

アジア地区における我が国船用工業の 投資・輸出環境に関する調査

2008年3月

社団法人 日 本 船 用 工 業 会

刊行によせて

当工業会では、我が国の造船関係事業の振興に資するために、競艇公益資金による日本財団の助成を受けて、「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ットロ船舶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調査報告書を作成しております。

本書は、当工業会が日本貿易振興機構と共同で運営しているジェットロ・シンガポール・センター船舶機械部にて実施した「アジア地区における我が国船用工業の投資・輸出環境に関する調査」の結果をとりまとめたものです。

関係各位に有効にご活用いただければ幸いです。

2008年3月

社団法人 日本船用工業会

はじめに

現在、我が国の船用工業の主要な投資先は、中国となっているが、最近の中国においては、人民元切り上げや労賃の急激な上昇、熟練労働者不足が生じており、更には、船用製品の国産化比率の向上を目指すための中国政府による自国会社育成強化など、今後の投資環境としては、必ずしも安定しているとは言えない状況にあります。このような状況の中で、我が国船用工業が、今後とも国際競争力を保ち、輸出を拡大していくためには、引き続きアジア地区での投資、輸出先を確保していかなければならないことから、一部の企業では、中国以外に投資や輸出先を開拓する動きが出てきています。

一方、アジア地区では、シンガポール等の一部の国以外では、十分に投資環境の整備が進んでおらず、仮に整っていても、運用が不透明であるなど、我が国船用工業が進出する判断が、なかなか付きにくい状況にあります。アジア諸国の中でも、近年、ベトナムやインドについては海外からの投資を積極的に推進しており着実な経済成長を遂げています。

ベトナムでは、近年8%以上の経済成長を続け、2003年には、日本政府とともに投資環境整備のための「日越共同イニシアティブ」が立ち上げられるなど、投資環境の改善が積極的に行われています。また、経済成長の恩恵を受け、ベトナム造船公社を中心に造船業も受注を伸ばしてきています。

また、インドは、低廉な労働力、巨大な消費市場、政府の外国投資の受け入れの積極化（経済特区や税優遇制度等）などにより、自動車産業やIT産業などが中核となり、2003年以降は年率7~8%の成長率で、2006年には9.4%に達するなど発展が著しい状況です。これに伴い、海運分野の活性化が見込まれ、自国船に対する建造需要が期待されています。

そこで、本調査では、投資・輸出先として、最近注目されているベトナム、インドを中心にアジア地区における投資・輸出環境を把握するとともに、欧米メーカーの動向、対中国との投資・輸出環境比較分析等を行いました。本調査結果が、皆様の投資・輸出環境を判断する上での参考資料としてお役に立てば幸いです。

ジェトロ・シンガポールセンター船用機械部

金子 純蔵

目 次

インド編	1
1. インドの経済状況	1
1-1 マクロ経済	1
1-2 貿易動向	3
1-3 投資動向	6
2. インドの船用産業を取り巻く産業の現状	9
2-1 海運業	9
2-2 造船業	19
3. インドの船用産業の動向	31
3-1 概要	31
3-2 関連企業へのインタビュー	31
3-3 欧米企業の動向	34
3-4 日系企業の動向と課題	36
3-5 船用機器の輸出入動向	37
4. インドの投資、輸入制度	51
4-1 一般投資制度	51
4-2 輸入制度と輸入関税	54
ベトナム編	60
5. ベトナムの経済状況	60
5-1 マクロ経済	60
5-2 貿易動向	62
5-3 投資動向	65
6. ベトナムの船用産業を取り巻く産業の現状	68
6-1 海運業	68
6-2 造船業	72
7. ベトナムの船用産業の動向	86
7-1 概要	86

7-2	関連企業へのインタビュー	86
7-3	ビナシンによる造船裾野産業	89
7-4	欧米企業の動向	90
7-5	日系企業の動向	93
7-6	船用機器の輸出入動向	94
8.	ベトナムの投資、輸入制度	107
8-1	一般投資制度	107
8-2	輸入制度と輸入関税	112
	中国との投資環境比較編	119
9.	直接投資受入れ状況	119
9-1	概要	119
9-2	日系企業から見た3カ国の比較	121
10	投資・ビジネス環境	125
10-1	労働市場	125
10-2	インフラ	126
10-3	輸入関税と税制	128
10-4	貿易制度・手続き	129
10-5	裾野産業	130
10-6	ビジネス環境指数	130

別添資料リスト

別添 1	SCI 所有船舶リスト
別添 2	グレートイースタン所有船舶リスト
別添 3	グレートオフショア所有船舶リスト
別添 4	メルカトールラインズ所有船舶リスト
別添 5	バルン海運所有船舶リスト
別添 6	造船所リスト
別添 7	投資ネガティブリスト
別添 8	Ship Repair Unit のリスト
別添 9	ビナラインのグループ企業リスト
別添 10	ビナライン保有船舶リスト
別添 11	投資優遇措置の対象分野及び対象地域
別添 12	国内で生産される機器などのリスト
別添 13	関税率比較表

インド編

1. インドの経済状況

1-1 マクロ経済

1990年の原油価格の高騰をきっかけに、これまでの計画経済が破綻しデフォルト寸前まで追い詰められたインドでは、1991年に政権をとった国民会議派政権が経済改革に舵を切った。それまでの投資規制や輸入規制を徐々に緩和し、着実な経済成長を遂げている。特に2003年以降は年率7~8%の成長率で、2006年には9.4%という高い水準となっている。

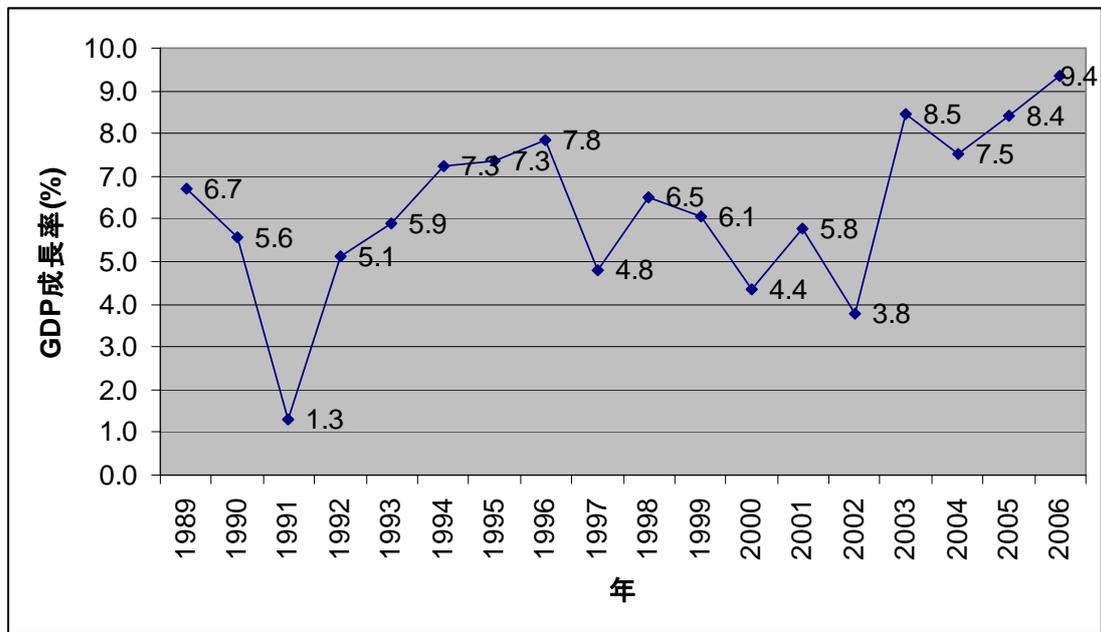


図1 インドのGDP成長率

出典：アジア開発銀行資料より作成

従来、インドの経済成長は農業に大きく左右されてきた。人口の65~70%が農業に生活の糧を依存しているお国柄である。ガンジス川流域以外ではあまり灌漑が進んでいないため、モンスーンの雨が降るか降らないかで、国の経済成長率が左右される。例えば2002年は雨があまり降らなかったため、農業の成長率はマイナス7.2%で、経済成長率も3.8%に留まったが、2003年に雨の恵みにより農業が10%の成長を遂げると、経済成長率も8.5%を記録した。

しかし、最近では農業のインパクトが小さくなっているという変化が見られる。2006年には農業の伸びは2.7%に過ぎなかったが、経済全体は9.4%を記録した。長期的な数

字で見るとその傾向は顕著で、1989年にはGDPの3割以上を占めていた農業は、2006年には20%をきった。その代わりに伸びているのがサービス産業である。

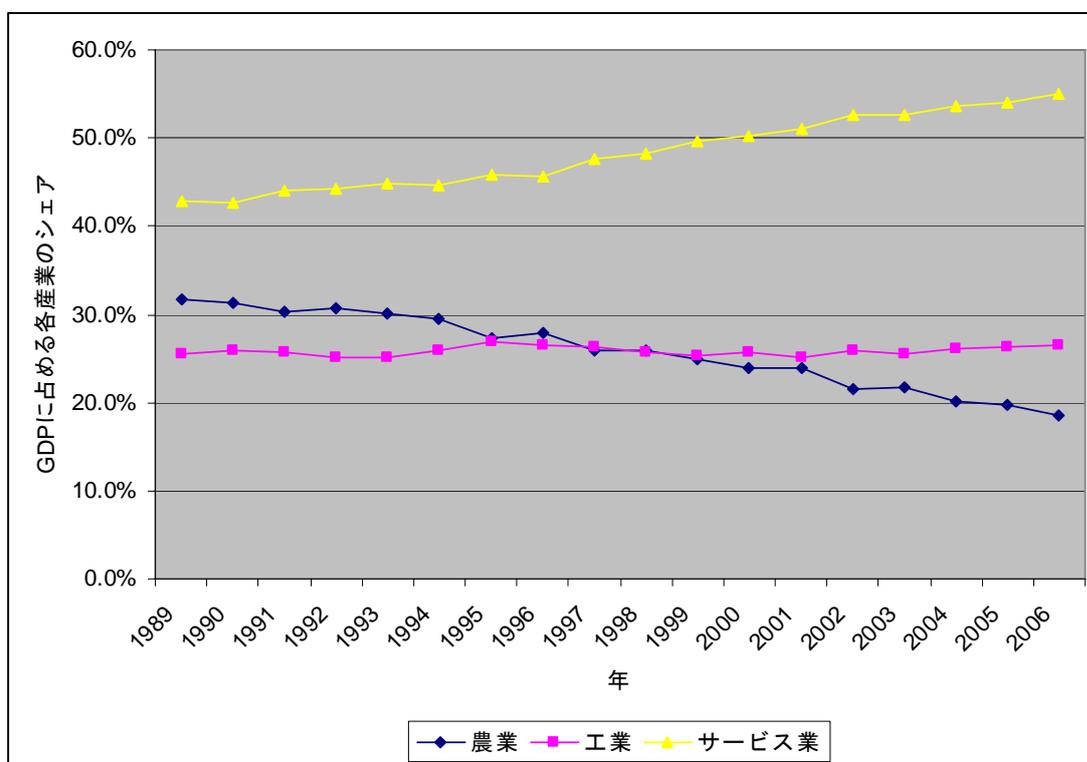


図2 インドのGDPに占める各産業のシェア

出典：アジア開発銀行資料より作成

また、ここ数年では製造業の伸びが顕著である。過去5年間、製造業の伸び率は常にGDP全体の伸び率を上回り、2006年には12.3%を記録した。自動車、電気電子産業等でもインドへの投資が活発化していることが、その背景の1つになっているものと考えられる。

以下、主要経済指標は以下のとおりである。

表 1 インドの主要経済指標

	2002	2003	2004	2005	2006
実質GDP(十億ルピー)	20,477	22,226	23,897	26,045	28,482
実質GDP成長率(%)	3.8%	8.5%	7.5%	9.0%	9.4%
農業	-7.2%	10.0%	0.0%	6.0%	2.7%
鉱業	8.8%	3.1%	7.5%	3.6%	5.1%
製造業	6.8%	6.6%	8.7%	9.1%	12.3%
電気ガス水道	4.7%	4.8%	7.5%	5.3%	7.4%
建設業	7.9%	12.0%	14.1%	14.2%	10.7%
貿易	9.2%	12.1%	10.9%	10.4%	13.0%
運輸通信					
金融	8.0%	5.6%	8.7%	10.9%	10.6%
公共事業	3.9%	5.4%	7.9%	7.7%	7.8%
その他					
実質GDP産業別寄与度(%)					
農業	21.5%	21.7%	20.2%	19.7%	18.5%
鉱業	2.3%	2.2%	2.2%	2.1%	2.0%
製造業	15.2%	15.0%	15.1%	15.1%	15.5%
電気ガス水道	2.4%	2.3%	2.3%	2.2%	2.2%
建設業	5.9%	6.1%	6.5%	6.8%	6.9%
貿易	24.2%	25.0%	25.8%	26.1%	27.0%
運輸通信					
金融	13.8%	13.4%	13.5%	13.8%	13.9%
公共事業	14.8%	14.3%	14.4%	14.2%	14.0%
その他					
1人あたりGDP(ルピー)	23,299	25,773	28,684	32,224	36,771
消費者物価上昇率(%)	4.3	3.8	3.8	4.2	...
国際収支					
経常収支(百万ドル)	6,345	14,083	-2,470	-9,186	-9,609
貿易収支(百万ドル)	-10,690	-13,718	-33,702	-51,841	-64,905
輸出(百万ドル)	53,774	66,285	85,206	105,152	127,090
輸入(百万ドル)	64,464	80,003	118,908	156,993	191,995
為替レート(ルピー=US\$1)	48.61	46.58	45.32	44.10	45.31

出典：アジア開発銀行資料より作成

1-2 貿易動向

好調な経済成長を背景に、貿易総額は2001年の311億8,960万米ドルから2006年度には843億1,730万米ドルへと2.7倍に拡大した。特に輸入の伸びは2001年から2006年で3倍となり、輸出の伸びを上回っている。そのため、貿易赤字も2001年の75億5,300万米ドルから2009年には498億8,700万ドルへと6.6倍に膨らんだ。

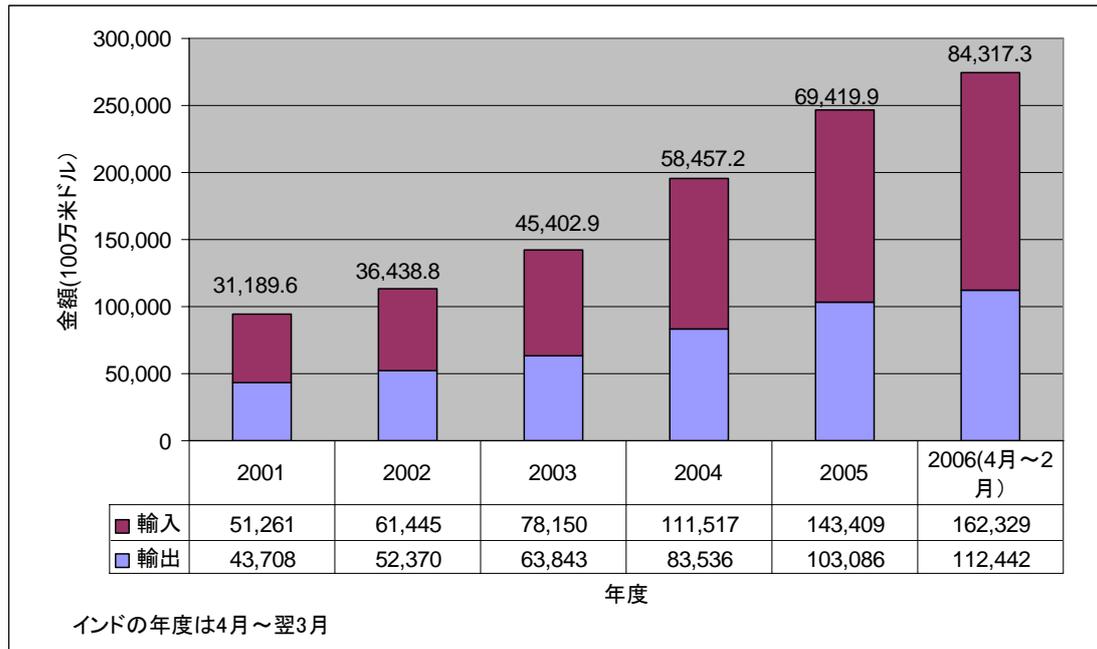


図3 インドの貿易額の推移

出典：ジェトロ貿易投資白書各年版

品目別に輸出をみると、石油製品(ガソリン、ディーゼル、ケロシン等)が前年同期比59.0%増と主要品目の中で最も大きな伸びを示し、宝飾・宝石品を抜いて最大の輸出品となった。輸出全体に占めるシェアは2005年度の11.2%から15.0%に拡大した。これはリアランスグループ等大手民間企業が精製能力を拡充させていること、石油製品の国際相場が上昇していること等が背景にある。一方、前年度まで最大の輸出品目であった宝石・宝飾品は米国や欧州、香港市場向け等が鈍化したことを受け、マイナス成長となった。

また、品目別輸入では原油・石油製品が国内エネルギー需要の拡大、民間企業による輸出向け石油製品の精製能力の拡大等を背景に前年同期比31.1%増となった。また、金属鉱石・スクラップの高い伸び率が目立つが、電気・電子や自動車産業といった国内製造業の活性化に伴う金属原材料需要の拡大が要因とみられている。

表2 インドの主要品目別輸出入

(単位：100万ドル、%)

輸 出(FOB)				
	2005年	2006年度 (06年4月～07年2月)		
	金額	金額	構成比	伸び率
石油製品	11,513	16,891	15	59.0
宝石・宝飾品	15,544	13,786	12.3	△ 0.6
既製服	8,403	7,845	7	2.9
繊維製品 (既製服以外)	7,634	7,440	6.6	6.7
機械類	4,795	5,840	5.2	30.7
薬品・医薬品・化粧品	4,873	4,809	4.3	8.9
金属加工品	4,173	4,440	3.9	17.8
輸送機器	4,566	4,199	3.7	13.5
鉄鋼半製品	3,006	3,933	3.5	49.5
鉄鉱石	3,860	3,320	3	1.3
合計 (その他含む)	103,086	112,442	100	23.0

(単位：100万ドル、%)

輸 入(CIF)				
	2005年	2006年度 (06年4月～07年2月)		
	金額	金額	構成比	伸び率
原油・石油製品	43,951	52,115	32.1	31.1
エレクトロニクス製品	13,190	14,379	8.9	22.2
金・銀	11,188	13,094	8.1	29.1
電気機械を除く機械類	9,893	12,382	7.6	39.8
金属鉱石・スクラップ	3,770	7,500	4.6	120
真珠・貴石	9,139	6,621	4.1	△ 23.3
鉄鋼	4,249	5,377	3.3	36.7
有機化学品	4,697	4,935	3	15.9
石炭、コークス、練炭	3,699	4,045	2.5	16.8
輸送機器	3,148	3,992	2.5	36
合計 (その他含む)	143,409	162,329	100	25.5

〔注〕 インドの年度は4月～翌3月。伸び率は前年同期(2005年4月～2006年2月)と比較したもの。

出典：ジェトロ貿易投資白書 2007年版

主要貿易相手国・地域別に輸出をみると、アラブ首長国連邦(UAE)及び中国向けの輸出が堅調な伸びを示した。

表3 インドの主要国・地域別輸出入

(単位：100万ドル、%)

輸 出(FOB)				
	2005年	2006年度(4月～2月)		
	金額	金額	構成比	伸び率
米国	17,201	16,917	15	8.7
アラブ首長国連邦	8,592	10,813	9.6	41.9
中国	6,720	7,255	6.5	25.5
シンガポール	5,569	5,422	4.8	13.5
英国	5,145	5,031	4.5	10.8
香港	4,457	4,046	3.6	2.2
ドイツ	3,516	3,517	3.1	10.9
イタリア	2,490	3,217	2.9	44.7
ベルギー	2,853	3,102	2.8	22.0
日本	2,458	2,509	2.2	14.0
ASEAN	10,512	11,327	10.1	24.6
合計(その他含む)	103,086	112,442	100	23.0

(単位：100万ドル、%)

輸 入(CIF)				
	2005年	2006年度(4月～2月)		
	金額	金額	構成比	伸び率
中国	10,738	15,669	9.7	62.4
サウジアラビア	1,617	12,366	7.6	n.a.
米国	7,777	9,229	5.7	31.9
スイス	6,525	7,982	4.9	36.9
アラブ首長国連邦	4,311	7,600	4.7	n.a.
ドイツ	5,818	6,731	4.1	28.5
イラン	686	6,730	4.1	n.a.
ナイジェリア	72	6,509	4	n.a.
オーストラリア	4,850	6,241	3.8	39.9
クウェート	460	5,392	3.3	n.a.
ASEAN	10,609	16,179	10	69.5
合計(その他含む)	143,409	162,329	100	25.5

[注] インドの年度は4月～翌3月。伸び率は前年同期(2005年4月～2006年2月)と比較したもの。

2006年度のサウジアラビア、UAE、イラン、ナイジェリア、イラクからの輸入額には、原油・石油製品が加算されており、前年同期との比較は不可。

ASEANは、シンガポール含む10カ国。

出典：ジェトロ貿易投資白書2007年版

1-3 投資動向

2006年の対内直接投資額(実行ベース)は、前年比2.6倍の5,035億7,300万ルピー(111億1,950万米ドル)となり、投資統計の公開を開始した1991年以来最高を記録した。

過去5年間の経緯をみると、2002年に対前年比半分以下となったが、これは最大の投資国である米国が、テロ事件やその後の景気低迷により投資額を大幅に減らしたことが、また2001年に通信分野で大型の投資案件が英国やオランダからの投資が減少したことが主な理由である。

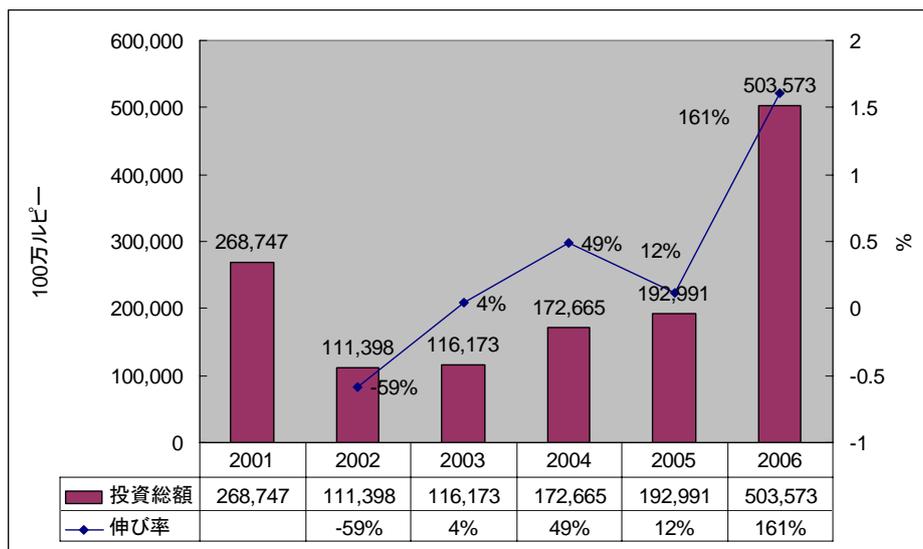


図4 インドの対内直接投資額の推移

出典：ジェトロ貿易投資白書各年版

国別では、モーリシャスからの投資が2,222億800万米ドルで、全体の44.1%を占めた。モーリシャスからの投資は累積ベースでもトップとなっている。これは、インド・モーリシャス間の二重課税防止条約において、株式の売却に伴うキャピタルゲインについては当該株式の売り手の居住国において課税されると定められている一方、モーリシャスではキャピタルゲインには課税されないことから、この税務面でのメリットを活用した迂回投資が行われているとみられる。

投資額第2位は対前年比8.2倍の伸びを示した英国、続いて米国となっている。英国からの投資額の急増は、2006年12月、大手石油探査会社ケアン・インディアの新規株式公開に伴い、親会社に当たるケアン・UKホールディングスが約30%の株式を取得したことによる。

なお、日本からの投資額は52億2,900万ルピーで全体の1%を占めるに過ぎないが、これには既進出企業の再投資が含まれていない。2006年にはスズキによる新工場設立案件を筆頭に自動車及び同部品産業だけでも合計400億～500億円規模の投資が実行された。しかし、これらの多くは日系企業のインド法人による利益の再投資で、統計上には表れていない。

表4 インドの国別対内直接投資(実行ベース)

(単位:100万ルピー、%)

	2005年	2006年			累計金額
	投資額	投資額	構成比	伸び率	
モーリシャス	94,078	222,208	44.1	136.2	696,533
米国	20,700	33,204	6.6	60.4	234,385
英国	9,578	78,247	15.5	716.9	157,962
オランダ	5,277	22,457	4.5	325.5	107,135
日本	7,450	5,229	1.0	△ 29.8	91,681
シンガポール	14,169	28,532	5.7	101.4	68,514
ドイツ	3,683	13,972	2.8	279.4	68,398
フランス	1,288	3,877	0.8	200.9	36,404
韓国	2,943	2,935	0.6	△ 0.3	31,934
スイス	3,689	3,151	0.6	△ 14.6	28,388
イタリア	1,434	2,576	0.5	79.7	22,677
合計(その他含む)	192,991	503,573	100	160.9	2,035,492

〔注〕累計は情報公開を始めた1991年8月から2006年12月まで。

〔出所〕商工省"SIA News Letter"より作成。

出典：ジェトロ貿易投資白書 2007年版

業種別では金融・保険業等を中心とするサービス分野への投資が対前年比 5.7 倍と急増し最大となったほか、電子機器及びソフトウェア分野が同 2.0 倍、通信分野が同 4.5 倍となった。サービス分野への投資の急増は、欧米の多国籍企業が目覚ましい発展の期待できるインドの金融・証券市場への参入を本格化させていることが背景にある。

表5 インドの業種別国内投資(実行ベース)

(単位:100万ルピー、%)

	2005年	2006年			累計金額
	投資額	投資額	構成比	伸び率	
電子(機器およびソフトウェア)	45,938	92,494	18.4	101.3	302,588
サービス(金融など)	31,445	178,585	35.5	467.9	301,328
通信	9,639	43,541	8.6	351.7	165,535
輸送機器	9,659	18,304	3.6	89.5	149,925
電力・石油精製	2,765	11,380	2.3	311.6	118,486
化学(肥料は除く)	9,045	17,954	3.6	98.5	92,518
薬品・医薬品	5,107	9,757	1.9	91	50,263
加工食品	1,783	2,463	0.5	38.2	49,241
セメント・石膏	19,698	9,520	1.9	△ 51.7	41,833
冶金	6,322	7,923	1.6	25.3	34,944
コンサルタントサービス	1,627	5,554	1.1	241.3	25,860
繊維	3,462	5,268	1	52.2	22,132
機械類	2,225	2,346	0.5	5.4	21,624
ホテル・観光	2,800	8,175	1.6	192	21,373
貿易	1,258	3,861	0.8	207	18,615
合計(その他含む)	192,991	503,573	100	160.9	2,035,492

〔注〕累計は情報公開を始めた1991年8月から2006年12月まで。

〔出所〕商工省"SIA News Letter"より作成。

出典：ジェトロ貿易投資白書 2007年版

2. インドの船用産業を取り巻く産業の現状

2-1 海運業

インドは7,517キロメートルの海岸線を持ち、12の主要港湾と185の中小港湾を持つ海運国である。対外貿易のうち、数量ベースでは95%、金額ベースでは70%が海運によるものとなっている。¹

(1) 商船隊の規模

インドの商船隊の規模は、1993年までは600万GT前後であったが、1993年に700万GTに達した。その後10年程度は700万GT前後で推移したが、2004年以降急速に増え、2006年12月31日現在では842万GTに達した。

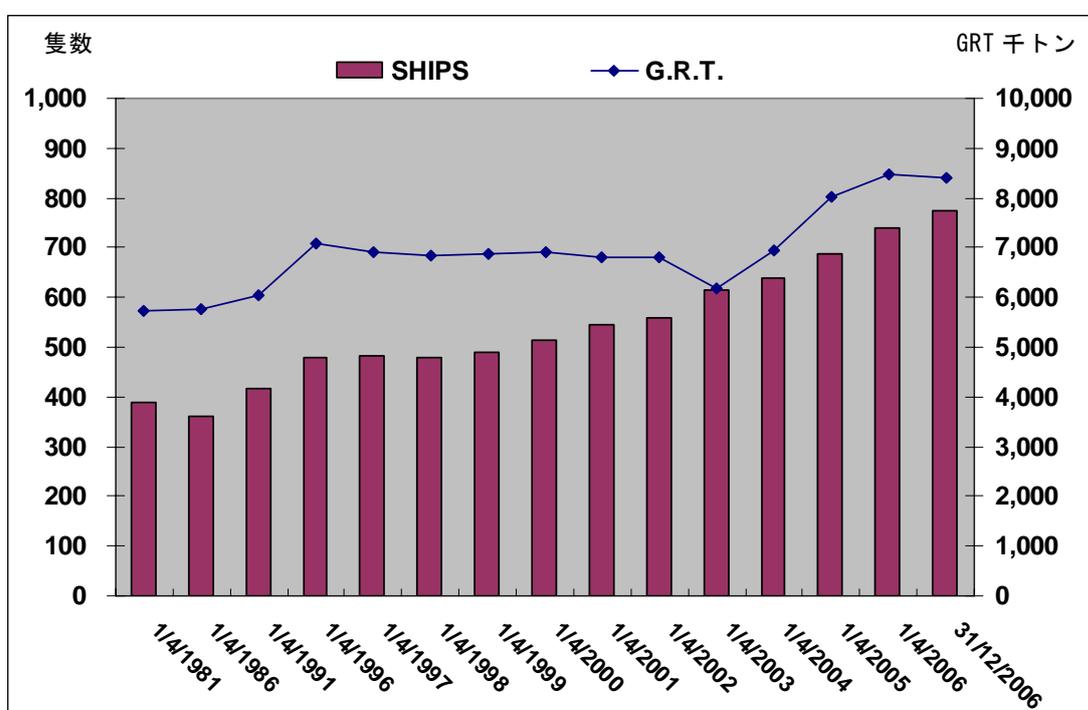


図5 インド商船隊規模の推移

出典：海運局アニュアルレポート 2006-2007 より作成

しかし、インドの海運業界は振るわない。1987年度には国内輸送を含む海上輸送全体の40.7%をインドの海運業界が占めていたが、ここ数年そのシェアは30から32%に落ち込んでいる。対外貿易だけに限ると、インドの海運業のシェアは14%程度に過ぎない。²

¹ ICRA Sector Analysis “Shipping and Ports”, ICRA 2006年

² ICRA Sector Analysis “Shipping and Ports”, ICRA 2006年

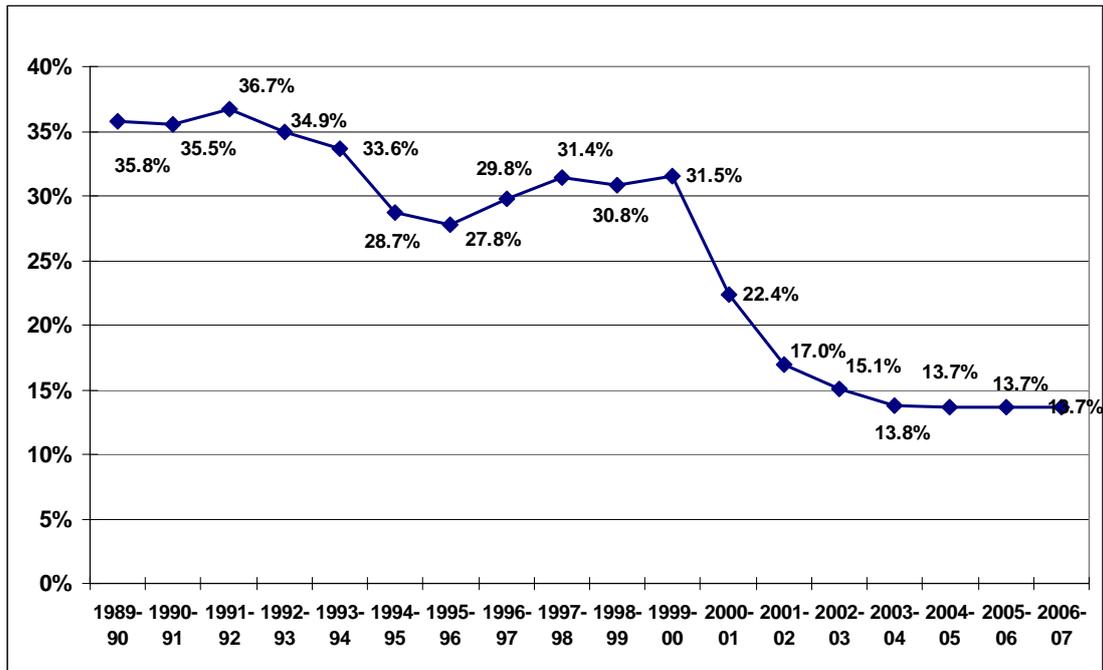


図6 インドの商船隊が対外貿易に占める割合

出典：インド船主協会アニュアルレビュー2005-2006，2006-2007年のデータは海運局アニュアルレポート2006-2007より作成

インドの海運産業が伸び悩んでいる背景には、12種類にも及び複雑で高率な税制がある。業界の長年の要請に応じ、インド政府は2004年度からトン税を導入し、これにより海運会社の実質課税負担は2%程度に軽減されたが³、一方、政府はサービス税や付加給付税を新たに導入した。こうした税制度により、インドの海運会社は外国船舶に対して価格競争力が劣る状況が続いている。

2007年1月には、インド船主協会(INSA)は政府に、来年度予算で国内海運企業に関する税制の見直しを要求した。自由にインドの港湾を利用している外国海運企業とは適応する税制が異なり不公平であるとの不満が国内で高まっている。乗組員税もインド船籍の船で働く場合のみかかるため、優秀な人材が外国船に流出している。INSAは税率の共通化で対応するよう政府に求めている。INSAはこのほか、船舶修理保守材の輸入関税、チャーター料のリース税、船舶供給品・部品にかかる販売税と付加価値税、その他の収入にかかる法人税、ある種の船・部品・燃料の輸入関税、配当金税、福利厚生税、財産税等の見直しも要求した。⁴ しかし、それに対して政府が応じる方向で検討しているという報道はない。

³ それまで海運会社は一般の企業と同様、利益に対して一定の法人所得税(33%)を課されていた。海運業界においては、諸外国で、法人所得税ではなく保有船舶の総トン数に応じて課されるトン税の導入がすすんでいる。デロイト・トウシュ・トーマツのレポートによると、トン税を取り入れている国は、ドイツ、オランダ、イギリス、ベルギー、デンマーク、ギリシャ、アイルランド、イタリア、ノルウェイ、ラトビア、米国、中国、韓国等。また、2006年9月4日付のHindu Business Line紙によると、世界の90%程度の商船隊は、法人所得税ではなくトン税を納税しており、実質税率は1-2%程度になると報道されている。

⁴ 2007年1月27日付け The Press Trust of India

(2) 船舶需要

インドの海運業界は上述のような厳しい税制の中におかれてはいるものの、順調な対外貿易の伸び、老朽化した船舶の代替の必要性等を背景に、船舶の需要は堅調である。

成長を牽引している1つは、オフショア船需要の拡大である。世界的な資源需要の高まりで、インドの石油探索・生産市場の急成長が見込まれている。そのため、海運会社が相次ぎオフショア事業を拡大している。インド海運公社(SCI)、バルン海運、グレート・オフショア、ガルウェア・オフショア等がオフショア・サービス船(OSV)やプラットフォームサプライ船を調達し、一部では掘削リグを自ら運転する会社も出てきた。インドの油田では現在 36 基のリグが稼働しているが、今後リグ需要は 50-55 基に増える見通しである。

5

また、老朽船の代替需要も大きい。2006年のINSAの調査によると、インドの船主が所有する船舶の半分は5年以内にスクラップする必要があるとしている。2006年3月時点で、インドの会社が所有する船舶は739隻あるがそのうち56%は5年以内にスクラップの対象となる。インドの商船隊の平均船齢は18年で、全体の70%は20年以上。さらに、インドの船主が所有する船の多くはIMOの規定により2010年以降使えなくなるシングルハルもある。INSAの調査によれば、こうした船舶代替にインドの海運業界は40億米ドルを投じる必要がでてくるという。⁶

コンテナ船の需要も底堅い。2007年2月27日付けThe Press Trust of Indiaに掲載されたインド海運公社のサビアサチ・ハジャラ会長は、インドのコンテナ海運産業の成長率は14%と、世界の平均の10%を上回る高成長になると予測している。同会長は今後10年間、海運業界全体では18%の成長率を維持すると見ている。大幅成長が実現したのはインドが中国に次ぐ世界の製造業中心地となり、海運輸送形式が一般貨物からコンテナへ移行したことが背景にある。

こうしたことから、国営のインド海運公社をはじめ、民間の海運会社も新造船の発注、中古船の調達を積極的に行っている。次に、主要海運会社とその船舶調達状況等を概説する。

(3) 主要海運会社の概要

① インド海運公社(Shipping Corporation of India : SCI)

1961年にイースタン・ SHIPPING・コーポレーションとウェスタン・ SHIPPING・コーポレーションの合併により、資本金2億3,450万ルピーで設立された国営海運会社。その後、ジャヤンティ・ SHIPPING・カンパニー、モーグル・ライン株式会社をそれぞれ1973年、1986年に合併した。現在は資本金28億2,300万ルピー、2006-07年度の総売上は421億ルピー、税引き後利益は101億ルピーとなっている。

⁵ 2006年12月28日付け Indian Express

⁶ 2006年10月5日付け The Shipping Times

表 6 SCI の財務内容

単位：100 万ルピー

	2004-05	2005-06	2006-07
総売り上げ	36,458	35,845	42,104
税引き後利益	14,199	10,422	10,149

出典：SCI アニュアルレポート

所有船舶

設立当初は 19 隻の船舶を所有するのみであったが、現在では SCI は合計 475 万 DWT、80 隻の船舶を所有・運航している。所有船舶は多岐に渡り、バルク船、原油タンカー、プロダクトタンカー、コンビネーション・キャリア、貨物船、コンテナ船、オフショアサプライ船、貨客船等がある。同社の所有船舶の内訳は以下の通り。

表 7 SCI 社所有船舶の内訳

単位：隻数、DWT

	隻数	DWT
原油タンカー	27	2,557,854
プロダクトタンカー	9	351,772
ケミカルタンカー	3	93,030
ガスキャリア	2	35,202
バルク船	20	835,250
コンビネーションキャリア	1	123,465
VLCC タンカー	2	632,626
コンテナ船	4	106,835
貨客船	2	5,421
オフショアサプライ船	10	14,228
合計	80	4,755,683

出典：SCI ウェブサイト

2007 年 8 月に実施したインタビューによれば、同社所有の船舶のうち 1970 年代に建造したものは日本製が多く、内訳はタンカーや貨物船等である。日本の船舶に対する評価は高い。同社は 2010 年までに IMO の規則に基づきシングルハルをダブルハルに買い換える予定だが、1982 年に日本の造船所で建造された 4 万 5,000 トンのタンカー 2 隻については、コンディションがよいためスクラップにせずダブルハルに改造することを決めた。しかし、コストの面もあり、最近の調達先は韓国や中国が多いという。

なお、SCI 社の所有船舶リストは別添 1 のとおりである。

これらに加え、政府省庁や政府機関が所有する合計 11 万 9,000GT(63,000DWT)、53 隻の船舶も運航している。

船舶調達

インドでは、海運道路輸送高速道路省(Ministry of Shipping, Road Transport and Highways)の海運局(Department of Shipping)が海運(沿岸輸送を含む)、内陸水運、港湾、造船を管轄しているが、その海運局は2011年度までの海事産業の目標と戦略を定めた国家海事開発計画(National Maritime Development Programme - NMDP)を2005年12月に発表した。国営海運会社であるインド海運公社は、この計画の中で76隻の船舶を調達することになっていた⁷。

2007年8月のSCIへのインタビュー及び報道によれば、76隻の計画には若干変更があったようである。2007年8月の同社へのインタビューによれば、今後5年間で62隻を調達することになっている。⁸

このうち、VLCCタンカー、プロダクトタンカー等24隻が発注済である。また2007年8月のインタビュー時点では、それまでインドの造船所への発注実績はない、ということだったので、2007年10月にバラティ造船所に発注したAHTS船は、同社初めての国内発注ということになる。インド国内で発注していない理由についてインタビューでは、インドでは建造に時間がかかること、見積もり金額が韓国の方が安いこと、等を理由に挙げていた。しかし、インドの造船所も活発な拡張投資を行っており、将来的には国内造船所から調達するかもしれないと語っていたが、それから約2ヶ月でそれが実現したことになる。

⁷ 海運局ウェブサイト「国家海事開発計画」

⁸ ただし、2007年8月13日付け Lloyd's List、2007年6月11日付け The Press Trust of India 等では、調達船舶数は72隻、投資金額は40億米ドルと報道されている。

表 8 SCI の調達済み及び 2007-08 年度調達予定船舶

船舶タイプ	隻数	発注先	サイズ	発注金額	発注時期	納入時期
VLCC タンカー	2	大宇	31 万 9,000DWT	2 億 6,000 万米ドル程度	2005 年 10 月	2008~2009 年
4,400 TEU セル構造コンテナ船	2	現代	4,400TEU x 2 隻	2006-07 年度発注予定の 5,000TEU のコンテナ船と併せて 2 億 8,000 万米ドル	2006 年 11 月	2010 年末
LR-I プロダクトタンカー	6	STX	7 万 3,000DWT	総額 3 億 7100 万米ドル	2006 年 10 月	2010 年第 1 四半期
MR プロダクトタンカー	2	中国	4 万 7,000DWT	不明	2007 年 2 月	2009 年に 1 隻目、2010 年に 2 隻目
アフアマクスタンカー	4	現代	11 万 DWT	6 隻併せて 4 億 2,664 万米ドル(176 億 2,000 万ルピー)	2007 年 4 月	2010 年から 2011 年
LR-II 石油/プロダクトタンカー	2	現代	7 万 3,000DWT	未定	2006-07 年度内に発注予定	NA
パナマクス型バルク船	4	未定	7 万 5,000DWT	未定	2006-2007 年度内に発注予定	NA
5,000 TEU セル構造コンテナ船	2	未定	5,000TEU	未定 (現代に発注した 4,400TEU のコンテナ船 2 隻と併せて 2 億 8,000 万米ドル)	2006-2007 年度内に発注予定	NA
AHTS	4	バラティ造 船所	80 トンボラード プル	8,928 万米ドル	2007 年 10 月	不明

出典：報道記事及び SCI アニュアルレポートより作成

また、同社が近いうちに調達を計画している船舶は以下のとおりである。

表 9 SCI の調達予定船舶

船舶タイプ	隻数	サイズ
ハンディマックス型バルク船	6 隻	5 万 5,000DWT
ケープサイズ型バルク船	2(1 隻プラス 1 隻オプション)	17 万 DWT
スエズマックス型石油タンカー	2(1 隻プラス 1 隻オプション)	14 万 DWT
ケミカルタンカー	4 隻	3 万 DWT

出典：SCI アニュアルレポート

調達予定の残りの船舶については、詳細はまだ発表されていない。

② グレート・イースタン・ SHIPPING (Great Eastern Shipping)

インド最大の民間船会社で、1948 年に設立された。保有船舶数は 40 隻、327 万 DWT に上る。同社の海運事業はバラ積み船ビジネスとタンカービジネスから成り、同社のタンカーはシェル、BP、エクソンモービル、シェブロンテキサコ、トタルフィナエルフ、BHP 等のオイル関連メジャー企業から承認を受けている。

2006-07 年度の総売上は 225 億 1,100 万ルピー、税引き後利益は 87 億 7,890 万ルピーとなった。

表 10 グレート・イースタン・ SHIPPING の財務内容

単位：100 万ルピー

15	2004-05	2005-06	2006-07
総売り上げ	21,192.3	23,420.8	22,511.0
税引き後利益	8,165.6	8,435.0	8,778.9

出典：グレート・イースタン・ SHIPPING
アニュアルレポート 2005-06 年度

また、同社は石油ガスオフショアセクター部門を 2007 年初旬に独立させ、グレート・オフショア海運を設立した。

所有船舶

2007 年 3 月 31 日現在、45 隻、総トン数 291 万 6,459DWT の船舶を所有しており、平均船齢は 12.5 年となっている。そのうち、14 隻が石油タンカー、18 隻がプロダクトタンカー、2 隻がガスキャリア、11 隻がバルク・キャリアとなっている。同社の所有船舶リストは別添 2 のとおり。

また、分離独立したグレート・オフショア海運では 40 隻の船を所有している。同社へのインタビューによれば、バラティ造船所建造のものが多い。グレート・オフショア海運の所有船舶リストは別添 3 のとおり。

船舶調達

同社は 2006-07 年度の間にプロダクトタンカーの新造船を 3 隻、中古の石油タンカーを 1 隻、プロダクトタンカーを 1 隻、バルク船を 2 隻調達した。

2007 年 5 月 4 日現在、同社が調達中の船舶は、以下の 11 隻である。

表 11 グレート・イースタン・ SHIPPING の調達中の船舶

分類	タイプ	受注先造船所	DWT(MT)	建造年・月	納入予定月
納入済新造船					
プロダクトタンカー	Medium Range	STX造船	47,848	2007	Mar-07
	Medium Range	現代尾浦造船	37,159	2007	Mar-07
	Medium Range	NA	37,145	2007	Jan-07
中古船					
原油タンカー	Suezmax	NA	147,834	1996	Nov-06
プロダクトタンカー	General Purpose	NA	29,998	1988	Feb-07
Dry Bulk Carriers	Capesize	NA	164,796	1996	Mar-07
	Panamax	NA	73,350	1994	Mar-07
2007年5月4日現在建造中の船舶					
	Long Range One	STX造船	74,500	Mar-06	End2008
	Long Range One	STX造船	74,500	Mar-06	End2008
	Long Range One	STX造船	74,500	Mar-06	Mid2009
	Long Range One	STX造船	74,500	Mar-06	Mid2009
	Medium Range	STX造船	47,400	Apr-04	Sep-07

出典：グレート・イースタン・SHIPPING アニュアルレポート
2005-06 年度, 一部報道記事より補足

このほか、報道によれば 2007 年 6 月に AHTS 船を 2 隻コロombo造船所から調達している⁹。表 11 からわかるように、同社もインド海運公社と同様、韓国からの調達が多い。2007 年 8 月のインタビューによれば、同社の新造船の調達先は 90～95%は韓国だという。

③ メルカトール・ラインズ (Mercator Lines)

