して、有効に国の各地域で適用そして実施されるように、次の通り規定された。

- (a) 抵当及び責務は、既にその船舶が登録されている処の法律と同調して有効かつ登録される。
- (b) その船舶が登録されている処の法律と同じに、登録及び証書は登録者によって預けられなければならない。それは、公共の検査及び登録者から得られた登録からの抽出に対して開かれているという事である。
- (c) 登録又は他の証書(b)節で記述されているように、少なくとも抵当支援を与えた人の氏名と住所、または有効となった責務又は持参人に対し発行されている、最高総額が保証された登録に付いて国の法律で条件がある時、その総額が諸所の中で抵当の形と特定され、又は責務及びデータそして、登録に関する国の法律に則ったその他の問題が有ったとき、抵当及び責務との関係のランキングを確定する。

この批准の意味するところは、全ての条約メンバーはインドネシアにおける抵当条件を知っておかなければならない。そして、インドネシアは、同様に問題を知らなければならぬ。引続いて、条約の第 3 条はこの条約の全メンバーは融資提供者の承認が無い限り、船舶の認識証を変更する事は許され

ない。登録している間は、その船が登録されている国に対し、正しく引渡されなければならない。この条件は、融資提供者側にとって大切である。保証が有ってから、認識証は融資が確定してから、変更及び他者に移譲することだけが可能となる。

以上によって、**PSFP ODA TSL** のスキームにおいて、銀行/金融機関は船舶抵当が実施できる間は、インドネシア船舶を引き受けることに、迷う事がなくなる。インドネシア政府もまた、1993年海運質権及び抵当権国際条約において、複数の法律及び規則を融合するために、抵当のための法案を準備した。そのドラフトは政府と銀行及び法律家と関連機関の間で討議されている段階にある。船舶捕獲/逮捕に関する国際条約批准のドラフトもプロセス中に有る。



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。

インドネシアにおける内航海運振興策に関する調査

2010年（平成22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

財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。