所有船舶トン数ベースでは、グレート・イースタン・SHIPPING に次ぐ第 2 の民間海運会社。1983 年に設立され、1993 年に上場した。沿岸輸送というインドではニッチ市場にあたる分野から海運業に参入した。スラー港等から砂岩を輸送しているほか、石炭輸送も手がける。

また、子会社を通じて石油ガスのオフショアビジネスにも参入している。

2006-07 年度の売り上げは 115 億 20 万ルピーとなっている。

⁹ 2007 年 6 月 28 日付け Asia Pulse

表 12 メルカトール・ラインズの財務内容

単位：100 万ルピー

	2005-06	2006-07
総売り上げ	8,433.2	11,500.2
税引き後利益	1,980.3	1,348.6

出典：メルカトール・ラインズ
 アニュアルレポート 2006-07 年度

所有船舶

同社の商船隊の規模は 30 隻で、そのうち 18 隻が所有船舶、12 隻はチャーター船である¹⁰。バルクキャリア、中型及びアフラマックスから VLCC の大きさまでの多様なタンカー等を運航している。同社の商船隊リストは別添 4¹¹のとおり。

船舶調達

同社は中古船を買うことが多く、2007 年 8 月インタビュー時の話によると、新造船の計画はない。オフショアビジネスに参入するつもりで新造船も考えていたが、新造船の価格の急激な高騰で計画を棚上げした。オイルリグを調達中でそれは 2009 年 3 月に納入される予定である。

④ エッサー海運(Essar Shipping)

1975 年にエッサー・グループの子会社として設立された。エッサー・グループは、製鉄、石油・ガス、電力、通信、IT、海運、建設等数多くのビジネスに参入しているインド有数のコングロマリットである。

エッサー海運はグループ企業向けに鉄鋼、石油関連品等の輸送を行うほか、グループ外企業の貨物も取り扱う。

2007 年度の売上は 104 億 4,620 万ルピー、税引き後利益は 13 億 5,220 万ルピーとなっている。2005-06 年度よりも売り上げが大幅に伸びているのに税引き後利益が落ちているのは、船舶運航コスト(Fleet operating cost)の上昇が大きな原因となっている。2005-06 年度には 42.8 億ルピーだった船舶運航コストは 2006-07 年度には 61.4 億ルピーに跳ね上がった。

¹⁰ 2007 年 8 月の同社へのインタビューによる。ただし同社のウェブサイトに掲載されている船舶は 27 隻、243 万 DWT である。

¹¹ 同社ウェブサイトより。上述の註のとおり、ウェブサイトに掲載されているのは 27 隻のみで、所有船とチャーター船の区別はない。

表 13 エッサー海運の財務内容

単位：100 万ルピー

	2004-05	2005-06	2006-07
総売り上げ	8,625.7	7,602.9	10,446.2
税引き後利益	2,580.4	1,852.2	1,340.4

出典：エッサー海運アニュアルレポート

なお、同社の所有船舶リストは公表されていないが、2007年8月のインタビューによると、所有船舶には5隻のケープサイズ型船があり、そのうち4隻は1980年代に日本で建造されたものである。

船舶調達

新造船の計画はなく、所有船舶の多くは中古船である。以前に新造船を調達した際には韓国から調達した。

⑤ バルン海運(Varun Shipping)

1971年に設立、1986年に上場した。LPG輸送等が主要ビジネスである。1995年にシンガポールに子会社を設立している。2006年9月30日現在、インドのLPG輸送能力の79%を占め、インド最大のLPG輸送会社である。

2005-06年度の売り上げは72億4,000万ルピー、税引き後利益は14億1,340万ルピーとなっている。同社もエッサー海運と同様、売り上げが伸びているのに利益が減少した。同社の場合は、運航コストも上昇したが、資金調達コスト(利子等)、償却コスト等も増えている。

表 14 バルン海運の財務内容

単位：100 万ルピー

	2004-05	2005-06	2006-07
総売り上げ	3,882.3	6,443.1	7,240.0
税引き後利益	816.9	1,808.9	1,413.4

出典：バルン海運アニュアルレポート

所有船舶

LNGキャリア、プロダクトタンカー、石油タンカー、アンカーハンドリングサプライ船等の計20隻を所有している。同社へのインタビューによれば、所有船舶は中古船が多い。所有船舶リストは別添5のとおり。

船舶調達

2007年8月の同社へのインタビューによれば、同社所有の中古のLPG船が2010～2011年に代替時期を迎えるので、その折には新造船も行う予定である。

2-2 造船業

独立当時 12 ヶ所程度であったインドの造船業界は、1980 年代には 45 社まで増加したが、その後閉鎖されたところもあり、現在は 27 社となっている。そのうち 6 社が中央政府の管轄、2 社が州政府管轄、19 社が民間企業である。中央政府及び州政府管轄の造船所は次の通り。

表 15 政府系造船所

造船所名	立地
海運局管轄の造船所	
ヒンドゥスタン造船所	ビシャーカパトナム
コーチン造船所	コーチン
フリードック&ポートエンジニア	コルカタ
国防省管轄の造船所	
マザガオンドック	ムンバイ
ガーデンリーチシップビルダー&エンジニアズ	コルカタ
ゴア造船所	ゴア
州政府管轄の造船所	
アルコック・アッシュダウン	グジャラート
シャリマーワークス	コルカタ

出典：海運局アニュアルレポート 2006-2007

このうち、最も大きな船舶建造設備を持っているのがコーチン造船所で 11 万トンの船舶建造設備を持つ。

また、インドの造船業界の受注残は 36 億 9,000 万米ドルで、このうち民間造船所によるものが全体の 73% の 26 億 3,000 万米ドルを占めている¹²。

民間造船所の中で大手は、ABG 造船所、バラティ造船所や最近設立された L&T 造船所である。政府系及び民間造船所の建造能力を含めたリストは別添 6 のとおり。

(1) 受注動向

世界的に造船業が活況を呈す中、インドの造船所も海外での受注を増やしている。もともと、インドの民間の造船所は輸出向け船舶の建造が多い。民間の造船業界はこれまで、国内の海運会社からの受注がなかったため、輸出に活路を見出してきたためである。インドの海運業界が国内の造船所に発注してこなかった理由は、納期を守らない、建造できる船のサイズが小さい、品質に不安がある、といった点である。

これまでは上述のような点から、インドの建造船は輸出向けが主で、2002-2007 年の 5 年間の建造実績のうち、81.4% が輸出向けとなっている。

¹² 2007 年 10 月 12 日付け AFX Asia

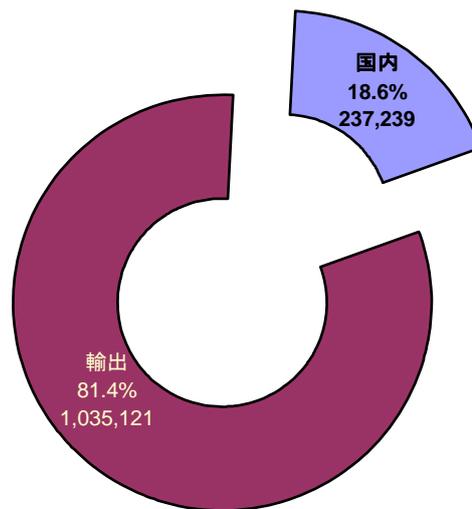


図7 インド造船業界の国内、輸出売上比
(第10次国家5ヶ年計画期間 - 2002年~2007年)

出典：“Report of Working Group for Shipbuilding and Shiprepair Industry for the Eleventh Five Year Plan”海運道路輸送高速道路省、2007年3月

しかし2007年8月に訪問した海運会社は、世界的に船台が不足し、またインドの民間造船所が次々に拡張、新規ヤードを設立していく中で、今後は国内造船所に発注することもある、と話していた。実際、インド海運公社がバラティ造船所に発注したAHTS船が同社の国内発注第一号となったことは前述のとおりである。また、エッサー海運、グレートイースタン等もインドの造船所への発注を始めている。

それでも当面はインドの造船業界を牽引していくのは輸出向けの建造であると見込まれている。インドの造船輸出を担っているのは主に民間造船所である。2007年3月の報道によれば、インドの造船所の受注残223隻のうち152隻(金額にして27億7,800万米ドル)は外国向けである。とくに民間は海外受注率が多く、民間造船所の受注残26億8600万米ドルのうち海外向けは22億8400万米ドルと全体の85%を占める。政府系の造船所では受注残10億1100万米ドルのうち海外向けは5億1700万米ドルである。過去5年間の受注残は年率60%の割合で伸びてきた。今後10年間は年率30%の割合で伸びるとみられている。¹³

第9次5ヵ年計画の5年間には38万5,050DWTだった造船輸出は、第10次5ヵ年計画の5年間には103万5,121DWTと2.7倍まで増大した。政府は第11次5ヵ年計画の5年間には造船輸出は371万5,000DWTと、第10次5ヵ年計画の5年間の3.6倍に達すると見込んでいる。

¹³ 2007年3月20日付け BusinessLine

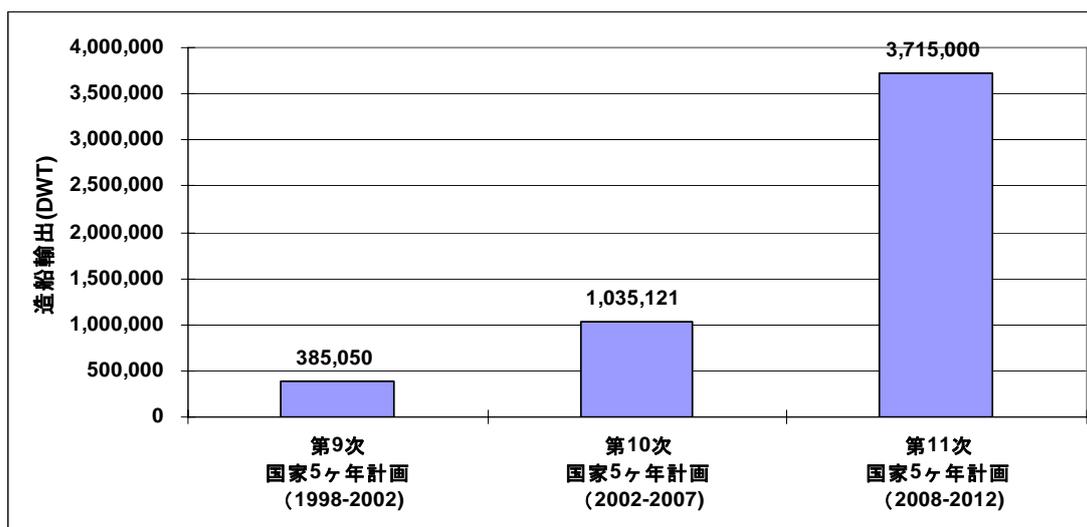


図 8 造船輸出の推移と予測

出典： "Report of Working Group for Shipbuilding and Shiprepair Industry for the Eleventh Five Year Plan"海運道路輸送高速道路省、2007年3月

また、インド造船工業会が実施した調査によれば、インドの造船業は今後10年間年率30%の割合で成長し、世界の造船受注におけるインドの割合は、2006-07年度0.4%から第11次5ヶ年計画の2007-2012年の間には2.2%に、さらに第12次5ヶ年計画の2012-17年には7.8%まで上昇すると予測している。その間、造船業がインドのGDPに占める割合は2006-07年度の0.04%から2012-17年の5ヶ年計画期間には0.27%となる見込みである。

表 16 インドの造船業の今後の予測

	2006-07	2007-12	2012-17
インド造船業の受注残 (100万 DWT)	1.30	5.00	18.00
世界の造船業の受注残(100万 DWT)	231.2	231.2*	231.2*
世界の受注残に占めるインドの割合	0.4%	2.2%	7.8%
船舶納入 (100万 DWT)	0.65	2.50	9.00
造船売り上げ (10億米ドル)	0.65	2.50	9.00
GDPに占める造船業の割合	0.04%	0.16%	0.27%
雇用者数	12,000	78,000	252,000

*世界の造船発注が2010年以降、減少すると見込まれており、その分インドの受注残に対するシェアはさらに増加することも考えられる。

出典： "Report of Working Group for Shipbuilding and Shiprepair Industry for the Eleventh Five Year Plan"海運道路輸送高速道路省、2007年3月

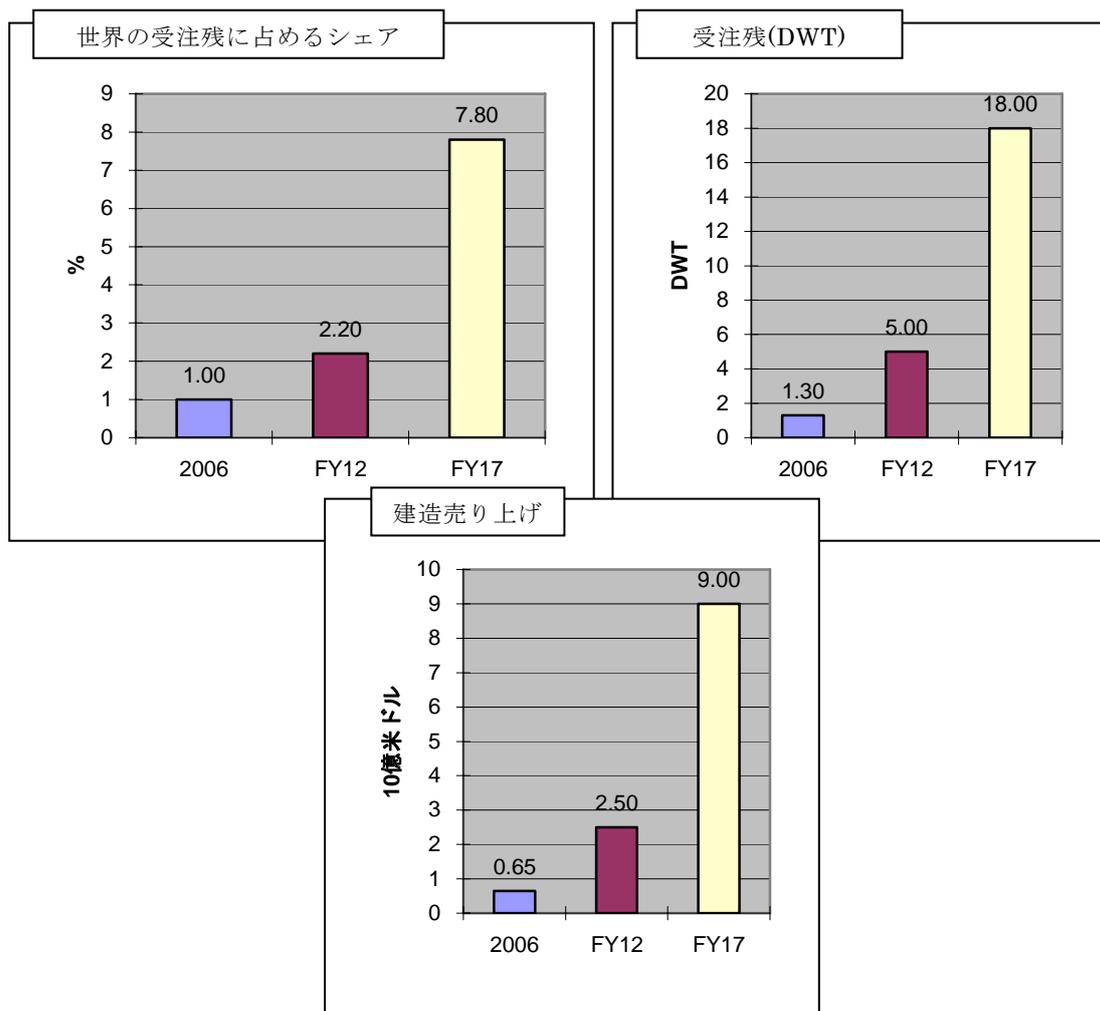


図9 インドの造船業の今後の予測

出典： "Report of Working Group for Shipbuilding and Shiprepair Industry for the Eleventh Five Year Plan"海運道路輸送高速道路省、2007年3月

インド造船工業会よりもさらに意欲的な見方もある。2007年10月12日付け AFX Asia に掲載された海運関連調査コンサルティング会社の i-Maritime 社の社長 Ramesh Singhal 氏のコメントによれば、2008-2009年の世界の造船受注に占めるインドの割合は0.4%に過ぎないが、2020年には15%に上ると予想している。

実際、インドの造船所の造船受注は順調だ。ABG造船所やバラティ造船所等の大手は次々と大型受注を決めているほか、新規参入組のL&T造船所やピパバブ造船所もヤードの完成を待たずに受注を決めている。

また、輸出先は欧州向けが多いが、中には韓国、シンガポール等も含まれている。報道記事よりまとめた最近の大手造船所の主な受注実績を表17にまとめる。

表 17 インドの主要造船所による最近の受注

造船所	顧客	国	受注内容	金額	受注時期	
ABG	Bereederungsgesellschaft H Vogemann GmbH & Co KG, Hamburg	ドイツ	3万5,000トンのハンデンライナーサイズバルク船12隻	143億9,000万ドル	2007年10月	
	H B Vogeman	ドイツ	3万5,000DWTのハンデンライナーサイズバルク船12隻	不明	2007年9月	
	エッサー海運	インド	6隻のスエズマックス型バルク船。1隻5万4,000DWT。	2億1,000万米ドル	2007年9月	
	プレシヤス・シツピン	タイ	12隻のハンデンライナーサイズバルク船。船のサイズは3万2,000DWT。	3億6,000万米ドル	2007年7月	
	ラムナルコ	キプロス	タグボート	1,350万米ドル	2007年3月	
	グジャラート・アインブジャ・セメント	インド	4,000DWTのバルクセメント船1隻のレポートオーダー	990万米ドル	2007年1月	
	パシフィック・ファースト・シツピン	シンガポール	5万4,000DWTのスプラマックス型バラ積み船3隻とアンカーハンドリッジ式のタグ供給船9隻の計12隻。なおパシフィック・ファースト・シツピンはABG造船所の傘下企業。	2億2,900万ドル	2007年1月	
	Vroon Offshore	オランダ	78メートルのLOA driving サポート船。同社はすでにVroon Offshore向けに2隻の船を建造している。	不明	2006年12月	
	バラテイ	シツピン・コーポレーション・オブ・インドニア (SCI)	インド	80トンバラードプルのAHTS船4隻。Haywardの設計による船舶で、SCIがこれを購入するのははじめて。	8,928万米ドル	2007年10月
		オブショア海運会社	ノルウェー	150トン・ボラードプルのAHTS船2隻	6,510万米ドル	2007年6月
マン・フェロスタール		ドイツ	大型ブラットフォームサブライ船	7,600万米ドル	2007年5月	

造船所	顧客	国	受注内容	金額	受注時期
	グレートオフショア	インド	多目的オフショアサポート船1隻。契約金額は6,480万米ドル。	6,480万米ドル	2007年4月
	アップオフショア	バハマ	2隻のプラットフォームサンプライ船	4,300万米ドル	2007年4月
	クリッパーグループ	バハマ	バルク船6隻	1億3050万米ドル	2007年1月
L&T	ロールドック海運	オランダ	8,250DWT, 830TEUsのRO-RO/LO-LO船(半潜水重量物運搬コンテナ船)2隻。同社は2006年4月にも同タイプの船舶4隻をロールドックから受注した。	7,000万米ドル	2007年8月
	ビッグリフト海運	オランダ	長さ154.8m, ビーム26.5で1万8,680DWTの船2隻	9,495万米ドル	2007年6月
ピパバブ	ゴールデン・オーシャングループ	ノルウェー	7万5,000DWTのパナマックス船4隻(2隻のオプションつき)	3,550万米ドル	2007年3月
	海運会社	韓国	3,400TEUのコリテナ船4隻	1億9200万米ドル	2006年9月
	船主	ドイツ	コンテナ船18隻。3400TEUが10隻と1300TEUが8隻で、4隻のオプションつき	7億4000万米ドル	2006年9月

出典：報道記事から作成

(2) 造船所の新規・拡張計画

こうした中、インドでは造船事業への参入や拡大が盛んだ。エンジニアリング・建設大手の L&T グループの参入による L&T 造船所がグジャラート州で既に稼動しているほか、同社はタミールナドゥ州でも新規の造船所を計画していると報じられている。港湾等のインフラ開発大手のシーキング・インフラストラクチャー社は同社が開発しているグジャラート州ピパバブ港近くにピパバブ造船所を建設中である。ABG 造船所、バラティ造船所も既存のヤードの拡張や新規のヤード建設を計画している。また、政府は 2 つの巨大造船所の建設を東海岸、西海岸にそれぞれ計画している。一方、インド最大の海運会社、インド海運公社(SCI)は 300 億ルピーを投じて造船所を設立する計画も立てている。インド有数の複合企業、リライアンスグループも外資系企業と組んで浚渫事業に参入、さらに同社が大規模な経済特区を計画している西海岸のマハラシュトラ州 Rewas 港に造船所を設立するとも報じられている。こうした造船所の拡張、新規計画を表 18 にまとめる。

表 18 造船所の新規・拡張計画

会社名	場所	投資金額	操業時期	内容
政府 2 大造船所(西 海岸)	未定	西海岸、東海岸 併せて 15 億 7,200 万米ドル	未定	インド政府は計 720 億ルピー(15 億 7,000 万 US ドル)を投資し、東西両岸にそれぞれ大型造船所を建設することを決めた。国家海洋開発計画の一環。開発業者入札には国内外の民間企業を招く。ムンバイ港湾トラスト、エノーレ港湾トラストを政府顧問に指名した。東海岸の造船所建設に対しては、エッサー建設、L&T、ABG 造船所、建設・アルミニウム、電力事業を行うインダの複合企業シャブージ・パロンジ、韓国の STX、英国のマクナリー建設が「事業参画意向書(Expression of Interest)」を提出した。バラデイ造船所も関心を持っていると報じられている。また、L&T と STX は東西両方の造船所建設に関心があると報じられている。
	未定。ただしタミールナドゥ州ツチコリン、同エノーラ、アンドラプラデシュ州カキナダが候補にあがっている。		未定	
政府 2 大造船所(東 海岸)				
ABG	グジャラート州スラー	VLCC とリグ製造のためのダヘージュヤードへの追加投資に 900 億ルピー(20 億 200 万米ドル)。東海岸の新造船所の建設に 100 億ルピー	ダヘージュの新ヤードは既に操業。東海岸の造船所の操業時期は未定	民間造船所で最大手の ABG 造船所はグジャラート州スラー(Surat)のヤードを拡張、ダヘージュ(Dahej)には 37 ヘクタールの規模で 12 万 DWT の船舶を建造できる 400 メートルの乾ドックを持つ造船所を建設した。2007 年 11 月に報道によれば、東海岸に造船所も新設する。
	グジャラート州ダヘージュ 東海岸 ゴア		180 万平方メートルのリグ製造施設を開発する。2006 年 12 月現在、米国のリグメーカー 2 社と技術提携で交渉中と報じられているが、2007 年 7 月の訪問時の話では、すでにリグの製造を開始、2007 年 11 月には最初の引渡しを行うとのことであった。 生産能力の拡大のさらにすすめるため、ゴアのウェスタン・インディア造船所を 20 億ルピーで買収、同社のグジャラート州スラーに隣接するヴィラル造船所も買収した。	

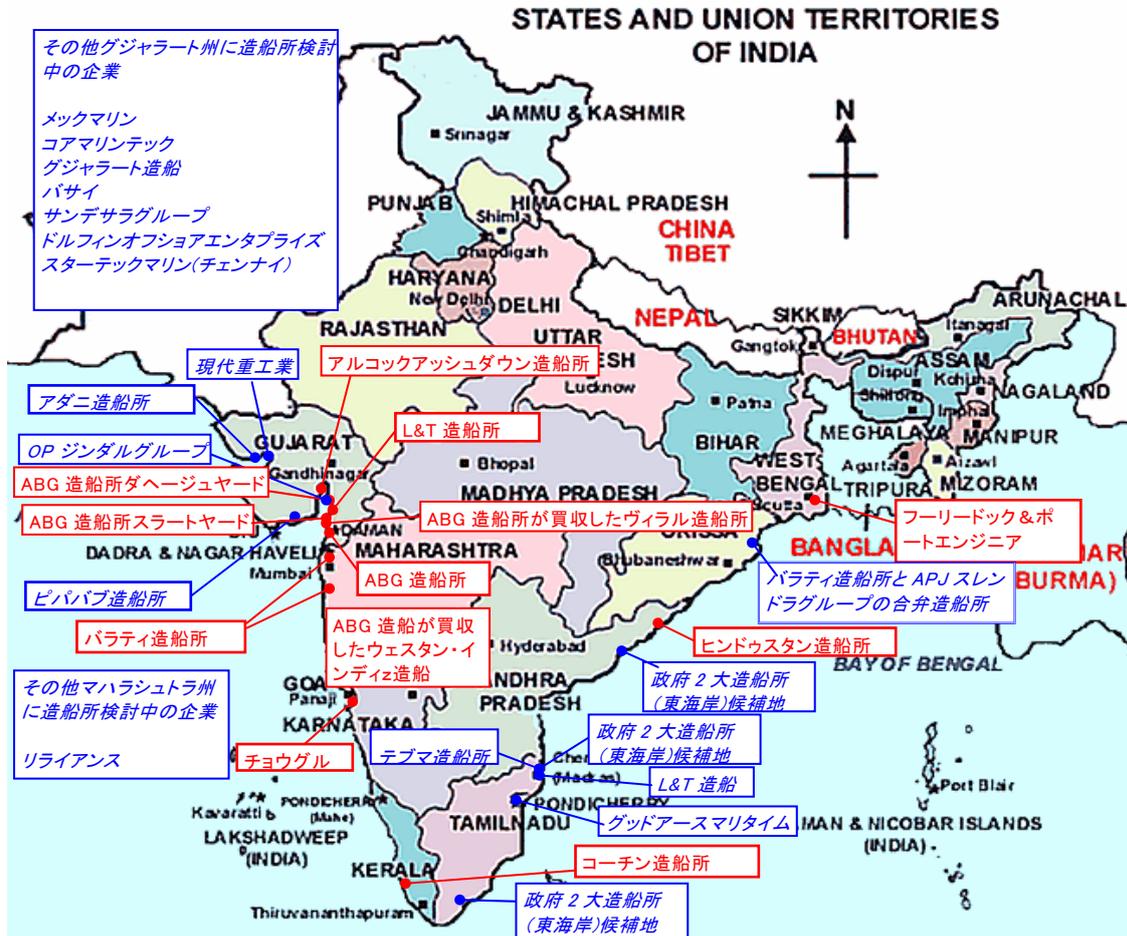
会社名	場所	投資金額	操業時期	内容
バラティ	カルナタカ州マンガロール	当初の投資予定額は40億ルピーだったが、10万トンに引き上げると、投資コストは40%増となる。	2009年上半ば	マンガロールに建設中の新ヤードでは、当初建造能力を6万トンとする予定だったが10万トンに引き上げることを計画。2007年4月に事前調査を開始した。また、同社は2007年、英国の造船所スワンハンターを買収したが、スワンハンターの設備・機械一式をマンガロールの造船所で移転する計画もすすめている。
ピパバブ	オリッサ州チャリディハ(バドラク地域区)	220億ルピー	2013年末	海運、貿易、小売等の事業を行うインドの複合企業、APJスレンドラグループと合弁で造船所を設立する。オリッサ州政府と2007年10月に覚書を交わした。
ピパバブ	グジャラート州	拡張に800億ルピー(19億8,000万米ドル)	2008年9月に完成予定	インフラ開発大手のシーキング・インフラストラクチャ社が設立。インド最大の600メートルの乾ドックを抱え、VLCCを建造できる。既存の浮きドック2本のうち1本を乾ドックに改築する工事を始めており、08年には完成する。さらに大型商船建造を目指し、韓国企業と設計で提携、9万5,000DWTのダブルハル原油タンカーと18万DWTのケープサイズ船を設計した。造船施設を大幅に拡大する計画もある。報道によれば、グジャラート港湾局を通じて日本の国際協力銀行も資金供与に参画している。
L&T	タミールナドゥ州カチュパリ(Kattupali)(チェンナイ近郊)	100億ルピー(2億2,600万米ドル) 150億ルピー、200億ルピーという報道もある。	2009年第一四半期	2006年、グジャラート州ハジラの重工業施設を造船所に改造。長さ150メートル、1万5,000-2万DWTの中型船を同時に3隻建造できる体制を作った。さらに、2007年に新造船所を建設する計画を発表。新造船所は広さ1,500エーカーで35万DWTまでのVLCC等大型タンカーを建造でき、年50-60隻の修理に対応できる規模にする他、軍艦も建造する計画。当初はアンドラプラデシュ州カキナダを候補地とし、州政府に申請を出していたが、州政府からの認可に時間がかかっているため、タミールナドゥ州に変更したと報じられている。また、同社は南部で造船関連の経済特区を設立する、とも報道されている。
SCI	未定	300億ルピー	未定	同社はインド政府が計画している東西2大造船所に参画する方法で造船産業に参入する方針。報道によれば、同社は韓国の現代重工と合弁の最終協議に入っている。SCIが過半数の株式を保有する見込み。

会社名	場所	投資金額	操業時期	内容
アダニ	グジャラート州カ ンドラ経済特区	150 億ルピー	未定	貿易、物流、港湾運営等の複合企業アダニグループは、日本の常 石造船と合弁で造船所を設立する方向で協議中。報道によれば、 欧州や韓国企業とも合弁の交渉をすすめていたが、常石造船との 合弁ということではF/Sを実施。アダニが過半数の株式を取得す る。
現代重工業	グジャラート州カ ンドラ (Kandla)	100 億ルピー(2 億 2,400 万 US ドル)	2012～2013 年頃新造 船を納入する予定	韓国の現代重工業とインド企業 3 社、インド北西沿岸部のカンド ラにおける造船所開発を提案した。カンドラ港湾トラスト(KPT) が明らかにした。インド企業は ABG 造船、バラティ造船と L&T。ラーセンが用地調査を実施し、カンドラから 22 キロのツ ナ・ブンデルを選んだ。一方、カンドラ港湾トラストは船舶修 理・造船複合施設を開発する計画を立てており、建設・運営・譲 渡の契約を結ぶ業者を国際競争入札で選ぶ方針。12 月には関心表 明(EOD)を募集する予定だ。KPTはすでに事前調査を終え、17.5 メートルの天然水深を持つツナ・ブンデルの 480 ヘクタールの土 地を割り当てた。カンドラ港は乾貨物バース 11 本、石油用棧橋 6 本を備える。
グッドアース・マ リタイム	タミールナドゥ州 のクッダロール (Cuddalore)	100～140 億ルピ ー	未定	チェンナイの海運会社のグッドアースマリタイム社は、総面積は 500 エーカーで、国際級の造船所を設立する計画。韓国海軍コン サルタンツ(Komac)が協力。建造する船舶は大型原油タンカーが 中心となる予定。
OP ジンダルグルー プ	グジャラート州ダ ヘージュ	総投資額は 72 億 米ドル。今後 3 年間に 10 億米ド ル	未定	鉄パイプ製造やオフショア探索の OP ジンダルグループは、韓国 海軍コンサルタンツ(Komac)社と共同でインド初の海事技術団地 (maritime technology park)を設立する計画。総投資額は 72 億米 ドルに上る見込みで、今後 3 年間に 10 億米ドルを投じる。敷地面 積は 700 ヘクタール。ダヘージュの近郊に立地し、経済特区を申 請する。韓国の大学との協力で海事大学を設立することも計画し ている。
コーチン	ケララ州コーチン	9 億 8,000 万ル ピー	2009 年	小型船舶部門の設立を政府に申請、海運省と企画委員会から基本認 可を得た。小型船舶部門は設立 1 年目の 2009 年度に 4 隻、2014 年 度には 8 隻を建造する計画。2015 年までに完全稼働し、年間 50 億・70 億ルピー(1 億 1,300 万・1 億 5,800 万 US ドル)の売上高を見 込む。広さは 30 エーカーで、輸向けに小型船をつくるほか、海 軍向けの船も建造する。

会社名	場所	投資金額	操業時期	内容
ガルウエアオフシヨアサービス	未定。グジャラート州が候補	未定	未定	ムンバイのガルウエアオフシヨアサービス社は、オフシヨアサポート船専用のヤードを建設して造船業に参入する。ノルウェーの Hayvard Leirvik AS 社との合弁。具体的な立地は未定だが、グジャラート州になる見込み。Hayvard はガルウエア向けに多くの船を建造してきた。ガルウエア社は Hayvard 社の造船及び造船設計をインドの海運会社や造船所にマーケティングする総代理店契約も締結している。
タタグループ	未定。グジャラート州の Shivrappur が候補に挙げられている。	未定	未定	インド最大の財閥、タタグループは造船業への参入を検証するための F/S を実施している。同社は造船への参入についてのコメントを避けたが、鉄鋼、海運業等にもタタグループにとって造船は理想的な新規事業。
メルカトール	未定。グジャラート州あるいは南インドを検討。	未定	未定	メルカトール海運は 30 万 DWT の建造能力をもつ造船所の建設を検討している。投資金額は 4～5 億米ドルを想定しており、ペルシヤ湾の国に造船所を設立するという話もあるという。
リライアンス	マハラシュトラ州	未定	未定	化学、電気通信等多くの事業を持つ大手複合企業のリライアンスグループは外資系企業と組んで浚渫事業に参入、さらに同社が大规模な経済特区を計画している西海岸のマハラシュトラ州レワス港に造船所を設立するとも報じられている。
コーチン港湾局	ケララ州コーチン	未定	未定	コーチン近郊の経済特区に造船・修繕ヤードを建設することで、海外の造船所にも参加を呼びかけて入札を行うことを検討している。

出典：報道記事より作成

既存の造船所及び、新規建造、あるいは計画・構想中の造船所の立地図は図 10 のとおり。



注：ゴシック体は既存の造船所、ゴシックイタリック体は計画・構想中の造船所

図 10 インドの既存、及び計画・構想中の造船所の立地

出典：報道記事等から作成

表 18 及び上記の図 10 をみてもわかるとおり、グジャラート州への立地計画が最も多い。1600 キロメートルという長い海岸線を持ち、造船には適した立地用件を持つグジャラート州は世界の造船ハブとなることを目指している。すでにインド国内では造船業のハブの地位を確保しつつあり、インドの建造実績の半分¹⁴はグジャラート州によるものである。同州には造船所との協力で造船技術センターも設立される予定である。造船工業団地も数多く計画されており、グジャラート州の造船所の数は 100 社となり、2020 年には州の造船業生産規模は 3,000 万 DWT に達する見込みである。

¹⁴ 2007 年 9 月 29 日付け The Press Trust of India

3. インドの船用産業の動向

3-1 概要

前述のように造船所の拡張、新規設立計画が目白押しのインドでは、船用機器の大きな需要も見込める。インドではカミンズ、バルチラ等がライセンス生産を行っており、バルブやボイラーも地場で生産しているが、航海機器や大型エンジン等の主要機器は輸入に頼らざるをえない。業界関係者へのインタビューでも、主要機器はほとんどが輸入されている、という意見が大勢を占めた。船用機器には高い輸入関税がかかるが、輸出用船舶に使われる場合には輸入関税が免除されるため、船用機器のほとんどが輸入されている、という状況でもあまり大きな問題を感じていないようであった。主要造船所は船用機器メーカーから直接購入するケースも多く、サポートさえしっかりしていれば、輸入品でも問題はない。ただ、試運転の際等に、本国からエンジニアを呼ばなければならないこともあり、インドの現地法人やエージェントの人材育成へのニーズがある。

インドの造船所が建造している船舶のほとんどが欧米向けであること、歴史的にも欧米との関わりが強いいため、インドで人気の高い船用機器は欧米ブランドが多い。しかし、製品によっては競争力のある韓国製も人気がある。日本勢ではどこのインタビュー先でも航海機器関係の古野電気、JRC の名前が挙がった。

3-2 関連企業へのインタビュー

今回、船用機械産業の現状を把握するため、インドの関連企業にインタビューを行った。インタビューに回答したのは、次の企業である。

企業名	業種
ABG 造船所	造船
バラティ造船所	造船
インド海運公社	海運
グレートイースタン海運	海運
グレート・オフショア海運	海運
エッサー海運	海運
ベクター SHIPPING サービス(メルカトール海運子会社)	海運
バルン海運	海運
インド船主協会	海運

インタビュー先にはアンケートのフォームに記入して送付してもらうように依頼をしたが、アンケートを回収できたのは、インド海運公社、グレートイースタン海運、グレート・オフショア海運のみであった。そのため、本章では主にインタビューでの聞き取り内容を元に記述する。

(1) 現地生産品

インドで生産されている製品として挙げたのは、バルブ等の低付加価値製品や自動化装置等である。具体的にアンケートやインタビューで挙げた品目は、低出力の4ストロークエンジン、救命ボート、電子管(Anode)、バルブ、ポンプ、小型発電機、エアコン・冷蔵コンプレッサー、オルタネーター、スイッチギア、スイッチボード、スターター、造水機、小型吊柱、ガラス窓、その他の小さな補助製品などである。

これらのうち、バルブ、電子管(Anode)、ポンプ等は地場企業も製造しているが、発電機、低出力の4ストロークエンジンは海外企業のライセンス供与を受けたインド企業が生産している。インドで生産を行っているのは、バルチラ、カミンズ、キャタピラー等である。

インド船主協会(INSA)へのインタビューによれば、インドで造船業が盛んになり始めたのはここ数年のことなので、それまでは船用機器の市場が大きくなかったため、現地生産もすすまなかったとしている。実際、現地生産を行っているエンジンメーカーは、船用以外の分野向けのエンジンや発電機も生産している。船用機器専門の工場では採算がとれなかった、ということであろう。また、INSAによると、1980年代、政府は船用機器の国産化を目指し、国産の船用機器を使うことを決めたが、国内市場が小さかったため、機器メーカーは年間1、2台しか生産することができず、計画は徐々に頓挫したという。

(2) 調達先

アンケート及びインタビューでは、メーカー名を挙げた場合と国名のみでの回答があった。それらをまとめると、以下のとおりとなる。

表 19 船用機器調達先

船用機器の種類		調達先
ディーゼルエンジン	小型ディーゼルエンジン	メーカー名：バルチラ、MAN B&W、MTU、ロールスロイス、カミンズ、キャタピラー、キロルスカ、スルザー
	中型ディーゼルエンジン	メーカー名：バルチラ、MAN B&W、MTU、ロールスロイス、キロルスカ、スルザー、ヤンマー、ダイハツ
	大型ディーゼルエンジン	メーカー名：バルチラ、MAN B&W、スルザー、キャタピラー、カミンズ、ヤンマー、ダイハツ、三菱UE、
船用補助機械	発電機、モーター	メーカー名：バルチラ、MAN B&W、シーメンス、ABB、キャタピラー、キロルスカ、ダイハツ、ヤンマー、現代 国名：韓国、日本、ノルウェー
	熱交換器	メーカー名：アルファラベル、Tranter Phe、アトラスコプコ、ササクラ 国名：日本、ノルウェー
	操舵・操船装置	メーカー名：ナブコ、リングソ・マリン、コングスバーク
	ポンプ	メーカー名：シンコー、浪速ポンプ、大晃機械工業、BE
船用ボイラー		メーカー名：オルボルグ、カングリム、大阪ボイラー、Saacke 国名：韓国、シンガポール、ノルウェー、インド
係船・荷役関係機器(クレーン、ウインチ、ウインドラス、ハッチカバーなど)		メーカー名：ロールスロイス、BCM、ハガラント、ノルウインチ、マグレガー、石川島播磨、 国名：日本、ノルウェー、韓国、欧州
航海用機器	自動制御システム(自動レーダー、インディケーター、オートパイロット、エンジンルームコントローラーなど)	メーカー名：古野電気、JRC、トキメック、アンリツ、現代、NorControll、ABB、Raytheon Anschutz、Tharane & Thrane、Sailor 国名：日本、欧州
	船灯・信号機器	メーカー名：古野電気、JRC、トキメック、現代 国名：韓国
	航海計器(エコーサウンダー、ログなど)	メーカー名：古野電気、JRC、トキメック、現代 国名：日本
	無線機器(ARPA、Deccaレーダー、NNSS、レーダー)	メーカー名：ケルビンヒューズ、レイカルデッカ、JRC、古野電気 国名：日本
軸系&プロペラ		メーカー名：現代、Doowan、ロールスリス、カメワ 国名：ノルウェー、日本、韓国
その他	消火機器	メーカー名：NK、Fein Hansens、Lorsson、Kiddie、Unitor、KDI 国名：韓国、インド、中国
	救命機器	メーカー名：現代、Fein、NK、Kiddie 国名：韓国、日本、欧州、インド、中国

出典：アンケート回答及びインタビューより作成

(3) 流通チャネル

インドにおける船用機器には一定の決まったルートがあるわけではない。現地法人を設立している企業、代理店を指名している企業、インドにはプレゼンスを持たないメーカ

一等調達先によって状況は異なり、流通チャネルもその都度異なる。また、インドに代理店をおかずにシンガポール等の代理店にインドを含めた地域統括機能を委託している場合もあり、その場合は欧州ブランドの船用機器でもシンガポールから調達することになる。

インド国内で船用機器の代理店を営んでいる企業は大企業ではなく、中小企業でいずれも2~3ブランドを取り扱っているケースが多い。

どのメーカーの機器を使うかについても一定の決まった方法があるわけではないが、通常は船主と造船所が船舶建造契約を結ぶ際に、購入する船用機器とそのメーカーを2~3社選択したリストに合意しておき、リストの含まれたメーカーから造船所が調達することが多いようである。ただし、最終的にどのメーカーにするかは、船主の了解を得る必要がある。

このように、流通には多様なチャネルがあり、図式化することは困難であるが、インドの船用機器の流通チャネルは概ね下記のとおりになると考えられる。

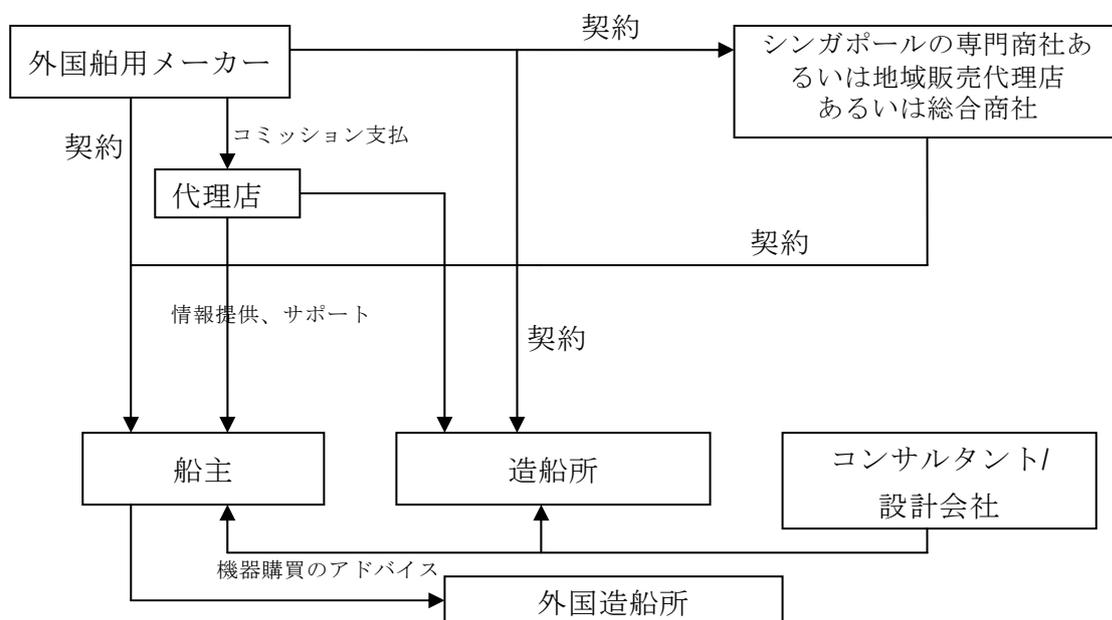


図 11 インドにおける船用機器の流通チャネル

出典：インタビューより作成

3-3 欧米企業の動向

欧米企業のなかには前述のようにライセンス生産しているところもあるが、多くは現地生産を行わず、現地法人や代理店を通じてセールス、アフターサービス、メンテナンス等を行っている。

インドでのプレゼンスが高い主な企業は以下のとおりである。

(1) カミンズ・インディア

米国の大手発電機・エンジンメーカーの現地法人。インドには1962年、プネーにキロスルカ・カミンズとして設立され、1997年に現在の社名となった。現在では60~2700

馬力の様々な種類のエンジンを、発電、建設、鉱業、コンプレッサー、海洋、自動車等向けに製造している。

(2) バルチラ

フィンランドのエンジンメーカー。1980年から操業している。インドではディーゼルエンジン、ギア等を製造している。ムンバイ近郊の **Khopoli** では、エンジンの組み立て、プロペラブレードの修理や、ギアボックス、ノズルの生産を輸出向けに行っている。なお、2007年8月に実施したインタビューによる情報では、同社はエンジンをインドで製造しているものの、船用向けは少なく、生産エンジンの70%は陸上用エンジンだという。また、同社はトレーニングセンターも開設している。

インド株式市場に上場していたが、2007年初旬に株式をすべて買い取り、100%子会社とした。

2007年9月にはインドで船用のコントローラブルピッチプロペラの組み立て生産に500万ユーロを投資する計画を発表した。新しい製造設備はムンバイ郊外の **Khopoli** にある既存の工場内に設立する。インドで生産した製品は当面は輸出向けとなる見込み。¹⁵

(3) キャタピラー

元は地場企業のヒンドウスタングループとパワープラス社と1988年に設立した合弁会社、ヒンドウスタン・パワープラス社でエンジンを製造していたが、2006年に全株式を買収し100%子会社とした。工場はバンガロール近郊にある。ディーゼルエンジン、発電機、エンジン部品等を製造している。¹⁶

(4) MAN

大手エンジンメーカー。報道によれば、ABG造船所と提携して1億米ドルのエンジン工場を設立する。ABG造船所のダヘージュヤードで船用ディーゼルエンジンの製造を始める。2008年4月には工場の第一期工事が完成する予定で、生産されるエンジンはすべて、ABG造船所で建造する船舶に使われる。¹⁷

(5) アルファラバル

スウェーデンの熱交換機等のメーカー、アルファラバルの子会社。1937年からインドで操業している。インドで同社の全品目を生産している。

また、現地法人を設立しているのは、Sulzer、Rolls Royce、Volvo、Alfa laval、Atlas Copco、Ingersoland、B E Pump 等ある。その他、代理店をおいているメーカーは数多い。

¹⁵ 2007年9月5日付け The Economic Times

¹⁶ 2006年11月17日付け Peoria Journal, 2003年2月7日付け Asia Pulse

¹⁷ 2007年10月31日付け Reuters News

3-4 日系企業の動向と課題

日本の船用メーカーはほとんどインドには進出していない。インタビューの際に日本の現地法人として名前が挙げたのはヤンマー及びダイハツのみで、航海機器で人気の高いJRCや古野電気は代理店を指定しているのみである。インドの企業と代理店契約さえ結んでいない企業がほとんどである。こうした状況により、インドでは日本の船用機器は一部のブランドを除き、浸透していない。

それでは代理店を指名すればいいのか、というところ一概にそうではない。インタビュー先によって意見は分かれるが、単なる「郵便受け」機能の代理店であれば必要ないという見方もある。造船所からみれば、技術に精通していない地場の代理店を通すよりも、本国のエンジニアと直接コミュニケーションをとるほうがよい、ということも事実であろう。例えばある造船所は日本の某メーカーより甲板装置を購入しているが、その某メーカーは問題があれば、すぐにエンジニアを派遣してくれる、と評価している。また、インドに事務所や代理店をおかなくても、近隣諸国で船用産業が集積している場所、例えばシンガポール等からマーケティング、アフターセールスサービスを行うことでもいい、とする意見もある。例えばインドの大手造船所は日本製のコンプレッサーをメーカーのシンガポール支店を通じて購入している。

また、現地法人、代理店等のサービスネットワークの構築も大事だが、ある大手造船所は「インドで船用機器を販売するには造船所と緊密にコミュニケーションをとり、かつ競争力のある価格をオファーすることが大事だ」と述べている。同社によれば、韓国メーカーのほうがインド市場に熱心で、支店や代理店をおいているところが多いという。日本の船用機器は価格が高いとも感じており、ほとんど日本製は調達していないという。日本が得意とする無線機器や自動化装置でも同社の場合、90%程度は韓国から調達している。

価格については、他のインタビュー先からも意見が出た。ある海運会社によれば、日本の船用機器は韓国製に比べて50%は高く、中国と比べるとその差は非常に大きいという。ただし欧州製に比べると日本製もそれほど大きな差はない。為替の影響で日本製のほうが安くなることもあるというインタビュー先もあった。

また、日本のメーカーは円建ての契約を求めてくるが、国際社会はドルかユーロなので、それに対応してほしい、という意見もあった。

上記を含め、日本のメーカーがインドで人気が低い理由はまとめると下記のとおりである。

- ・ 営業に来ないので日本の機器に関する知識がない。そのため、建造契約の際に作成する船用機器サプライヤーリストに含まれない。
- ・ サービス体制が整っていない
- ・ 納期が長い
- ・ 価格競争力がない

最も重要な点はまず、インド市場でのプレゼンスを確立することであろう。インタビューの話をもとに総合すると、インドで現地法人や代理店を通じてしっかりとネットワークを築いているのはヤンマー(支店)、ダイハツ(シンガポールの代理店DAIKAIを通じて)、JRC(代理店)等のほんの一部のメーカーだけである。

3-5 船用機器の輸出入動向

貿易統計データベース World Trade Atlas をもとに、インドの船用機械輸出入動向を概観する。なお、同輸出入統計は HS コードで分類されているが、船用機械に特化したコードの数は限られている。ここでは下記のとおり船用機械を扱っていると確認できる品目だけを取り上げる。よって、本章で概説する数値がインドにおける全ての船用機械の輸出入値ではない。

また、統計上、船舶用に限定した数値がない品目もある。HS コードの 848340 船舶用の減速機が含まれるため分析に加えたが、その他の変速機等も含まれていることに注意を要する。また、レーダー機器、航行用無線機、無線遠隔制御機器にも船舶向け以外に航空機向け等が含まれている。なお、本章の図表の出典はすべて World Trade Atlas である。

表 20 本章で取り上げる船用機械

HS コード	内容	英語標記
840610	タービン(船舶推進用)	Turbines for marine propulsion
840721	船外機(ピストン式、往復動機関及びロータリーエンジンに限る)	Outboard motors output
840729	船内機(ピストン式、往復動機関及びロータリーエンジンに限る)	Other marine propulsion engines output(inboard, for marine)
840810	船舶推進用エンジン(ピストン式、ディーゼル及びセミディーゼルエンジン)	Compression-ignition marine propulsion engines
848340	歯車及び歯車伝動機(単独で提示する歯付きホイール、チェーン sprocket その他の伝動装置の構成部品を除く。)、ボールスクリュー、ローラースクリュー並びにギアボックスその他の変速機(トルクコンバーターを含む。)	Gears & gearing, other than toothed wheels, chain sprockets and other transmission elements presented separately
848510	船舶のプロペラ及びその羽根	Ships' Boats' propellers & blades
852610	レーダー機器(航空機または船舶用)	Radar apparatus ground base or for aircraft or sea-going vessels
852692	無線遠隔制御機器(航空機、船舶、リモコンカー含む)	Radio remote control apparatus

3-5-1 輸入

(1) 全体像

インドへの上記船用機械の輸入金額の合計は、2006年で1億8,323万米ドルであった。前年同期実績から半分近くまで減っているが、2004年と比べると、38%増となっている。

表 21 船用機械輸入額の推移

単位:千米ドル

順位	国名	2004	2005	2006
1	ドイツ	40,499	94,716	62,398
2	日本	29,725	30,490	15,023
3	米国	9,693	57,513	14,441
4	イタリア	8,516	27,860	13,788
5	ノルウェー	2,627	10,236	13,365
6	中国	2,070	8,897	7,015
7	フィンランド	8,407	13,410	6,464
8	フランス	7,588	8,624	6,340
9	韓国	1,339	6,506	6,336
10	イギリス	4,539	4,613	5,721
-	その他	18,067	57,189	32,340
合計		133,070	320,054	183,231

輸入先国ではドイツがトップで続いて日本、米国が続く。2006年における輸入先国別比率は下記の通りである。

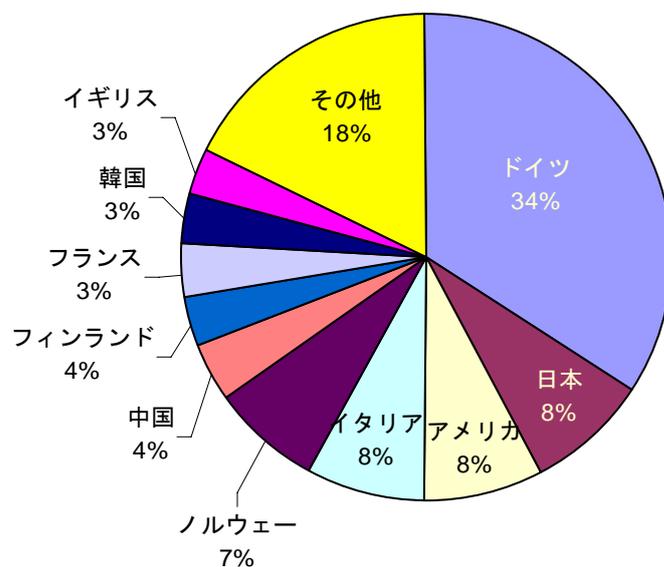


図 12 船用機器輸入先(2006年)

上位10カ国からの輸入額過去3年分の推移を表示したものは、下記の通りである。2005年にはドイツ、米国、イタリアからの輸入が他の年に比べて突出して多い。2005

年にドイツから特に多く輸入されたものは、船舶推進用タービン、米国からは船内機とレーダー機器、イタリアからもレーダーであった。(詳細は品目別記述の項を参照)

単位：100 万米ドル

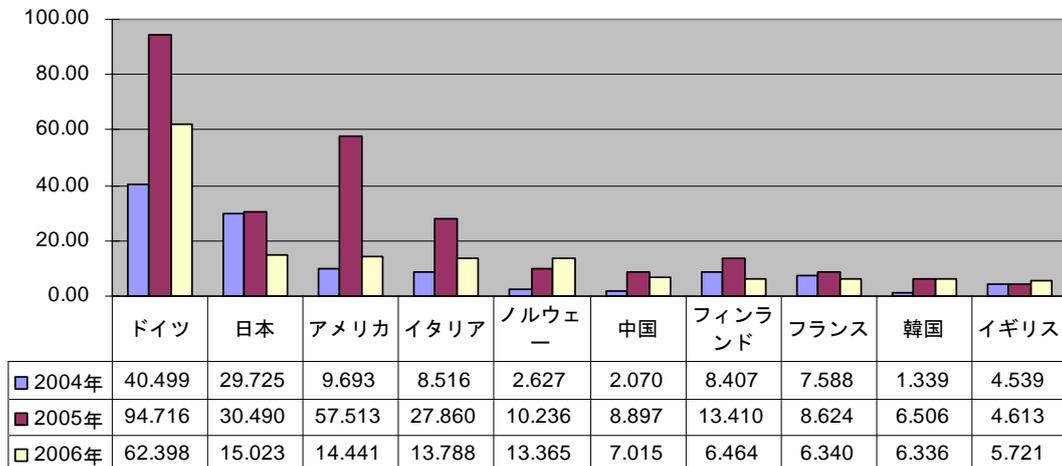


図 13 船用機械輸入上位 10 力国からの輸入額推移

品目別にみると、歯車及び歯車伝動機、変速機等が最も多く、全体の 73.3%と全体の 4 分の 3 を占める。しかし、上述のようにこの品目には船舶向け以外の製品も含まれている。

表 22 船用機械品目別輸入額の推移

単位：千米ドル

	品目	2004	2005	2006
1	歯車及び歯車伝動機、変速機など	99,770	133,217	134,374
2	船舶推進用タービン	16,329	22,960	17,259
3	船内機	4,074	14,551	13,674
4	レーダー機器	4,326	70,671	6,827
5	船外機	3,418	5,554	4,140
6	船舶推進用エンジン	2,055	61,948	3,861
7	船舶のプロペラ及びその羽根	2,876	10,485	2,793
8	無線遠隔制御機器	222	668	303
	合計	133,070	320,054	183,231

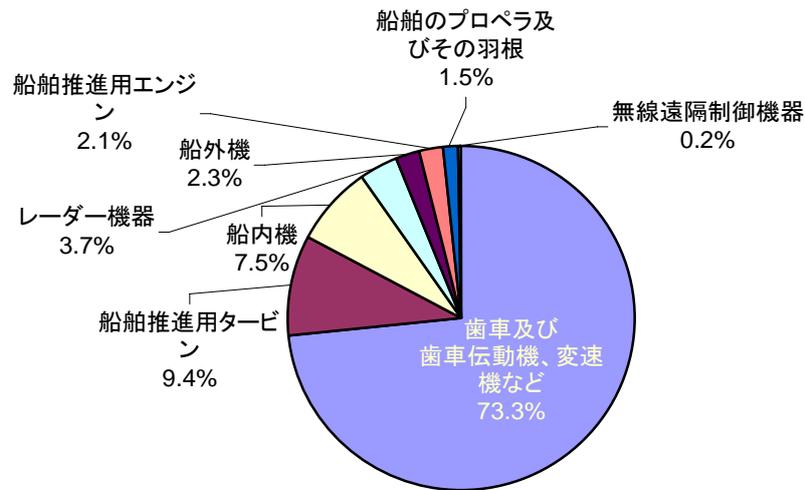


図 14 船用機械輸入の品目別割合(2006 年)

ちなみに、歯車及び歯車伝動機、変速機を除いた内訳をみると、船舶推進用タービンが 35.3%、船舶の内機が 28.0%となる。歯車及び歯車伝動機とその部品が最も多くのうちの程度が船舶以外の用途向けで、どの程度が船舶向けかは統計で分類されていないが、それらを除けば船舶推進用エンジンの輸入が最も多くなるものと推測される。

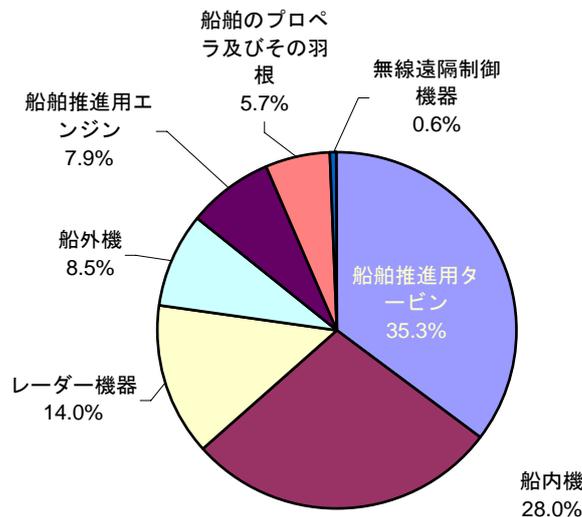


図 15 歯車及び歯車伝動機、変速機を除いた船用機械輸入の品目別割合(2006 年)

(2) 品目別

① 船舶推進用タービン

船舶推進用タービンの輸入先のトップは中国となっているが、前述のように2005年にはドイツからの輸入が突出して多くなっている。また、2005年の輸入先「その他」に含まれるもので最も大きいのはウクライナで、2005年にはウクライナからの輸入が1,424万米ドルであった。

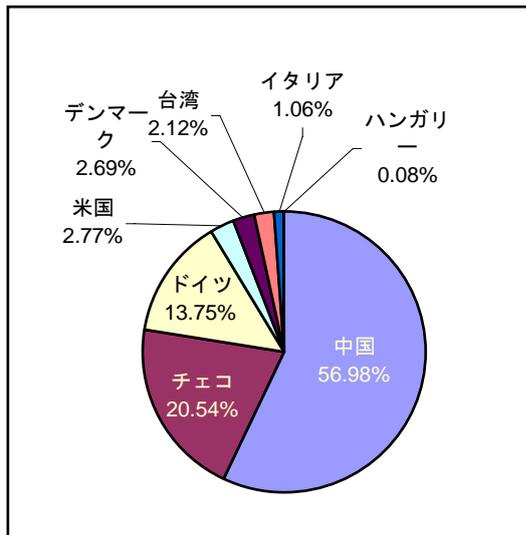


図 16 船舶推進用タービン輸入先(2006年)

表 23 船舶推進用タービン輸入額推移

順位	国名	船舶推進用タービン		
		2004	2005	2006
1	中国	0	3,359	2,200
2	チェコ	0	1,558	793
3	ドイツ	40	36,549	531
4	米国	530	5,187	107
5	デンマーク	0	0	104
6	台湾	0	0	82
7	イタリア	0	0	41
8	ハンガリー	0	0	3
9	ベルギー	63	0	0
-	その他	1,422	15,295	0
合計		2,055	61,948	3,861

② 船外機

船外機の輸入先は日本が圧倒的に多く、2006年には80.2%を占めた。日本は過去3年間常に80%台を保っている。

表 24 船外機輸入額推移

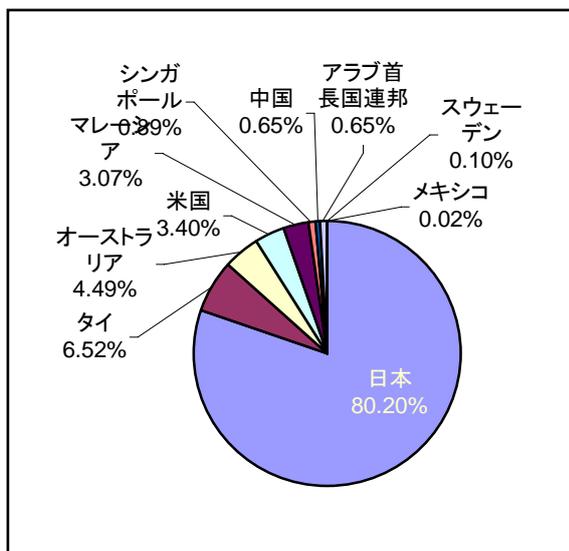


図 17 船外機輸入先(2006年)

順位	国名	船外機		
		2004	2005	2006
1	日本	2,965	4,765	3,321
2	タイ	17	105	270
3	オーストラリア	14	31	186
4	米国	193	297	141
5	マレーシア	89	144	127
6	シンガポール	9	184	37
7	中国	1	0	27
8	アラブ首長国連邦	57	3	27
9	スウェーデン	70	0	4
10	メキシコ	0	0	1
-	その他	3	25	0
合計		3,418	5,554	4,140

③ 船内機

2004年には輸入実績がゼロであった韓国が、2005年は第2番目、2006年には輸入先トップに躍り出て、2006年の輸入実績は473万3,000米ドルと全体の40%を占めた。2004、2005年度輸入実績のなかったノルウェーからも2006年には442万8,000米ドルの輸入となっている。反対に米国やフィンランドからの輸入が落ち込んでいる。

表 25 船内機輸入額の推移

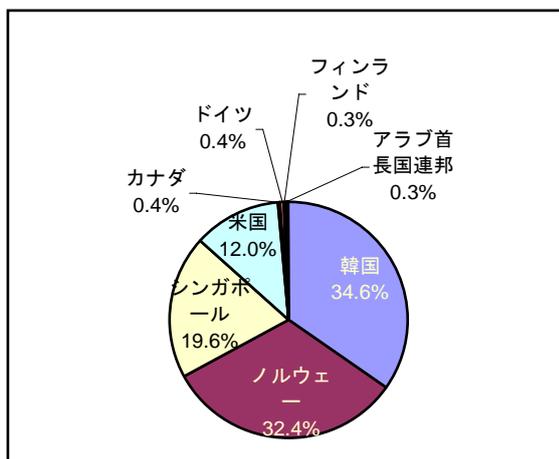


図 18 船内機輸入先(2006年)

順位	国名	船内機		
		2004	2005	2006
1	韓国	6	4,529	4,733
2	ノルウェー	0	0	4,428
3	シンガポール	0	8	2,677
4	米国	0	4,955	1,644
5	カナダ	0	0	59
6	ドイツ	135	1,017	57
7	フィンランド	3,593	3,997	40
8	アラブ首長国連邦	0	0	36
9	中国	0	26	0
-	その他	340	19	0
合計		4,074	14,551	13,674

④ 船舶推進用エンジン

ドイツ、フィンランド、ノルウェーという順位は2006年も2004年も変わらない。2005年はドイツからの輸入が激減して、他の年では輸入額の30%以上を占めているのに、11万2,000ドル、全体の1%以上となった。反対に、2005年はフィンランドやノルウェーからの輸入が増えている。

表 26 船舶推進用エンジン輸入額の推移

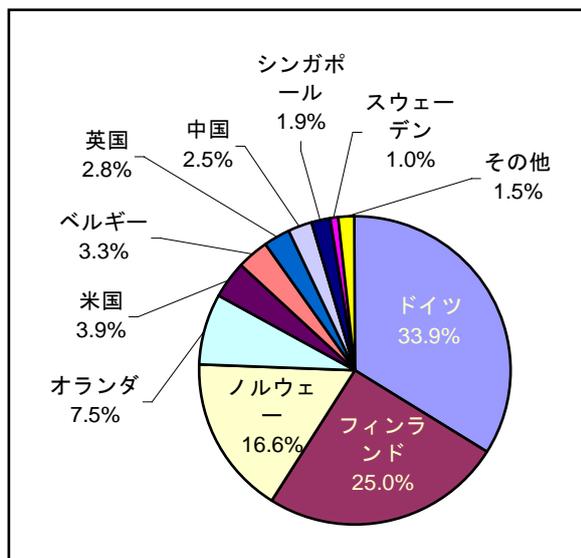


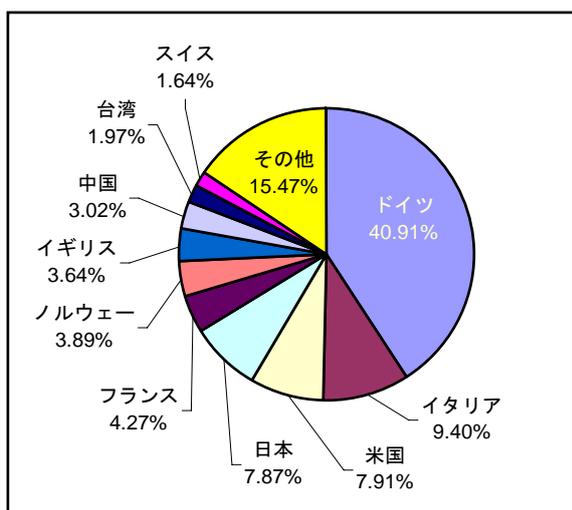
図 19 船舶推進用エンジン輸入先(2006年)

順位	国名	船舶推進用エンジン		
		2004	2005	2006
1	ドイツ	6,073	112	5,858
2	フィンランド	2,970	7,766	4,316
3	ノルウェー	2,027	5,237	2,867
4	オランダ	0	18	1,302
5	米国	1,715	355	667
6	ベルギー	0	0	561
7	英国	1,948	514	485
8	中国	120	312	429
9	シンガポール	191	1,117	330
10	スウェーデン	633	575	180
-	その他	652	6,954	264
合計		16,329	22,960	17,259

⑤ 歯車及び歯車伝動機、変速機等

前述のように、この項目には船舶用途以外の変速機等が入っている。輸入先トップはドイツ、続いてイタリア、米国、日本と続いている。日本は2004年にはドイツに次ぐ第2の輸入先であったが、過去2年間で輸入額は半分以下になり、輸入先第4位に後退した。

表 27 歯車及び歯車伝動機、減速機等の輸入額の推移



単位 :千米ドル

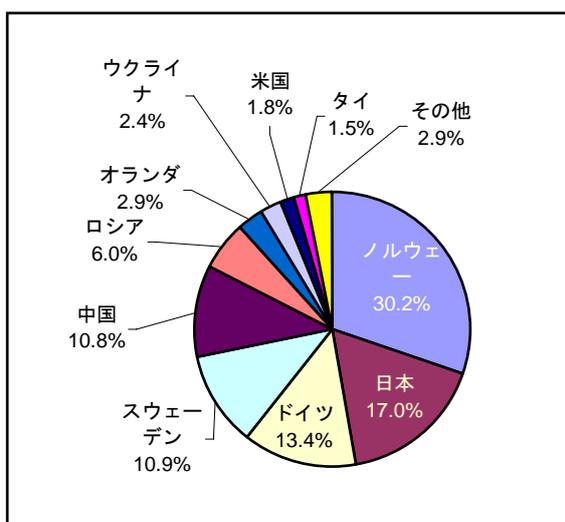
順位	国名	歯車及び歯車伝動機、変速機など		
		2004	2005	2006
1	ドイツ	34,059	53,814	54,975
2	イタリア	8,146	11,882	12,633
3	米国	7,080	12,168	10,632
4	日本	24,062	20,299	10,574
5	フランス	4,235	7,576	5,743
6	ノルウェー	191	513	5,224
7	イギリス	2,412	2,839	4,897
8	中国	1,807	5,198	4,056
9	台湾	1,372	2,631	2,649
10	スイス	1,298	1,018	2,209
-	その他	15,108	15,279	20,782
合計		99,770.000	133,217.000	134,374.000

図 20 歯車及び歯車伝道機、減速機等(2006年)

⑥ 船舶のプロペラ及びその羽根

2006年にはノルウェー、日本、ドイツからの輸入が多くなっている。なお、この品目は2005年の輸入額が2004、2005年の実績の3倍以上となっている。

表 28 船舶のプロペラ及び羽根輸入額の推移



単位 :千米ドル

順位	国名	船舶のプロペラ及びその羽根		
		2004	2005	2006
1	ノルウェー	407	4,301	844
2	日本	637	1,103	476
3	ドイツ	37	2,717	375
4	スウェーデン	95	4	305
5	中国	0	0	302
6	ロシア	0	0	167
7	オランダ	376	487	82
8	ウクライナ	0	0	68
9	米国	7	75	49
10	タイ	0	0	43
-	その他	1,317	1,798	82
合計		2,876	10,485	2,793

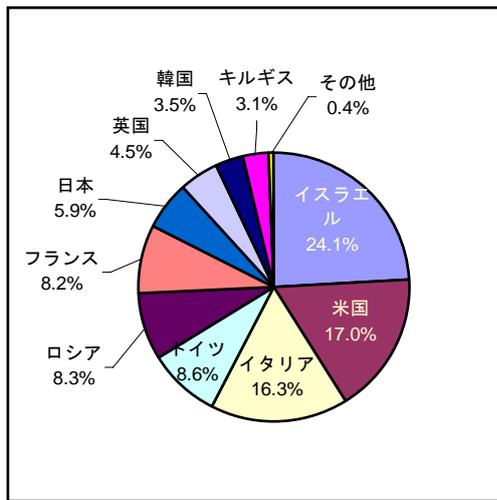
図 21 船舶のプロペラ及び羽根の輸入先

⑦ レーダー機器

レーダー機器に関しては、貿易統計で航空機用と船舶用とを分けていないため、船舶用レーダーだけを分析することは出来ない。

2004年には432万米ドルの輸入額が2005年には7067万米ドルに大幅に縮小した。輸入先のトップは2006年がイスラエルとなっているものの、2005年はドイツ、2004年はフランスであった。

表 29 レーダー機器輸入額の推移



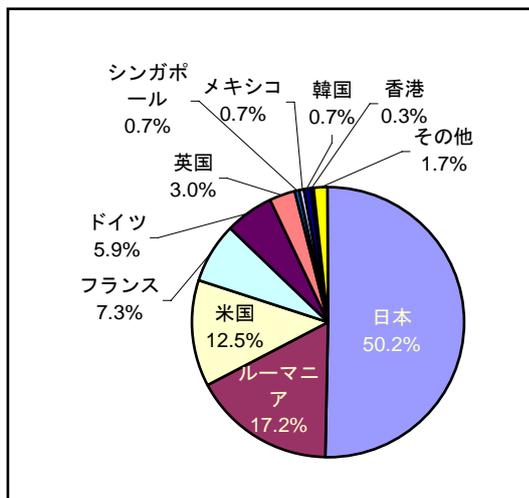
順位	国名	レーダー機器		
		2004	2005	2006
1	イスラエル	0	13,122	1,643
2	米国	156	34,183	1,163
3	イタリア	26	15,338	1,114
4	ドイツ	152	496	584
5	ロシア	0	4,519	568
6	フランス	3,353	642	563
7	日本	323	612	404
8	英国	159	999	310
9	韓国	0	0	238
10	キルギス	0	0	210
-	その他	157	760	30
合計		4,326	70,671	6,827

図 22 レーダー機器輸入先(2006年)

⑧ 無線遠隔制御装置

2006年ではノルウェー、日本、ドイツがトップ3となっており、この3カ国が占める割合は全体の60%程度である。

表 30 無線遠隔制御機器輸入額の推移



順位	国名	無線遠隔制御機器		
		2004	2005	2006
1	日本	29	8	152
2	ルーマニア	0	0	52
3	米国	12	293	38
4	フランス	0	0	22
5	ドイツ	3	11	18
6	英国	0	229	9
7	シンガポール	17	19	2
8	メキシコ	0	0	2
9	韓国	0	0	2
10	香港	10	2	1
-	その他	151	106	5
合計		222	668	303

図 23 無線遠隔制御機器輸入先(2006年)

上述のとおり、インドの船用機器の輸入は、年によって輸入先国が大きく変化しているケースも多い。これは、どこが発注した船舶を建造しているかにより、船用機器がどこから輸入されるかが大きく左右されるためと思われる。

3-5-2 輸出

(1) 全体像

インドへの上記船用機械の輸出金額の合計は、2006年で8,252万9,000米ドルとなった。船用機器の生産があまりないインドからも輸出されているのは、インドで解撤された船舶から収集した中古の船用機器が含まれているためと思われる。

国別にみると、アラブ首長国連邦向けの輸出が急増している。

表 31 船用機械輸出額の推移

単位：千米ドル

順位	国名	2004	2005	2006
1	アラブ首長国連邦	878	1,151	31,885
2	イタリア	7,050	6,516	9,083
3	アメリカ	2,607	4,550	6,824
4	スイス	24	329	5,221
5	タイ	807	940	3,341
6	南アフリカ	227	1,150	3,206
7	フランス	383	299	2,492
8	イギリス	943	911	1,549
9	オーストラリア	147	1,299	1,362
10	エジプト	337	685	1,521
-	その他	7,985	18,182	16,045
	合計	21,388	36,012	82,529

2006年にはアラブ首長国連邦向けの輸出は3,188万5,000米ドルに達し、2004、2005年の輸出先トップだったイタリアを一気に追い越した。2006年のアラブ首長国連邦向けの輸出は全体の39%を占めた。

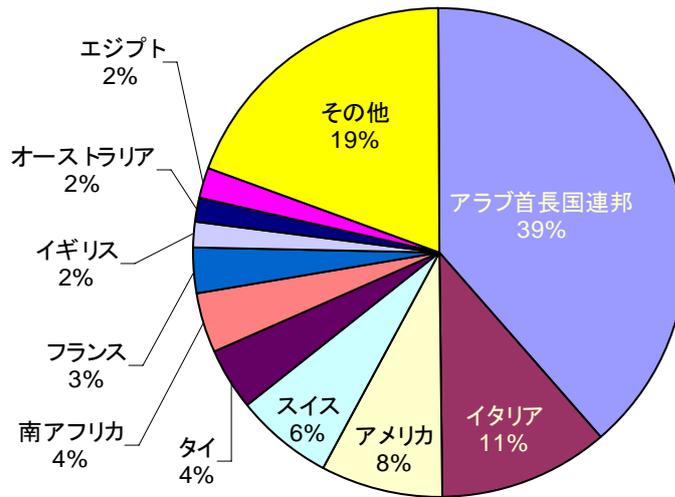


図 24 船用機械輸出先内訳(2006年)

品目別にみると、2006年は船舶推進用タービンがもっと多くなっているが、例年は歯車及び歯車伝導機、変速機等が多く、2005年には全体の58%を占めている。2006年に船舶推進用タービンが増えたのは、アラブ首長国連邦向けの輸出が原因である。

表 32 船用機械品目別輸出額の推移

単位：千米ドル

	品目	2004	2005	2006
1	船舶推進用タービン	111	6,740	38,748
2	歯車及び歯車伝導機、変速機など	15,939	20,760	33,923
3	船外機	1,553	3,753	3,547
4	レーダー機器	1,773	2,178	2,782
5	船舶のプロペラ及びその羽根	1,392	1,614	2,649
6	船内機	411	811	773
7	無線遠隔制御機器	203	128	97
8	船外機	6	28	10
	合計	21,388	36,012	82,529

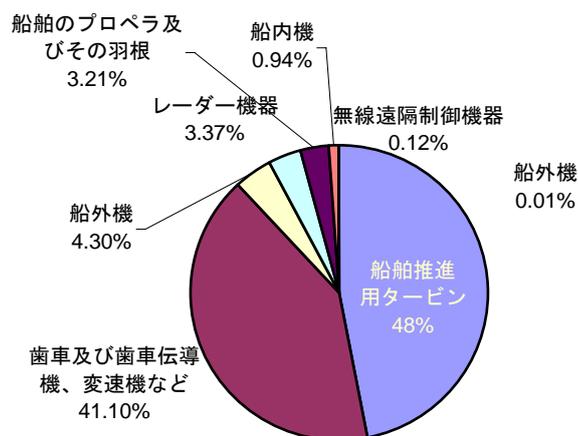


図 25 船舶機械輸出の品目別割合(2006年)

(2) 品目別

① 船舶推進用タービン

前述のように船舶推進用エンジンの輸出額は2006年に3,875万米ドルに達し、そのうち78%にあたる3,019万米ドルはアラブ首長国連邦向けである。

表 33 船舶推進用タービンの輸出先

単位:千USドル

順位	国名	船舶推進用タービン		
		2004	2005	2006
1	アラブ首長国連邦	0	18	30,197
2	スイス	0	0	3,853
3	タイ	0	0	1,626
4	エジプト	0	0	951
5	フィンランド	0	0	764
6	オマーン	0	0	447
7	ベトナム	0	0	355
8	タンザニア	0	0	126
9	リビア	15	4,899	105
10	日本	0	0	97
-	その他	96	1,823	227
合計		111	6,740	38,748

② 船外機

船外機はフランスやアラブ首長国連邦に売却されている。

表 34 船外機の輸出先

単位:千米ドル

順位	国名	船外機		
		2004	2005	2006
1	フランス	0	7	10
2	アラブ首長国連邦	0	21	0
3	イスラエル	6	0	0
-	その他	0	0	0
合計		6	28	10

③ 船内機

2006年の船内機の輸出先トップは米国、続いてアラブ首長国レポートである。2004、2005年と続けてナイジェリアに輸出していたが、2006年にはナイジェリア向けの輸出はない。

表 35 船内機の輸出先

単位:千米ドル

順位	国名	船内機		
		2004	2005	2006
1	米国	70	0	664
2	アラブ首長国連邦	0	29	106
3	ニュージーランド	0	0	2
4	タイ	0	0	1
5	ナイジェリア	30	18	0
6	南アフリカ	0	13	0
-	その他	311	751	0
合計		411	811	773

④ 船舶推進用エンジン

船舶推進用エンジンも年によって主要輸出先がかなり異なる。2004年、2005年に輸出実績がなかったノルウェーが2006年には輸出先トップになった。

表 36 船舶推進用エンジンの輸出先

単位:千米ドル

順位	国名	船舶推進用エンジン		
		2004	2005	2006
1	ノルウェー	0	0	1,179
2	米国	265	411	784
3	エジプト	244	271	318
4	スリランカ	70	52	262
5	ナイジェリア	60	27	218
6	南アフリカ	6	365	110
7	アラブ首長国連邦	89	242	98
8	スーダン	0	15	92
9	レバノン	35	51	59
10	シリア	0	14	54
-	その他	784	2,305	373
合計		1,553	3,753	3,547

⑤ レーダー機器

レーダー機器の輸出先国は 2005 年、ロシア向けに 191 万 5,0000 ドルという数字を記録したが、翌 2006 年のロシア向けは激減し、変わりにフランス向けが 231 万 9,000 米ドルとなった。

表 37 レーダー機器の輸出先

単位:千米ドル

順位	国名	レーダー機器		
		2004	2005	2006
1	フランス	340	139	2,319
2	英国	0	12	204
3	米国	33	11	164
4	ロシア	0	1,915	83
5	エジプト	0	0	5
6	オーストラリア	0	4	3
7	オマーン	0	0	3
8	スリランカ	0	2	0
-	その他	1,400	95	1
合計		1,773	2,178	2,782

⑥ 無線遠隔制御機器

無線遠隔制御機器の輸出額は2006年に97,000米ドルと非常に小さい金額になっている。

表 38 無線遠隔制御機器の輸出先

単位:千米ドル

順位	国名	無線遠隔制御機器		
		2004	2005	2006
1	シンガポール	88	2	97
2	ニュージーランド	0	8	0
3	スリランカ	0	7	0
4	イタリア	25	0	0
5	サウジアラビア	5	0	0
6	タイ	77	0	0
-	その他	8	111	0
合計		203	128	97

⑦ 船舶のプロペラ及びその羽根

この品目は安定して、主要輸出先が過去3年間は米国、アラブ首長国連邦、シンガポール等であった。2006年のデータを見ると、これらに加えてタイ、オランダからも一定の需要がある。

表 39 船舶のプロペラ及びその羽根の輸出先

単位:千米ドル

順位	国名	船舶のプロペラ及びその羽根		
		2004	2005	2006
1	英国	114	124	840
2	アラブ首長国連邦	108	171	304
3	シンガポール	109	177	222
4	タイ	9	7	134
5	オランダ	221	213	111
6	ギリシャ	81	132	86
7	スリランカ	2	10	76
8	南アフリカ	5	31	72
9	パナマ	0	2	54
10	シエラレオネ	0	0	54
-	その他	743	747	696
合計		1,392	1,614	2,649

4. インドの投資、輸入制度

4-1 一般投資制度

(1) 投資制度の概要

インドの産業政策は基本的には国内産業保護が根底にあり、また植民地支配の経験による外資に対する警戒もあり、外資系企業の参入は制限されてきた。具体的には、1973年に制定された外国為替規正法(FERA: Foreign Exchange Regulation Act)によって、外資出資比率は減速として40%に制限され、外資系企業が過半数の株式を取得することは認められていなかった。

1991年の経済自由化路線への転換後、徐々に投資規制が緩和されている。機械、輸送機器、ソフトウェア、発電・送電、道路・港湾事業等が優先業種に指定され、外資出資比率の上限が引き上げられ、外資系企業が過半数の株式を取得することが可能となった。優先業種への直接投資は中央銀行であるインド準備銀行(RBI: Reserve Bank of India)への届出のみで自動的に直接投資が認可され、この認可制度は「自動認可ルート」と呼ばれている。

さらに定められた外資出資比率を超える場合でも、政府から個別認可を取得すれば投資が認められるようになった。この認可制度は「個別認可ルート」と呼ばれるもので、これを利用して1990年代半ば以降、製造業等で100%出資が認められるケースが出てきた。

2000年には、自動認可ルートの対象業種を示す「ポジティブリスト方式」から「ネガティブリスト方式」による管理へ移行した。すなわち、それまでは「ポジティブリスト」に掲載された業種以外は自動認可が認められなかったが、2000年以降は、「ネガティブリスト」に掲載された業種以外は自動認可が認められる、という方式に変わったのである。それまで個別認可ルートで裁量的に管理されてきた外資政策を、規制対象業種・投資形態のみを明記することでより透明性の高い精度へ移行したものである。その後、ネガティブリストの内容が個別に緩和されることで、外資規制は段階的に緩和される方向にある。

表 40 インドにおける直接投資政策の変遷

1991年以前	40%までの外資による出資が認められる。ただし選択的
1991年	自動認可ルートでの進出が可能な35のセクターについては51%まで出資が認められる
1997年	自動認可ルートで進出可能な111のセクターについては、74/51/50%の出資が認められる。一部100%出資可能に。
2000年	いくつかのセクターを除いてほとんどのセクターは自動認可ルートでの進出可能となり、100%までの出資も認められる。
2000年以降	更なるセクターの開放、外資出資上限の引き上げ。上限緩和。

出典：中小企業総合研究機構

上記のように、現在、インドの外国投資認可制度には2種類ある。一つは「自動認可制」で、中央銀行であるインド準備銀行(RBI: Reserve Bank of India)への届出のみで自動的に投資が認可される制度である。もう一つは「個別認可制」で、ネガティブリストに記載された業種への投資案件は、外国投資促進委員会(FIPB: Foreign Investment Promotion Board)から個別認可を取得する必要がある。

ネガティブリストにより外国直接投資が禁止・規制されている業種・形態、上限出資比率がある業種、外国投資促進委員会(FIPB)の個別認可が必要な業種等が規定されている。インドへの直接投資案件は、別添7のネガティブリストに該当していなければ外資出資比率は100%までが自動認可される。

なお、造船や船用機器はネガティブリストには掲載されていない。

(2) 投資優遇制度

インドでは内資・外資企業を問わず、インフラ開発、電力開発・送電、科学研究開発等の分野に対する投資には各種の優遇措置が設定されている。

・ インフラ分野への投資

電力、高速道路、橋りょう、都市交通システム、水道、空港、港湾等のインフラ開発に対しては、10年間の法人税非課税措置(タックス・ホリデー)が適用されている。通信分野では最初の5年間は法人税の免除、その後5年間は法人税の30%が免除される。

・ 科学分野における研究開発型企業

2000年3月31日～2007年3月31日に設立された科学分野での研究開発型企業は、設立後10年間、定められたガイドラインに従うことを条件に、研究開発ビジネスからの獲得利益全額が免税対象となる。

・ 電源開発及び送配電分野への投資

電力開発及び送電、及び送配電ネットワーク整備開発分野への投資には、プロジェクト開始から15年間のうち10年間の獲得利益全額が免税対象となる。2006年3月31日～2010年3月31日までに開始されるプロジェクトが対象。

・ 石油関連企業

石油の精製及び商業生産に従事する企業は、設立後7年間、定められたガイドラインに従うことを条件に、同ビジネスからの獲得利益全額が免税対象となる。

・ 指定された州・地域への投資

指定された州・地域への投資に対して、法人税の減免、物品税払い戻し等の優遇措置が与えられる。

また、特別経済区(SEZ)に進出する企業や100%輸出指向型企業(EOU)のステータスを有する企業には、法人税減免等の優遇措置が適用される。また外国貿易政策では、輸出振興を目的とした原材料の関税減免スキームが定められている。

① SEZ(特別経済区)

特別経済区(SEZ)とは、輸出・雇用振興を目的に、免税等の各種優遇措置を適用する「みなし外国地域」のことを指す。2006年2月に発効したSEZ法及びSEZ規則は、SEZの開発企業及び入居企業に対して、最大15年間の法人税減免、原材料・部品の輸入関税免税、さらに物品税、サービス税、中央売上税の免税措置等を制定している。

SEZ入居企業は、生産開始から5年間で1ブロックとし、以後継続的にブロック間の輸出入収支をプラスに保つ(輸出額が輸入額を上回る)ことが義務付けられている。なお、SEZからの国内販売に関する上限規制はない。すなわちSEZ内企業は製品を全て国内向けに販売することも可能。ただし、SEZは「みなし外国」扱いのため、国内購入者(輸入者)は関税を支払う必要あり。SEZから国内販売(輸入)する際の関税率、は一般のMFNレートを適用。追加関税、特別追加関税についても通常の輸入と同様に適用される。

② 100%輸出指向型企业(EOU)

100%輸出指向型企业のステータスを有する企業は、「保税工場」扱いとなり、原材料・部品の輸入関税のほか、物品税、サービス税、中央売上税等は一切免除となる。また2008年度を期限に輸出所得に対する所得税の100%免税が適用される。

なお、100%EOUは、SEZ入居企業と同様、生産開始から5年間で1ブロックとし、以後継続的にブロック間の輸出入収支をプラスに保つ(輸出額が輸入額を上回る)ことが義務付けられている。

100%EOUによる、国内向け販売輸入関税等を支払うことにより可能。ただし、FOB価格をベースとした輸出総額の50%が上限となる。宝石・宝飾品については10%が上限。なお、自動車、アルコール飲料、本、紅茶(インスタント紅茶は除く)、胡椒、及び大理石のDTA向け販売は認められていない。

ステータスを有するための条件、設立及び輸出入にかかる手続き等については、商工省の外国貿易政策(Foreign Trade Policy)にて規定されている。

なお、ソフトウェア・テクノロジー・パーク(STP)内、エレクトロニクス・ハードウェア・テクノロジー・パーク(EHTP)内、バイオ・テクノロジーパーク(BTP)内企業に対しても、100%EOUと同じ優遇措置が適用される。

③ 造船業に対する優遇制度

船用機器産業に対して個別に定められた優遇制度は存在しない。造船業に対しては、2007年8月まで補助金制度があった。これは、海運局が1997年に政府系造船所を対象として導入したもので、その後2002年に民間造船所も対象とされた。この補助金制度では、輸出向け船舶については船の大きさ、タイプを問わず受注金額の30%を上限に補助金を供与し、国内市場向けの船舶については、その船舶が次の条件を満たす場合に受注金額の30%の補助金が供与される。

- ・ 当該船舶が国際航行用のものであること
- ・ 当該船舶が全長80メートル以上であること
- ・ 国際競争入札での受注であること

造船業界は補助金制度の継続を政府に求めるため、期限が切れる前に KPMG インディアに委託して調査を実施した。” Shipbuilding sector; Economic Benefits and Benchmarking Government Support across Countries” と題したその調査結果によれば、補助金の継続は経済に大きな相乗効果をもたらすとしている。具体的には、補助金を継続すれば造船業界には今後 1,700 億～2,000 億ルピーの投資が見込まれ、さらに造船業の川下産業にも波及し、2 兆 2200 億ルピー相当の投資が造船裾野産業にもたらされる、と試算している。その結果、2017 年以降、政府に年間 2,600 億ルピーの税金をもたらすとしている。また、同報告書によれば、インドの造船所の建造コストは中国、韓国、日本に比べて 35～55% 高くなるとも指摘している。¹⁸

一方、インド財務省は、造船業界が予想どおり年率 30% の伸びを示すと、今後 8 年間で 3 兆 5000 億ルピー(85 億米ドル)を補助金として国庫から支払うことになるとして懸念を示している。2007 年 7 月には、財務省は補助金を資本投下分に限定する、補助金を徐々に減らす、等のオプションを検討している、と報じられている¹⁹が、結論が出ないまま同補助金制度は 2007 年 8 月に失効した。

4-2 輸入制度と輸入関税

(1) 輸入管理²⁰

インドで輸入業をおこなう際には、まず、輸入業者・輸出業者コード (IEC: Importer-Exporter Code) の取得が義務づけられている。IEC は上記の商工省・外国貿易部 (DGFT) に、オンライン申請にて入手する。

なお外国貿易政策で定められている各種免税スキーム等を活用するには、所属する業界を管轄する輸出促進協議会 (EPC: Export Promotion Council) が発行する、登録証兼会員証 (RCMC: Registration cum Membership Certificate) を所有していなければならない。

(2) 輸入品目規制

輸入品目は、1) 輸入自由品目、2) 輸入禁止品目、3) 輸入制限品目、4) 輸入業者指定品目から成っている。各制度の概要は以下のとおりである。

1) 輸入自由品目 (Free)

自由に輸入できる品目。

2) 輸入禁止品目 (Prohibited)

輸入が禁止されている品目。動物や一部の農産品、武器、牛肉関連品等が含まれる。

3) 輸入制限品目 (Restricted)

輸入に際し、ライセンス、輸入許可、もしくは各種証明書の取得が必要な品目。一部の農産品や鶏肉関連製品等が含まれる。

4) 輸入業者指定品目 (Canalized)

¹⁸ 2007 年 9 月 26 日付け Livemint

¹⁹ 2007 年 7 月 27 日付け Tradewinds

²⁰ ジェトロウェブサイトより

国有企業等指定された業者(STE: State Trading Enterprises)しか輸入が許可されない品目。原油、石油等が含まれる。

工業製品を含め、ほとんどの品目は輸入自由品目に該当する。輸入制限品目に該当する製品の輸入は、商工省商務局外国貿易部に輸入申請をおこなう必要がある。

(3) 輸入関税

インドの関税制度は、1975年関税法に基づき、基本関税、追加(相殺)関税から成り立っている。それぞれの内容は以下のとおりである。

- 基本関税(BCD: Basic Custom Duty)

基本関税は原則として、0%~10%の税率から成っている。ただし、一部例外として同範囲を超える高関税が課せられる品目もある。基本関税額は基本関税率×評価額(Assessable Value)で計算される。評価額はC.I.F 価格+荷揚げ費用(C.I.F 価格の1%)で計算される。

- 追加関税(物品税との相殺関税)(AD: Additional Duty / CVD: Countervailing Duty)

追加関税は、インド国内での物品製造に課せられる物品税との整合性をはかるために課される。部品や原材料として輸入され、インド国内での製造過程に組み込まれる輸入品については、国内で製造される最終製品にかかる物品税から、輸入時に支払った追加関税分を控除できる仕組みとなっている。そのため相殺関税(CVD)と呼ばれる。追加関税率は、該当品目に対する物品税と同率であり、大半の製品について16%となっている。評価額+基本関税額をベースに賦課され、3%の教育目的税が追徴される。

- 特別追加関税(ADC: Additional Duty of Customs)

特別追加関税は、国内製造品の物流・販売にかかる各税との相殺を図る目的で、06年3月1日より導入されたもの。すべての輸入品に対して、評価額+基本関税額+追加関税額をベースに一律4%を追加的に賦課している。上記の追加関税と同様、部品や原材料として輸入され、国内製造品に組み込まれる品目の場合には、支払い税額分の控除が受けられる仕組みとなっている。

ただし、相殺関税(追加関税)と特別追加関税の4%は、インド国内での製造に課せられる物品税との相殺により控除される。

また、関税以外の諸税として、アンチ・ダンピング税、セーフガード税が課せられている品目がある。

さらに、輸出振興を目的に、輸出生産用の部材関税減免スキームがある。事前に免税枠を申請するスキームや、輸出実績に伴って次回分の免税枠やクレジットが付与されるスキーム等がある。

1) 事前許可スキーム(AAS: Advance Authorization Scheme)

事前認可スキーム(外国貿易政策第4項)は、特定の輸出製品の製造にかかる中間財・部品の免税輸入を許可するスキーム。免税対象は、基本関税、追加関税、特別追加関税、及

び教育目的税も含む。輸出品の製造に間接的に利用される燃料や石油、触媒等の免税輸入が認められる。

外国貿易政策の定める、「スタンダード・インプット・アウトプット規則(SION)」に、業種別の輸出品目リストと、各輸出品目製造のために免税枠で輸入できる中間財・部品の名前、及び分量(重量)が記載されている。輸入者は同ガイドラインに従い、該当する中間財・部品の免税輸入申請をおこなう。品目ごとにインド国内での最低付加価値基準もある。

2)DFIA スキーム(DFIA: Duty Free Import Authorization Scheme)

DFIA スキームは、前述の事前認可スキーム同様、特定の輸出製品の製造にかかる中間財・部品の免税輸入を許可するスキーム。免税対象は、基本関税、追加関税、特別追加関税、及び教育目的税も含む。

SION(事前認可スキームの項に記載)の定める免税枠に従い輸入申請をおこなう。事前認可スキームが、加工及び輸出をおこなう製造業者のみを対象にしているのに対し、本スキームによる免税輸入許可は、製造業者の輸出入業務を代行する貿易業者に対しても発行される。

3) DEPБ スキーム

DEPB スキーム(関税受給パスブックスキーム : Duty Entitlement Pass Book)は、輸出品の製造に使用された輸入部品及び原材料の支払い関税を、特定の輸出品目毎に定められた一定レートに従って、クレジットとして払い戻すスキーム。払い戻しレートは、商工省傘下の Directorate General of Foreign Trade(DGFT)により、品目毎に対 FOB 価格割合(%)で定められている。

クレジットは、原材料や部品輸入、梱包材その他への輸入関税と相殺できるが、資本財輸入に対しては利用できない。

なお、輸出企業に対し、事後的に一定額のクレジットを払い戻す同スキームは、自国製品を不当に保護しているとして、WTO 等の場で諸外国から見直しを迫られている。

なお、船舶は上記の「スタンダード・インプット・アウトプット規則(SION)」および DEPB スキームの対象品目には含まれていない。

4) EPCG スキーム

EPCG スキーム(輸出促進のための資本財輸入スキーム、Export Promotion Capital Goods Scheme)では、一定期間内に輸出義務を達成することを条件に、資本財輸入に対し一律 5%の軽減税率が適用される。輸出義務は、同スキームの適用により免税された額の 8 倍の輸出額を 8 年以内に達成することが義務付けられている。輸入額が CIF 価格で 10 億ルピー以上の場合、輸出達成期間は 12 年間に緩和される。また 10 年以下の中古資本財の輸入にも同スキームが適用される。なお、輸出義務達成期限の半分以内の期間で 75%以上の輸出義務を達成した企業については、残りの輸出義務分は免除となる。

(4) 船用機器の輸入関税

船用機器の輸入税率は次の表のとおりである。

表 41 船用機器の関税率

HSコード	品名	UOM	関税率
8406	蒸気タービン		
8406.10.00	- タービン(船舶推進用のものに限る。)	unit	7.50%
8407	ピストン式火花点火内燃機関(往復動機関及びロータリーエンジンに限る)		
	- 船舶推進用エンジン:		
8407.21.00	-- 船外機	unit	5%
8407.29.00	-- その他のもの	unit	7.50%
8408	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン)		
	- 船舶推進用エンジン:		
8408.10.10	-- 船内外機関	unit	7.50%
	-- その他のもの		
8408.10.91	--- シリンダー容積が100立方センチメートル以下のもの	unit	7.50%
8408.10.92	--- シリンダー容積が100立方センチメートルを超え、250立方センチメートル以下のもの	unit	7.50%
8408.10.93	--- シリンダー容積が250立方センチメートルを超えるもの	unit	7.50%
8483	クラッチ及び軸継手(自在継ぎ手を含む)		
8483.40.00	- 歯車及び歯車電動機(単独で提示する歯付きホイール、チェーン sprocket その他の伝動装置の構成部品を除く。)、ボールスクリュー、ローラスクリュー並びにギヤボックスその他の変速機(トルクコンバーターを含む。)	unit	7.50%
8526	レーダー、航行用無線機器及び無線遠隔制御機器		
8526.10.00	- レーダー	unit	7.50%
	- その他のもの		
8526.91	-- 航行用無線機器		
8526.91.10	--- 方向測定機器	unit	7.50%
8526.92.00	-- 無線遠隔制御機器	unit	7.50%

出典 : Worldtariff.com データベース(Federal Express)

上記の税率を見る限り輸入関税はそれほど高くはないが、追加関税(物品税との相殺関税)や特別追加関税がかかる。例えば船舶推進用エンジンなら、基本税率は7.5%であるが、追加関税などを含めると次のような税率となる。

表 42 関税率の計算方法

	関税率	計算内容	計算内容
輸入税		100.00	
	7.50%	7.50	基本関税
		107.50	輸入額+基本関税(1)
相殺(追加)関税 16.48%(16%x 教育目的税 3%)	16.48%	17.72	相殺関税=(1)×0.1648
		125.22	輸入額+基本関税+相殺関税(2)
教育目的税(3%)	3.00%	0.49	総関税額(16.48)×0.03
		125.71	(2)+教育目的税(3)
特別追加関税(4%)	4.00%	5.03	特別追加関税=(3)×0.04
		130.74	
実効関税率		30.74%	

出典 : ジェトロウェブサイト

ただし、前述のように相殺関税(追加関税)と特別追加関税の4%は、インド国内での製造に課せられる物品税との相殺により控除が可能である。

なお、船用機器の輸入に対しては、次のような輸入関税免除スキームがある。

① 船舶修繕ユニット(SRUs : Ship Repair Unit)

関税法の通知第21号(2002年3月1日付け)では、関税が免除される品目と条件を定めている。その別表第351項目により、「海運局に登録された船舶修繕ユニットが外航船の修繕に使う資本財及びその部品、原材料、部品、資材処理機器、消耗品を輸入する場合(Capital goods and spares thereof, raw materials, parts, material handling equipment and consumables, for repairs of ocean-going vessels by a ship repair unit registered with the Director General of Shipping, Government of India)」、適用する関税はゼロとなる。

この場合、「輸入者」がSRU登録企業でなければならない。SRU登録業者ではない企業、例えば海外メーカーの代理店からSRU登録企業である造船所が購入しても関税は免除されない。

SRU登録企業はインドで登記された企業でなければならない、ISOを取得している必要がある。登録に際しては船舶修繕の経験や必要な施設を有することを海運局に示さなければならない。

2007年12月2日現在の海運局のウェブサイトに掲載されているSRUのリストは別添8のとおりである。

② 新造船向け船用機器の免税措置

上記と同じ関税法の通知第21号(2002年3月1日付け)の第356項目目に、「関税品目番号89.01, 89.02, 89.04, 89.05 (8905.20を除く)、89.06の製品を製造するための原材料、部品で、関税法第65条に沿ったもの(Raw Materials and parts, for use in the manufacture of goods falling under headings 89.01, 89.02, 89.04, 89.05 (except sub-heading 8905.20) or 89.06 in accordance with the provisions of section 65 of the Customs Act, 1962 (52 of 1962))」については輸入関税が免除されることになっている。対象となるのは輸出される新造船向けの船用機械のみで、国内向けに建造される船舶には適用されない。

上記の関税品目番号89.01～89.06が示す品目は下記のとおりである。

89.01	客船、遊覧船、フェリーボート、貨物船、はしけその他これらに類する船舶(人員または貨物の輸送用のものに限る。)
89.02	漁船及び工船その他漁獲物の加工用または保存用の船舶
89.04	曳船用または押船用の船舶
89.05	照明船、消防船、しゅんせつ船、クレーン船その他の船舶(航行以外の機能を主とするものに限る。)、浮きドック及び浮遊式または潜水式の掘削用または生産用のプラットフォーム
8905.20	浮遊式または潜水式の掘削用または生産用のプラットフォーム

89.06	その他の船舶(軍艦及び救命艇を含むものとし、櫓権船を除く。)
-------	--------------------------------

すなわち、舶用機器を含む新造船に使われる資材・部品は、プラットホーム向け及び国内向けの船舶を除き、輸入関税が免除となっている。財務省中央物品税関税局に電話で確認したところ、この輸入関税免除は輸出向け船舶が対象となっている。

なお、海運道路輸送高速道路省が造船・修繕産業の育成のための提言をまとめたレポート”Report of Working Group for Shipbuilding and Shiprepair Industry for the Eleventh Five Year Plan”を2007年3月に発表しているが、それによると、輸入された舶用機器は保税扱いとされ、保税の状態のまま造船所で船舶に据付される。その船舶が国内企業に納入される場合、「船舶の輸入」とみなされ、5%の関税がかかる、とある。

これらを総合すると、舶用機器は保税扱い(すなわち輸入関税を支払わずに)造船所での建造に使われ、その船舶が輸出される場合はそのまま輸入関税が免除となるが、国内企業に納入する場合には舶用機器の輸入価格を含む船舶価格全体に輸入関税が課せられているのが実情のようである。同レポートは、5%の輸入関税を定めた関税法の通知第21号(2002年3月1日付け)の第353項目は海外で建造が完成した船舶が対象であるとして、輸入関税課税の運用の改善を提言している。

ベトナム編

5. ベトナムの経済状況

5-1 マクロ経済

ベトナムは、1986の第6回ベトナム共産党大会で、計画経済を市場経済に転換する刷新(ドイモイ)政策を採択し、88年より外国投資受け入れを開始した。その後、経済成長率が順調に上昇し始め、92年には前年の5%台から8%台に飛躍、95～96年には9%台の高い経済成長率を記録するようになった。

しかしその後は、長期的な市場の潜在性は大きいものの当時の所得水準はいまだ低く国内需要が限られていたこと、インフラや法律の未整備など投資環境の劣悪さが露呈し始めたことなどがあいまって、投資プロジェクトを実施に移す段階で問題に直面したり創業にすらいたらなかった案件も目立った。さらに、97年のアジア危機の間接的影響を受け²¹、経済成長率は99年には4.8%まで下がった。しかし、ここ数年は海外からの直接投資の順調な伸び、越僑による海外からの送金、観光収入の着実な増加、国営企業のおよそ2倍の20.5%という高い伸び率を示している民間セクターの活動や消費の拡大などを背景に、8%前後の高い成長率を維持している。ベトナム計画投資庁の2007年10月23日現在の予測値によると、2007年の成長率は8.5%、2008年の成長率目標には8.5～9%という高い数字を掲げている。

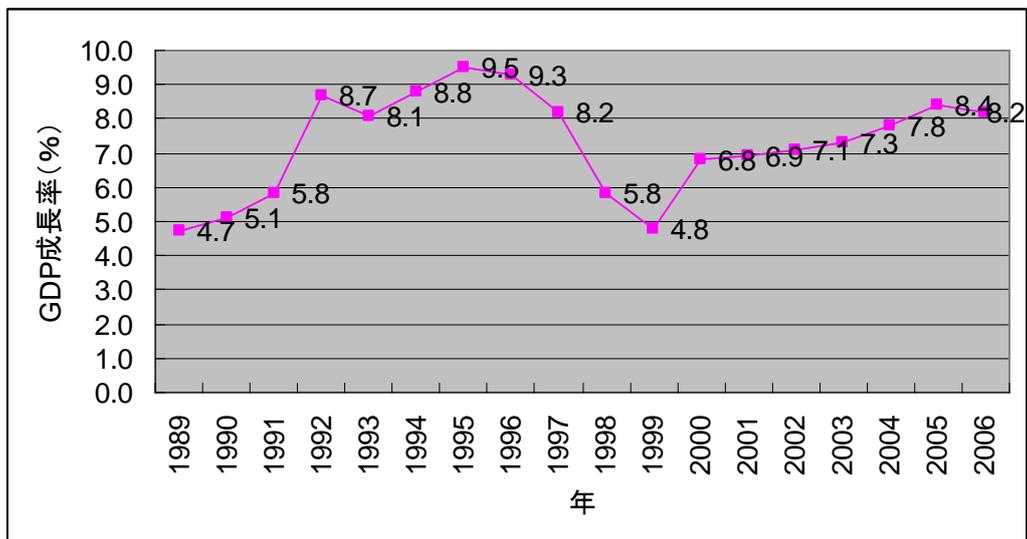


図 26 ベトナムの GDP 成長率の推移

出典：アジア開発銀行資料より作成

²¹ ベトナムには当時資本市場、証券市場が存在しなかったため、金融危機の影響を直接受けるということにはなかったが、アジア他国の通貨下落により主要輸出品の競争力が大きく低下するという間接的影響を受けた。

一方、消費者物価指数上昇率の高さが懸案となっている。2005年に8.4%を記録した消費者物価指数上昇率は2006年には6.6%まで下がったものの、2007年8月には前年同期比8.6%まで上昇。政府は同月、対応策として関税引き下げを実施し、幾分物価上昇は落ち着いたものの、2007年1～10月の消費者物価上昇率は7.7%と高い水準となっている²²。

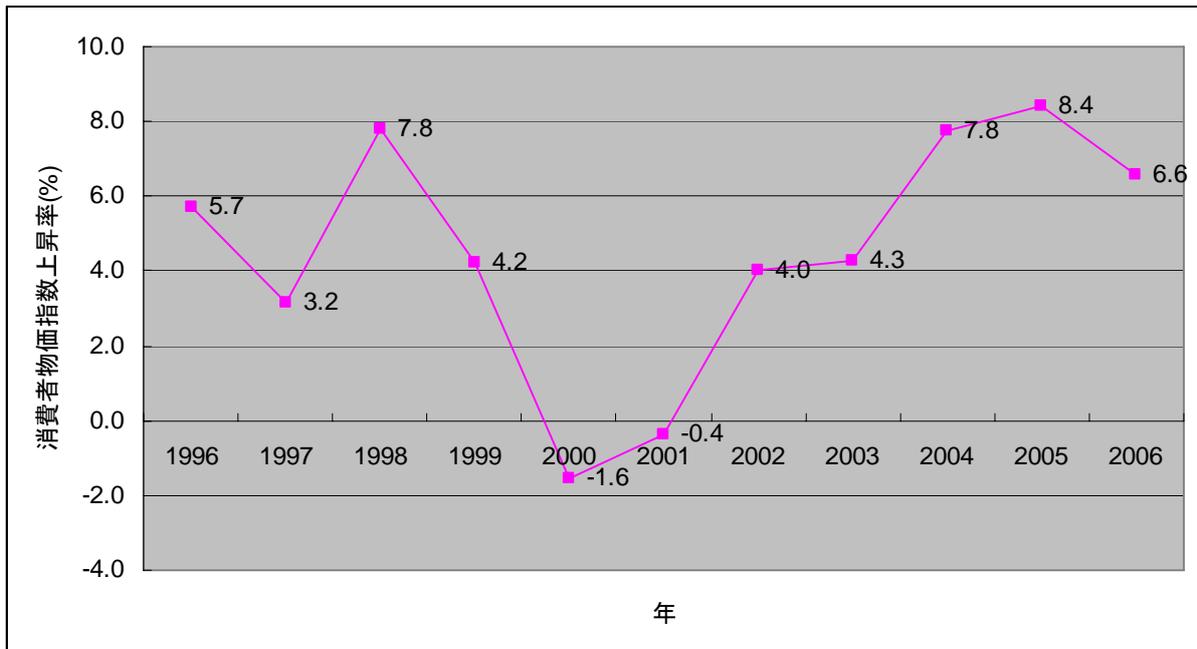


図 27 消費者物価指数上昇率の推移

出典：アジア開発銀行資料より作成

物価上昇という懸案はあるものの、2007年1月に念願のWTO加盟を果たしたベトナムに対しては、外国からの投資も順調で、今後も高い成長が見込まれている。

以下、主要経済指標は以下のとおりである。

²² 2006年までの数字はアジア開発銀行。2007年の数字はベトナム統計総局

表 43 ベトナムの主要経済指標

	2002	2003	2004	2005	2006
実質GDP(十億ドン)	313,247	336,243	362,435	392,989	425,135
実質GDP成長率(%)	7.1%	7.3%	7.8%	8.4%	8.2%
農業	4.2%	3.6%	4.4%	4.0%	3.4%
鉱業	1.1%	6.3%	8.9%	0.9%	1.7%
製造業	11.6%	11.5%	10.9%	13.1%	12.2%
電気ガス水道	11.4%	11.9%	12.0%	12.2%	11.9%
建設業	10.6%	10.6%	9.0%	10.8%	11.1%
貿易	7.3%	6.8%	7.8%	8.4%	8.5%
運輸通信	7.1%	5.5%	8.1%	9.6%	10.1%
金融	7.0%	8.0%	8.1%	9.4%	8.2%
公共事業	6.4%	7.0%	7.1%	7.8%	0.4%
その他	5.1%	5.4%	5.9%	8.7%	14.3%
実質GDP産業別寄与度(%)					
農業	21.8%	21.1%	20.4%	19.6%	18.7%
鉱業	6.2%	6.1%	6.2%	5.8%	5.4%
製造業	20.4%	21.2%	21.8%	22.8%	23.6%
電気ガス水道	2.6%	2.7%	2.8%	2.9%	3.0%
建設業	8.2%	8.5%	8.6%	8.8%	9.0%
貿易	16.4%	16.3%	16.3%	16.3%	16.3%
運輸通信	3.9%	3.8%	3.9%	3.9%	4.0%
金融	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%
公共事業	8.7%	8.7%	8.6%	8.6%	8.0%
その他	9.7%	9.6%	9.4%	9.4%	10.0%
1人あたりGDP(千ドン)	6,720	7,583	8,720	10,098	11,571
消費者物価上昇率(%)	4.0%	4.3%	7.8%	8.4%	6.6%
国際収支					
経常収支(百万ドル)	-603	-1,931	-957	-519	-299
貿易収支(百万ドル)	-1,054	-2,581	-2,287	-2,654	-2,776
輸出(百万ドル)	16,706	20,149	26,485	32,438	39,826
輸入(百万ドル)	17,760	22,730	28,772	35,092	42,602
為替レート(ドン=US\$1)	15,280	15,510	15,741	15,859	15,994

出典：アジア開発銀行

5-2 貿易動向

ベトナムの2006年の貿易額は847億1,730万米ドルで、対前年比価上昇と21.5%の伸びをしめた。2001年からの6年間をみると約2.7倍になった。高い物価上昇率という懸案はあるものの、2007年1月に念願のWTO加盟を果たしたベトナムに対しては、外国からの投資も順調で、今後も高い経済成長が見込まれている。

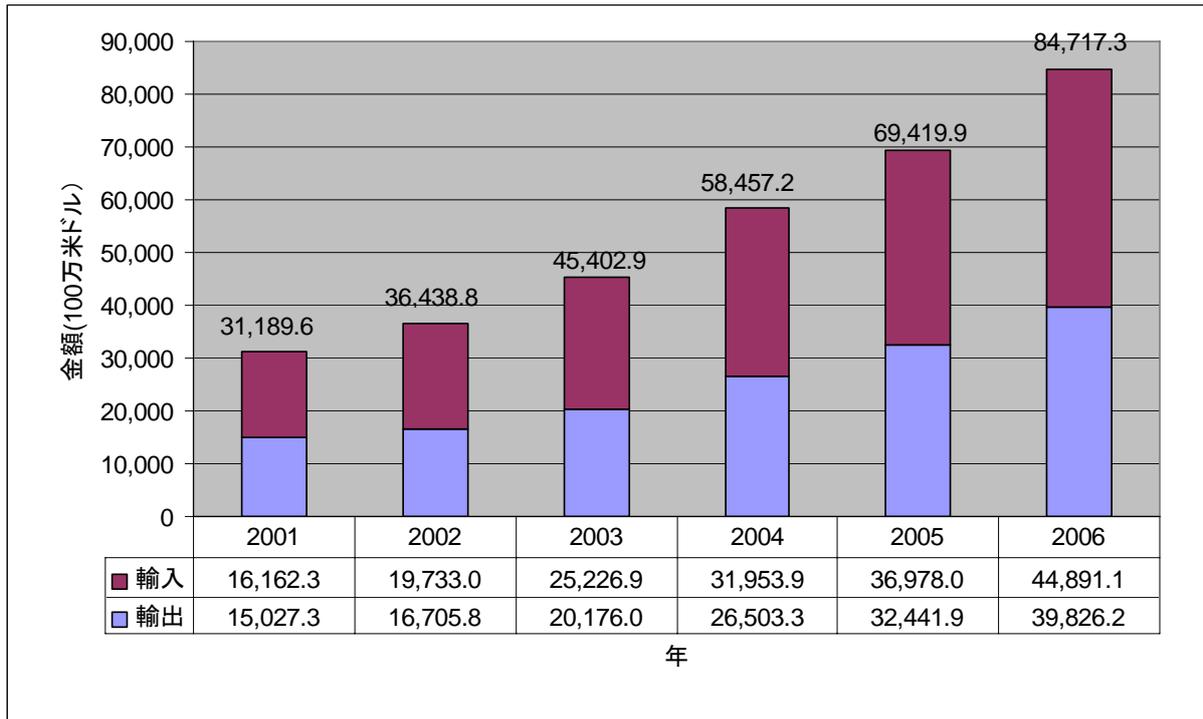


図 28 ベトナムの輸出入額の推移

出典：ジェトロ貿易投資白書各年版

2006年の輸出額は前年比22.8%増の398億2,620万米ドルで、品目別輸出の第1位は原油である。世界的な原油価格高騰を受け輸出額は12.1%増の82億6,470万米ドルとなった。ベトナムは自国に石油精製施設を持たず、原油を輸出して石油製品を輸入している。このため、原油輸出額が伸びる一方、石油製品輸入額も同様に18.8%増となった。そのため、ベトナム政府は中部のクアンガーイ省にベトナム初の製油所を建設中である。

一方、輸入の第1位は機械設備・同部品で68億2,820万米ドルと対前年比25.5%増となった。コンピューター・同部品も対前年比19.7%と高い伸び率を示しているが、これらは好調な完成品輸出を背景とした部品輸入の増加とみることができる。

表 44 ベトナムの主要品目別輸出入

(単位:100万米ドル、%)

輸 出(FOB)				
	2005年	2006年		
	金額	金額	構成比	伸び率
原油	7,373.50	8,264.70	20.8	12.1
繊維・衣料品	4,838.40	5,834.40	14.6	20.6
履物	3,039.60	3,591.60	9.0	18.2
水産物	2,738.80	3,358.00	8.4	22.6
木製品	1,562.50	1,932.80	4.9	23.7
コンピュータ・電子部品	1,427.40	1,708.20	4.3	19.7
ゴム	804.1	1,286.40	3.2	60.0
コメ	1,407.20	1,275.90	3.2	△ 9.3
コーヒー	735.5	1,217.20	3.1	65.5
石炭	669.5	914.6	2.3	36.6
合計(その他含む)	32,441.90	39,826.20	100.0	22.8

(単位:100万米ドル、%)

輸 入(CIF)				
	2005年	2006年		
	金額	金額	構成比	伸び率
機械設備・同部品	5,280.90	6,628.2	14.8	25.5
石油製品	5,024.30	5,969.5	13.3	18.8
織布・生地	2,399.00	2,985.0	6.6	24.4
鉄鋼	2,930.60	2,936.3	6.5	0.2
コンピュータ・電子部品	1,706.50	2,047.9	4.6	20.0
繊維・縫製品・革原材料	2,282.00	1,951.5	4.3	△ 14.5
プラスチック原料	1,455.70	1,865.8	4.2	28.2
化学薬品	865.4	1,041.9	2.3	20.4
化学製品	841.2	1,007.2	2.2	19.7
木材	650.7	774.9	1.7	19.1
合計(その他含む)	36,978.00	44,891.10	100.0	21.4

註：2006年は暫定値

出典：ジェトロ貿易投資白書 2007年版

国・地域別の輸出は上位から米国、日本、オーストラリアの順となり、これら3カ国全体の4割を占めた。オーストラリア向けの伸びが大きく、対前年比42.1%増となっているが、この多くは原油の輸出である。原油の輸出はベトナムの対オーストラリア輸出全体の83%を占める。

一方、輸入は中国からがトップで、73億9,090万米ドル、対前年比32.0%となった。中国からの輸入で多いのは、鉄鋼、機械設備・同部品、織布・記事などの生産・資本財である。第2位のシンガポールからの輸入は対前年比36.0%の伸びを示したが、これはシンガポールからの主要輸入品である石油製品の価格高騰が背景にある。

表 45 ベトナムの主要国・地域別輸出入

(単位:100万ドル、%)

輸 出(FOB)				
	2005年	2006年		
	金額	金額	構成比	伸び率
米国	5,930.6	7,828.7	19.7	32.0
日本	4,411.2	5,232.1	13.1	18.6
オーストラリア	2,570.2	3,651.3	9.2	42.1
中国	2,961.0	3,030.0	7.6	2.3
シンガポール	1,808.5	1,630.6	4.1	△ 9.8
ドイツ	1,086.7	1,445.3	3.6	33.0
マレーシア	949.3	1,214.6	3.0	27.9
英国	1,015.8	1,179.7	3.0	16.1
合計(その他含む)	32,441.9	39,826.2	100.0	22.8

(単位:100万ドル、%)

輸 入(CIF)				
	2005年	2006年		
	金額	金額	構成比	伸び率
中国	5,778.9	7,390.9	16.5	27.9
シンガポール	4,597.6	6,273.7	14.0	36.5
台湾	4,329.0	4,822.8	10.7	11.4
日本	4,093.0	4,701.0	10.5	14.9
韓国	3,600.5	3,870.6	8.6	7.5
タイ	2,393.2	3,034.2	6.8	26.8
マレーシア	1,258.6	1,481.7	3.3	17.7
香港	1,235.8	1,440.8	3.2	16.6
合計(その他含む)	36,978.0	44,891.1	100.0	21.4

註：2006年は暫定値

出典：ジェトロ貿易投資白書 2007年版

5-3 投資動向

認可ベースの投資額は、2002年に対前年比38%減となったものの、その後徐々に増加し、2006年には前年の2倍の88億2,720万米ドルと過去最高を記録した。WTO加盟への期待、さらにWTO加盟に向けてベトナム政府が法制度整備など投資環境の改善に努めていること、新興市場への投資ブームなどがその背景にあるものと考えられる。

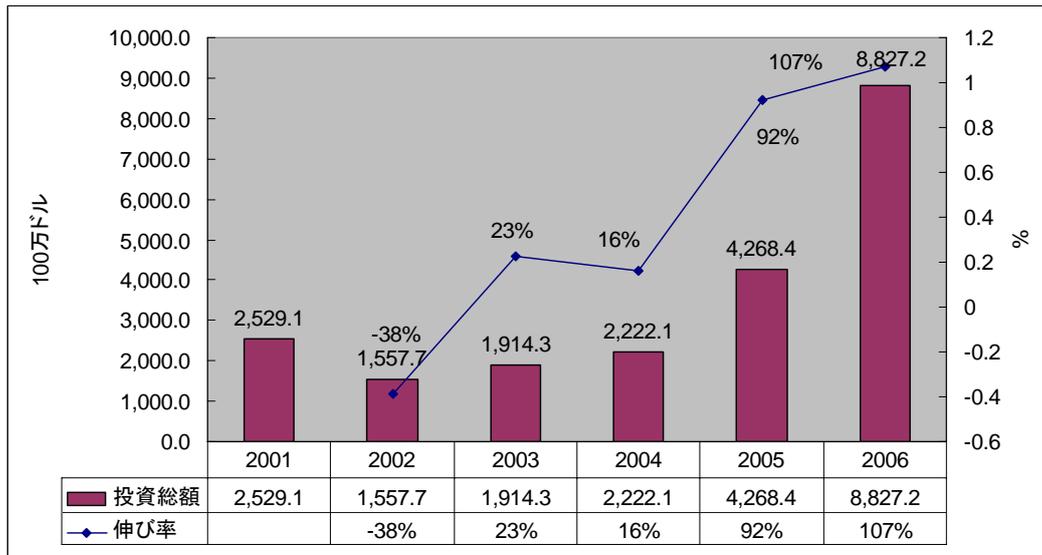


図 29 ベトナムへの直接投資額(認可ベース)の推移

出典：ジェトロ貿易投資白書各年版

業種別にみると、軽工業と重工業が件数全体の 58.8%、投資額全体の 61.8%を占める。製造業以外では米国企業によるビンホイ観光・娯楽複合施設などの大型案件があったホテル・観光業への投資が前年比 21.6 倍と急増した。このほか、米国企業による石油・天然ガス探査事業などにより、石油製品・ガスが 5.3 倍となった。

表 46 ベトナム業種別対内直接投資(認可ベース)

	2005年		2006年			88～2006年末累計	
	投資額	件数	投資額	構成比	伸び率	件数	投資額
重工業	1,736.0	258	4,534.1	51.4	161.2	2,012	18,062.4
軽工業	722.0	279	921.3	10.4	27.6	1,972	9,392.2
ホテル・観光業	37.2	20	802.7	9.1	2,057.80	184	3,667.0
運輸・通信業	684.4	22	614.9	7	△ 10.2	188	3,539.1
サービス業	105.0	164	293.0	3.3	179	620	1,496.1
農林業	124.7	67	162.9	1.8	30.6	742	3,628.9
建設業	55.3	43	124.1	1.4	124.4	359	4,135.6
石油・ガス	20.0	4	106.6	1.2	433	31	1,997.8
文化・教育・医療	234.5	24	65.7	0.7	△ 72.0	229	974.0
EPZ・工業団地	26.0	2	56.2	0.6	116.2	23	1,081.8
金融業	50.0	2	17.0	0.2	△ 66.0	62	805.2
水産業	16.1	2	3.1	0	△ 80.7	116	312.0
合計(その他含む)	4,268.4	914	8,827.2	100	106.8	6,944	59,845.1

註：新規投資のみ、EPZ=輸出加工区

出典：ジェトロ貿易投資白書各年版

国・地域別をみると、第1位は韓国で 225 件、28 億 750 万米ドルで、対前年比 3.7 倍と急増した。韓国鉄鋼最大手のポスコによる南部のバリアブントウ省の製鉄所建設、大宇建設などのコンソーシアムによるハノイ市西湖西区の新都市開発などがあった。韓国から

の投資の急増により、累積ベースで日本は韓国に追い越された。また、香港やケイマン諸島(英国に含まれる)からの第三国経由の投資が増大している。これは、新興国市場へのファンド投資などの活発化が背景にあるものと考えられる。

表 47 ベトナム国・地域別対内直接投資(認可ベース)

(単位:件、100万ドル、%)

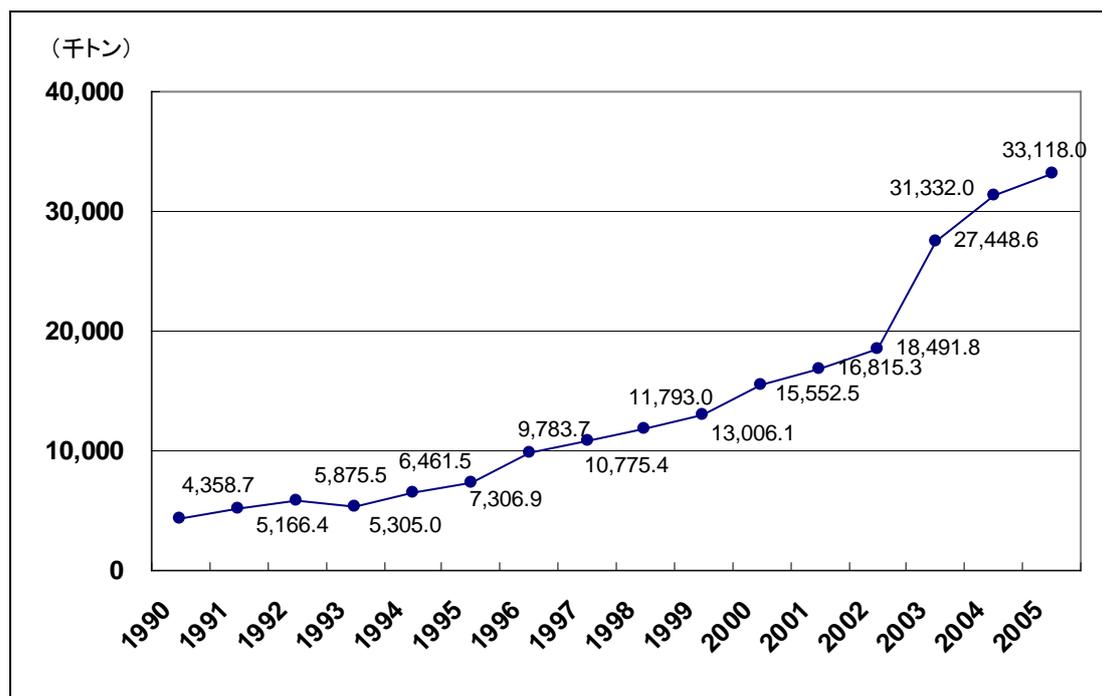
	2005年	2006年				88～2006年累計	
	投資額	件数	投資額	構成比	伸び率	件数	投資額
韓国	592.3	225	2,807.5	31.8	374	1,289	8,145.4
香港	407.8	24	1,184.4	13.4	190.4	384	4,912.3
英国	124.4	39	1,138.0	12.9	814.8	107	2,386.3
日本	437.0	146	1,056.5	12	141.8	746	7,346.2
米国	157.2	53	772.2	8.7	391.2	237	2,227.3
シンガポール	164.1	56	442.4	5	169.6	459	8,053.1
中国	71.5	67	344.4	3.9	381.7	424	1,083.6
台湾	366.9	122	228.4	2.6	△ 37.7	1,544	7,997.4
オランダ	33.0	11	100.9	1.1	205.8	73	2,096.9
タイ	32.7	17	62.5	0.7	91.1	147	1,518.6
フランス	24.1	19	36.1	0.4	49.8	183	2,207.3
マレーシア	172.3	22	20.6	0.2	△ 88.0	206	1,591.7
オーストラリア	5.7	14	11.0	0.1	93	129	675.8
フィリピン	4.2	5	0.7	0	△ 83.3	29	235.2
合計(その他含む)	4268.4	914	8,827.2	100	106.8	6,944	59,845.1

出典：ジェトロ貿易投資白書各年版

6. ベトナムの船用産業を取り巻く産業の現状

6-1 海運業

前述のように、順調な経済の発展、投資の進展により、輸出、輸入量とも伸びており、海上貨物量も上昇が見込まれている。実際、海上貨物量は2001年の1,681万トンから2005年には3,311万トンと、5年間で約2倍となっている。



註：2005年は暫定値

図 30 海上貨物量の推移

出典：ベトナム統計局

ベトナムには413社を超える船会社があり、そのうち152社が国営企業、48社が株式会社、167社が有限会社、5社が政府系企業と外国企業の合弁会社、22社が協同組合、19社が民間企業である²³。そのうち最大の海運会社は、ベトナム籍船の総トン数の35%を占める²⁴国営のビナライン社である。

ビナライン社は1995年にベトナム国家海事局(Vietnam National Maritime Bureau：通常略して Vinamarine)と運輸省の海運、荷役、サービス部門の構造改革により、国営の海運関連会社として設立された。ビナライン社のウェブサイトによると、ビナライン社グループは VOSCO, Vitranschart, Vinaship 及び原油輸送を専門とする FALCON などの海運会社7社と海運サービス会社4社、海運コンサルティング会社1社、外国との合

²³ Promoting Efficient and Competitive Intra-ASEAN Shipping Services – Vietnam Country Report (March 2005)

²⁴ ビナライン社ウェブサイト

弁会社 7 社、持ち株会社 15 社、港湾運営会社 4 社の合計 38 社から成る。ビナラインのグループ企業リストは別添 9 のとおりである。港湾運営では、クアンニン港、ハイフォン港、ダナン港、サイゴン港を運営しているが、ここでは海運事業について概説する。

(1) 海運事業の概要

2007 年のグループ全体の貨物輸送量は 2,480 万トンと対前年比 8%となる見込み(2006 年は 2,300 万トン)である²⁵。取り扱い貨物量の推移をみると、2000 年、2001 年は対前年比伸び率が 2 桁となる大幅増を記録した。2005 年には伸び悩んだものの、2006 年には 12%増と堅調な伸びを示している。

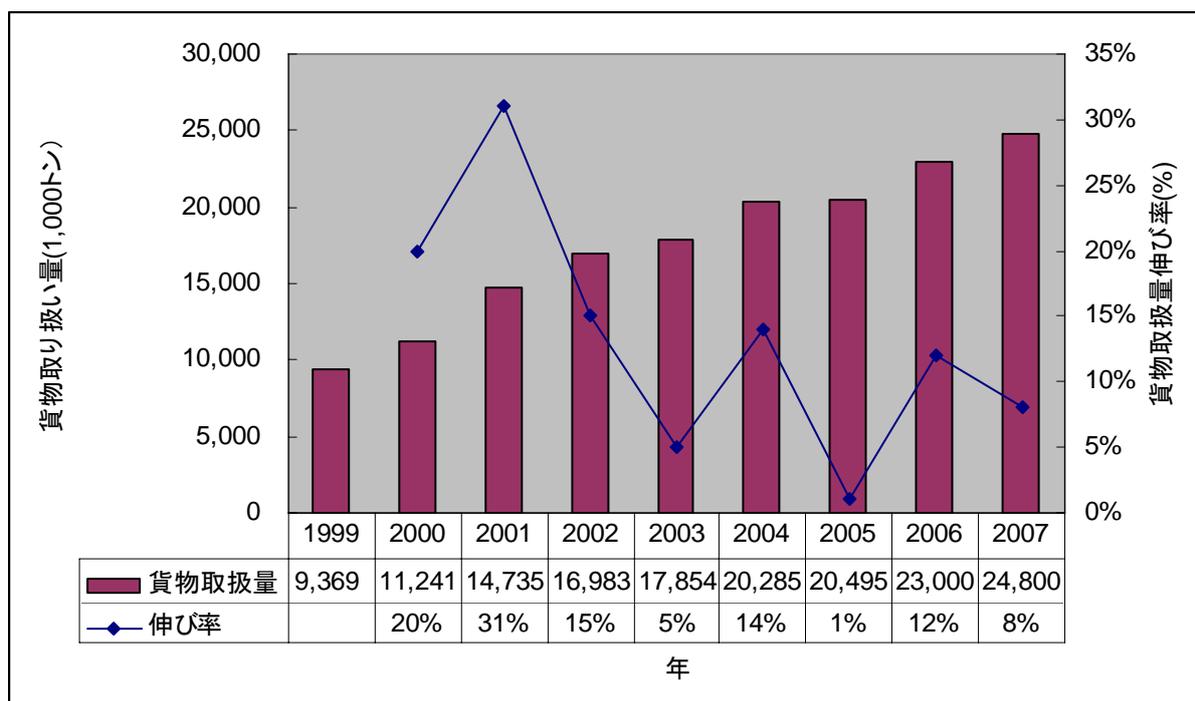


図 31 ビナラインの取り扱い貨物量の推移

出典：2005 年まではビナラインウェブサイト、2006,2007 年は
2007 年 2 月 13 日付 Thai Press Reports

ビナライン社の売り上げも堅調に推移している。2007 年の貨物運賃、港湾収入、サービス収入を含むビナラインの総売り上げは 12 兆ドンに達すると見込まれている。なお総収入に占める貨物運賃収入は総じて 50%程度となっている。

²⁵ 2007 年 2 月 13 日付 Thai Press Reports

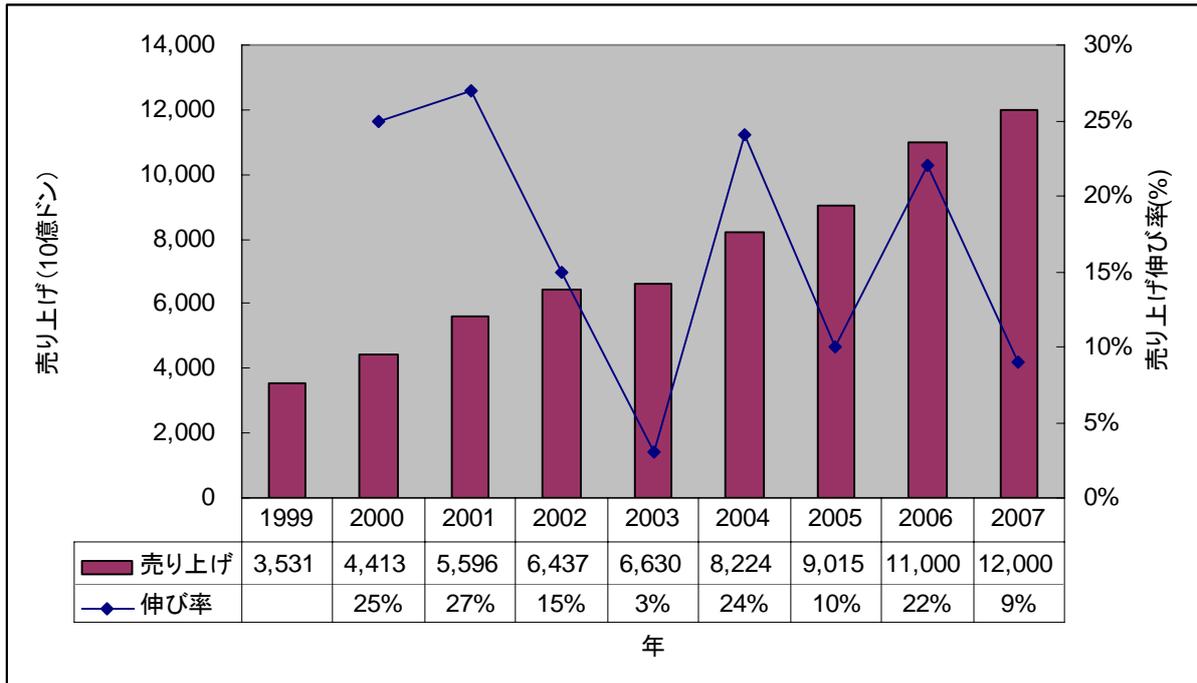


図 32 ビナラインの売り上げの推移

出典：2005年まではビナラインウェブサイト、2006,2007年は
2007年2月13日付 Thai Press Reports

(2) 保有船舶

同社のウェブサイトによると、合弁企業を除くグループ海運会社が保有する商船隊は合計112隻、総載貨重量トン数は136.6万DWTに達する。そのうちほとんどがバルク船で、総隻数の82%、総トン数の79%を占める。ビナライングループの保有船舶の概要は表48のとおり。また、ビナライングループ保有船舶リストは別添10のとおりである。

表 48 ビナライングループ海運会社(外資合併企業を除く)の保有船舶の概要

会社名	船舶タイプ	隻数	総トン数	総DWT
VOSCO	バルク船	22	170,566	276,402
	その他	4	86,358	144,527
	小計	26	256,924	420,929
Vitranschart	バルク船	16	146,090	234,323
	小計	16	146,090	234,323
Vinaship	バルク船	15	84,548	134,664
	小計	15	84,548	134,664
Dong Do	バルク船	9	37,842	55,389
	小計	9	37,842	55,389
Van Tai Bien Bac	バルク船	6	36,128	53,975
	小計	6	36,128	53,975
Vtb Vinalines	バルク船	4	33,120	50,000
	コンテナ船	10	7,336TEUs	113,163
	Ro-Ro 船	1	205 TEUs	6,289
	小計	15	33,120	169,452
Falcon	バルク船	7	94,586	187,684
	ケミカルタンカー	1	641	1,103
	その他	2	4,494	7,583
	小計	10	99,721	196,370
Inlaco Hai Phong	バルク船	2	9,288	11,723
	その他	1	2,861	4,375
	小計	3	12,149	16,098
Inlaco Sai Gon	バルク船	4	17,344	27,610
	小計	4	17,344	27,610
Cty Cp Hai Au	バルク船	3	13,948	21,196
	小計	3	13,948	21,196
Marina	コンテナ船	1	453 TEUs	8,285
	小計	1	0	8,285
Transco	バルク船	2	8,317	14,217
	小計	2	8,317	14,217
Chi Nhanh Vnl Hai Phong	バルク船	1	4,085	6,500
	小計	1	4,085	6,500
Chi Nhanh Vnl Hai Phong	バルク船	1	4,085	6,500
	小計	1	4,085	6,500
合計		112	754,301 + 7,406TEUs	1,365,508

出典：ビナラインウェブサイトより作成

(3) 拡張計画

ビナラインは2010年までに国内の海上輸送総量の80%、輸出入海上輸送の25%を担うことを目標に、商船隊規模の拡大を計画している。具体的には貨物運搬能力を285万DWTまで引き上げる計画で、そのために73隻、トータルで185万DWT相当の船舶を新造船で購入する予定である²⁶。ビナラインは他にも港湾の拡張や物流サービスの拡充も

²⁶ 2006年11月9日付 Thai Press Reports

計画している。同社は2020年までの長期展望を含めた2010年までの開発計画で、今後の開発資金に51兆ドン(31億8,800万USドル以上)が必要であるとの見通しを2006年11月に発表している。このうち33兆7,000億ドンは船隊増強、13兆3,000億ドンはインフラ建設、残りはプロジェクトの設備機器購入にあてる。これにより2010年までに船隊の総輸送能力を260万トンに拡大する目標で、計185万トン相当の貨物船73隻を新規造船・購入する計画である²⁷。

この拡張計画の一環として、2007年2月にはビナシンに64隻、総トン数240万トンの船舶を発注した。23億米ドルの契約で2015年までに納入する。2010年までには19隻が建造され、納入されるとビナラインの船隊は260万トンになる。残りは貨物船、コンテナ船、石油タンカーなどで2011-2015年に納入される予定である²⁸。

ビナラインはこの拡張計画の資金調達のために、債権の発行や外資系銀行からの融資を受けている。既にクレディスイス銀行から7億米ドルの融資を受けることで契約を締結した²⁹他、シティバンク、香港上海銀行、ドイツのHSHノード銀行から併せて2億米ドルの融資を受けている³⁰。さらに、2008年末までに3億900万米ドルの債権を発行し、4隻のアフラマックスタンカーをビナシンから購入する計画である³¹。

6-2 造船業

ベトナムには国防省、漁業省、運輸省に属する造船所が60ヶ所あるが、そのうち70%は運輸省の管理下にあるベトナム造船公社ビナシン(Vietnam Shipbuilding Industry Corporation ; Vinashin)グループである³²。世界的な造船業界の好景気の中、同社も大幅に受注を増やしている。2006年の売り上げは7億1,875万米ドル³³で、前年対比46%という大幅な伸びを示した(2005年売り上げは4億9,300万米ドル)³⁴。特に輸出の伸びが大きい。

同グループは傘下にバクダン造船所、ハロン造船所、ナムチュー造船所などの大手造船所を抱える他、韓国の現代グループとの合弁の船舶修繕ヤードの現代ビナシン造船所を持つ。最近は船用機器の製造でも海外メーカーとの合弁設立やライセンス生産を手がけはじめている他、各地で造船所や裾野産業工業団地を計画している。

6-2-1 ベトナム造船公社

(1) ビナシンの概要

ビナシンは1996年に設立された国営造船所で、傘下には20社の造船所を含む52社の子会社、4社の合弁会社を持ち、総従業員は1万5千人の規模である³⁵。合弁会社には

²⁷ 2006年11月9日付 Thai Press Reports

²⁸ 2007年2月15日付 Thai Press Reports

²⁹ 2007年8月13日付 クレディスイス銀行プレスリリース

³⁰ 2007年1月29日付 Vietnam News Briefs

³¹ 2007年9月17日付 Lloyd's List

³² 2006年5月29日付 The Business Times Singapore

³³ 2006年12月29日付 Lloyd's List

³⁴ 2006年1月31日付 Thai Press Reports

³⁵ ビナシンウェブサイト。ただし、2006年7月14日付け Vietnam News Briefs によるとビナシンは95社の関連会社を持つと報道されている。

上述の現代ビナシン造船所が含まれる。造船所の多くは北部のハイフォンに立地している。クアンガーイ省のズンクアット造船所は2003年に建設が始まり、2006年に操業を開始したばかりの造船所で、主に大型の石油タンカーの建造を行っている。クアンガーイ省のズンクアット地区ではベトナム石油ガス公社(ペトロベトナム)によるベトナム初の石油精製所の建設がすすんでおり、ズンクアット造船所はその精製所向けの原材料や製品の運搬に使われる10万4,000DWTの石油タンカーの建造を2006年11月に開始した³⁶。

表 49 ビナシングループの造船所

ビナシングループの傘下の造船所	
造船所名称	省
1 バクダン造船所	ハイフォン
2 ファルン造船所	ハイフォン
3 ソンカム造船所	ハイフォン
4 ベンケン造船所	ハイフォン
5 ナムチュー造船所	ハイフォン
6 タムバック造船所	ハイフォン
7 ハロン造船所	クアンニン
8 ハイズン造船所	ハイズン
9 ソンロー造船所	フートー
10 ナムハー造船所	ナムディン
11 タンホア造船所	タインホア
12 ベンチュイ造船所	ハーティン
13 ソンハン造船所	ダナン
14 ソンチュー造船所*	ダナン
15 ニャチャン造船所	カンホア
16 ズンクアット造船所	クアンガーイ
17 サイゴン造船所	ホーチミン
18 サインゴンシップマリン造船所	ホーチミン
19 76番造船所	ホーチミン
20 カントー造船所	カントー
外資系との合弁企業	
現代ビナシン造船所	カンホア

註：*は新聞報道より。

ビナシンのウェブサイトには「傘下の造船所 20 ヶ所」と記載されているが、傘下企業のリストのページには 18 社の造船所しか掲載されていない。

出典：ビナシンウェブサイト及び報道より作成



バクダン造船所

³⁶ 2006年11月6日付 Asia Pulse



バクダン造船所
エンジン建屋：建設中



ハロン造船所



ナムチュウ造船所



サイゴン造船所



サイゴンシップマリン造船所

(2) 受注動向

① 海外受注

同社の海外顧客は従来日本、中国が多く、受注も小型船が多かった。しかし、2004年1月に英国のグレイグ・ SHIPPINGから 53,000DWT のハンディマックス型バラ積み船を受注して以来、欧州市場からも注目を集めるようになり、2005年にはドイツ、デンマークなど欧州からの受注が相次いだ。グレイグ社は中国の陝西造船所や新世界造船所で同サ

イズの造船に携わった経験があり³⁷、中国でも積極的な造船事業を展開している。ビナシンは同プロジェクトでグレイグの設計、調達、資金調達、品質管理などの分野のノウハウや専門人員を受け入れ、生産水準を向上したいと考えている。グレイグとの長期的な協力的体制で、ビナシンは一躍、世界の造船業界に躍り出たといえよう。

今のところビナシンにとってグレイグ・ SHIPPINGを最大の海外顧客で、これまでに53,000トンの貨物船27隻³⁸、34,000トンの貨物船8隻³⁹を発注している。53,000トンの貨物船はナムチュー造船所、ハロン造船所で建造しており、2007年7月にナムチュー造船所が第1隻目を納入した。34,000トンの貨物船はファルン造船所で建造している。グレイグから受注した53,000DWTのダブルハル(二重構造船体)バラ積み船「ダイヤモンド53ハンディマックス・バルカーズ」はベトナムが過去に受注した造船契約の中でも最大のものである。グレイグとデンマークの技術コンサルタント、カール・ブロが上海に設立した合弁会社が設計を手がけた⁴⁰。ファルン造船所で建造中の船舶もカール・ブロが技術と主要機器を提供している⁴¹。

グレイグ社の受注を機にビナシンは海外からの受注を大幅に増やしている。日本は兼松などが従来からビナシンと取引している他、伊藤忠商事が新たに56,000トンの貨物船を2006年4月に発注した。2005年以降の主な受注を以下にまとめる。

³⁷ 2005年1月25日付 Lloyd's List

³⁸ 2007年6月21日付 Thai Press Reports

³⁹ 2006年1月3日付 Thai Press Reports

⁴⁰ 2005年1月25日付 Lloyd's List

⁴¹ 2006年8月16日付 Vietnam News Briefs

表 50 ビナシンによる最近の海外造船受注

顧客	国	造船所	受注内容	金額	受注時期	備考
レイカーキャリア	イスラエル	ハロン造船所	8隻の車両運搬船。1台あたり4900台の車両運搬能力。	総額10億米ドル	2007年6月	2008年9月に最初の1隻を納入。2隻目は2009年3月。残りはその後6ヶ月設計はイタリアのNaval Progetti Company
レンセン	オランダ	ナムチュー造船所	多目的船4隻	1590万米ドル	2007年1月	
ホーグオートライナーズ	ノルウェー	ナムチュー造船所	車両運搬船8隻。1隻あたり6900～7000台の積載台数	総額5億3,600万米ドル	2006年12月	
兼松	日本	サイゴンシップマリン	6,500トンの貨物船2隻		2006年8月	2007年3月と7月に納入
伊藤忠	日本	ナムチュー造船所	56,000トンのバルク船2隻(12隻のうち最初の2隻)		2006年4月	2008年12月完成を目指す
ダーメン	オランダ	ソンチュウ造船所	5000馬力のタグボート4隻	1900万米ドル	2006年4月	
クリッパーグループ	オランダ	ベンキエン造船所	4600DWTの多目的船10隻		2006年3月のVietship2006にて	
兼松	日本	報道からは不明	8,700DWTの船舶3隻		2006年3月のVietship2006にて	
ファブリシヤス	デンマーク	報道からは不明	2500DWTのコンテナ船4隻	430万米ドル	2005年11月	2006年末に納入
フォーチュンマリングループ	韓国	ファルン造船所	65,000DWTの石油タンカー5隻	1,100万米ドル	2005年10月	
ファブリシヤス	デンマーク	サイゴン造船所	コンテナ船4隻	1,700万米ドル	2005年7月	
MPCマリン	ドイツ	ナムチュー造船所	700TEUsのコンテナ船8隻	1億4,350万米ドル	2005年4月	
プロフテック	スイス	報道からは不明	37,600DWTの貨物船2隻		2005年4月	
兼松	日本	ベンケン造船所	8,700トンの貨物船2隻	1,700万米ドル	2005年4月	2006年5月、7月に納入
野間海運(兼松経由)	日本	バクダン造船所	6300～11,500トンの船			

出典：報道記事およびビナシン関係者へのインタビューにより作成

日本からは兼松の発注が圧倒的に多い。日本貿易会の月報 2006 年 4 月号に掲載された同社輸送機部船舶課課長の岡田健二氏のインタビュー記事によれば、兼松は 1970 年代からベトナムとの取引を続けているが、当初は駐在員事務所が設置できないためベトナム友好商社を通じて中古船を輸出するビジネスを手がけていたという。その頃から海運業界との付き合いが始まり、1990 年代にベトナム政府が自国での船舶建造に乗り出すにあたり、相談を受けるようになった。日本の船舶設計書を提供したり、造船に必要な船用機材のパッケージも用意し、必要に応じて技術者も派遣するなどの技術支援的なことも含めてベトナムの造船業界との関係が深まったのが 1997、98 年ごろからだという。その頃は日本の船主にベトナムでの建造を勧めても、ベトナムは実績がなく、日本の造船所も現在のように船台が逼迫していなかったため納期の早いので、関心は低かったという。2000 年に入り造船景気が上向き始め、日本、韓国、中国の船台が逼迫し始めると日本の船主もベトナムでの建造に関心を持ち始めたところで、2003 年 8 月に最初のベトナムでの新造船契約の締結に至った。

こうした順調な海外向け造船受注により、ベトナム政府は 2010 年までに造船輸出は 17 億米ドルに達すると見込んでいる。2005 年の造船輸出は 2 億米ドルだったので、5 年間で 8.5 倍の伸びということになる⁴²。

⁴² 2006 年 8 月 23 日付け Asia Pulse

急速に海外受注を伸ばし、大型船の建造に取り組んでいるビナシンではあるが、問題も発生している。2006年4月にハロン造船所がグレイグ社向けに建造した53,000トンの貨物船「フローレンス号」は進水した直後に障害物に接触、浸水し、船底に1.2メートルの裂け目が見えた。喫水の浅いハロン、ハイフォン地区は大型船建造に不向き、との関係者の指摘もある。

② 国内受注

主な国内の顧客は国営海運会社のビナライン、ベトナム石油ガス公社(ペトロベトナム)などである。ビナラインからは前述のように64隻、総トン数240万トンの船舶を受注している。またペトロベトナム向けには10万4,000DW⁴³のタンカーを3隻受注し、2009年のズンクアット製油所の開設に間に合わせるよう急ピッチで建造がすすんでいる。このほかに、ペトロベトナムからは合計31万6,000DWTのVLCCを2隻、2007年初旬に受注した⁴⁴。

(3) 拡張計画

ベトナムは世界第4位の造船国となることを目指し、2010年までの計画と2020年までの方向性を打ち出している。2010年までには年間の修繕隻数延べ5,250件、742隻の新造船の達成を目標としたビナシンの造船振興計画が2002年11月に政府に承認された。北部は7万DWTクラスの石油タンカーやコンテナ船、中部は25万～304E07DWTクラス、南部は3万DWTクラスの船舶というように、地域によって建造する船舶をセグメント化した戦略をたてている⁴⁵。既存造船所の拡張や新規造船所の建設計画も目白押しで、2010年までには8万トンの貨物船、30万トンの石油タンカーを建造できる体制が整う⁴⁶。2001年から2010年までの計画は以下のとおり。

表 51 ビナシン拡張計画の概要

第1フェーズ 2001年～2002年	12,000DWTの新造船の建造を行う。造船所の改良・拡張により、30,000DWTまでの新造船、40万DWTまでの修繕を可能にする。
第2フェーズ 2003年～2005年	50,000DWTの新造船のための新技術を習得し、さらに10万DWTを目指す。リグ、オイルプラットフォーム、40万DWTまでのタンカーなどのオフショア設備を拡充、造船用の鉄鋼の生産、6,000馬力の海洋ディーゼルエンジンの組み立て、甲板用機器の製造も行う。
第3フェーズ 2006年～2010年	ASEAN諸国と並ぶ水準まで造船業を引き上げる。また、船舶の国内製比率を60～70%に引き上げる。 ⁴⁷

出典：ビナシンウェブサイト

⁴³ 10万5,000DWTという報道もある。

⁴⁴ 2007年2月2日付けLloyd's List

⁴⁵ 2006年2月3日付けAsia Pulse

⁴⁶ 2006年6月23日付けAsia Pulse

⁴⁷ 計画発表当時は部品・部材の80～90%は輸入されていた。(Vietnam News Briefs 2002年11月27日)

ビナシンはこの計画に基づき、着々と造船能力の拡張を行っている。ハロン、ナムチュウ、ファルン、バクダン、サイゴン、サイゴンシップマリンなどの既存の造船所で拡張工事がすすんでいるほか、数多くの新規の造船所建設計画もある。

表 52 新規造船所計画

場所	省	地区名	造船所工業団地名	内容
北部		ハイフォン	タンロン造船所 ディムディエン造船所 ラムドン造船所	2007年9月の報道によれば、総額1兆8,500億ドン(1億1,500万米ドル)の大型造船プロジェクトを北部のハイフォン市で進んでいる。ピナシングループのタンロン造船所は1,780億ドンを投じ拡張工事を実施するほか、1,570億ドンを投じてアルミニウム合金工場も拡張する。さらに、6,500トンの建造能力のディムディエン造船所、5万トンの建造能力のラムドン造船所の建設に5,070億ドンを投じる。
北部		ハノイ	ソynchュー造船所	ソynchュー建設造船工業公社は、2006年4月にハノイでソynchュー造船所の建設を開始した。敷地面積は10.4ヘクタールで、2,630億ドン(1,650万米ドル)を投じる。予算は州政府と商業ローンでまかなう。2008年1月から操業予定で、2,000トンの貨物船、250人乗りの客船を建造する。2010年に完成予定の第二フェーズでは、6,500トンの貨物船建造能力となる。
北部	クアンニン	ハイハ	産業・サービス・港湾 複合施設	ピナシンは2007年3月、北部のクアンニン省ハイハ地区で150億米ドルを投じる産業・サービス・港湾複合施設の建設に着手した。この多目的複合施設は国内企業が投資するものとしては最大で、32万トンの船舶が建造できる造船所、コンテナ港を擁する。年産300万トンの製鉄所と年産700万トンの製油所も複合施設の中に建設される。同施設へは、ピナシン、ベトナム石炭鉱物産業グループ、ベトナム石油ガスグループ、ハロン投資開発会社が投資している。
北部	ナムディン		ティンロン造船所 ミトラン工業団地	北部のナムディン省では総面積300ヘクタールのティンロン造船所、ソynchュー発電所、ミトラン(My Trung)工業団地などの大型プロジェクトがすすんでいる。ティンロン造船所は5000～15,000DWTの船舶建造可能で既に稼働している。ミトラン工業団地には造船関係の裾野産業の工場を立地させる計画。ミトラン工業団地に立地する船舶機器工場は2008年4月に稼働する予定。造船所、製鉄所、船舶部品工場、船舶クレーン工場などの複合施設が含まれ、ピナシンの子会社が立地する。当初は造船所、製鉄所、船舶部品工場、船舶クレーン工場の4つからなるスアアンチャウ(Xuan Chau)造船複合施設を進めていたが、地元反対で棚上げになった。

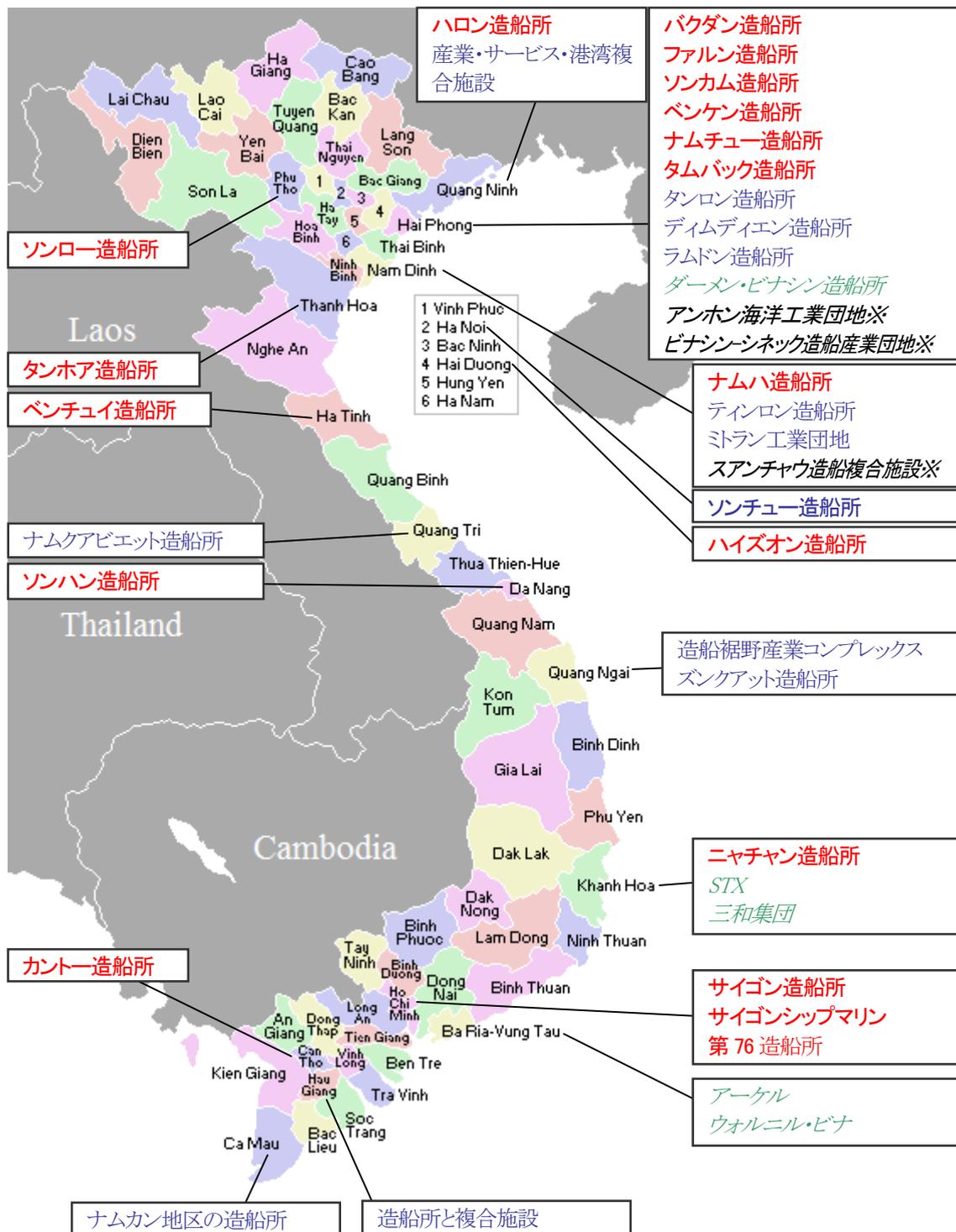
場所	省	地区名	造船所/工業団地名	内容
中部	クアントリ	チューホン	ナムクアビエット造船所	中部のクアントリ省チューホン地区の200ヘクタールの土地にナムクアビエット造船所が建設されることになった。ナムクアビエット造船所の建設はドゥンクアット造船所が管轄する。投資金額は1兆6,000億ドン(1億米ドル)と見込まれ、建造能力は7万DWT、年間10隻。ビナシンはさらに今後2010年までに1兆6,000億ドン(1億米ドル)を投じて隣接するクアビエット港を拡張する計画。また、クアントリ省の南に隣接するチュアティエンフア省のチャンマイ・ランコにも造船所を建設する計画がある。
中部	クアングーイ	ドゥンクアット	造船裾野産業コンプレックス	石油精製所、製鉄所、重工業団地から住宅まで含む1万300ヘクタールの大型開発プロジェクトがすすんでいるクアングーイ省のドゥンクアット経済区に新しく造船裾野産業コンプレックスが設立される。ドゥンクアット経済区ではベトナム初の石油精製所となるドゥンクアット石油精製所や、3億米ドルを投じ10万トンの石油タンカーの建造能力をもつドゥンクアットDung造船所の建設されている。ドゥンクアット造船所の最終的な完成は2010年であるが、すでに現在、54,000DWTの貨物船を石油ガス輸送投資会社向けに建造中で、国営海運会社のビナラインからは10万4,000DWTの石油タンカーも受注している。2007年10月には1兆2,000万ドンを投じる第二ドックの建設が決まった。Vinashinが投資する造船裾野産業コンプレックス計画では、クアングーイ省に産業用ガス、ファイバーグラス、エンジン、ポンプ、ギアボックス、電気機器、内装品、錨、ボイラー、クレーンを生産する10ヶ所の衛星工場を設立する計画。投資金額は6,500億ドン(4,060万米ドル)と見込まれている。
中部	クアングーイ	ズンクアット	ズンクアット造船所	2007年10月、1兆2,000万トンを投じて第2ドックを建設することでビナシン建設公社と契約を締結した。第2ドックは長さ520メートル、幅110メートル、深さ14メートルで東南アジアでは最大規模。完成するとズンクアット造船所は10万DWTと30万DWTの船舶の建造を同時進行できるようにする。8,000億ドンを投じた第1ドックは2007年10月現在建設中で、6割方完成している。ビナシンはズンクアット製油所への石油輸送のために10万DWTから40万DWTの石油タンカーの建造能力とすることを2010年までに造船拡張計画の中に盛り込んでいる。
南部	カマウ	ナムカン	ナムカン地区の造船所	ビナシンはベトナム南端のカマイ省で、5,240億ドン(3,275万米ドル)を投じて造船所を建設中。同省のナムカン地区の60ヘクタールの土地に2007年3月16日、建設を開始した。同施設はビナシングループのカマイ造船産業ワン・メンバー社が運営し、輸送向けの3万トン程度の船舶を建造する。2008年に完成する。新造船所では船体向けの圧延鋼材、300～3万馬力のディーゼルエンジン、操舵装置、船上クレーンを生産する計画

場所	省	地区名	造船所/工業団地名	内容
南部	ハウザン	ソンハウ	造船所と複合施設	ビナシンは南部のハウザン省で造船所を含む複合施設の建設をすすめている。総面積 290 ヘクタール、総投資額は 1 兆 1,000 億ドン(6,870 万 US ドル)に上る見込みで、造船所の他、コンテナ工場、船舶エンジン工場、港湾システム、セメント工場、3,600 メガワットの火力発電所を備える。造船所の第 1 期工事は 60 へクタールを 7,660 億ドンで開発。造船能力載貨重量トン数 3 万 DWT の施設を建設する。第 2 期工事で能力を 7 万トンに拡大。2010 年には完成する。

出典：新聞報道およびビナシン関係者へのインタビューから作成

こうした拡張計画のためにビナシンは 2010 年までに 38 億米ドルの資金を必要としている⁴⁸。この資金の一部として、2005 年 10 月に初めてベトナム政府が発行した 7 億 5,000 万米ドルのソブリン債は全額ビナシンの拡張に使われることになっている。また、クレディスイスから 10 億米ドル、シテイバンクから 1 億 3,000 万米ドル、ベトナム投資開発銀行(BIDV)から 3125 万米ドルなど銀行融資を受ける他、社債の発行も行っている。2007 年には 10 月現在 3 回社債を発行し、合計 2 億 4,980 万米ドルを調達した。

ベトナムにおけるの主な既存の造船所および計画中の造船所、造船関連工業団地の立地は図33のとおり。



注：ゴシック体はビナシングループの既存の造船所、明朝体はビナシングループの計画中的のもの、イタリック体は外資系の計画中的のもの、ゴシックイタリック体 (※) は造船工業団地

図33 ベトナムの主要造船所（既存及び計画中的のもの）

出典：報道記事より作成

6-2-2 外資系造船所の進出

ベトナム造船業の目覚ましい発展により、外資系の造船所の中にはベトナムに造船所を新設するところも出てきている。2007年1月にはノルウェーのアーケル造船がシンガポール企業と合弁で南部のバリアブントウ州に造船所を建設することを決めた。アーケル造船は既にアジアにも多くの顧客を持っているので、アジアに拠点を作ることでアジアの顧客への対応を高めることが目的。このほかノルウェーのホー・オートライナーがベトナム産業造船公社(ビナシン)と長期契約を結んだほか、ノルウェー船級協会やフィンランドの海洋建築業者、デルタマリンがベトナムの造船産業に技術供与することで合意するなど、北欧企業が積極的にベトナムへ進出していることも背景にある。

また、オランダのダーメン造船所はビナシンと合弁でベトナムでの造船に参入する。外資系企業による造船業への主な参入事例は以下のとおり。

表 53 外資系企業による造船業への参入事例

場所	省	地区名	造船所/工業団地名	内容
北部		ハイフォン	ダーメン・ビナシン造船所(オランダ)	オランダのダーメン造船所はビナシンとハイフォンに造船合弁会社を設立することで合意、2007年2月に調印した。合弁会社の名はダーメン・ビナシン造船所。3,000万ユーロを投資して42ヘクタールの造船所を建設する。すでに整地を始めており2009年に開業の予定。タグボート、作業船、高速船、オフショア船など輸送向けの小型専門船を中心に建造する。ダーメン造船所とはビナシングループのソシカム造船所における救援船建造に協力した経験があった。外資造船のベトナム進出は、ノルウェーのアーケル造船所に次ぐ。ビナシンは1年前、日本、韓国、ノルウェー、オランダ、デンマーク、ポーランドの造船企業と交渉していることを明かしていたが、実現したのはダーメンが第一号。
中部	カンホア	バンフオン	STX (韓国)	韓国のSTX造船は中部カンホア省のバンフオン経済区における造船所開発計画で首相の承認を得た。バンフオン経済区のグエン・トロン・ホア取締役会長によれば造船所は同地域最大となる見込みで投資額は5億USドル。バンフオン港内の300ヘクタールの敷地に建設する。建造能力は第1期工事で15隻・載貨重量トン数90万DWT、第2期工事で25隻・250万DWTとなる。造船所は2010年に完成する予定。カンホア省には韓国からは1999年に現代グループがビナシンとの合弁で船舶修繕ヤードを設立している。 (註：上記はベトナム側報道によるもの。2007年2月27日付けのLloyd's Listによれば、STX社の幹部は「2年前にそのような話がベトナムの政府筋とあったが、その話がすすんでいるとは聞いていない。大連に大規模投資を決めたところなので、ベトナムにまで造船所を建設できるかどうかはわからない」と述べている。)
中部	カンホア	ニャチヤン(未定)	三和集団(香港) ベトナムのナトラン・ビナラインズ・マリニンと合弁造船所	香港の海運会社、三和集団は2007年7月、ベトナムのナトラン・ビナラインズ・マリニンとベトナムにおける造船所建設計画の覚書に調印した。敷地面積60ヘクタールの複合施設で、ドック2基、6埠頭を備える。年末までに着工し、2010年に完成予定。総工費は少なくとも6,000万USドルを見込む。完成すれば年間で専用船建造2隻、半潜水型重貨物船改造3・4隻、定期保守10・12隻の能力を持つ造船所となる。
南部	バリア・ブインタウ	ビンタウ	アーケル(ノルウェー)、アマランダ・グループ(シンガポール)の合弁造船会社	ノルウェーの造船会社、アーケル・ヤーズは2007年1月、同社にとってアジア初の造船施設をホーチミン市近くのブンタウに設立することを決めた。同社が7割、シンガポールのアマランダ・グループが3割出資して合弁会社を設立した。「ブンタウ造船所」には今後3年間で2,300万ドルを投資する。うち1,600万ドルはアーケルが出資する。2009年には建造を開始する。すでにノルウェーのアーケルキャピタルからAHTS船6隻を2億5,000万米ドルで受注した。造船所は2007年10年に操業を開始する。

場所	省	地区名	造船所/工業団地名	内容
南部	バリア・ブントウ	ブントウ	ウォニル・ピナ (韓国)	2007年11月の報道によれば、韓国企業が投資しているウォニル・ピナ社は、5万DWT以下の船舶を年間30～40隻建造する造船所を2億4,000万米ドル投じて建設する申請書を提出した。この造船所では船舶修繕も行う計画。

出典：報道記事より作成

7. ベトナムの船用産業の動向

7-1 概要

前述までのように国内の船舶需要も旺盛な上、造船所は海外からの受注も増やしているベトナムでは、今後船用機器の大きな市場に育つことが見込まれる。しかし、現在のところベトナムの船用機械・資材産業は未成熟で、国内の造船所は海外からの輸入に頼らざるを得ない。業界関係者へのインタビューでもほとんどの船用機械は輸入に頼っているという回答が大勢を占めた。造船業の現地調達率は20～25%程度で、政府はこれを2010年までに60～65%まで引き上げることを目標に、造船関連サポーターリングインダストリーの育成に取り組んでいる。ビナシンでは10兆ドン(6億3,000万USドル)を投じて造船産業向けの部品や資材を生産する計画で、その中には船殻製造用の圧延鋼材の生産、300～30,000馬力のディーゼルエンジン、自動操航システム、船舶用クレーンなどの生産設備が含まれる⁴⁹。こうした計画の実施により、ビナシンでは、鉄鋼の国内調達率を25.6%に、エンジンでは23.2%に、自動操航システムは6.3%に引き上げたいとしている。⁵⁰ これを実現するため、海外企業との合弁やライセンス生産の交渉をすすめており、すでにデンマークのボイラー製造大手オルボルグ社との合弁によるボイラー工場がハイフオンのアンホン海洋工業地区で操業している。

7-2 関連企業へのインタビュー

今回、船用機械産業の現状を把握するため、ベトナムの関連企業にインタビューを行った。インタビューに回答したのは、次の企業である。

企業名	業種
バクダン造船所	造船
ナムチュー造船所	造船
サイゴンシップマリン	造船
サイゴン造船所	造船
ソンコンディーゼル	エンジン製造
ビエンドン海運	海運
ビナシン輸出入公社	貿易

(1) 現地生産品

現在、既に現地生産されているものとしてインタビューで挙げたのは、ドア、電気製品、溶接ワイヤー、ライフボート、ケーブル、鋳物品、ボイラー、救命器具、耐火ドア、シーリングパネル、ウォールパネル、シリンダ、Province crane、davit、ウィンチ、mooring winch、鉄鋼、電子ボードなどである。これらを製造している企業は、最近ビナシンと合弁で設立された外資系企業もあるが、その多くはベトナム企業である。その中にはナムチュー溶接材料社(Nam Trieu Welding Material Company)、ビナシン鋳物株

⁴⁹ 2005年9月9日付け Vietnam Investment Review

⁵⁰ 2005年11月21日付け Vietnam Investment Review

式会社(Vinashin Casting Joint Stock Company)などビナシングループの企業も含まれる。一方、輸入にほとんど依存しているものとしては、エンジン、航海用機器である。

(2) 調達先

ビナシングループの船用機器貿易会社であるビナシン IMEX によれば、同社の取り扱う製品の 9 割は輸入品で、そのうち最も多いのは日本製(約 4 割)、欧州(2 割)、米国(2%)、韓国(8%)、中国(2 割)だという。

なお、関係者へのインタビューで、船用機器の調達先として挙げたのは、表 54 のとおりで、日本ブランドも多い。

表 54 船用機器調達先

船用機器の種類		調達先
ディーゼルエンジン	小型ディーゼルエンジン	メーカー名：阪神、ヤンマー、カミンズ 国名：日本、米国、中国、韓国、デンマーク、オランダ、イタリア
	中型ディーゼルエンジン	メーカー名：赤阪、三菱 国名：日本
	大型ディーゼルエンジン	メーカー名：阪神、MAN 国名：日本
	ディーゼルエンジンパーツ	国名：日本
船用補助機械	発電機、モーター	メーカー名：ヤンマー、キャタピラー 国名：日本
	熱交換器	メーカー名：ヤンマー 国名：日本、デンマーク、スウェーデン
	操舵・操船装置	メーカー名：Daikyo, Jastram, Becker 国名：日本、スウェーデン
	ポンプ	メーカー名：浪速、Taiko, STX, Taiyo 国名：韓国、シンガポール
船用ボイラー	メーカー名：三浦 国名：日本、ノルウェー	
係船・荷役関係機器 (クレーン、ウィンチ、ウィンドラス、ハッチカバーなど)	メーカー名：石川島播磨、Fukushima, マックグレゴリー 国名：韓国、ノルウェー、中国、シンガポール	
航海用機器	自動制御システム (自動レコーダー、インディケータ、オートパイロット、エンジンルームコントローラーなど)	メーカー名：JRC 国名：日本、韓国、欧州もあるがきわめてまれ
	船灯・信号器具	メーカー名：オルボルグ 国名：日本、韓国
	航海計器 (エコーサウンダー、ログなど)	メーカー名：JRC, Pan Marine, 国名：日本、中国
	無線機器 (ARPA, Decca レシーバー、NNSS、レーダー)	メーカー名：JRC 国名：日本、中国
軸系&プロペラ	国名：中国、日本、欧州、韓国	
その他	消火機器	国名：韓国、中国、ノルウェー、日本
	救命機器	国名：韓国、中国、オランダ

出典：アンケート回答より作成

(3) 流通チャネル

ベトナムにおける船用機器の流通は、一定の決まったルートがあるわけではない。海外メーカーでベトナムに現地法人を設立しているところはまだ少ない。造船所は船用機器メーカーのベトナムの代理店を通じて販売している場合と、直接海外メーカーに発注している場合と両方ある。代理店といっても、商品や部品の在庫を常備しているわけではなく、顧客から発注があるとメーカーやシンガポールにあるアジア地域全体を統括する総代理店やメーカーの販売子会社から注文を出している。そのため納期は長くなる。メーカーに代わって見積もりを出したり、注文をとったりといったコミュニケーションの仲介を行うことが主業務になっている。業界関係者へのインタビューでは、修理やメンテナンスには代理店に対応していない、という回答のほうが多かったが、大手のバクダン造船所は「修理にも対応している」と回答した。

一方、前述の兼松のように、複数の船用機器をパッケージにして船主や造船所に売り込んでいるケースもある。

このように、流通には多様なチャネルがあり、図式化することは困難であるが、ベトナムの船用機器の流通チャネルは概ね下記のとおりになると考えらる。

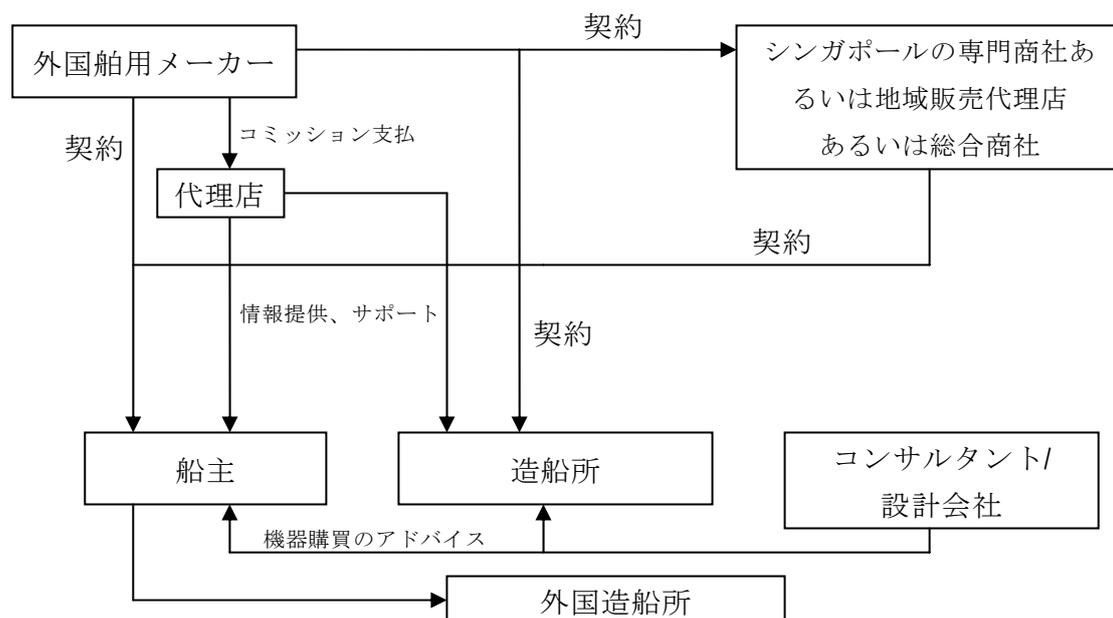


図 34 ベトナムにおける船用機器の流通チャネル

出典：インタビューから作成

また、船用機器の購入の決定方法も、プロジェクトによって複数のパターンがあるようである。インタビューでは、「船主と造船所が契約の中で1つの機器に対し複数のメーカーを選定。選定されたメーカーからどのメーカーを選ぶかは造船所が決めて船主に了解をとる」というインドと同じパターン、「船主と設計会社が決める」というパターンがあ

った。顧客である船主がどのように建造を発注しているかにもよるものと思われる。例えば、ファルン造船所が受注している英国向けの貨物船は、デンマークのカーブル造船所が技術と主な機器を提供している。これは「船主と設計会社が決める」パターンの典型であろう。

7-3 ビナシンによる造船裾野産業

前述のようにベトナム政府は船用機器の現地調達率を 2010 年までに 60～65%まで引き上げることを目標としている。このため、各地で造船裾野産業向けの工業団地を開発している。主な工業団地とその概要は以下のとおり。

北部

(1) アンホン海洋工業団地(ハイフォン市)

ハイフォン市アンハイ区アンホンに立地する 20 ヘクタールの工業団地。投資額は 809 億ドン(600 万 US ドル)。船用ディーゼルエンジン製造及び組み立て、船用ボイラー製造、船舶用スイッチボード・甲板機器製造、ピッチプロペラ製造及び組み立て、船用ギアボックスなどの生産工場が立地している。また、ビナシンと韓国のセジン(Sejin)社の合弁会社で 2003 年に設立されたセジンビナ社も立地し、船舶用内装品の製造を行っている。⁵¹

ディーゼルエンジン工場の建設は 2006 年 3 月に開始し、敷地面積は 8 万平米。イタリアのフィンカンティエリグループのイソッタ・フラスチーニ・モトリブランドのエンジン 6 タイプをライセンス生産する。年産 300 個を見込み、造船業界だけでなく、鉄道や発電所にも供給する計画である。⁵²

(2) スアンチャウ造船複合施設、ミトラン工業団地(ナムディン省)

造船所の施設の項でも記載したように、北部のナムディン省では造船所の新設の他、製鉄所、船用部品工場、船舶クレーン工場などの複合施設プロジェクトがすすんでいる。その 1 つはスアンチャウ(Xuan Chau)造船複合施設で、89.5 ヘクタールに及ぶ。また、ミトラン(My Trung)工業団地には造船関係の裾野産業の工場を立地させる計画で、同工業団地に立地する船舶機器工場は 2008 年 4 月に稼動する予定。⁵³

(3) ハイズオン造船工業団地(ハイズオン省)

ハイフォンから東に 45km、ハノイから西に 57km のハイズオン省に立地する造船複合施設。投資規模は 4 兆 5,000 万ドン(1 億 8,662 万米ドル)。2004 年 8 月に省政府がビナシンに 73 ヘクタールの土地を第一フェーズ用に交付した。造船複合施設は完成すれば 220 ヘクタールに及ぶ計画。ビナシンによれば、この施設は 12 のセクターに分かれ、それぞれ造船業向けに様々な機器を製造する。192.5 ヘクタールでコンテナの製造修理、めっき鉄板、発電機、水圧機器の製造を行う⁵⁴。すでにビナシンが台湾企業 Toong Goen

⁵¹ Vietnam Shipbuilding Industry No.2-2005 (Vinashin 発行)

⁵² Vietnam Investment Review 2005 年 6 月 20 日

⁵³ 2005 年 11 月 21 日付 Vietnam Investment Review、2005 年 8 月 18 日付け Vietnam News Agency

⁵⁴ 2004 年 8 月 12 日付 Vietnam News Brief,

と合弁で設立したコンテナ製造工場は 2007 年 5 月に稼動した。コンテナ製造工場の投資額は 2,200 万米ドルで、年間生産量は 3 万 TEUs である。⁵⁵

(4) ビナシン-シネック造船産業団地(SIP) (ハイフォン市)

ハイフォン市政府はトゥイグエン地区に 4,900 万米ドルの造船複合施設「ビナシン-シネック造船産業団地(SIP)」を建設する計画をすすめている。ビナシン傘下のビナシン貿易製造合弁会社(シネック)が建設・運営するもので、第 1 期は 100 ヘクタールの敷地にフォルクスワーゲンとシネックの合弁会社が入居する工業団地を開発する。SIP は 6,500 トンまでの貨物船向けの埠頭、オフィス、貿易センター、住宅なども含めた総合開発となる。すでにフォルクスワーゲンによる 1,200 万米ドルの自動車組み立て合弁工場、フィンランドのマックグレゴリーとビナシンによる 3,000 万米ドルの船舶設備合弁工場、スウェーデンのイケアによる 1 億ドルのプロジェクト、ビナシンの鉄鋼骨組み工場など 7 種のプロジェクトが決まっているほか、航行機器の生産も計画されている。工業団地は 2008 年に操業の予定で、SIP は割安の土地貸借料や事業支援、人材育成など多種の投資家優遇策を打ち出している。⁵⁶

中部

(5) ズンクアット経済区の造船裾野産業複合施設(クアンガーイ省)

大型の造船能力を持つズンクアット造船所が建設されたクアンガーイ省でも新しく造船裾野産業複合施設を設立する計画がある。同省では 10 ヶ所の衛星工場を設立し、完成時には産業用ガス、ファイバークラス、エンジン、ポンプ、ギアボックス、電気機器、内装品、錨、ボイラー、クレーンを生産する計画。このズンクアット経済区にビナシンは 6,500 億ドン(4,060 万米ドル)を投資する予定。⁵⁷

7-4 欧米企業の動向

(1) 欧米政府の支援

ベトナム造船業の急速な成長を背景に欧米の船用機器メーカー、特に北欧企業の売り込みが活発化している。北欧政府も強力な後押しをしている点も特徴である。例えば、ノルウェー政府は 2007 年 5 月、ベトナムの造船産業育成計画に 390 万 US ドルの資金を提供する覚書に調印した。ノルウェー政府が 180 万 US ドルを拠出、残りは造船関連のデット・ノルスケ・ベリタス、ホーグ・オートライナーズ、ヨトゥン・ペイントの 3 社が提供する。⁵⁸

また、2007 年 2 月にデンマーク政府輸出信用基金はベトナム向けに 4,000 万 US ドルの信用基金設立で合意した。この基金はベトナム企業がデンマークから海上設備を輸入するのを支援するために使われる。これに併せてデンマークからは海洋関連企業 24 社がベトナムを訪れ、ハノイでシンポジウムを開催、ベトナム企業に造船・海上サービスの最新

⁵⁵ 2007 年 5 月 11 日付 Saigon Daily

⁵⁶ 2007 年 3 月 26 日付 Vietnam News Briefs 他

⁵⁷ 2007 年 2 月 9 日付 Lloyd's List

⁵⁸ 2007 年 5 月 28 日付 Thai Press Report

技術を紹介した。デンマーク企業団はベトナムでの事業機会開拓を狙い、2007年2月25日から3月2日まで同国を訪問した。さらに両国造船企業の情報交換の場としてベトナム・デンマーク・ナビゲーション・クラブも設立した。⁵⁹

デンマークの船舶機器メーカーの活動はこれが最初ではない。2006年8月には同国の船舶・船舶設備業界は同国政府の下で連携し、ベトナムへのフェリー供給を拡大する720万クローネ(124万USドル)の援助プログラムに乗り出した。メコンデルタの河川交通拡大を目的するプログラムで旅客250人、乗用車20台の運送能力を持つフェリーを3隻新規に建造する計画である。デンマーク国際開発庁(ダニダ)が調整役となり、アールボルグ・インダストリーズ、リングス・マリン、MANがプログラムに参加した。フェリーはビナシンの造船所で建造。ダニダのメコンデルタ・フェリー計画への関与は1996年に世界銀行の支援で開始したもので、1998年に終了した第1期計画では南ベトナムで既存の船10隻を刷新したほか、デンマークの技術援助を受けベトナムの造船所で200トンのフェリー2隻を建造した。第2期計画では5年間に1億5,000万クローネを援助し、メコンデルタのフェリー事業の経営戦略見直しと運送能力拡大を進めた。また、外務省後援の組織を設立、回転資金ローンを提供した。ダニダによれば援助により新フェリー14隻と数多くのフェリー駅が建設され、メコンデルタの年間12%成長に貢献した。⁶⁰

(2) 企業の動き

前述のようにベトナムに現地法人をおいている欧米企業はまだ少ない。しかし積極的に事業を展開している企業もあり、その代表ともいえるのがフィンランドの大手発電機メーカー、バルチラ社である。同社は1998年に100%出資の現地法人を設立、2007年にはハノイに支店を、ホーチミンにサービスワークショップを設立した。ビナシングループの造船所から船舶推進機器システムを複数受注している。さらに2007年5月にはビナシンと船舶用の低速ディーゼルエンジンのライセンス生産で合意した。

同じフィンランドのマックグレゴリー社は、ビナシンと合弁でハッチカバー、海上クレーン、ローラー設備などのマックグレゴリー社の一連の製品を製造する合弁会社を設立している。

また、政府も熱心に後押ししているデンマークのボイラー大手、オルボルグ社はビナシンと合弁でボイラー工場を設立した。またデンマークのエンジン大手MAN社もビナシンとエンジンのライセンス生産で合意している。2007年8月現在、バクダン造船所で工場建設中であった。

米国勢では、キャタピラー社が2000年にベトナムに販売代理店としてV-TRAC社を指名。ベトナム国内で船舶及び発電所用機器の修理やメンテナンスを行っている。エンジン大手のカミンズ社は2000年に駐在員事務所を設置。現在ではハノイとホーチミンの両方に支店を持つほか、販売代理店にDiethelm & Co Ltd社を指名している。

以下に主な欧米企業のライセンス生産、合弁、受注動向などをまとめる。

⁵⁹ 2007年5月22日付 Vietnam News Agency

⁶⁰ 2006年8月15日付 Lloyd's List

表 55 欧米企業のライセンス生産、合併、受注動向

企業名	国	内容
現地生産・ライセンス生産		
バルチラ	フィンランド	<p>船舶や発電所向けのエンジンや発電機のメーカー。ヘルシンキ株式市場上場企業。1994年、ホーチミンに駐在員事務所を設立。1998年には100%出資の現地法人を設立した。2007年にはハノイにも支店、ホーチミンサービスワークショップを設立している。</p> <p>船舶向け及び発電所向けの発電機や推進機器を積極的に売り込んでおり、船舶向けにはこれビナシングループの造船所から、船舶推進機器システムなどを複数受注している。最近の受注実績は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●Vinashin から 2006年11月に、5隻のバルク船向けの推進機器を受注した。これはバルチラのベトナムでの最初の推進機器の受注。船舶は英国の Graig グループ向け。最初の1台は2007年8月に納入される。 ●2007年9月、Vinashin グループの Ben Kien 造船所から推進機器を受注した。ビナシングループのハイズオン造船海運会社向けに建造する船舶に使われるもの。受注した推進機器パッケージにはエンジン、CP(Controllable pitch)プロペラ、減速ギアボックス、船尾管、軸封が含まれる。これらの推進機器パッケージは2009年1月に納入予定。 <p>さらに、2007年5月にはビナシンと船舶用の低速ディーゼルエンジンをベトナムで製造販売するライセンス契約を結んだ。一台目のエンジンの引き渡しは2010年で、年産30~40台を目指す。</p>
マックグレゴリー	フィンランド	<p>フィンランドの海洋・貨物エンジニアリング大手のカーゴテック株式会社(ヘルシンキ株式市場上場)のグループ会社。船舶や発電所向けのエンジンや発電機のメーカー。カーゴテック株式会社の傘下には、荷揚げ機器のヒアブ(Hiab)社、コンテナ取り扱い機器のカルマー(Kalmar)社とハッチカバーや海上クレーン、RORO 設備、コンテナ繫縛設備などを専門のマックグレゴリー社がある。</p> <p>2007年3月、マックグレゴリーはビナシンと4,600万米ドルの合弁会社「マックグレゴリー・ビナシン海上設備社」を設立することで契約した。合弁会社はマックグレゴリー社の製品をベトナムで生産、国内造船会社や輸出業者に供給する。投資は二期に分け、第一期は1,600万米ドルで生産能力1万6,000トン、第二期は能力を2万5,000トンに伸ばし、総投資額は3,000万米ドルになる見込み。マックグレゴリーが49%を出資し、残りはビナシンが出資する。当面はベトナム国内の造船所向けのハッチカバーを生産に焦点をあてる。また、海洋クレーンやRoRo 機器の生産も開始する。工場の建設は2007年の春に開始し、2008年に操業する予定。工場はハイフォン市のトゥイグエン地区に建設する4,900万米ドルの造船複合施設「ビナシン-シネック造船産業団地(SIP)」に立地する予定。</p>
オルボルグ・インダストリーズ	デンマーク	<p>世界15カ国に拠点をもち、船用ボイラー市場の世界シェア50%の大手ボイラーメーカー。2006年3月にビナシンと合併でベトナム北部ハイフォンのアンホン海洋工業地区に同国初の船用ボイラー工場を開業した。2,700平方メートルの工場で、300万USドルを投資して建設。年産70個のうち70%が輸出向けとなる。</p>

企業名	国	内容
MAN	デンマーク	海洋及び発電向けの大型ディーゼルエンジン大手。2004年にビナシンに同社エンジンのライセンス生産契約を締結した。当初は部品を輸入して組み立てと検査のみを行い、徐々に生産に移行する。小型のバルク船や一般貨物船向けの2,690～8,880KWのエンジンを生産する。生産はビナシングループのバクダン造船所で行い、生産開始時期は2009年の予定。また、2006年2月には25,000馬力のディーゼルエンジン工場をハイフォンに設立することで合意した。この合意では、MANとSTXは向こう30年間、設計と組み立ての専門家を養成に協力することになっている。
イソッタ・フラスチーニ・モトリ	イタリア	2004年にビナシンとエンジンのライセンス生産で合意。ディーゼルエンジン工場はハイフォン市のアンホン2006年に完成の予定で、敷地面積は8万平米。イタリアのFincantieriグループのIsotta Fraschini Motoriブランドのエンジン6タイプをライセンス生産する。年産300個を見込み、造船業界だけでなく、鉄道や発電所にも供給する計画。バクダン造船所が2006年3月にハイフォンのアンホン工業団地で立ち上げたエンジン工場生産する。
受注		
TTS マリン	ノルウェー	海洋クレーン、港湾・貨物取り扱い機器、乾貨物取り扱い機器、掘削機器、デッキ機械などを扱うノルウェー企業。オスロ株式市場に上場している。2006年11月にハイフォンに駐在員事務所を設立した。船用機器、貨物取り扱いシステムなどを扱う。TTSマリンのベトナム事務所では、ハッチカバー、ローロー船用機器、クレーン、デッキ機器などの船用産業向けのTTSマリンの商品をすべて取り扱う。最近では、2007年1月にビナシンから海洋クレーンとハッチカバーを1,110万米ドルで受注したほか、同年2月には車両運搬船向けに使うカーデッキ、ランプ(RAMP)を含むローロー船の主要部品も受注した。
アルファラバル	スウェーデン	スウェーデンの熱交換機、遠心分離機、液体処理技術企業。ベトナムへは1995年に駐在員事務所をアルファラバル・マレーシアの出張所として設立した。ベトナムでの受注を伸ばしており、2007年4月13日付けのThai Press Reportによれば、同社社長はベトナムの造船市場が伸びているので、2007年の売り上げは前年比2倍を見込んでいと述べている。
その他		
キャタピラー	米国	2000年にベトナムに販売代理店としてV-TRAC社を指名。ベトナム国内で船舶及び発電所用機器の修理やメンテナンスを行っている。
カミンズ	米国	2000年に駐在員事務所を設置。現在はハノイとホーチミン両方に支店を持ち、販売代理店も指名している。販売代理店はDiethelm & Co Ltd Technology

出典：報道記事などから作成

7-5 日系企業の動向

日系企業では渦潮電気が現地法人を設立している。ハノイ郊外のタンロン工業団地内に生産子会社「BEMAC Panels Manufacturing Vietnam Co., Ltd.」2005年3月に設立し、2006年9月に第2期工事を完成。2007年10月には主配電盤と機関監視モニタを製作し、ビナラインやビナシン幹部を招いて完成披露会を実施した。今後は新たに導入し

たシミュレータを活用してベトナム造船関連業界に対して製品をアピールするほか、現地造船関係者の教育訓練にもシミュレータを活用する予定である⁶¹。

また、石川島播磨重工業(IHI)の造船子会社、IHI マリンユナイテッドは2007年8月にベトナムに船舶設計部門を設立した。全額出資子会社を設立、ハイフォンで現地の技術者15人を雇用し、設計事業に乗り出す。3年で人員を30-40人に増やし、同社の商船設計の25%を担う拠点に育てる計画である。IHIは日本国内に400人の設計技師を抱えるが、商船需要の急増と団塊世代の退職後の技術者不足に対応するためベトナムでの設計を決めた。ベトナムでは船殻の部品を設計し、船殻、エンジンなど中核部分の設計は引き続き日本です。ベトナム人技術者に3次元CADソフトの使用法を訓練し、日本・ベトナム両国で共同作業ができるようにする⁶²。

さらに、三菱重工は2005年11月、ビナシンと船用低速ディーゼルエンジン「UE機関」の技術供与について合意し、契約を締結した。活況を呈している国際海運市場を背景に、今後発展が予想されるベトナムの造船業において、UE機関の一層の浸透をはかるのが狙いである。契約の内容は、UE機関のうち、シリンダ径330～680mmの大型船用低速ディーゼルエンジンである三菱UEC-LA、LS、LSII、LSE機関に関する製造、販売・サービスのライセンスをビナシンへ供与するというもの。適用エリアはベトナム国内で、期間は2005年から2014年までの10年間⁶³。2007年11月現在、工場は建設中である。当面はシリンダ径68cm以下の中小型機関を年間10～15台生産する予定で、2008年第3四半期に初号機が完成する予定である。当面はシリンダ径68cm以下の中小型機関を年間10～15台生産する予定である。⁶⁴

このほか、ヤンマーや日本無線などがベトナムに駐在員事務所を設立している。

7-6 船用機器の輸出入動向

国連貿易統計(UN Comtrade)をもとに、ベトナムの船用機械輸出入動向を概観する。なお、同輸出入統計はHSコードで分類されているが、船用機械に特化したコードの数は限られている。ここでは下記のとおり船用機械を扱っていると確認できる品目だけを取り上げる。よって、本章で概説する数値がベトナムにおける全ての船用機械の輸出入値ではない。

また、統計上、船舶用に限定した数値がない品目もある。HSコードの848340及び848390には船舶用の減速機が含まれるため分析に加えたが、自動車用の変速機なども含まれていることに注意を要する。また、レーダー機器、航行用無線機、無線遠隔制御機器にも船舶向け以外に航空機向けなどが含まれている。

⁶¹ 渦潮電気ウェブサイト

⁶² 2006年8月6日付 Asia Pulse

⁶³ 2005年11月10日付 三菱重工プレスリリース

⁶⁴ 2007年11月 三菱重工へのemailインタビューによる

表 56 本章で取り上げる船用機械

HS コード	内容	英語標記
840610	タービン(船舶推進用)	Turbines for marine propulsion
840721	船外機(ピストン式、往復動機関及びロータリーエンジンに限る)	Outboard motors output
840729	船内機(ピストン式、往復動機関及びロータリーエンジンに限る)	Other marine propulsion engines output(inboard, for marine)
840810	船舶推進用エンジン(ピストン式、ディーゼル及びセミディーゼルエンジン)	Compression-ignition marine propulsion engines
848340 及び 848390	歯車及び歯車伝動機(単独で提示する歯付きホイール、チェーン sprocket その他の伝動装置の構成部品を除く。)、ボールスクリュー、ローラスクリュー並びにギヤボックスその他の変速機(トルクコンバーターを含む。) 単独で提示する歯付きホイール、チェーン sprocket その他の伝動装置の構成部品及び部分品	Gears & gearing, other than toothed wheels, chain sprockets and other transmission elements presented separately; ball or roller screws; gear boxes and other speed changers, including torque converters And parts
848510	船舶のプロペラ及びその羽根	Ships' Boats' propellers & blades
852610	レーダー機器(航空機又は船舶用)	Radar apparatus ground base or for aircraft or sea-going vessels
852691	航行用無線機(航空機又は船舶用)	Radio navigational aid apparatus for aircraft or sea-going vessels
852692	無線遠隔制御機器(航空機、船舶、リモコンカー含む)	Radio remote control apparatus

以下、本章における図表の出所は全て国連貿易統計(UN Comtrade)である。

7-6-1 輸入

(1) 全体像

ベトナムへの上記船用機械の輸入金額の合計は、2005年で1億3,325万米ドルであった。これは、前年同期実績の1億72万米ドルの32%増である。

表 57 船用機械輸入額の推移

単位:米ドル

順位	国名	全体	
		2004	2005
1	ロシア	0	25,549,654
2	日本	22,187,556	25,192,526
3	中国	13,177,103	17,369,939
4	タイ	6,021,757	13,493,587
5	ウクライナ	9,090,798	13,493,587
6	韓国	3,248,963	6,366,198
7	シンガポール	14,955,139	5,611,735
8	デンマーク	65,441	5,458,522
9	米国	5,461,924	3,519,557
10	ドイツ	9,560,092	2,918,166
-	その他	16,951,695	14,272,502
	合計	100,720,468	133,245,973

輸入先国では2004年の実績がゼロだったロシアがトップとなった。日本は2004年には第1位で、2005年の輸入額は対前年比13%増えたが、突然躍進したロシアに第1位の座を奪われた。また、タイ、ウクライナ、韓国からの輸入が増える一方、シンガポール、米国、ドイツからの輸入が減少した。

2005年における輸入先国別比率は下記の通りである。

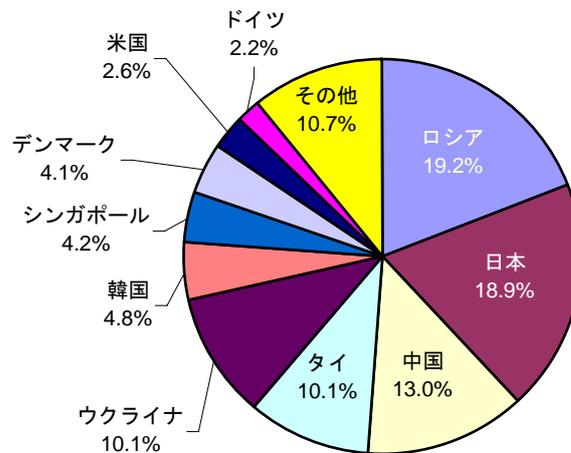


図 35 船用機器輸入先(2005年)

上位 10 カ国からの輸入額過去 2 年分の推移を表示したものは、下記の通りである。

(単位：米ドル)

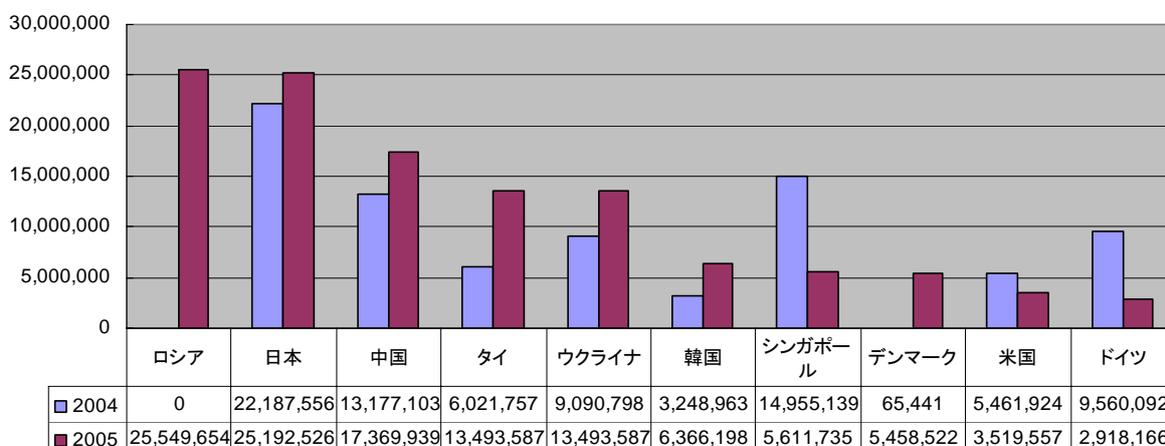


図 36 船用機械輸入上位 10 カ国からの輸入額推移

なお、日本が輸入元でトップを占めているのは、船外機、船舶推進用エンジン、航行用無線機となっている。

品目別にみると、歯車及び歯車伝動機とその部品が最も多く、全体の 31.78% を占めている。しかし、上述のようにこの品目には自動車用も含まれている。次に多いのは船舶推進用エンジンで全体の 31.17% を占める。歯車及び歯車伝動機とその部品が最も多くのうちの程度が自動車向けで、どの程度が船舶向けかは統計で分類されていないが、自動車用を除けば船舶推進用エンジンが最も多くなるものと推測される。

表 58 船用機械品目別輸入額の推移

単位：米ドル

品目名	2004	2005
歯車及び歯車伝動機、減速機など	30,063,330	42,344,605
船舶推進用エンジン	42,704,451	41,527,156
タービン (船舶推進用)	8,409,174	38,353,456
船舶のプロペラ 及びその羽根	3,032,252	3,492,539
船外機	2,416,964	2,547,310
航行用無線機	2,768,852	2,451,545
レーダー機器	10,577,266	1,723,090
無線遠隔制御機器	350,411	407,133
船内機	397,768	399,139
合計	100,720,468	133,245,973

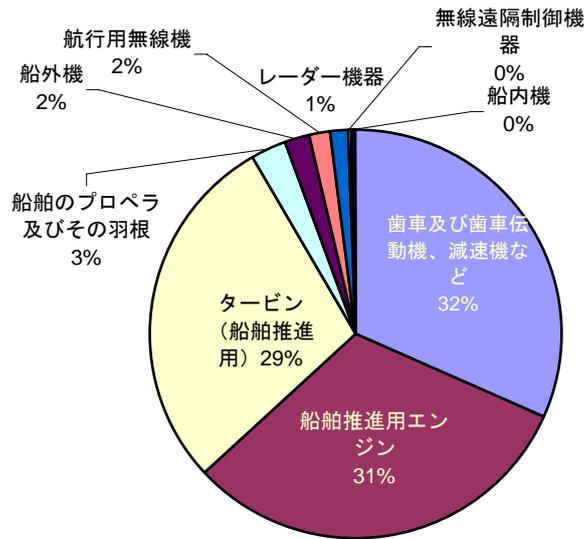


図 37 船用機械輸入の品目別割合(2005年)

以下、品目ごとに輸入元をみる。

(2) 品目別

① 船舶推進用タービン

2005年のタービンの輸入先トップはロシア、第2位がウクライナで、この2カ国で全体の99%を占める。2004年のロシアからの輸入実績はゼロであったので、ロシアが大躍進したことになる。

表 59 船舶推進用タービン輸入額移

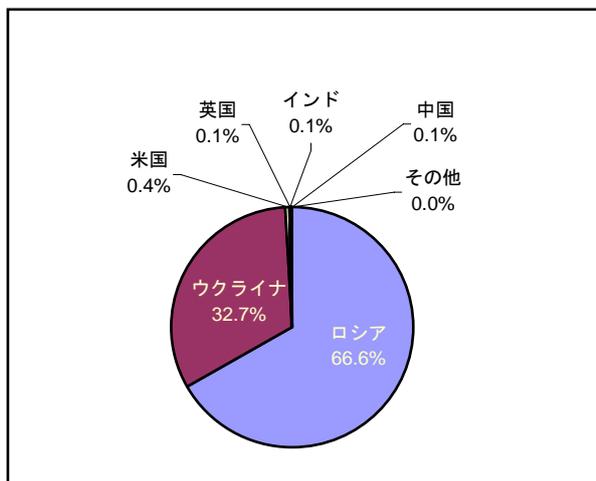


図 38 船舶推進用タービン輸入先(2005年)

順位	国名	船舶のプロペラ及び羽根	
		2004	2005
		単位:米ドル	
1	フィンランド	0	832,280
2	日本	571,014	629,802
3	韓国	320,696	468,735
4	ロシア	86,820	359,640
5	タイ	15,680	321,984
6	中国	32,393	289,850
7	ノルウェー	0	119,000
8	オランダ	0	87,554
9	シンガポール	94,928	66,452
10	米国	44,463	39,364
-	その他	1,866,258	277,878
	合計	3,032,252	3,492,539

② 船外機

船外機の輸入先トップは日本で、2004年には全体の66%、2005年には全体の80%を占めた。続いてアメリカ、マレーシアとなっている。シンガポールからは2004年には26万米ドル近くの輸入があったが、2005年には1万4800ドル程度と落ち込んだ。

表 60 船外機輸入額推移

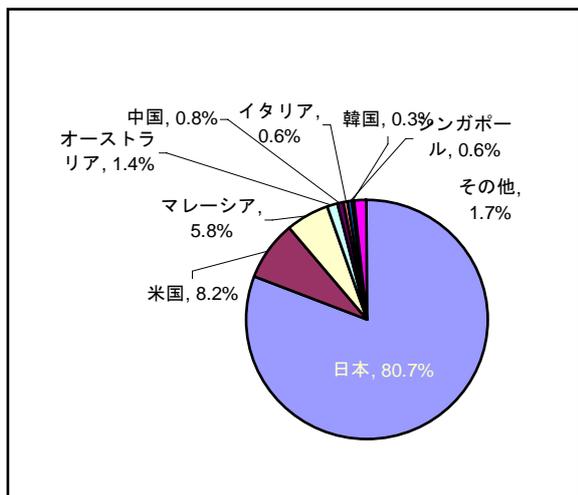


図 39 船外機輸入先(2005年)

順位	国名	船外機	
		2004	2005
1	日本	1,614,892	2,056,736
2	米国	144,178	208,028
3	マレーシア	220,085	146,677
4	オーストラリア	35,130	35,611
5	中国	87,510	20,906
6	イタリア	0	15,075
7	シンガポール	259,888	14,801
8	韓国	0	7,000
9	香港	55,281	0
10	その他	0	42,476
合計		2,416,964	2,547,310

③ 船内機

船内機の2005年の輸入先トップは韓国で、シンガポール、マレーシアが続く。韓国は2004年の輸入実績はゼロであった。シンガポールからの輸入はメーカーの在シンガポール子会社による輸出あるいは再輸出であると考えられる。

表 61 船内機輸入額の推移

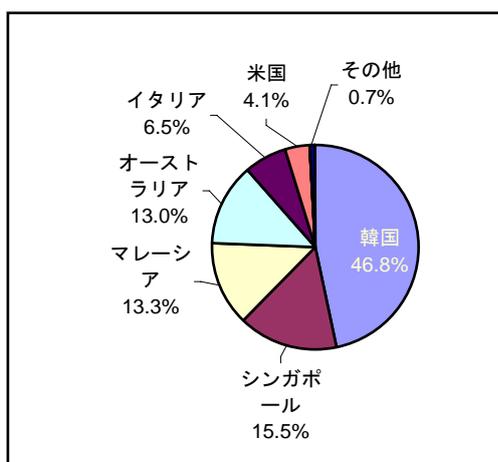


図 40 船内機輸入先(2005年)

順位	国名	船内機	
		2004	2005
1	韓国	0	186,800
2	シンガポール	154,820	62,000
3	マレーシア	168,640	53,036
4	オーストラリア	0	51,916
5	イタリア	0	26,106
6	米国	7,400	16,490
7	スイス	52,456	0
8	ベルギー	6,866	0
-	その他	7,586	2,791
合計		397,768	399,139

④ 船舶推進用エンジン

2004年の輸入先のトップはシンガポールであったが、2005年は日本がトップとなった。シンガポールからの輸入は、メーカーの在シンガポール子会社による輸出あるいは再輸出であると考えられる。日本からの輸入は2004年から2005年で2倍近くになっているが、中国、韓国からの輸入も2倍近くに伸びている。

表 62 船舶推進用エンジン輸入額の推移

単位:米ドル

順位	国名	船舶推進用エンジン	
		2004	2005
1	日本	7,145,088	14,243,890
2	中国	3,697,493	6,253,132
3	デンマーク	0	5,400,000
4	韓国	2,194,918	4,833,531
5	シンガポール	11,833,653	3,213,235
6	米国	3,648,182	2,406,730
7	マレーシア	758,709	782,382
8	ウクライナ	1,020,900	650,200
9	オランダ	5,134	634,072
10	ドイツ	8,215,059	592,646
-	その他	4,185,315	2,517,338
合計		42,704,451	41,527,156

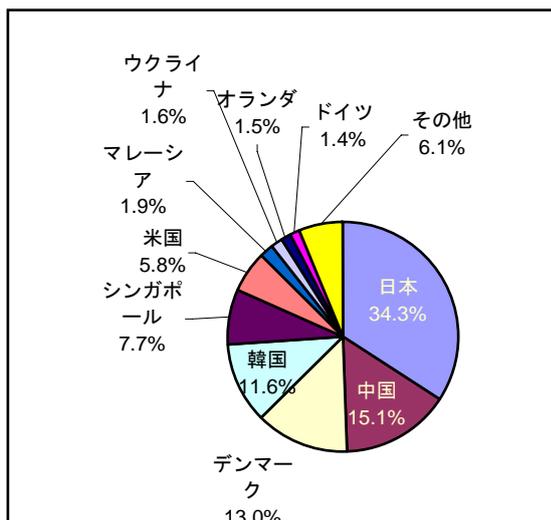


図 41 船舶推進用エンジン輸入先(2005年)

⑤ 歯車及び歯車伝動機とその部品

歯車及び歯車伝動機とその部品の輸入先のトップはタイで全体の30%強を占める。しかし、この品目は前述のように自動車用が含まれているため、タイからの輸入は自動車用が多く含まれると推測される。タイについて多いのが中国、第3位は日本となっている。日本や中国からの輸入も自動車向けが含まれているため、船舶向けに限った輸入額の考察は困難である。

表 63 歯車及び歯車伝動機とその部品輸入額の推移

単位:米ドル

順位	国名	歯車及び歯車伝動機とその部品	
		2004	2005
1	タイ	5,432,377	12,741,317
2	中国	9,130,788	10,665,653
3	日本	4,717,590	7,095,551
4	ドイツ	1,166,107	1,697,047
5	シンガポール	1,341,946	1,169,175
6	インドネシア	702,739	1,111,205
7	イタリア	480,314	602,874
8	フランス	36,655	583,720
9	韓国	486,951	552,026
10	オランダ	30,162	285,920
-	その他	6,537,701	5,840,117
合計		30,063,330	42,344,605

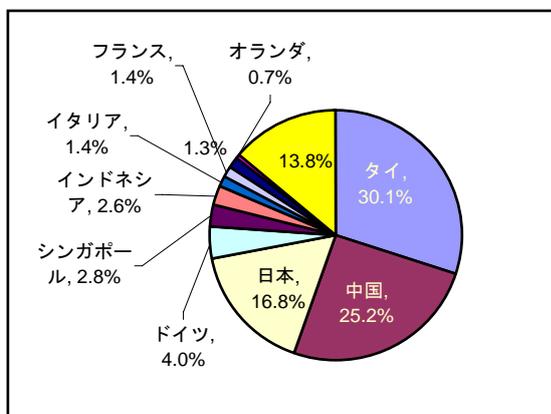


図 42 歯車及び歯車伝動機とその部品輸入先(2005年)

⑥ 船舶のプロペラ及びその羽根

2004年には輸入実績のなかったフィンランドが2005年のプロペラ及び羽根の輸入実績のトップになっている。また、ノルウェーやオランダも2004年には輸入実績がゼロだったが、2005年にはそれぞれ11万9,000米ドル、8万7,554米ドルの輸入実績となっている。北欧からの輸出促進の成果であるとみられる。日本からの輸入は2004年にはトップであったが2005年は第2位の62万9,802米ドルとなった。

表 64 船舶のプロペラ及び羽根輸入額の推移

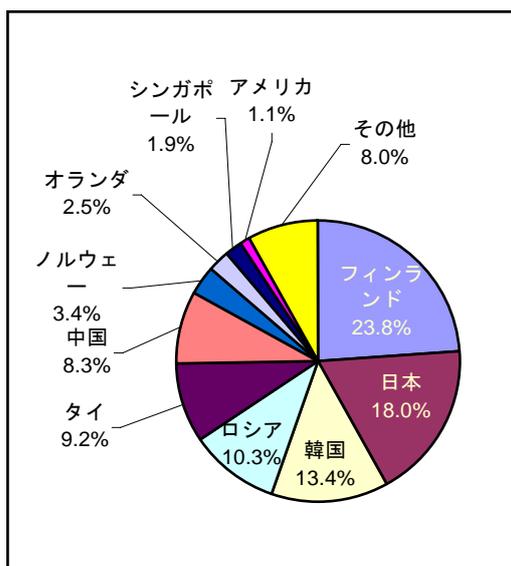


図 43 船舶のプロペラ及び羽根の輸入先

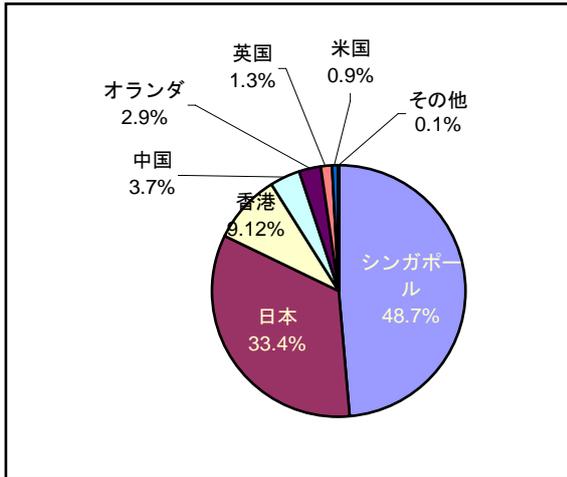
順位	国名	船舶のプロペラ及び羽根	
		2004	2005
1	フィンランド	0	832,280
2	日本	571,014	629,802
3	韓国	320,696	468,735
4	ロシア	86,820	359,640
5	タイ	15,680	321,984
6	中国	32,393	289,850
7	ノルウェー	0	119,000
8	オランダ	0	87,554
9	シンガポール	94,928	66,452
10	米国	44,463	39,364
-	その他	1,866,258	277,878
合計		3,032,252	3,492,539

⑦ レーダー機器

レーダー機器に関しては、貿易統計で航空機用と船舶用とを分けていないため、船舶用レーダーだけを分析することは出来ない。

2005年はレーダーの輸入額は対前年比6分の1に落ち込んだ。2005年のベトナムのレーダー機器の輸入先は、シンガポールがトップで、83万8,974万米ドル、全体の49%を占めた。日本からの輸入は2004年には701万米ドルで全体の66%を占めトップだったが、2005年には大幅に減り、57万5,416米ドルとなった。米国、カナダからの輸入も大幅に減っている。

表 65 レーダー機器輸入額の推移



順位	国名	単位:米ドル	
		2004	2005
1	シンガポール	263,017	838,974
2	日本	7,013,700	575,416
3	香港	56,234	157,201
4	中国	54,665	64,100
5	オランダ	0	50,131
6	英国	29,526	21,644
7	米国	1,311,723	14,671
8	カナダ	1,317,405	0
9	フランス	455,600	0
10	ロシア	36,500	0
-	その他	38,896	953
合計		10,577,266	1,723,090

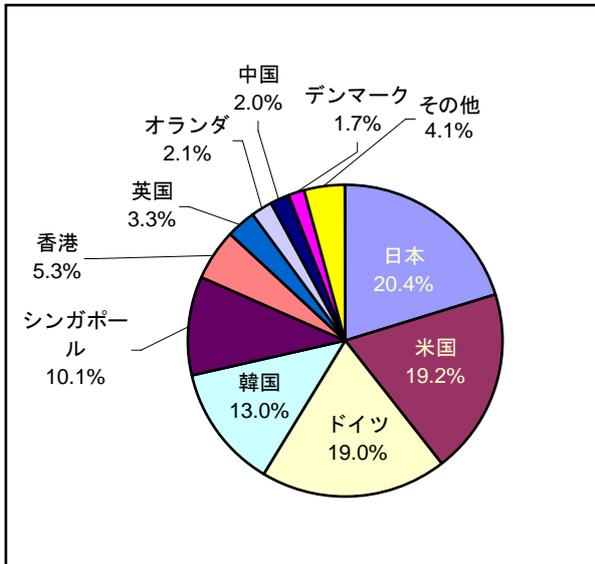
図 44 レーダー機器輸入先(2005年)

⑧ 航行用無線機

本項目は前項目と同様、貿易統計では航空機用と船舶用とを分けていないため、船舶用無線機だけを分析することは出来ない。

輸入先国は2004,2005とも日本がトップであるが、2005年の輸入額は対前年比半分以上の落ち込みとなった。その分、米国からの輸入が16倍以上に伸びている。

表 66 航行用無線機輸入額の推移



順位	国名	単位:米ドル	
		2004	2005
1	日本	1,125,272	498,831
2	米国	28,131	469,602
3	ドイツ	0	465,598
4	韓国	193,857	318,106
5	シンガポール	678,966	247,098
6	香港	177,164	129,057
7	英国	72,495	81,086
8	オランダ	36,959	52,235
9	中国	25,540	47,780
10	デンマーク	54,784	40,945
-	その他	375,684	101,207
合計		2,768,852	2,451,545

図 45 航行用無線機輸入先(2005年)

⑨ 無線遠隔制御機器

無線遠隔制御機器に関しては、HSコードの最小項目区分でも航空機、船舶及びリモコンカーのものが含まれており、船舶関連の無線遠隔制御機器を分析することは出来ない。

輸入先国は、2004 年はスウェーデンがトップであったが、2005 年はドイツがトップとなった。日本からの輸入は 2004 年にはゼロであったが、2005 年には 9 万 2,300 ドルとなっている。

表 67 無線遠隔制御機器輸入額の推移

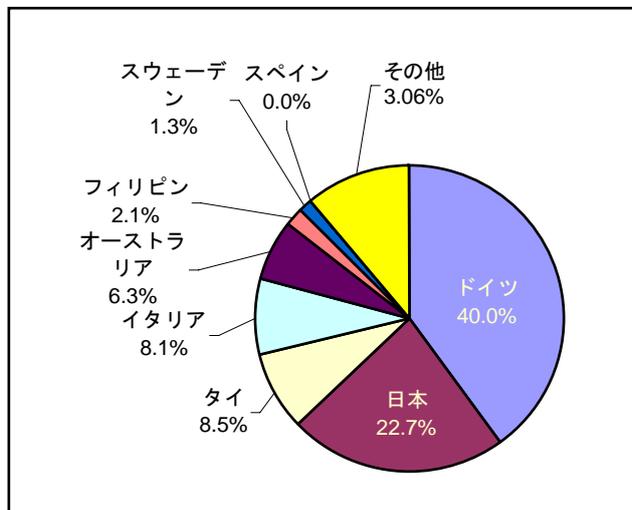


図 46 無線遠隔制御機器輸入先(2005 年)

順位	国名	無線遠隔制御機器	
		2004	2005
1	ドイツ	9,359	162,875
2	日本	0	92,300
3	タイ	0	34,756
4	イタリア	0	32,895
5	オーストラリア	0	25,500
6	フィリピン	0	8,462
7	スウェーデン	271,050	5,071
8	スペイン	28,776	0
9	中国	9,574	0
10			
-	その他	31,652	45,274
	合計	350,411	407,133

上述のとおり、ベトナムへの船用機器の輸入は、年によって輸入先国が大きく変化しているケースが多い。これは、どこが発注した船舶を建造しているかにより、船用機器がどこから輸入されるかが大きく左右されるためと思われる。前述のように、ベトナムが海外向けの大量建造を受注したのは 2004 年からである。ある 1 社から複数隻、総額数億ドルの発注があれば、その受注に伴う船用機器の輸入が貿易統計にも大きく反映されることになる。

7-6-2 輸出

(1) 全体像

船用機器のベトナムからの輸出額は2005年には378万米ドルとなった。輸入に比べて二桁小さい数字で、ベトナムからの輸出はほとんどないことがわかる。輸出先として最も多いのはタイ、日本となっている。カンボジアへの輸出が対前年比10倍以上伸びている。

表 68 船用機器輸出額の推移

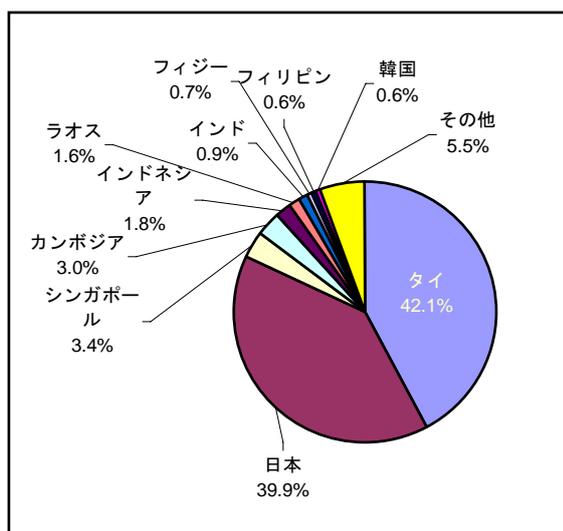


図 47 船用機械輸出先内訳(2005年)

順位	国名	全体	
		2004	2005
1	タイ	962,828	1,593,309
2	日本	762,586	1,509,224
3	シンガポール	223,034	126,967
4	カンボジア	10,198	114,695
5	インドネシア	66,277	68,432
6	ラオス	74,302	59,518
7	インド	0	33,000
8	フィジー	0	26,200
9	フィリピン	0	21,791
10	韓国	22,450	21,706
-	その他	627,502	208,339
	合計	2,749,177	3,783,181

また、輸出額を品目別にみると、歯車及び歯車伝動機とその部品が最も多く、2005年には全体の8割以上を占めた。前述のようにこの品目には自動車向けも含まれていることに留意する必要がある。

表 69 船用機械品目別輸出額の推移

品目名	2004	2005
歯車及び歯車伝動機とその部品	1,983,687	3,073,085
船舶推進用エンジン	765,490	384,955
レーダー機器	0	315,831
船外機	0	9,310
合計	2,749,177	3,783,181

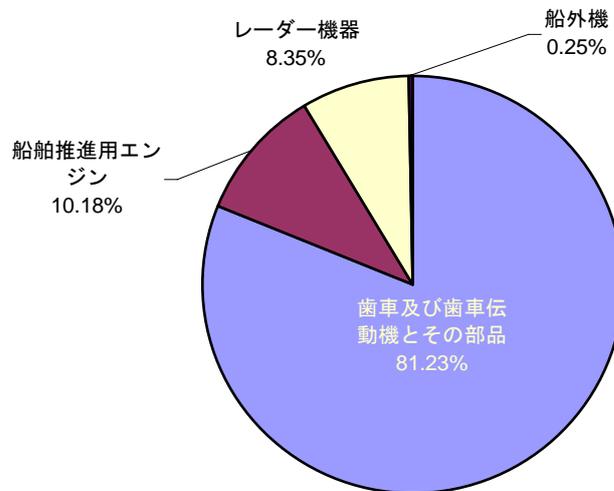


図 48 船用機械輸出の品目別割合(2005年)

(2) 品目別

① 船外機

船外機の輸出は2004年にはなかったが、2005年にオランダ向けに9,310米ドルの輸出があった。

表 70 船外機の輸出額推移

単位:米ドル

順位	国名	船外機	
		2004	2005
1	オランダ	0	9,310
-	その他	0	0
合計		0	9,310

② 船舶推進用エンジン

2004年の輸出額76.5万ドルに対し、2005年は49%減の38.5万ドルとなった。主な輸出先はカンボジア、シンガポールである。

表 71 船舶推進用エンジンの輸出額推移

順位	国名	船舶推進用エンジン	
		2004	2005
1	カンボジア	10,198	114,695
2	シンガポール	38,851	102,300
3	インド	0	33,000
4	フィジー	0	26,200
5	タイ	0	17,760
6	日本	430,000	0
7	中国	109,262	0
8	香港	45,358	0
9	パラオ	26,200	0
10	ウクライナ	14,500	0
-	その他	91,121	91,000
合計		765,490	384,955

③ 歯車及び歯車伝動機、減速機など

タイ、日本向けの輸出が多く、2005年にはこの2カ国向けで全体の95%を占めた。なお、繰り返しになるがこの品目には自動車向けが含まれている。2004年には20万米ドル前後だった米国向け、シンガポール向けの輸出は2005年にはゼロとなっている。

表 72 歯車及び歯車伝動機、減速機などの輸出額推移

順位	国名	歯車及び歯車伝動機とその部品	
		2004	2005
1	タイ	962,828	1,575,549
2	日本	332,586	1,275,845
3	インドネシア	66,277	68,432
4	ラオス	74,302	59,518
6	フィリピン	0	21,791
7	韓国	14,300	21,706
8	米国	201,546	0
9	シンガポール	184,183	0
10	オーストラリア	112,823	0
-	その他	34,842	50,244
合計		1,983,687	3,073,085

④ レーダー機器

2004年の輸出はなかったが、2005年には日本やASEAN諸国に総額31万5831ドルの輸出があった。

表 73 レーダー機器の輸出額推移

順位	国名	レーダー機器	
		2004	2005
1	日本	0	233,379
2	その他アジア	0	47,814
3	シンガポール	0	24,667
4	マレーシア	0	9,661
-	その他	0	310
合計		0	315,831

8. ベトナムの投資、輸入制度

8-1 一般投資制度

(1) 投資に関する法律

ベトナムでは1996年ベトナム外国投資法と同施行細則が外国企業による投資の準拠法であった。これらが外国企業や外国人による対ベトナム投資に関する末手を規定していた。しかし、WTOへの加盟を控え、外資規制の緩和、内国民待遇原則の遵守など、国内企業と比較してこれまで高かった外国企業のハードルを低くし、外国企業と国内企業を同じ土俵に乗せる必要が出てきた。そのため、外国企業だけでなく国内企業も包括した新しい法律体系として、共通投資法と統一企業法が2006年7月1日から施行された。

共通投資法は外資系企業、国内企業を問わず企業が投資を行う場合に適用される法律であり、統一企業法は企業の設立、経営、決算、清算などを規定する法律である。これら新法の施行により、従来に比得当市の自由度が高まるとともに、外資系企業と国内企業が同じ府立のもとで事業展開することができるようになった。

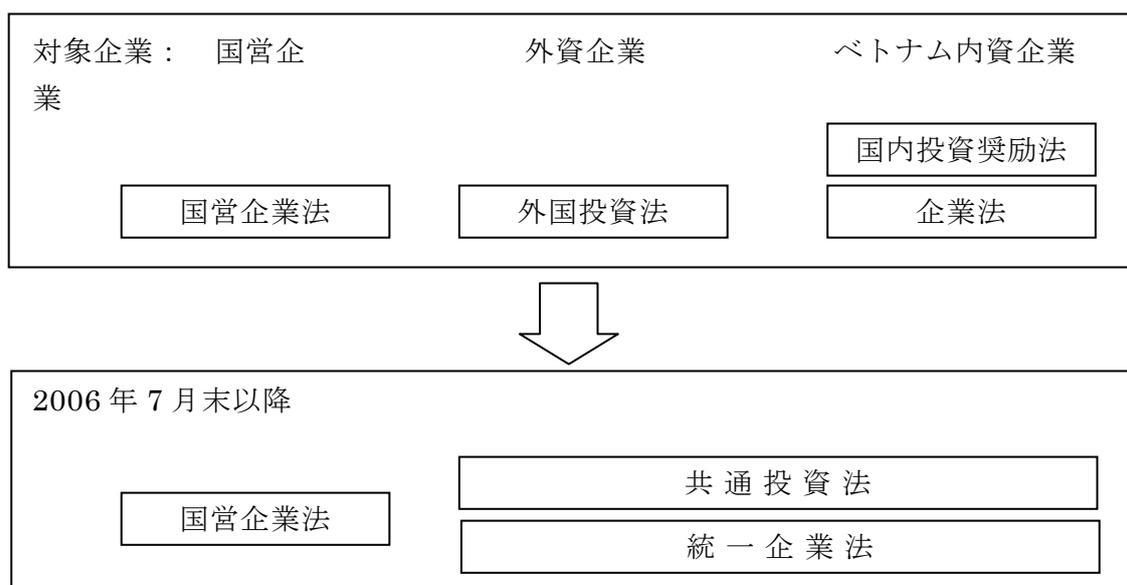


図 49 共通投資法、統一企業法と外国投資法との関係

出典：「最近のベトナム経済と中小企業進出」中小企業基盤整備機構(2007年3月)

また、旧法との主な相違点は表 74、75 のとおりである。

表 74 旧外国投資法と共通投資法の主な相違点

	旧外国投資法	共通投資法
投資形態	<ul style="list-style-type: none"> 100%外資 合弁 事業協力 	<ul style="list-style-type: none"> 100%外資 合弁 事業協力 BOT、BTO 間接投資(株式購入等) M&A(吸収・合併)
投資規制	<ul style="list-style-type: none"> 合弁の場合、現地資本が 30%以上 総投資額の内、法定資本金が 30%以上 	<ul style="list-style-type: none"> 原則自由 (現地出資比率 30%以上の撤廃) (法定資本金 30%以上の撤廃)
投資分野	投資条件(合弁条件)付き分野を規定	<ul style="list-style-type: none"> 原則自由(禁止分野を除く) ただし、条件付き分野あり 国際協定(米越通商協定、日越投資協定等)に準じて投資分野を開放する旨を明記。
投資保証	<ul style="list-style-type: none"> 外国投資家の投下資本を保護(公平・妥当な扱い) 制度変更により不利益を被る場合、ライセンス条件の継続が可能(第 21 条) 	<ul style="list-style-type: none"> 原則、国有化しない。万一、国有化する場合、投下資本は保障される。 (同左) 知財権の保護を明記
パフォーマンス要求	<ul style="list-style-type: none"> 一部分野で輸出義務(80%)を課す 一部産業で現地調達義務を課す(ライセンスにも明記) 	以下のパフォーマンス要求はない <ul style="list-style-type: none"> 国内品輸入 輸出義務 輸入義務 現地調達率達成 R&D 活動 本社設置場所
紛争処理	全ての紛争案件処理 <ul style="list-style-type: none"> ベトナムの裁判所 ベトナム仲裁機関 国際仲裁機関 当事者で合意した仲裁 	<ul style="list-style-type: none"> 外資企業が絡む紛争案件の場合、外国の仲裁機関への持ち込み可能を明記
投資家へのビザ発給	<ul style="list-style-type: none"> 外国投資法に規定なし(通常 1 年ビザ取得可能) 	<ul style="list-style-type: none"> 共通投資法にマルチビザ、期間 5 年が明記

出典：「最近のベトナム経済と中小企業進出」中小企業基盤整備機構(2007年3月)

表 75 旧外国投資法と統一企業法の主な相違点

	旧外国投資法	統一企業法
企業形態	<ul style="list-style-type: none"> 有限会社のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 有限会社 株式会社 合名会社 私企業 個人会社
決議方法	<ul style="list-style-type: none"> 全会一致(社長・副社長の任・罷免、定款変更) 	<ul style="list-style-type: none"> 定款(決議方法を規定)に基づき決議
資本構成	<ul style="list-style-type: none"> 増額・譲渡はライセンス発給期間の承認事項 資本の減額(減資)は不可。(FIL 第 16 条) 	<ul style="list-style-type: none"> 資本の増額(増資)・減額(減資)・譲渡は自由(ライセンス発給期間に報告)
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 事業内容変更も承認事項 	<ul style="list-style-type: none"> 事業内容の変更可能

事業登録	<ul style="list-style-type: none"> 登録制度もあり 投資総額 500 万米ドル以下 	<ul style="list-style-type: none"> 事業登録；企業・個人でも登録可能。 条件付投資分野で投資額が 2000 万ドル以下の案件については投資法に基づき、登録手続きも必要。 2000 万ドル以上の案件については投資法に基づき審査される。 ただし最初の投資の場合、投資ライセンスを取得しなければならない。投資ライセンスは営業ライセンスと一体となる。
輸入計画の登録	輸入計画(建設資材・原材料が対象)を登録	<ul style="list-style-type: none"> 輸入計画の登録不要。 実際に輸入する場合も輸入計画・F/S は照会されない。
従業員採用	公的人材派遣機関を通じる。不可の場合、独自採用が可能。	<ul style="list-style-type: none"> 独自採用が可能 外国人枠規定も撤廃
役員報酬	<ul style="list-style-type: none"> 特に規定はない 	<ul style="list-style-type: none"> 企業管理者(社長等役員)の報酬は事業活動・結果に基づき決定され、最低賃金、最高賃金に規定されない。
適用方法		<ul style="list-style-type: none"> 既存企業に対する新統一企業法の適用は、企業に選択権がある。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 発効後 2 年以内に再登録を行う ▶ 取得後ライセンスを継続する(再登録しない。この場合、ライセンスに規定された事業内容に限定される)

出典：「最近のベトナム経済と中小企業進出」中小企業基盤整備機構(2007年3月)

(2) 投資優遇制度⁶⁵

従来は外国投資法に投資の奨励分野、地域および投資の規制分野が定められていた。2007年の共通投資法の施行を受け、従来外国投資家に対し付与されていた優遇措置は撤廃され、外国投資、内国投資に関わらず今後は「奨励投資業種」及び「奨励投資地域に進出する企業」に対し優遇措置が付与されることとなった。

奨励業種に関する詳細は 2006年9月22日付 Decree No. 108/ND-CP の補足資料に記載されており、奨励投資分野と特別奨励投資分野に区別されている。「投資が奨励されている分野(奨励投資分野)の第16項ではディーゼルエンジンの製造などが奨励分野として挙げられている。

投資が奨励されている分野(投資奨励分野)

以下の各号に定める投資案件を含む、新素材、ハイテク製品、バイオ技術製品、IT製品及び製造機械の製造

16. ディーゼルエンジンの製造、造船及び修理、船舶用エンジンの製造、輸送及び漁獲用船舶の設備及び部品の生産

投資優遇措置の対象分野及び対象地域の詳細は別添 11 のとおり。

また、共通投資法では、投資奨励に該当する投資案件については優遇措置が適用される。

⁶⁵ ジェトロウェブサイト

① 法人税

政府の2007年2月14日付法人所得税法施行令 Decree 24/2007/ND-CPにより、投資法及び投資法の施行細則に定める奨励投資分野、特別奨励投資分野又は奨励投資地域若しくは特別奨励投資地域に投資する投資家には法人税の優遇措置が適用される。

従来の優遇措置については、いろいろな条件を設定し、それぞれに優遇措置を設定していたが、今回の優遇措置については条件を狭め、明確化している。従来の優遇措置及び新しく施行された共通投資法による優遇措置の概要は下記の表76のとおりである。

表 76 従来の法人税の優遇措置

税率	基準	適用期間	免除期間	50%減免期間
28%	全ての外資系企業(ただし、軽減税率の対象となる場合を除く)	全期間	課税所得が発生してから2年間 ¹	<ul style="list-style-type: none"> 免除期間終了から2年間適用： <ul style="list-style-type: none"> - 新規設立の企業 - 都市部から郊外へ移転した既存の企業 免除期間終了から3年間適用： <ul style="list-style-type: none"> - 100人以上の従業員を雇用している都市部クラス1または2の企業 - 20人以上の従業員を雇用している所在地リストBまたはCの企業 - 50人以上の従業員を雇用しているその他所在地の企業
20%	奨励業種に該当する外資系企業	営業開始から10年間	課税所得が発生してから2年間	<ul style="list-style-type: none"> 免除期間終了から3年間 免除期間の終わりから5年間適用 <ul style="list-style-type: none"> - 100人以上の従業員を雇用している都市部クラス1または2の企業 - 20人以上の従業員を雇用している所在地リストBまたはCの企業 - 50人以上の従業員を雇用しているその他所在地の企業
	投資奨励地域に投資する外資系企業	営業開始から10年間	課税所得が発生してから2年間	<ul style="list-style-type: none"> 免除期間終了から6年間適用： <ul style="list-style-type: none"> - 新規設立の企業 - またはリストB記載の所在地へ移転した既存の企業
15%	奨励業種に該当しかつ奨励投資地域に投資する外資系企業	営業開始から12年間	課税所得が発生してから3年間	<ul style="list-style-type: none"> 免除期間終了から7年間 免除期間終了から8年間適用： <ul style="list-style-type: none"> - 20人以上の従業員を雇用する企業 免除期間終了から9年間適用： <ul style="list-style-type: none"> - 20人以上の従業員を雇用している企業のうち、従業員の少なくとも30%が少数民族出身者である場合
	特に奨励する投資地域に投資する外資系企業	営業開始から12年間	課税所得が発生してから2年間	<ul style="list-style-type: none"> 免除期間の終了から8年間 <ul style="list-style-type: none"> - 新規設立の企業 - リストC記載の所在地に移転された既存の企業

10%	奨励業種に該当しかつ特に奨励する投資地域に投資する外資系企業	営業開始から15年間	課税所得が発生してから4年間	<ul style="list-style-type: none"> ・免除期間終了から7年間 ・免除期間終了から8年間適用： <ul style="list-style-type: none"> - 20人以上の従業員を雇用する企業 ・免除期間の終了から9年間適用： <ul style="list-style-type: none"> - 20人以上の従業員を雇用している企業のうち、従業員の少なくとも30%が少数民族出身者である場合
-----	--------------------------------	------------	----------------	--

出典：ジェトロウェブサイト

表 77 新たな法人税法施行令 Decree24 に定める優遇措置

対象	優遇税率	免税期間	50%減税期間
奨励投資業種	20% (10年間)	2年	3年
奨励投資地域		2年	6年
奨励投資業種 + 奨励投資地域	15% (12年間)	3年	7年
特別奨励投資業種	10% (15年間)	4年	7年
特別奨励投資地域		4年	9年

奨励投資業種：	投資法施行令 Decree 108 号の付録 A に定める「B：投資が奨励されている分野」に該当する業種。ここに定める業種に該当する投資案件には、上記の優遇措置が適用される。
奨励投資地域：	投資法施行令 Decree108 号の付録 B に定める「社会経済情勢が困難な地域」。ここに定める地域に進出する投資案件には上記の優遇措置が適用される。
奨励投資業種 + 奨励投資地域：	上記の奨励投資業種に該当する投資案件が、上記の奨励投資地域に進出する場合には、上記の優遇措置が適用される。
特別奨励投資業種：	投資法施行令 Decree108 号の付録 A に定める「A：投資が特に奨励されている分野」に該当する業種。ここに定める業種に該当する投資案件には、上記の優遇措置が適用される。
特別奨励投資地域：	投資法施行令 Decree108 号の付録 B に定める「社会経済情勢が特に困難な地域」。ここに定める地域に進出する投資案件には、上記の優遇措置が適用される。

出典：ジェトロウェブサイト

船用機械は上記表の奨励投資業種になるため、船用機械製造でベトナムに投資を行う場合は、現行 28% の法人税に対し、事業開始後 10 年間は 20% に優遇税率が適用され、

また黒字になってから2年間の免税、3年間の50%免税という優遇税率が適用されることになる⁶⁶。また、船用機械製造で投資奨励地域に投資を行う場合は、事業開始後12年間は15%の優遇税率、黒字化してから3年間の免税、その後7年間の50%免税が適用されることになる。

また、投資法においては、法人税の優遇税率の適用の他にも、奨励業種及び効果的な投資プロジェクトに対し、固定資産の償却を規定されている償却率の2倍を超えない範囲で短縮することを認めている。

また、投資家全般に対し赤字の繰越を最高5年間認めている。

② 付加価値税

付加価値税法のガイドラインを定める2003年12月12日付 Circular120-2003-TT-BTC に基づき、技術ラインの一部となる機材、設備または特殊搬送手段もしくは国内において生産されていない建設資材で、かつ企業の固定資産を形成する輸入物品については付加価値税が免税となっている。また、そのような物品で研究開発に直接使われる輸入物品についても付加価値税が免税となっている。

③ 土地使用料

2006年7月1日より施行された共通投資法により、奨励業種もしくは奨励地域に投資する企業は土地使用料の優遇措置が付与される。ただし、土地使用料の優遇措置については、今後発表される投資法の施行細則を定める Decree において定められる見通しである。

8-2 輸入制度と輸入関税

(1) 輸入管理⁶⁷

輸入に際しては特定の物品に対し船積み前検査や輸入許可書の取得が義務付けられている。また、セーフガード、アンチダンピング税及び反補助金措置の対象となる場合がある。

① 船積み前検査

2001年12月31日付 Decree101/2001/ND-CP に基づき、特定の物品については公認検査会社から発行された検査合格証書面、または国家の所轄官庁から発行された検査免除通知を通関書類に添えなければならない。日本から輸入される場合においても、特定の物品については検査の対象であるため、物品検査機関による出荷前検査が必要となる。船積み前検査が必要になる品目は、植物、食品、医薬品・化粧品、水産物、中古機械・機器、化学品、通信機器、文化作品である。

⁶⁶即ち、事業開始後5年間は赤字で6年目から黒字化した場合、6～7年目は免税、8～10年目は対象税率20%の半分の10%に法人税が課される。また、事業開始後8年目まで赤字で9年目から黒字になった場合、9～10年目は免税、11～13年目は10年間の20%税率期間が終了しているため、現行税率(現在は28%)の半分の法人税が課される。

⁶⁷ ジェトロウェブサイトより

② 輸入許可証

首相決定 2005 年 3 月 2 日付 Decision 41/2005/QD-TTg に基づき、ベトナムで輸入をする場合には輸入許可書を取得するよう義務付けられている。輸入許可書には、自主規制輸入許可書と非自主規制輸入許可書の 2 種類が定められており、それぞれ手続や承認日数が異なっている。

③ 外資系企業に対する輸入登録制度

2006 年 7 月 1 日前に施行されていた外国投資法においては、外資系企業が設備や機械などの固定資産を輸入する場合及び生産に係わる原材料で、一定期間中に再輸出されるものについては、それに係る関税を免除の対象にしていた。それに伴い、外資系企業がそのような固定資産及び原材料などを輸入するには、所轄の商業局へ輸入計画書の登録が義務付けられていた。

商業局への登録については、2006 年 7 月 1 日以降廃止され、その取扱について、商業省は 2006 年 11 月 28 日付 Official Letter 7400/BTM-KHDT を発布した。この Official Letter により、外国投資家が物品を輸出入し、又は資産を処分する場合には、商業局への登録は不要となったことを確認し、今後の輸出入の取扱については、直接、税関で行うよう、指示している。

この Official Letter では、上記の輸出入の取扱に加え、商業局、商業観光局、工業団地、輸出加工区、ハイテク団地の管理当局に対し、輸入する機械や資材に関する輸入計画及び輸入関税の免除証明の交付並びに輸出入活動に関するその他証明書の交付を停止するよう要請している。

④ アンチダンピング措置

国家常任委員会発行 2002 年 4 月 26 日付 Ordinance No. 40/2002/PL-UBTVQH10 に基づき、団体及び個人によるダンピングは一切禁止されている。

ベトナムの国内市場において輸入品の価格が通常価格を下回り、その行為により苦情がもたらされた場合には管轄官庁がこれを調査し、行政処罰、損害賠償又は刑事処分が科される。

⑤ セーフガード措置

国会常任委員会発行 2002 年 5 月 25 日付けで Ordinance No. 42/2002/PL-UBTVQH10 に基き、ベトナム国内に輸入品が過剰流入した結果、国内生産活動に重大な支障をきたした場合において、セーフガード的な一連の措置と、これら措置を適用する条件や手続きを定めている。セーフガードには、輸入関税の引上げ、輸入割当枠の設定などが含まれている。

⑥ 反補助金措置

国会常任委員会発行 2004 年 8 月 20 日付 Ordinance 22/2004/PL-UBTVQH11 に基づき、ベトナムでは、輸入した製品に政府補助があり、そのため国内の既存産業に損害をも

たらした場合、管轄官庁がこれを調査し、対応措置の適用可否を判断する。適用を受ける輸入物品については反補助金税が課税される。

⑦ その他価格設定

政府は、2003年12月25日付 Decree 170/2003/ND-CP を発布し、個人または団体の利益に損害を与えるような独占的価格支配や、その他価格設定行為を規制または制限する措置を定めている。

船積み前検査が義務付けられているものは、植物、食品、医薬品・化粧品などの人の人体に影響を及ぼすもの、水産物、中古機械・機器、化学品、通信機器、文化作品である。また、セーフガード、アンチダンピング税及び反補助金措置の対象となる場合がある。

(2) 輸入品目規制

ベトナムにおいては通常5年ごとに輸出入品目規制について見直しがなされる。現状においては政府が2006年1月23日付で発行した Decree12/2006/ND-CP に基づき、輸入禁止品目、輸入管理品目、供給調整品目に区分されている。規制品目には舶用機器は含まれていない。

(3) 輸入関税

ベトナムの輸入関税には3種類の異なる税率が採用されているが、1998年5月20日付け改正輸出入法第1条に基づき、特定の場合においては標準関税率、優遇関税率、特別優遇関税率に加え、別途規定に基づいて関税率を適用することもある。

- (a) 優遇税率
- (b) 特別優遇税率
- (c) 標準税率
- (d) その他

(a) 優遇税率：

優遇税率は、ベトナムとの間で互惠関税協定を締結している通商国からの輸入物品に適用される。日本からの輸入には優遇税率が適用される。

(b) 特別優遇税率：

特別優遇税率は、自由貿易地域や共通関税制度の一環として、国境貿易の連携強化に向けて、またはその他特別優遇措置の対象となる場合において、ベトナムとの間で特別優遇輸入関税に関する協定を締結している通商国または国家連合からの輸入物品に対し適用される。

特別優遇税率には、以下のものがある。

CEPT(ASEAN 域内共通効果特惠関税)

ASEAN 諸国から輸入する全ての製造品、加工された農産品及び加工されていない農産品に該当する品目については、2005年までに関税率が0～5%に引き下げられる。(ただ

し、永久適用外品目、臨時適用外品目及び留保品目に該当する品目はその限りではない。))

CEPT は、輸入品が CEPT 適用対象であり、原産地証明書(フォーム D と呼ばれている)を付帯し、アセアン諸国から直接輸送された場合に適用される。

尚、輸入品については、優遇税率または CEPT のいずれか低い方を採用してもよい。電子機器関連企業の場合は、CEPT または電子機器部品に別途定められた輸入関税率のいずれかを選択することができる。

EHP(Early Harvest Program)

政府発行 2004 年 2 月 25 日付 Decree 99/2004/ND-CP に基づき、中国 - ASEAN 経済協力協定を施行するにあたり、ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、シンガポール、タイ、中国からの一部輸入品について、規定の税率が徐々に低下するように年別に適用され、2008 年にはこれが 0%になる。

(c) 標準関税率：

上述した優遇税率及び特別優遇税率に該当しないその他の輸入物品については、標準関税率が適用される。

標準関税率は、優遇輸入関税表一覧に定められている優遇関税率より 50%高く設定されている。

(d) その他

電子部品、家電、自動車部品、中古車などに対して特別な関税率が適用されることがある。船用機器は特別な関税率が適用される「その他」の品目には含まれて居ない。

(4) 船用機器の輸入関税

船用機器の優遇税率は次表のとおりである。

表 78 船用機器の関税率

ベトナム				
HSコード	品名	単位	関税率	
8406	蒸気タービン			
8406.10.00	- タービン(船舶推進用のものに限る。)	unit	Free	
8407	ピストン式火花点火内燃機関(往復動機関及びロータリーエンジンに限る)			
	- 船舶推進用エンジン:			
	-- 船外機			
8407.21.10	--- 出力が20キロワット(27CV)以下のもの	unit	30%	
8407.21.20	--- 出力が20キロワット(27CV)を超えて、22,38キロワット(30CV)以下	unit	30%	
8407.21.90	--- 出力が22,38キロワット(30CV)を超えるもの	unit	5%	
	-- その他のもの			
8407.29.10	--- 出力が22,38キロワット(30CV)以下のもの	unit	30%	
8407.29.20	--- 出力が22,38キロワット(30CV)を超えて、750キロワット(1,006CV)以下のもの	unit	5%	
8407.29.90	--- 出力が750キロワット(1,006CV)を超えるもの	unit	5%	
8408	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン)			
	- 船舶推進用エンジン:			
8408.10.10	-- 出力が22.38キロワット(30CV)以下のもの	unit	30%	
8408.10.20	-- 出力が22.38キロワット(30CV)を超えて、40キロワット以下のもの	unit	5%	
8408.10.30	-- 出力が40キロワットを超えて、100キロワット以下のもの	unit	3%	
8408.10.40	-- 出力が100キロワットを超えて、750キロワット以下のもの	unit	Free	
8408.10.90	-- 出力が750キロワットを超えるもの	unit	Free	
8483	クラッチ及び軸継手(自在継ぎ手を含む)			
	- 歯車及び歯車電動機(単独で提示する歯付きホイール、チェーンスプロケットその他の伝動装置の構成部品を除く。)、ボールスクリュー、ローラースクリュー並びにギヤボックスその他の変速機(トルクコンバーターを含む。)			
	-- 87類のエンジン向け			
8483.40.11	--- 分類87.01のうち8701.10あるいは8701.90を除くエンジン向け	unit	15%	
8483.40.12	--- 分類8701.10あるいは8701.90(農業用)のエンジン向け	unit	15%	
8483.40.13	--- 分類87.11のエンジン向け	unit	50%	
	--- 87類のその他のエンジン向け			
8483.40.14.10	--- 5トン積み以下の車両向け	unit	10%	
8483.40.14.20	--- 5トン積み以上20トン以下の車両向けF	unit	5%	
8483.40.14.30	--- 20トン積み以上の車両向け	unit	3%	
8483.40.14.90	--- その他のもの	unit	25%	
	-- 船舶推進用エンジン:			
8483.40.21	--- 出力が22.38キロワット以下のもの	unit	10%	
8483.40.29	--- その他のもの	unit	10%	
8483.40.30	-- 地上を走行する機械に使われるエンジン	unit	15%	
8483.40.90	-- その他のエンジン	unit	15%	
8485	機械類の部分品(接続子、絶縁体、コイル、接触子その他の電気用物品を有するもの及びこの類の他の項に該当するものを除く)			
8485.10.00	- 船舶のプロペラ及びその羽根	unit	Free	
8526	レーダー、航行用無線機器及び無線遠隔制御機器			
	- レーダー			
8526.10.10	-- 地上ベース、あるいは民間航空機、もしくは海洋船舶に使われるレーダー機器	unit	Free	
8526.10.90	-- その他のもの	unit	Free	
8526.91	-- 航行用無線機器			
8526.91.10	--- 民間航空機あるいは海洋船舶に用いられる無線航行補助機器	unit	Free	
8526.91.90	--- その他のもの	unit	Free	
8526.92.00	-- 無線遠隔制御機器	unit	Free	

出典：Worldtariff.com データベース(Federal Express)

ただし輸出入税法の法令第 149 号(2005 年 12 月 8 日)の第 6 条により、「本法令の別添 I、別添 II に定める投資優先項目に関する固定資産を生産するために使う製品、および政府開発援助により資金を提供されているプロジェクトのための固定資産を生産するために使う製品は輸入関税が免除となる」(Goods imported to create fixed assets of projects entitled to investment encouragement specified in Appendix I or Appendix II to this Decree, investment projects funded with official development assistance (ODA) sources, which are exempted from import tax)と定められている。別添 I は投資優先業種、別添 II は投資優先地域のリストとなっており、別添 I には下記のとおり造船・修繕、ディーゼルエンジン、貨物船や漁船の機器及び部品、水圧機器とその部品、コンプレッサーが含まれている。

APPENDIX I

LISTS OF DOMAINS IN WHICH INVESTMENT IS PARTICULARLY ENCOURAGED AND DOMAINS IN WHICH INVESTMENT IS ENCOURAGED

10. Investing in the manufacture of diesel engines; equipment and spare parts for freighters and fishing ships; dynamic and hydraulic machines and spare parts, compressors;

12. Shipbuilding and repair, manufacturing dynamic machines, equipment and spare parts for freighters and ships,

さらに、同法令第 12 条では、「造船所は外航船の輸出については輸出税を免除する。固定資産の製造、及び科学技術省が認証した技術的な輸送手段の製造のために輸入されたもの、造船に使用する原材料、半製品で、国内で生産されていないものについては輸入税を免除する。投資計画省は、造船業において使用される原材料、半製品、機器のうち国内で生産されているもののリストを別途作成する」(Shipbuilding establishments shall be exempt from export tax on exported seagoing vessels, and from import tax on machinery and equipment imported to create their fixed assets; means of transport included in technological lines, which are certified by Ministry of Science and Technology, imported to create their fixed assets; and raw materials, supplies and semi-finished products in service of shipbuilding activities, which cannot be produced at home. The Ministry of Planning and Investment shall issue a list of raw materials, supplies and semi-finished products in service of shipbuilding activities, which can be produced at home, serving as a basis for tax exemption specified in this Clause.)と定められている。

上記により、ベトナム国内で生産されていない船用機器については、輸入関税が免除されていると解釈できる⁶⁸。

⁶⁸ ただし、この解釈は法律の専門家の意見を仰いだものではない。また、参照したベトナムの法令の英語版も、ベトナム語からの翻訳のため、わかりづらいところがある。実際にベトナムに船用機器を輸出する際には、法律の専門家の意見を仰ぐことが推奨される。

なお、計画投資省の法令第 827 号(2006 年 8 月 15 日付け)にて国内で生産されている原材料、半製品、機器のリストを公表している。この中には、50 馬力までのディーゼルエンジン、径 2m 以下のプロペラ、船用ボイラーなどが含まれている。現在のところ、エンジンでこのリストに含まれているのは 50 馬力以下のものであるが、今後、三菱重工や MAN エンジンが国内で生産されるようになると、このリストにこうしたエンジンも含まれることとなり、輸入エンジンには関税が課せられるようになることが予想される。計画投資省の法令第 827 号の国内で生産されている原材料、半製品、機器のリストは別添 12 のとおりである。

中国との投資環境比較編

本章では、日系企業の投資が集積する中国と、インド、ベトナムの投資環境を比較する。

9. 直接投資受入れ状況

9-1 概要

インド、ベトナムへの投資も近年増えているとはいえ、直接受け入れ投資状況を中国と比較すると、流入額には大きな違いがある。

中国への直接投資は1990年以降の改革開放政策により飛躍的に伸びた。その後も2001年のWTO加盟などの後押しもあり順調に推移し、今では「世界の工場」、「世界の市場」として巨大投資受け入れ国に成長した。

インドも1991年から経済開放路線に踏み出したが、1990年代以降のFDI流入額は中国に全く及ばず、全世界からの直接投資流入額のストックベースで比較すると、2006年時点で中国の2,925億6,000万米ドルに比べ、インドは506億8,000万米ドルと約6分の1に留まっている。

一方、共に10億以上の人口を抱える中国、インドに比べ、人口8千万人のベトナムを同列に比較することは難しいが、1986年に経済開放政策「ドイモイ」を採択し、着実に投資受け入れ額は増えているものの、2006年のストックベースの全世界からの直接投資流入額は334億5,000万米ドルで中国の約9分の1である。

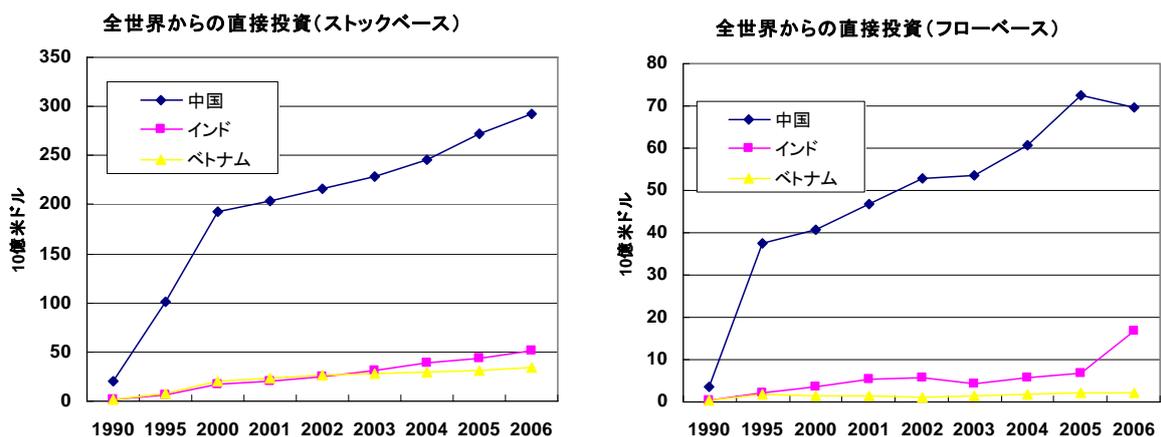


図 50 中国、インド、ベトナム向け全世界からの直接投資の推移

出典：UNCTAD FDI Indicator

日本からの投資を見るとその差はさらに顕著で、2004年の中国への投資額4,909億円に対し、インド104億円、ベトナム117億円となっている。

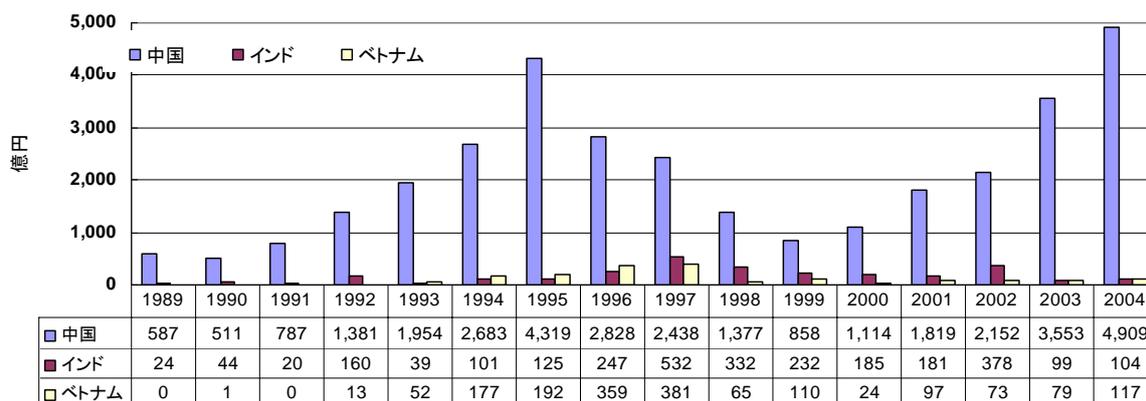


図 51 日本から中国、インド、ベトナムの直接投資額の推移

出典：財務省

このように中国とインド、ベトナム向けの直接投資に大きな差が出た理由はいくつか考えられる。

まず、インドについては中国ほど直接投資に積極的ではなかった。植民地支配の経験から外資に対する警戒心を持っていたインドでは、規制業種、外資参入上限比率の設定などの外資参入を行い、投資優遇策についても中国ほど魅力的な誘致策を投資家に対して提供してこなかった。また、中国では早くから経済特区を設立し、投資家を呼び込む受け皿をつくってきたが、インドで経済特区が設立されはじめたのは最近のことである。

さらに投資家に対するサポート面、例えば「ワンストップショップ」と呼ばれる投資受け入れ一元窓口などの手続き面の整備も中国の方がすすんでいる。また、インフラ面では中国が沿海部を中心に急速にインフラ整備を進めて行く中、インドは慢性的な財政赤字などを背景に、電力、道路といったビジネスを行う上で最も重要なインフラの整備が遅れた。

一方、ベトナムは人口や面積では中国の一省よりも小規模であり、国内市場の規模の魅力に惹かれるというよりは、中国一極集中に対するリスクヘッジとしての投資が多い。また、中国投資は国内市場を見据えたものが増えているが、ベトナムは輸出拠点としての位置づけが強い。あくまでもベトナムは「チャイナ・プラス・ワン」であることを考えれば、投資額に大きな差が出ていることは当然ともいえる。

これら 3 カ国の直接投資状況の比較をまとめると、表 79 のとおりになる。

表 79 中国、インド、ベトナムに関する直接投資関連比較表

	インド	中国	ベトナム
投資目的と主要投資受入業種	<ul style="list-style-type: none"> ・国内市場を目的とした投資が多い ・技術力、能力のある優秀な人材を活用するソフトウェアなどに比較優位。 	<ul style="list-style-type: none"> ・製造業投資が多い。 ・輸出を目的とした投資が多い。但し最近是中国市場を対象とする投資及び組み立てメーカーなど納入先の近接地への進出を目的とする投資も増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・中国一国集中に対するリスク回避のための投資が多い。 ・輸出目的の組み立て加工拠点。但し、最近は内需市場への期待もある。
比較優位	<ul style="list-style-type: none"> ・技術力、能力のある人材 ・英語力 	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的良好なインフラ(特に沿海部) 	<ul style="list-style-type: none"> ・低コストで質の高い労働力 ・安定した政治社会情勢
投資阻害要因	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラの未整備 ・官僚制による手続きの煩雑さ ・税制、法制の運用が不透明 	<ul style="list-style-type: none"> ・税制、法制の運用が不透明 ・知財権の侵害(模倣品問題) ・為替規制・送金規制 	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラの未整備 ・法制度の未整備 ・裾野産業の未発達
外資政策	<ul style="list-style-type: none"> ・外資に対する規制が多く、優遇策はあまりない。 ・但し、現政権は外資奨励の基本方針を打ち出しており、輸出産業誘致の意向もあり。しかし、国内産業、特に小規模企業、国有企業、労働者保護の姿勢がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放的な外資政策で多くの優遇措置あり。 ・WTO加盟(2001年末)により業種別規制がなくなり、サービス産業を含め、自由化の方向が明らか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・業種や投資地域により優遇措置あり。 ・WTO加盟(2007年1月)により規制緩和への期待。
優遇措置と対象業種	<ul style="list-style-type: none"> ・産業/地域による税の減免措置、輸出企業の輸入関税免除等。対象は、小規模企業、貧困地域等。 ・民間企業によるインフラ整備に意欲。 	<ul style="list-style-type: none"> ・産業別優遇措置(ハイテク産業等)、輸出型企業に対する減免等。対象は経済特区等入居企業等。 	<ul style="list-style-type: none"> ・産業別優遇措置(ハイテク産業等)、輸出型企業に対する減免等。対象は経済特区等入居企業等。

出典：中国、インドは中小企業総合研究機構資料より、ベトナムは各種文献から作成

9-2 日系企業から見た3カ国の比較

上述のように、同程度の人口規模を持つインドが現状では中国に大きく水をあけられているが、インドへの関心は急速に高まっている。国際協力銀行が毎年実施している「海外直接投資アンケート調査」で、「長期的(10年程度)有望事業展開先」(複数回答)として初めてインドがトップになった。長期的な潜在性という面からインドへの関心が高まっていることがわかる。

インドを長期的有望事業展開先と答えた企業は2007年の調査で全体の70%(2006年は67%)であった。続いて中国が67%(同74%)、ロシアが37%(同37%)、ベトナムが28%(同28%)となった。

表 80 長期的有望事業展開先上位 10 カ国

順位	2007年度	回答社数 403	(%)	2006年度	回答社数 404	(%)
1	インド	282	70	中国	300	74
2	中国	272	67	インド	269	67
3	ロシア	150	37	ロシア	142	35
4	ベトナム	114	28	ベトナム	121	30
5	ブラジル	85	21	米国	89	22
6	タイ	78	19	タイ	87	22
7	米国	71	18	ブラジル	79	20
8	インドネシア	33	8	インドネシア	39	10
9	メキシコ	17	4	韓国	27	7
10	トルコ	15	4	マレーシア	16	4

出典：国際協力銀行「海外直接投資アンケート調査結果報告」(2007年版)

中期的有望事業展開先では中国がトップの座を守り続けているが、インドは着実に順位を挙げ、ベトナム、タイを追い抜き 2005 年度から第 2 位にランクされている。

表 81 中期的有望事業展開先上位 10 カ国の推移

順位	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度
1	中国							
2	米国	米国	タイ	タイ	タイ	インド	インド	インド
3	タイ	タイ	米国	米国	インド	タイ	ベトナム	ベトナム
4	インドネシア	インドネシア	インドネシア	ベトナム	ベトナム	ベトナム	タイ	タイ
5	マレーシア	インド	ベトナム	インド	米国	米国	米国	ロシア
6	台湾	ベトナム	インド	インドネシア	ロシア	ロシア	ロシア	米国
7	インド	台湾	台湾	韓国	インドネシア	韓国	ブラジル	ブラジル
8	ベトナム	韓国	韓国	台湾	韓国	インドネシア	韓国	インドネシア
9	韓国	マレーシア	マレーシア	マレーシア	台湾	ブラジル	インドネシア	韓国
10	フィリピン	シンガポール	ブラジル	ロシア	マレーシア	台湾	台湾	台湾

出典：国際協力銀行「海外直接投資アンケート調査結果報告」(各年版)

中期的に有望と考える理由をみると、インドの場合は「今後の現地市場の成長性」を挙げる企業が全体の 84.6%に達し、中国の 79.8%、ベトナムの 53.4%を上回った。また、インドは優秀な人材の面でも中国を上回っている。

一方、ベトナムの有望理由は安価な労働力、他国リスク分散の受け皿、優遇税制、外資誘致策の安定、政治社会の安定で中国を上回っている。

表 82 中期的有望事業展開先と考える理由

		ベトナム	中国	インド
生産面	優秀な人材	31.3	14.6	29.7
	安価な労働力	71.0	50.3	47.6
	安価な部材・原材料	5.7	24.7	7.3
	組立メーカーへの供給拠点	16.5	28.3	23.2
	産業集積がある	5.1	19.9	5.3
	他国のリスク分散の受け皿	36.4	3.3	6.1
	対日輸出拠点	11.9	16.4	2.4
	第三国輸出拠点	19.9	19.0	8.5
販売面	現在の現地市場規模	6.8	30.1	15.0
	今後の現地市場の成長性	53.4	79.8	84.6
	現地市場の収益性	7.4	5.7	4.9
	現地向け商品開発拠点	0.6	3.6	2.4
インフラ等	インフラが整備されている	5.1	7.4	2.4
	物流サービスが発達	3.4	3.0	1.2
	投資にかかる優遇税制	13.6	8.0	3.3
	外資誘致政策が安定	10.2	1.2	2.0
	政治・社会情勢が安定	19.9	2.4	7.3

(注) 数字は回答した企業数の比率 (%)

色付けした数値は中国よりも3ポイント以上上回っているもの

出典：国際協力銀行「海外直接投資アンケート調査結果報告」(2007年版)

一方、課題をみると、インドではインフラの未整備、労務問題、情報不足、治安・社会情勢、裾野産業が未発達な点が中国よりも大きな課題となっている。ベトナムもインフラの未整備を課題として挙げる回答社が全体の半数近くに上った。また、管理職や技術者の人材不足、裾野産業が未発達、法制度が未整備、情報不足についても中国よりも大きな課題となっている。中国では法制の運用が不透明である点を課題として挙げた回答社が全体の64.9%を占めた他、知的財産権の保護、為替保護・送金規制、輸入規制・通関手続きを課題として挙げる企業が多くなっている。

表 83 中期的有望事業展開先での課題

		ベトナム	中国	インド
法制度	法制が未整備	34.5	23.7	18.4
	法制の運用が不透明	34.5	64.9	27.1
	徴税システムが複雑	5.6	19.4	19.3
	税制の運用が不透明	14.8	39.1	19.8
	課税強化	3.5	32.0	4.8
	外貨規制	12.0	27.1	11.1
	投資許認可手続き	14.1	27.1	15.9
	入国・就労ビザ取得難	0.0	0.0	0.0
	知的財産権の保護が不十分	8.5	54.5	7.7
	為替規制・送金規制	5.6	34.2	9.7
	輸入規制・通関手続き	9.9	22.5	14.0
労務	技術系の人材確保難	27.5	16.6	16.9
	管理職クラスの人材確保難	39.4	27.1	19.3
	労働コスト上昇	19.0	53.5	15.0
	労務問題	9.9	19.4	23.7
販売	他社との競争が激しい	14.8	44.9	24.2
	代金回収が困難	2.8	36.9	12.1
インフラ等	賃金調達が困難	2.1	4.3	4.8
	地場裾野産業未発達	35.2	10.2	18.4
	通貨・物価が不安定	6.3	8.3	7.2
	インフラが未整備	47.9	27.7	54.1
	治安・社会情勢が不安定	6.3	18.5	22.7
	投資先国の情報不足	15.5	2.2	23.2

(注1) 数字は回答した企業数の比率 (%)

色付けした数値は中国よりも3ポイント以上上回っているもの

出典：国際協力銀行「海外直接投資アンケート調査結果報告」(2007年版)

こうしてみると、インドの魅力は潜在市場、ただし現状ではインフラが最大の課題、ベトナムは労働力は豊富だが管理職・エンジニアの不足が大きな課題であり、裾野産業は両国とも中国に比べて劣っているといえる。

10 投資・ビジネス環境

10-1 労働市場

労働力に関して3ヵ国を比較すると表82のとおりとなる。インドと中国では、生産年齢事項は2004年時点では中国の方が多く、2020年時点の推計人口も中国がインドを超過しているが、中国では一人っ子政策をとっている影響もあり、長期的には先細り傾向である。ベトナムとインド、中国は絶対数では比較の対象とならないが、人口増加率をみると2004-2020年のインドが1.3%、ベトナムが1.2%であり、一人っ子政策をとる中国は0.6%と人口と低くなっている。

また、インドでは女性の就業比率が低い。今後、経済成長に伴い社会通念に変化が起きて女性の社会進出が増えれば、インドの労働力は現在よりも大きく増加することが見込まれる。

表 84 中国、インドとベトナムの労働力比較

	単位	中国	インド	ベトナム
人口(2004年)	100万人	1,296.2	1,077.7	82.2
生産年齢人口(15~64歳)の割合(2004年)	%	70.5	62.3	64.2
生産年齢人口(15~64歳)の人数	100万人	913.8	671.4	52.77
2020年の人口予測	100万人	1,423.9	1,332.0	99.9
人口増加率予測(2004-2020年)	%	0.6	1.3	1.2
生産年齢人口(15~64歳)の就業率(2004年)				
男性	%	88.0	84.4	82.6
女性	%	76.2	36.1	77.6
生産年齢人口(15~64歳)の増加率(1994~2004年)	%	1.2	1.7	2.3

出典：World Development Indicators 2006、世界銀行

賃金水準は都市・地域による差が大きいため単純比較は難しいが、ワーカーレベルでは上海が高く、エンジニアレベルではニューデリー、中間管理職ではホーチミン、ニューデリーが高めになっている。

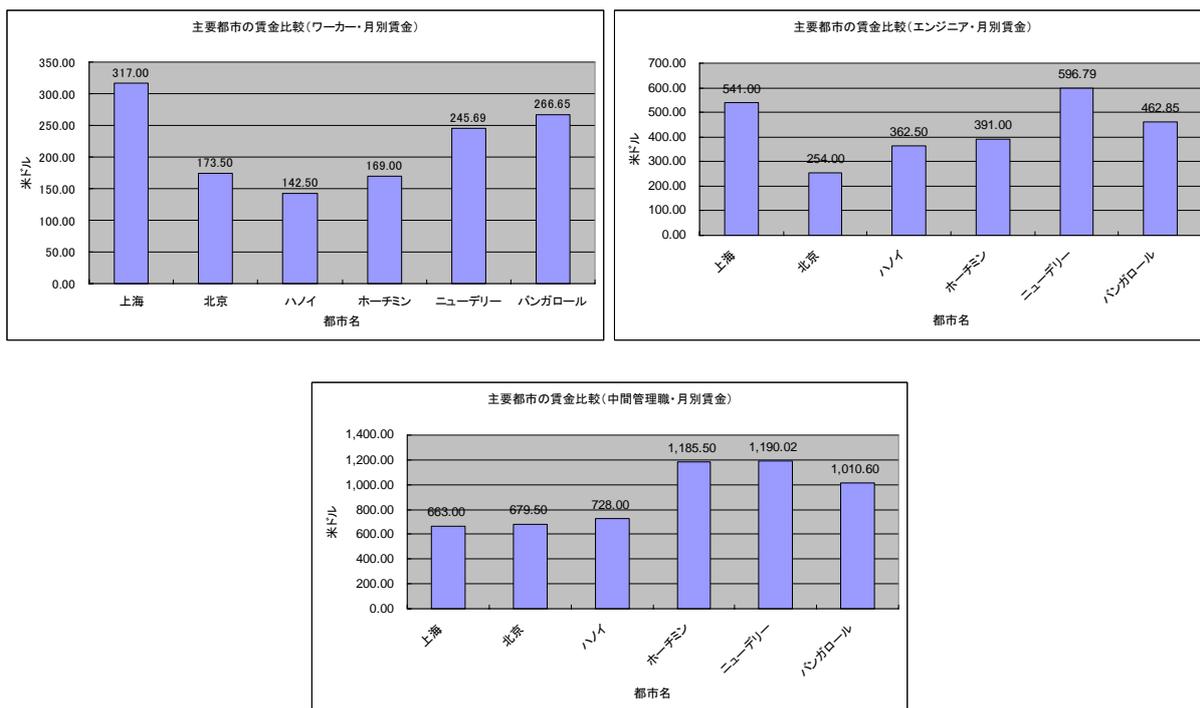


図 52 インド、中国、ベトナム主要都市の賃金比較⁶⁹

出典：ジェトロウェブサイトより作成

ワーカー、エンジニアではコストが低いホーチミンで管理職コストが高い理由は、このデータが日系 5 社へのヒアリングに基づくものなので、特殊な例が含まれていることもあるかもしれないが、前述の国際協力銀行の調査でも、管理職不足が大きな課題になっていることが背景にあると考えられる。

10-2 インフラ

インフラ整備の状況は、前述の国際協力銀行の調査からもわかるように、インドの投資環境上の最も大きな問題であると指摘されている。特に道路と電力については投資家からの改善要求もあり、政府も投資確保のためにインフラ整備は喫緊の課題であるとの認識を示している。道路の舗装率を見ても、世界銀行の World Development Indicator によれば中国の 80% に比べ、インドは 63% と劣っていることがわかる。現地で製造する日系企業の話では「道路の状態が悪いので輸送中に電化製品が壊れてしまう」こともあるほどである。インドのインフラ改善には日本政府も協力を強化する計画で、2006 年 12 月には日印首脳間で「デリー・ムンバイ間産業大動脈」の開発を推進していくことが合意された。首都デリーと商都ムンバイを結ぶ大容量の貨物鉄道建設を中心に、周辺地域の工業団地開発、港湾などのインフラ整備が計画されている。

ベトナムは日本からの ODA などによりインフラの改善はすすんでいるものの、改善の余地がある。上述の世界銀行の World Development Indicator にはベトナムの道路舗装

⁶⁹ ジェトロウェブサイトのデータでは \$xx~\$xx というように幅を持たせてデータが提示されている。グラフ作成においては、平均値をとった。

率の数字が掲載されていないが、ある調査報告書によれば中国の 4 分の 1 程度だという。また、日本の開発援助により道路インフラの整備がすすんでいるベトナム北部に限ってみると、道路舗装率(全種類の道路)は 1995 年の 25.4%から大幅に改善されたものの、2003 年時点で 54.0%の舗装率となっている。⁷⁰

電力事情もインドでは大きな問題となっている。上述の世界銀行の World Development Indicator によれば、1人あたりの電力消費量は中国の3分の1である。電力不足は深刻で、日系進出企業の工場や駐在員が住む住宅では自家発電機が必須となっている。インドの電力不足の背景には、発電設備の老朽化による稼働率の低下、盗電などによる送電ロスが大きいことなどが指摘されているが、各州の電力公社は財政破綻しており、インフラ整備の近代化・増強に資金を廻す余裕はない。政府は電力事業を規制緩和し、発・送・配電すべての電力事業につき100%の直接投資を認めており、積極的に外資を誘致したい意向である。⁷¹

ベトナムの場合、工業団地の整備がすすんでいるため、特に外資系の工業団地に入居すれば操業上の問題はほとんどないが、それ以外の場所ではしばしば電力不足による計画停電が実施されている。発電能力の増強や中国からの電力輸入などの措置を講じているが、今後の需要増大を考えると必ずしも十分とはいえない。

通信についても、表 85 のとおり、固定電話、携帯電話普及率とも中国よりかなり低い状況となっている。

表 85 中国、インド、ベトナムのインフラ整備状況比較

	インド	中国	ベトナム
道路(舗装率、%)	63	80	NA
鉄道(km あたり輸送人数、百万人)	541,208	551,196	4,376
鉄道(km あたり輸送量、百万トン)	381,241	1,828,548	2,682
港(コンテナ取扱量、千 TEU)	4,267	74,540	21,388
航空(出発便数、千便)	302	1,216	51
航空(旅客数、千人)	23,797	119,789	5,050
航空(km あたり輸送量、百万トン)	689	8,188	217
電力(一人あたり消費量、k Wh)	435	1,379	429
電力(送配電ロス率、%)	27	6	14
通信(1000 人あたり保有率、固定電話)	41	241	122
通信(1000 人あたり保有率、携帯電話)	44	258	60
携帯電話普及率%	41	73	67
通信費用(家庭用固定電話/\$/月)	3.2	3.6	4.3
通信費用(携帯電話/\$/月)	3.2	3.7	6.9
通信費用(3 分米国国際電話/\$)	1.19	2.90	1.95

出典：World Development Indicators 2006, 世界銀行

⁷⁰ベトナム紅河デルタ地域運輸交通インフラ開発プログラムの評価
<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hyouka/report/viet7.html>

⁷¹ 中小企業総合研究機構

10-3 輸入関税と税制

(1) 輸入関税

インド、ベトナム、中国の船用機器の関税率は、インドが5～7.5%、ベトナムが3～30%、中国が2～8%となっており、インドも決して高くはないように見える(別添13 関税率比較表参照)。

しかし、インドの税制は複雑でそれが投資阻害要因としてしばしば指摘されているが、輸入に当たっても、基本税率の他に追加関税、特別追加関税等が課せられることは前述のとおりである。そのため、輸出向け船用機器の基本税率が免除されていてもその他の関税24.77%の税金を輸入時には支払うことになる。

一方、ベトナムでは優遇税率、特別優遇税率、標準税率のいずれかが適用されるが、船用機器の場合、前述のようにベトナムで生産されていないものについては輸入関税が免除されている。

また、中国においては、輸入関税は輸出船建造に用いる加工貿易用のものとして中国の造船所は保税扱いで輸入することができる。このような加工貿易の形態は造船所に限らず一般的に認められている制度であり、中国における輸出加工貿易促進の観点から、保税区域の中、外の何れにも関わらず行われており、事実上、中国全体が保税区域のような状態となっている⁷²。

また中国では輸入にあたり増値税⁷³が課されるが、輸出用船舶については後から還付される。

上記からみると、基本税率については3カ国とも一定の条件に従えば免税の制度があるが、インドについてはそれ以外の輸入関税の税金が高く、最終的な輸入コストを押し上げている。

(2) 法人税⁷⁴

中国の場合、外資系企業に対する税金には基本法人税率 33%(国税 30%、地方税 3%)、軽減税率、源泉課税、駐在員事務所課税がある。2008年1月1日より、外資独資企業及び国内企業の基本法人税率は25%に統一される。また、次のような場合に軽減税率が適用される。

- ① 経済特区の外資企業および外国企業：15%
- ② 経済技術開発区の生産型外資企業：15%
- ③ 沿海経済開放区、経済特区および経済技術開発区の旧市街地の生産型外資企業：24%
- ④ 上記③の外資企業の内、特定のエネルギー、交通などのインフラ設備等にかかわる企業：15%
- ⑤ 外資企業の外国投資者が当該企業から取得した配当金を直接当該企業へ再投資した場合で、経営期間が5年以上のときは、法人税の40%が還付される。

⁷² 「中国における船用工業製品の市場構造に関する調査」2006年3月、(社)日本船用工業会

⁷³ 増値税は物品の販売や加工、修理、補修役務の提供、物品の輸入を行う場合に適用される税金である。この税金は輸出版売する場合はいったん税金がかかるが還付されてゼロ税率になる。

<http://www.k3.shigaplaza.or.jp/chugoku/bz/d-3.html>

⁷⁴ ジェトロウェブサイト

⑥ 「外商投資産業指導目録」において奨励類に該当する企業で、次のいずれかの条件に該当するもの、すなわち[1]追加投資により新たに増加する登録資本額が 6,000 万米ドルに達し、またはこれを超過するもの、[2]追加投資により新たに増加する登録資本額が 1,500 万米ドルに達し、またはこれを超過し、かつ企業のもとの登録資本の 50%に達し、またはこれを超過するものは、以下の所得税減免の優遇を受けることができる。

- ・ 契約外で追加投資した項目により取得した所得について、第 1 年目および第 2 年目は企業所得税を免除する。第 3 年目から第 5 年目については企業所得税を半額徴収とする。国務院が別段の定めを設ける場合は、その規定に従う。
- ・ 国務院が公布した、前項の規定よりさらに長期の企業所得税の減免税についての優遇は、引き続きこれを執行する。

また、ベトナムでは法人税の基本税率は 28%であるが、優遇業種、優遇地域への投資については優遇税制が適用される、船用機器製造が優遇業種に含まれていることは前述のとおりである。

インドの場合、法人税率は 30%だが、10%の課徴金および 3%の教育目的税が課されるため実行税率は 33.99%となる。さらに外国法人(外国銀行の支店など)への法人税率は 40%だが、2.5%の課徴金、3%の教育目的税が課されるため、実効税率は 42.23%となる。なお課税対象所得が 1,000 万ルピーを下回る場合の法人税率は 30.90%、外国法人は同 41.20%となる。

インフラ、研究開発、電源開発及び総配電分野、石油関連企業については優遇税制があるが、船用機器は対象となっていない。指定された州・地域への投資についても優遇税制があるが、対象はウッタラカンドラ州、ヒマチャル・プラデシュ州、北東州、シッキム州で、造船産業が集積するグジャラート州などは対象となっていない。100%輸出指向型企業に対する優遇税制もあるが、国内の造船所向けに船用機器を売り込もうとする場合、これに相当しない。経済特区に立地すれば、船用機器メーカーも免税、減税の特典を受けることができる。造船産業のハブを目指すグジャラート州が、「海事造船パーク」を設立し、そこを経済特区とする計画を立てているほか、コーチン港湾局、L&Tなども造船関連の経済特区の設立を計画している。

上述のように、造船経済特区が操業にいたっていない現在のところ、法人税の面ではインドは中国やベトナムに比べると投資環境が劣っているといえる。また、インドは各州で税制が異なり、税制が非常に複雑なことで知られており、これが投資促進の障害の 1 つにもなっている。

10-4 貿易制度・手続き

ジェットロが実施した 2006 年度在アジア日系製造業の経営実態調査によると、中国、インド、ベトナム共に、通関手続きの煩雑さ、通関に時間を要する点が貿易制度・手続きにおける問題として挙げられている。回答企業のうち中国では 58.6%が通関手続きの煩雑さを、38.6%が通関に時間を要する点を問題として挙げた。またインドでは通関手続きの煩雑を問題として挙げた企業は回答企業の 40.0%、通関に時間を要する点は同 53.3%、ベトナムについては同 63.6%、40.9%となった。

表 86 中国、インド、ベトナムにおける貿易制度面での問題点

上段：回答企業数(社)、下段：構成比(%)

	合計	有効回答	通関等書手続きが煩雑	通関に時間を要する	物流インフラの整備が不十分	通達・規則内容の周知徹底が不十分	関税の課税評価が不明瞭	関税分類の認定基準が不明瞭	検査システムが不明瞭	その他	不明
ベトナム	68 100.0	66 100.0	42 63.6	27 40.9	29 43.9	32 48.5	11 16.7	11 16.7	14 21.2	5 7.6	2 2.9
インド	37 100.0	30 100.0	12 40.0	16 53.3	22 73.3	3 10.0	8 26.7	6 20.0	4 13.3	2 6.7	7 18.9
中国	330 100.0	324 100.0	190 58.6	126 38.9	55 17.0	144 44.4	88 27.2	73 22.5	67 20.7	27 8.3	6 1.8

出典：在アジア日系製造業経営実態(2006年)、ジェトロ

10-5 裾野産業

韓国、日本に続く造船大国となった中国には、ディーゼルエンジン、発電機、ジャイロコンパス、船用プロペラ、デッキクレーン、ハッチカバーなどのメーカーがある。バルチラ、MAN などの外資系企業も操業しているが、地場企業も育っており、この点は主要な船用機器を輸入に頼らなければならないインドやベトナムとは大きく異なる。

前述の国際協力銀行の調査でも、インド、ベトナムは裾野産業の未発達が大きな課題の1つとなっている。特にベトナムは「稲作だけでいい」という植民地政府の方針の下、工業の素地が全くといっていいほどなく、造船に限らず、自動車、電機電子など様々な分野で裾野産業の発展が課題となっている。

一方インドは、1991年に経済開放政策に踏み切るまでの数十年にわたる経済鎖国政策の中で、自動車や電機産業も国内で発達してきた。そのため、バルブ、低出力の4ストロークエンジンなどの低付加価値品は国内でも製造している。

10-6 ビジネス環境指数

世界銀行が、155カ国・地域を対象にビジネスの容易さを図るビジネス環境指数調査を、会社設立、申請手続き、採用・雇用、納税、貿易手続きなど10項目による総合評価で1位から155位までランク付けしている。ランクが高いほど投資家にとって「ビジネスを行うのに容易な環境が整っている国」と評価される。この調査で中国は83位、インドは120位、ベトナムは91位にランクされた。外国投資の受け入れをいち早く拡大してきた中国が、インド、ベトナムよりもビジネス環境が整っているということになる。

インドは会社設立や輸出にかかるコストで中国、ベトナムよりも高い数値となっている。また、採用、解雇に関しては中国では採用がインド、ベトナムよりも困難であるが、インドは解雇についての困難指数が高い。インドでは一般的に従業員解雇や事業撤退が困難だといわれている。その背景には労働者保護の色合いが強い労働法によるところが多い。そのため、破産処理に要する年数も中国の1.7年、ベトナムの7年に比べてインドは10年かかるという指数になっている。

また、粗利に占める納税負担率はインド、中国ともそれぞれ 70.6%、73.9%と高い水準になっているが、その内訳は、インドが「その他の税金の割合」が 30.6%となっているのに対し、中国は「労働税および負担金」が 46.0%となっている。

表 87 中国、インド、ベトナムのビジネス環境指数

項目	内容	インド	ベトナム	中国
会社設立	会社設立について。100%内資の有限会社を設立する場合の手続きの数、時間、コストおよび最低資本金額(から算出、以下同)。			
	手続きの数	13	11	13
	時間(日数)	33	50	35
	コスト(一人あたり所得に占める比率%)	74.6	20.0	8.4
	最低資本金額(一人あたり所得に占める比率%)	0.0	0.0	190.2
申請手続	標準的な倉庫建設にあたって必要な手続きについて。免許所得、諸検査及び申請にかかる手続き、時間、コスト。			
	手続き数	20	13	37
	時間(日数)	224	194	336
	コスト(一人あたり所得に占める比率%)	519.4	373.6	840.2
採用・解雇	標準的な労働者の採用・解雇について。採用・解雇の困難さ、労働時間の硬直性およびコスト。			
	採用容易指数(0-100で評価、高い程困難)	0	0	11
	労働時間の硬直性指数(0-100で評価、高い程硬直性が高い)	20	40	20
	解雇容易指数(0-100で評価、高い程困難)	70	40	40
	雇用の硬直性指数(0-100で評価、高い程硬直性が高い)	30	27	24
	採用コスト(サラリーに占める比率%)	17	17	44
	解雇コスト(数週間分のサラリー)	56	87	91
資産登録	産業用地および建物の売買にかかる手続きについて。商業用不動産の登録にかかる手続き、時間およびコスト。			
	手続き数	6	4	4
	時間(日数)	62	67	29
	コスト(資産価値にしめる比率%)	7.7	1.2	3.6
信用獲得	債権者の法的権利と信用情報の共有について。担保法・倒産法に基づく借入の容易さ、法的権利の強さおよび官民の信用登録機関を通じてアクセス可能な信用情報の範囲、内容、質。			
	法的権利の強さ指数(0-10で評価、数字が高い程強い)	6	6	3
	信用情報の強さ(0-10で評価、数字が高い程強い)	4	3	4
	公的信用登録機関に登録されている情報のカバレッジ(成人に占める比率)	0.0	9.2	49.2
	民間信用登録機関に登録されている情報のカバレッジ(成人に占める比率)	10.8	0.0	0.0
投資家保護	マイノリティーシェアホルダーに対する保護の強さについて(企業経営者による会社資本の私的流用からの保護)。情報公開の範囲(取引の透明性)、経営者側の法的責任の範囲(経営者の個人取引にかかる法的範囲)、および株主による訴訟のやり易さ。			
	ディスクロージャー範囲指数(0-10で評価、数字が高い程良い)	7	6	10
	経営者の実効性指数(Director Liability Index)(0-10で評価、数字が高い程良い)	4	0	1
	株主訴訟指数(0-10で評価、数字が高い程良い)	7	2	4
	投資家保護強度指数(0-10で評価、数字が高い程良い)	6.0	2.7	5.0
納税	納税負担について。中堅企業が納税(あるいは源泉徴収)する場合の、納税義務のある税金の数、納税分回収に見合う労働時間および粗利に占める納税額の割合。			
	支払い回数(回数)	60	32	35
	時間(Hours)(年間あたり)	271	1050	872
	利益税の割合(Profit Tax %)	19.6	21.5	19.9
	労働税及び負担金の割合(Labor Tax and Contributions %)	18.4	19.2	46.0
	その他の税金の割合(%)	32.5	0.3	8.0
	総納税額(粗利に占める比率%)	70.6	41.1	73.9
貿易手続	貿易手続きについて。輸出入にかかる必要な書類の数、サインの数、および時間。			
	輸出にかかる書類数	8	6	7
	輸出にかかる日数	18	24	21
	輸出にかかるコスト(コンテナあたり、米ドル建て)	820	669	390
	輸入にかかる書類数	9	8	6
契約遂行	延滞債務の回収にかかる司法・行政当局の効率性について。係争にかかる手続き数、時間およびコスト。			
	手続き数	46	34	35
	時間(日数)	1420	295	406
	コスト(債務に占める比率%)	39.6	31.0	8.8
破産処理	国内企業(100%内資)の破産処理について。破産処理にかかる時間とコストおよび破産した企業からの資金回収率。			
	時間(年数)	10.0	5.0	1.7
	コスト(1人当たりの所得に占める比率%)	9	15	22
	回収率(セント/1ドルあたり)	11.6	18.0	35.9

出典：Doing Business 2008, 世界銀行

これらを総合すると、インドの投資環境は現状では中国に劣っているといわざるを得ない。特にインフラ整備や行政手続きの煩雑さ、複雑な税制、労務問題などが課題である。しかし、巨大な国内市場は大きな魅力で、直接投資の増大が見込まれる。一方、ベトナム

はリスクヘッジのための投資先としての魅力が高い。また、国内市場が小さいため、これまでは輸出拠点としての位置づけが大きかったが、国際協力銀行の調査からは、回答社のインドや中国に比べて規模の小さい国であるベトナムが投資先有望国としてトップになることはまずないだろうが、「プラスワン」としての位置づけは今後も続くと思われる。ただし、管理職、エンジニア人材の育成、インフラの整備を進めて行く必要がある。

船用機器産業から見ると、既に造船大国となった中国に比べればインドもベトナムも市場規模はまだそれほど大きくはないだろう。しかし、両国とも急ピッチで造船能力を拡大している。政治が安定し、投資優遇措置などもある程度充実しているベトナムであれば、輸出も視野に入れた生産も検討の余地がある。手続きが煩雑で一旦進出すると撤退が難しく、労務管理も困難なインドでは、まずは流通チャネルを確立しての輸出販売が無難なスタートであろう。

別添1 シッピング・コーポレーション・オブ・インディア 所有船舶リスト

Bulk Carriers and Tankers

	Vessel Name	Type	GRT	DWT
1	ALAKNANDA	Bulk Carriers	28,739	47,222
2	DAKSHINESWAR	Bulk Carriers	28,739	47,277
3	DEV PRAYAG	Bulk Carriers	28,739	47,349
4	GANGA SAGAR	Bulk Carriers	28,739	47,281
5	GOA	Bulk Carriers	28,029	45,801
6	HARDWAR	Bulk Carriers	28,739	47,311
7	KANPUR	Bulk Carriers	28,739	47,175
8	LOK MAHESHWARI	Bulk Carriers	16,816	26,728
9	LOK PRAKASH	Bulk Carriers	16,835	26,790
10	LOK PRATAP	Bulk Carriers	16,834	26,700
11	LOK PRATIMA	Bulk Carriers	15,962	26,872
12	LOK PREM	Bulk Carriers	16,818	26,450
13	LOK RAJESWARI	Bulk Carriers	16,816	26,639
14	M V TAMILNADU	Bulk Carriers	28,029	45,792
15	MAHARASHTRA	Bulk Carriers	28,029	43,037
16	MANDAKINI	Bulk Carriers	28,739	47,195
17	MURSHIDABAD	Bulk Carriers	28,739	47,311
18	PATLIPUTRA	Bulk Carriers	28,739	47,303
19	RANI PADMINI	Bulk Carriers	42,010	76,384
20	RISHIKESH	Bulk Carriers	28,739	47,315
21	UTTARKASHI	Bulk Carriers	28,739	47,223
22	VARANASI	Bulk Carriers	28,739	47,351
23	MAHARSHI KARVE	Combination Carriers	66,926	123,465
24	A.KHETRAPAL	Tankers - Product	28,704	40,828
25	BASAVESHWARA	Tankers - Product	17,199	29,990
26	BC CHATTERJI	Tankers - Product	26,481	44,000
27	BHARATIDASAN	Tankers - Product	16,515	29,755
28	L/N A EKKA	Tankers - Product	28,704	40,848
29	MAJOR HOSHIAR SINGH	Tankers - Product	28,704	40,976
30	N S SHEKHON	Tankers - Product	28,704	45,485
31	R N TAGORE	Tankers - Product	26,481	44,000
32	SAMPURNA SWARAJYA	Tankers - Product	21,827	32,940
33	SUVARNA SWARAJYA	Tankers - Product	21,827	32,940
34	ANKLESHWAR	Tankers - Crude	80,130	147,564
35	C.V.RAMAN	Tankers - Crude	25,040	41,123
36	CAPT SALARIA	Tankers - Crude	37,855	67,167
37	COL.ARDESHIR B.TARAPORE	Tankers - Crude	37,855	67,123
38	COMP.H.M.PIRU SINGH	Tankers - Crude	37,855	67,161
39	DESH BHAKT	Tankers - Crude	61,978	113,928
40	DESH GAURAV	Tankers - Crude	61,978	113,913
41	DESH PREM	Tankers - Crude	61,978	113,976
42	DESH RAKSHAK	Tankers - Crude	61,978	113,918
43	DESH SHAKTI	Tankers - Crude	84,261	157,957
44	DESH SHANTI	Tankers - Crude	84,261	158,030
45	GANDHAR	Tankers - Crude	80,130	147,474
46	GURU GOBIND SINGH	Tankers - Crude	80,130	147,498
47	HAVILDAR ABDUL HAMID	Tankers - Crude	37,855	67,164
48	HOMI BHABHA	Tankers - Crude	25,040	41,123
49	JAWAHARLAL NEHRU(NEW)	Tankers - Crude	51,747	94,512
50	LANCE NAIK KARAMSINGH	Tankers - Crude	37,855	67,153
51	LT RAMA RAGHOBAN RANE	Tankers - Crude	37,855	67,153
52	M T ABDUL KALAM AZAD	Tankers - Crude	51,793	92,687

	Vessel Name	Type	GRT	DWT
53	MAHARAJA AGRASEN	Tankers - Crude	80,130	147,469
54	MAHARSHI PARSHURAM	Tankers - Crude	51,785	93,322
55	MAJOR DN THAPA	Tankers - Crude	37,855	67,153
56	MAJOR S SHARMA	Tankers - Crude	37,855	67,225
57	MAJOR SAITAN SINGH	Tankers - Crude	37,855	67,185
58	MOTILAL NEHRU(NEW)	Tankers - Crude	51,778	94,540
59	NAIK JADUNATH SINGH	Tankers - Crude	37,855	67,169
60	SUBEDAR JOGINDER SINGH	Tankers - Crude	37,855	67,167
61	DESH UJAALA -HULL NO 1604	Tankers - VLCC	161,202	316,217
62	DESH VAIBHAV -HULLNO 1605	Tankers - VLCC	161,202	316,409
63	PALANIMALAI	Chemical Carriers	21,035	31,013
64	SABARIMALA	Chemical Carriers	21,035	31,013
65	THIRUMALAI	Chemical Carriers	21,035	31,004
66	ANNAPURNA-2	LPG Carriers	17,778	17,601
67	NANGA PARBAT	LPG Carriers	17,778	17,601

Liner and Passenger

	Vessel Name	Type	GRT	DWT
1	VISHVAKARMA	Container - Oriental	16,885	20,435
2	INDIRA GANDHI	Fully Cellular	21,963	28,800
3	LB.SHASTRI-N	Fully Cellular	21,963	28,800
4	RAJIV GANDHI	Fully Cellular	21,963	28,800
5	HARSHA VARDHANA	Passenger-cum-Cargo	8,871	5,271
6	RAMANUJAM II	Passenger-cum-Cargo	822	150

Technical and Offshore

	Vessel Name	Type	GRT	DWT
1	C.P.SRIVASTAVA	Supply Boats	1,310	1,406
2	CAPT. F.M.JUWALE	Supply Boats	1,310	1,442
3	DR.NAGENDRA SINGH	Supply Boats	1,310	1,450
4	FEROZE GANDHI	Supply Boats	1,310	1,361
5	S C I - 01	Supply Boats	1,310	1,408
6	S C I - 02	Supply Boats	1,310	1,409
7	S C I - 03	Supply Boats	1,310	1,404
8	S C I - 04	Supply Boats	1,310	1,445
9	S C I - 05	Supply Boats	1,310	1,452
10	S C I - 06	Supply Boats	1,310	1,451

出所 : SCI Web site

別添2 グレート・イースタン・ SHIPPING 2007年3月31日付け所有船舶リスト

分類	船名	DWT (MT)	建造年	平均	造船所
<u>CRUDE OIL CARRIERS</u>					
Total Tonnage (dwt)	1,861,953	265,955	1992		三菱重工
No. of Ships	14	265,955		15.0	
Average Age (yrs)	10.61				
% of Total Tonnage	57%				
	<u>VLCC</u>				
	1 Ardeshir H Bhiwandiwalla	265,955	1992		三菱重工
	1			15.0	
	<u>Suezmax</u>				
	1 Jag Lalit	158,344	2005		現代三湖重工
	2 Jag Lok	158,280	2005		現代三湖重工
	3 Jag Layak	147,834	1996		不明
	4 Jag Lakshya	152,485	1989		大宇
	5 Jag Laadki	145,242	1992		ハーランド・アンド・ウルフ
	5	762,185		9.42	
	<u>Aframax</u>				
	1 Jag Lyall	110,531	2006		Dalian (Old)
	2 Jag Leher	107,592	1986		サムソン
	3 Jag Lata	105,716	2003		現代三湖重工
	4 Jag Leela	105,148	1999		サムソン
	5 Jag Laxmi	105,051	1999		サムソン
	6 Jag Lavanya	105,010	2004		サムソン
	7 Jag Lamha	98,214	1987		幸陽船渠
	8 Jag Labh	96,551	1988		三菱重工
	8	833,813		10.3	
	<u>Panamax</u>				
Total Tonnage (dwt)	742,765	66,203	1986		現代重工
No. of Ships	18	66,183	1986		現代重工
Average Age (yrs)	15.1	132,386		21.0	
% of Total Tonnage	23%				
	<u>Medium Range</u>				

分類	船名	DWT (MT)	建造年	平均	造船所
	1 Jag Panna	37,145	2007		不明
	2 Jag Payal	37,145	2007		不明
	3 Jag Prakash	47,848	2007		不明
	4 Jag Pranam	50,600	1984		オデンセ造船所
	5 Jag Pavitra	50,600	1985		オデンセ造船所
	6 Jag Pahel	46,319	2004		韓進重工
	7 Jag Pankhi	46,273	2003		韓進重工
	8 Jag Pratap	45,693	1995		韓進
	9 Jag Pradip	45,684	1996		韓進重工
	9	407,321		8.97	
	General Purpose				
	1 Jag Parwar	29,998	1988		不明
	2 Jag Prayog	29,990	1982		ヘレニック造船所
	3 Jag Praja	29,990	1982		ヘレニック造船所
	4 Jag Pari	29,139	1982		日本
	5 Jag Preeti	29,133	1981		日本
	6 Jag Pragati	27,402	1985		韓国
	7 Jag Palak	27,400	1985		韓国
	7	203,058		23.45	
	GAS CARRIERS				
	LPG Carriers				
Total Tonnage (dwt)		45,977			Nuovi Canteri Apuania S.P.A
No. of Ships		2			現代+184重工
Average Age (yrs)		24.00			
% of Total Tonnage		1.4%		24.03	
	Capesize				
	1 Jag Arjun	164,796	1996		不明
	1	164,796		11.00	
	Panamax				
Total Tonnage (dwt)		71,122			名村造船所
No. of Ships		2			不明
Average Age (yrs)		73,350			
% of Total Tonnage		144,472		12.5	

分類	船名	DWT (MT)	建造年	平均	造船所
<u>Handymax</u>					
	1 Jag Rahul	52,364	2003		常石重工
	2 Jag Reena	45,659	2000		常石重工
	3 Jag Ravi	45,342	1997		CSBC
	4 Jag Rani	41,545	1984		三井造船
	5 Jag Rishi	41,093	1984		大島造船所
	5	226,003		11.8	
<u>Handysize</u>					
	1 Jag Vikram	27,463	1980		Oshima & E Works
	2 Jag Vidya	27,451	1977		Oshima & E Works
	3 Jag Vikas	26,781	1977		名村造船所
	3	81,695		28.0	

FLEET TOTAL

Total Tonnage (dwt) 3,267,661
 No. of Ships 45
 Average Age (yrs) 12.5

出所 : Great Eastern Shipping アニュアルレポート & ウェブサイト

別添3 グレートオプショニア所有船舶リスト

船舶名	船舶タイプ	建造年	建造ドック	エンジン	発電機	レーダー	GPS	エコーサウンダー	オートパイロット	ジャイロコンパス	VHF	インマルサット	VHF/DSC
MALAVIYA ONE	AHTS	1983	今村造船	ヤンマー	ヤンマー	古野電気	古野電気	Simrad	東京計器	東京計器	Sailor	Thrane & Thrane	Sailor
MALAVIYA TWO	AHTS	1983	寺岡造船	ヤンマー	ヤンマー	古野電気	古野電気	Simrad	東京計器	東京計器	記載なし	Thrane & Thrane	Sailor
MALAVIYA THREE	AHTS	1984	清水	ダイハツ	ダイハツ	古野電気	古野電気	JRC	北川工業	東京計器	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
MALAVIYA FOUR	AHTS	1984	清水	ダイハツ	ダイハツ	古野電気	古野電気	JRC	北川工業	東京計器	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
MALAVIYA FIVE	AHTS	1982	Sig Iversen A/S Mek, Verkstrd, Norway	Bergen Diesel	GM Diesel Engine	古野電気	古野電気	Simrad	C Plath Navipilot	LITTON Sperry	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
MALAVIYA SIX	AHTS	1981	Langsten Slip, Batbyggeni, Norway	Bergen Diesel	GM Diesel Engine	古野電気	古野電気	Simrad	C Plath Navipilot	LITTON Sperry	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
MALAVIYA NINE	AHTS	1983	三洋造船	ダイハツ	ヤンマー	古野電気	古野電気	海上電機	Keiki PR-2000	東京計器	記載なし	Thrane & Thrane	Sailor
MALAVIYA TEN	AHTS	1999	NKK	ダイハツ	記載なし	JRC	JRC	JRC	トキメック	トキメック	記載なし	Thrane & Thrane	JRC
MALAVIYA TWELVE	オフショーン船	1989	Greenbay Marine Pte.Ltd,	Caterpillar	Caterpillar	STN	JMC	JRC	New Resco	東京計器	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
MALAVIYA SIXTEEN	プラットフォーム サブライ船	2002	Brattvaag Skipsverft, Norway	Bergen	記載なし	古野電気	古野電気	古野電気	Anschutz	Anschutz	記載なし	古野電気	古野電気
MALAVIYA EIGHTEEN	プラットフォーム サブライ船	2002	Brattvaag Skipsverft, Norway	Bergen	記載なし	古野電気	古野電気	古野電気	Anschutz	Anschutz	記載なし	古野電気	古野電気
MALAVIYA NINETEEN	プラットフォーム サブライ船	2004	Aker Aukra, Norway	Bergen	記載なし	古野電気	古野電気	古野電気	Anschutz	Anschutz	記載なし	古野電気	古野電気
MALAVIYA TWENTY	プラットフォーム サブライ船	2004	Brattvaag Skipsverft, Norway	Bergen	記載なし	古野電気	古野電気	古野電気	Anschutz	Anschutz	記載なし	古野電気	古野電気
MALAVIYA TWENTY ONE	AHTS	2005	Bharati Shipyard Limited, India.	Rolls Royce Bergen	記載なし	古野電気	JMC	JRC&JMC	Anschutz	Anschutz	記載なし	Thrane & Thrane	Saracom
MALAVIYA TWENTY FOUR	プラットフォーム サブライ船	2005	Bharati Shipyard Limited, India.	Rolls Royce Bergen	記載なし	古野電気	JMC	JRC&JMC	Anschutz	Anschutz	記載なし	Thrane & Thrane	Saracom

船舶名	船舶タイプ	建造年	建造ドック	エンジン	発電機	レーダー	GPS	エコノマイザー	オートパイロット	ジャイロコンパス	VHF	インマルサット	VHF/DSC
MALAVIYA TWENTY FIVE	消火船	2006	Bharati Shipyard Limited, India.	Rolls Royce Bergen	記載なし	古野電気	JMC	JRC	Anschutz	Marine GmbH	記載なし	Thrane & Thrane	Saracom
MALAVIYA TWENTY SEVEN	消火船	2006	Bharati Shipyard Limited, India.	Rolls Royce Bergen	記載なし	古野電気	JMC	JRC	Anschutz	Marine GmbH	記載なし	Thrane & Thrane	Saracom
MALAVIYA TWENTY EIGHT	AHTS	2006	Bharati Shipyard Limited, India.	Rolls Royce Bergen	記載なし	古野電気	JMC	JRC&JMC	Anschutz	Anschutz	記載なし	Thrane & Thrane	Saracom
MALAVIYA TWENTY NINE	プラットフォーム サブライ船	2006	Brattvaag Skipsverft, Norway	Bergen	記載なし	古野電気	古野電気	古野電気	Anschutz	Anschutz	記載なし	古野電気	古野電気
MALAVIYA THIRTY	プラットフォーム サブライ船	2006	Brattvaag Skipsverft, Norway	Bergen	記載なし	古野電気	古野電気	古野電気	Anschutz	Anschutz	記載なし	古野電気	古野電気
SANGITA	AHT	1994	President Marine Pte.Ltd.,	Wartsila	Caterpillar	Kelvin Hughes & ARPA	古野電気	古野電気	Anschutz	Anschutz	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
GAL ROSS SEA	AHT	1982	Allied Shipbuilders, B.C.Canada	MAK 8M453 Diesel Engines	Caterpillar	古野電気	JMC	JRC	Sperry	Sperry	記載なし	Thrane & Thrane	Sailor
GAL BEAUFORT SEA	AHTS	1982	Allied Shipbuilders, B.C.Canada	MAK	Caterpillar	古野電気	JMC	JRC	Wagner	Sperry	記載なし	Thrane & Thrane	Sailor
BIRSINGHA	陸岸曳引力船	2001	Hoogly Dock & Port Engineers Ltd.,	Kirloskar Cummins	Kirloskar Cummins	古野電気	記載なし	記載なし	記載なし	記載なし	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
PURNIMA	50T BOLLARD PULL CYCLODIAL TRACTOR TUG	2000	Mazagaon Dock Ltd.	Wartsila	Greaves	Deca Bridge Master	Koden	Koden	記載なし	記載なし	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
JYOTSNA.S	40T BOLLARD PULL REVERSE TRACTOR TUG	1989	相模造船	新潟鉄工	ヤンマー	古野電気	Japan Marina	記載なし	記載なし	記載なし	loom	Thrane & Thrane	記載なし
MALINI	42T BOLLARD PULL TRACTOR TUG	1987	Cantiere Navale Ferrari,	Deutz	Deutz	古野電気	JMC	JMC	記載なし	記載なし	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
KUMARI TARINI	50T BOLLARD PULL TRACTOR TUG	1997	Bharati Shipyard Pvt.Ltd., Mumbai.	Ulstein Bergen	Cummins	古野電気	古野電気	JRC	記載なし	記載なし	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし

船舶名	船舶タイプ	建造年	建造ドック	エンジン	発電機	レーダー	GPS	エコーサウンダー	オートパイロット	ジャイロコンパス	VHF	インマルサット	VHF/DSC
VAHBIZ	50T BOLLARD PULL TRACTOR TUG	1999	Bharati Shipyard Pvt.Ltd., Mumbai.	Ulstain Bergen	Cummins	古野電気	古野電気	古野電気	記載なし	記載なし	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
RISHABH	35T BOLLARD PULL TRACTOR TUG	1985	横浜ヨット	ヤンマー	ヤンマー	Raytheon	Raytheon	JRC	Nico Marine	記載なし	Kelvin Hughes	Thrane & Thrane	記載なし
ANANYA	50T BOLLARD PULL TRACTORS TUG	2000	Bharati Shipyard Pvt.Ltd., Mumbai.	Ulstain Bergen	Cummins	古野電気	古野電気	古野電気	記載なし	記載なし	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
KANTI	50T BOLLARD PULL TRACTOR TUG	1998	Bharati Shipyard Pvt.Ltd., Mumbai, India.	Ulstain Bergen	Cummins	古野電気	古野電気	JRC	記載なし	記載なし	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
SUDHIRMULJI	50T BOLLARD PULL TRACTOR TUG	1998	Bharati Shipyard Pvt.Ltd., Mumbai.	Ulstain Bergen	Cummins	古野電気	古野電気	JRC	記載なし	記載なし	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし
ANASUYA	50T BOLLARD PULL TRACTOR TUG	1997	Bharati Shipyard Pvt.Ltd., Mumbai.	Ulstain Bergen	Cummins	古野電気	古野電気	JRC	記載なし	記載なし	Sailor	Thrane & Thrane	記載なし

別添4 メルカトール・ライン 所有船舶

Tankers

	Name	Built	DWT/Capacity	Length (Mtr)	Breadth (Mtr)	Draft (Mtr)
	VLCC					
1	M.T. Premputti	1993	287,875	330.25	56	21
	Suezmax					
2	M.T. Prem Prachi	1988	148,349	257.87	46.2	16.66
	Aframax					
3	M.T. Prem Pride	1999	109,610	244.6	42	14.42
4	M.T. Prem Divya	1998	109,227	244.48	42	15.5
5	M.T. Sarla	1986	100,488	235.05	42.67	13.96
6	M.T. Premvati	1986	99,999	235.05	42.67	13.96
7	M.T. Sadanand	1986	94,752	243.8	42	13.62
8	M.T. Devsi	1985	94,706	243.88	42	13.62
	MR Tanker					
9	M.T. Punita	1984	52,711	194.43	32.25	12
10	M.T. Prem Mala	2000	47,044	173.13	32.2	12.66
	VLCC - (Chartered by Subsidiaries)					
11	M.T. Titan Aries	1988	265,243	322.07	56.04	20.5
	Aframax - (Chartered by Subsidiaries)					
12	M.T. Cerigo	1989	95,987	231.5	42	14
	Chemical Tanker - (Chartered by Subsidiaries)					
13	M.T. SC Guogi	2006	13,107	128.6	20.4	8.7

Bulk Carriers

	Name	Built	DWT/Capacity	Length (Mtr)	Breadth (Mtr)	Draft (Mtr)
	Panamax					
14	M.V. Prem Poorva	1994	69,286	225	32.2	13.26
	Panamax - (Owned by Subsidiaries)					
15	M.V. Garima Prem	2007	74,456	225	32.26	14.27
16	M.V. Garv Prem	2006	74,444	225	32.26	14.27
17	M.V. Gaurav Prem	2005	73,901	225	32.26	14

	Name	Built	DWT/Capacity	Length (Mtr)	Breadth (Mtr)	Draft (Mtr)
18	M.V. Prem Aparna	2001	73,461	225	32.26	14
	Panamax - (Chartered by Subsidiaries)					
19	M.V. Ocean Senang	2000	73,652	225	32.2	14
20	M.V. YK Sentosa	2000	73,625	225	32.26	14
21	M.V. YK Titan	1997	69,221	225	32.2	13
22	M.V. YK Taurus	1997	69,186	225	32.2	13
	Kamsarmaxes (Owned by Subsidiaries)					
23	M.V.Prem Varsha	2006	82,379	228.99	32.26	14
24	M.V. Prem Vidya	2006	82,273	228.99	32.26	14.47
25	M.V. Prem Veena	2007	82,191	229	32.26	14.4

Dredger

	Name	Built	DWT/Capacity	Length (Mtr)	Breadth (Mtr)	Draft (Mtr)
	TSHD					
26	Banwari Prem	2006	8,538	114.6	21	7.15
27	Triloki Prem	2006	7,059	102	18.8	6.6

出所 : Mercator Lines web site

別添5 バルン海運所有船舶リスト

LPG Carriers					
船名	建造年	建造国	GRT	DWT	Status
LPG/C Maharshi Vamadeva	1991	UK	34974	43558	Ownership
LPG/C Maharshi Bhavatreya	1991	South Korea	23878	27200	Ownership
LPG/C Maharshi Krishnatreya	1991	South Korea	23878	27,250	Ownership
LPG/C Maharshi Mahatreya	1991	South Korea	23878	27750	Ownership
LPG/C Maharshi Devatreya	1990	South Korea	23878	36160	Ownership
LPG/C Maharshi Shivatreya	1984	Norway	15399	19999	Ownership
LPG/C Maharshi Dattatreya	1983	Norway	15709	24470	Ownership
LPG/C Maharshi Shubhatreya	1982	Japan	29240	29999	Ownership
LPG/C Maharshi Labhatreya	1982	Norway	15405	19,999	Ownership
LPG/C Maharshi Vasishth	1976	UK	15559	17650	Ownership
LPG/C Maharshi Vyas	1975	Norway	15092	18165	Ownership
LPG/C Maharshi Bhardwaj	1992	South Korea	43,635	59,421	Ownership

Product Tanker					
船名	建造年	建造国	GRT	DWT	Status
MT VijayDoot	1984	Japan	4473	7313	Ownership

Crude Oil Tankers					
船名	建造年	建造国	GRT	DWT	Status
MT Amba Bhargavi	2006	Korea	57243	106004	Ownership
MT Amba Bhavanee	2003	Japan	58136	107081	Ownership
MT Amba Bhakti	1997	Japan	56127	106597	Ownership

AHTS					
船名	建造年	建造国	GRT	DWT	Status
MV Sudaksha	2001	China	2655	2450	Ownership
MV Subhiksha	2001	China	2655	2450	Ownership
MV Neel Akash	1984	Japan	989	1086	Ownership
MV Neel Kamal	1983	Japan	989	1086	Ownership

別添6 造船所リスト

Details Regarding Public and Private Sector Shipyards in India

Table-1 Public Sector Yards

Name of Yard	Type of Vessel	Max. Length of Vessel which can be built (Mtr)	DWT
(1) Cochin Shipyard Ltd, Kochi, 1972	All types up to 110,000 DWT	250	110,000
(2) Hindustan Shipyard Ltd, Vizaq, 1941	All types up to 80,000 DWT	240	80,000
(3) Alcock Ashdown, Bhavnaqar, 1994	Medium	90	5,000
(4) Shalimar Works, Kolkata,	Small	55	1,500
(5) GRSE, Kolkata, 1960	Naval Ships	160	26,000
(6) Goa Shipyard Ltd, Goa,	Naval Ships	105	1,200
(7) Hooghly Dock and Port Engineers Ltd, Kolkata,	Small Ships	85	1,000
(8) Mazgaon Dock Limited, Mumbai, 1934	Naval Ships	190	27,000
Total DWT			254,700

註：DWTの合計は計算すると251,700となるが、合計値には原資料に掲載された数値を用いている。

出典："Report of Working Group for Shipbuilding and Shiprepair Industry for the Eleventh Five Year Plan" 海運道路輸送高速道路省、2007年3月

Table-2 Private Sector Shipyards

	Name of Yard	Type of Vessel	Length (Mtrs)	DWT
(1)	Elite Shipyard, Varavel, 1981	Fishing boats, wooden Vessels	18	0
(2)	PS & Company, Vizag,	Small ships, Barges	12	1,000
(3)	Dempo, Goa, 1963	Small ships, Barges	85	3,500
(4)	ABG, Mumbai, 1985	Small ships	150	15,000
(5)	East Coast Boat Builders, Kakinada, 1969	Not available		
(6)	Bharati, Mumbai, 1976	Small ships	125	10,000
(7)	Chowgule & Co. Goa, 1965	Small ships, Barges	100	3,300
(8)	Alang Marina, Bhavnagar,	Small ships	100	2,000
(9)	Empreiteiros Gerais, Goa,	Barges	75	1,000
(10)	Sesa Goa, 1984	Small ships, Barges	80	3,500
(11)	AC Roy, Kolkata, 1969	Boats, Barges, Small	65	1,500
(12)	Bristol Boats, Aroor, 1973	Boats	20	100
(13)	Tebma, Chennai, 1956	Small ships	70	5,000
(14)	Wadia Boat Builders, Bilimora, 1991	Boats	46	0
(15)	Corporated Consultancy, Kolkata	Boats	40	0
(16)	NN Shipbuilders, Mumbai,	Boats, Barges	60	0
(17)	Western Marine Eng, Kochi, 1983	Boats, Barges	45	350
		Total DWT		26,750

註：DWTの合計は計算すると251,700となるが、合計値には原資料に掲載された数値を用いている。

出典："Report of Working Group for Shipbuilding and Shiprepair Industry for the Eleventh Five Year Plan" 海運道路輸送高速道路省、2007年3月

別添 7 投資ネガティブリスト

インドへの投資 ネガティブリスト

I. 国有企業に留保されている 2 業種

原子力、鉄道

II. 1951 年産業法により、ライセンス取得が義務付けられている産業

1. 強制ライセンス指定の特定業種

- (1) 葉巻および紙巻き煙草、および煙草の代用品
- (2) 航空用、宇宙用、および防衛用のあらゆる電子機器
- (3) 起爆装置、ヒューズ、火薬、ニトロセルロース、マッチなどを含む産業用起爆物

(4) 危険性のある化学製品

- a. シアン化水素酸およびその誘導體
- b. ホスゲンおよびその誘導體
- c. イソシアン酸およびジイソシアン酸を含む化合物（イソシアン酸メチルなど）

(6) 1999 年薬品法でライセンス取得が義務付けられている一部の薬品・医薬品

2. 小規模企業(SSI : Small Scale Industries)への 24%超の出資

政府は土地および建物を除いた設備投資総額が 1,000 万ルピー以下の企業を小規模企業 (SSI) と指定し、優遇税制の適用や、低金利での資金貸付等をはじめとする各種優遇措置により、その活動を奨励している。

SSI に対する外資 24%超の出資は認められず、同上限を超える場合には、たとえ投資総額が 1,000 万ルピー以下であっても SSI のステイタスは得られない。

また現在、繊維製品をはじめ、皮革、食品、化学品、機械、製紙・印刷、金属、非鉄鉱物、電子機器などの特定品目（現在 506 品目）が、SSI へ留保されている。SSI 指定外の企業がそれらの品目を製造することは実質認められておらず、製造する場合には産業ライセンスの取得と 50%以上の輸出義務が課される。SSI 留保品目のリストは、<http://laghu-udyog.com/publications/reserveditems/resvex.htm> から入手できる。

3. 1991 年新産業政策で指定された立地規制に触れる投資

人口が 100 万人を超える指定 23 都市（1991 年時統計に基づく）において、中心部 (Standard Urban Area) 25 キロ以内に工場を設立する場合、産業ライセンスの取得が義務づけられる。

指定 23 都市：ムンバイ、コルカタ、デリー、チェンナイ、ハイデラバード、バンガロール、アミダバード、プネー、カンプール、ナグプール、ラクノウ、スーラト、ジャイプール、コチ、コインバトール、ヴァドーダラ、インドール、パトナ、マドゥライ、ボパール、ヴィシャカパトナム、ヴァラナシ、ルディアナ

上記 1～3 分野に対する外国投資はこれまで、産業ライセンスの取得に加え、FIPB からの事前認可が必要であったが、2006 年 2 月 10 日より FIPB の事前認可は不要となった。

III. 2005年1月12日より以前に、既にインド企業と資本・技術提携を行っている外資系企業が新たに同一業種において企業を設立する場合。

2005年1月12日付商工省通達（プレスノート1）では、既にインド企業と合弁などの資本提携、技術提携契約などを結んでいる（通達日時点）外資系企業が、同一業種で新たな会社を設立する場合、他社と資本・技術提携契約を締結する場合には、政府の事前承認を得ることが義務付けられている。ただし、（1）投資者がベンチャーキャピタルファンドである場合、（2）既存の合弁相手のシェアが3%未満の場合、（3）既存の合弁もしくは提携による事業が休止状態の場合については政府認可不要。

IV. 外国投資が禁止されている産業

（1）賭博

（2）宝くじ

（3）2005年政府通達 No.2（プレスノート2）で認められた不動産開発・建設業以外の、不動産関連事業

（4）原子力

（5）農業（ガイドラインに従った草花、園芸、種子栽培、畜産、野菜栽培を除く）および農園業（紅茶農園を除く）

V. 個別に出資比率上限規制・ガイドラインがある産業

(1)銀行業

自動認可ルートで74%まで出資が可能。既存の民間銀行への出資についても同様。外国銀行については100%出資の小会社を設立することも可能。外国機関投資家（FII）の場合、個々の投資家が取得できる株式の上限は10%で、FIIの取得株式合計額の上限は24%。（ただし取締役会および株主総会の決議で承認されれば49%まで引き上げ可能）

(2)ノンバンク

指定された19業種に対して、直接投資が認められる。100%までの出資は可能だが、出資比率に応じて最低資本金額が規定されている。

(3)保険業

保険規制開発庁（IRDA : Insurance Regulatory & Development Authority）からのライセンス取得を条件に、26%まで出資が可能。

(4)民間航空業（国内線）

外資は自動認可ルートで49%まで出資が可能だが、外国航空会社の出資は認められない。NRI（非居住者インド人、Non Resident Indian）の場合は100%まで出資が認められる。民間航空省の出しているガイドラインに従う必要がある。

(5)空港

外資は自動認可ルートで74%まで。74%超の出資は個別認可取得が必要。

(6)通信サービス業

固定電話、携帯電話、関連付加サービス、および衛星通信については、通信庁（DOT : Department of Telecommunication）からライセンスを取得すれば、74%までの出資が自動認可される。ISPなどインターネット関連サービス、ラジオについては、同ライセンス取得を条件に49%まで自動認可、政府の個別認可を得れば74%まで認可される。ゲートウェイ事業を伴わないISPサービス、光ファイバーケーブル、メールおよびボイスメールサービスについて

は100%まで認可される。その他通信省によるガイドラインに規定された様々な条件に従う必要がある。但し、一部の通信業務は政府からの個別認可取得を条件に、74%、100%まで出資が認められる。

(7)石油（精製以外）

石油精製品（ガソリン、ディーゼル、LPG、ケロシンなど）の販売業、小規模・中規模の石油発掘業、石油パイプライン、天然ガスおよびLNGパイプラインの分野に対して、自動認可ルートで100%の外資出資が可能。ただし、いずれの分野でも業種ごとに別途定められている条件、ガイドラインに従う必要がある。国有石油公社に対する出資は個別認可を条件に26%まで可能。

(8)石油精製

石油精製は国営企業への出資は個別認可取得を条件に26%、民間企業の場合は100%まで自動認可で認められる。

(9)住宅・不動産業

一定規模以上の土地開発・建物建設を伴う不動産業については、政府ガイドラインに従うことを条件に、自動認可で100%まで出資が認められる。未開発の土地の販売、建物の転売などについては認められていない。

(10)石炭・褐炭

自社の電力プロジェクト用、洗炭・整粒の場合のみ100%まで出資が可能。探鉱および採掘業については、自社内消費目的であれば74%まで出資可能。

(11)ベンチャー・キャピタル

インド証券取引委員会（SEBI：Security Exchange Board of India）の規定に基づき、投資が認められる。

(12)商業

主として輸出業務を行う場合に加え、キャッシュアンドキャリー形態による卸売り、保税上屋からの輸入販売、最低75%を国内自社グループ企業へ販売する場合などは、自動認可ルートにより100%まで出資が認められる。また、インドで自社が出資する企業の商品の卸売り、ハイテク製品などの卸売り業務なども個別認可取得を条件に認められる。電子商取引分野については、2000年7月、企業間取引(B2B)に限り外資出資比率100%まで自動認可の対象となった。ただし、出資企業が海外で上場している場合には、5年以内に株式の26%を売却しなければならない。小売分野への直接投資は認められていない。

(13)投資会社

投資会社の設立は可能だが、投資会社が外資出資比率の上限規制があるインフラ・サービス業部門へ出資する場合はFIPBの個別認可を取得する必要がある。

(14)原子力鉱物関連産業

一定の業務条件（限定分野に限る）のもと、74%までの出資が可能。74%超の出資は原子力委員会の認可が必要。FIPBによる個別認可取得が条件。

(15)防衛機器産業

政府からのライセンス取得を条件に、26%まで出資が可能。

(16)農業(プランテーション含む)

直接投資は認められていない。ただし、インド政府は2002年7月、紅茶農園に対する外資規制を緩和し、個別認可取得を条件に、100%まで外資系企業の

出資を認める外資規制の緩和を行った。但し、5年以内に出資比率を74%まで引き下げることが求められ、また土地利用の内容を転換する場合には州政府の事前許可を取得することも義務付けられている。コーヒー及びゴムの加工・倉庫業については、自動認可ルートで100%まで出資可能。

(17)印刷出版業

ニュース・時事を扱う新聞、定期刊行物の印刷出版業については26%まで、ニュース・時事を扱わない専門雑誌の印刷出版業については76%まで出資可能。科学技術関連誌については100%までの出資が可能。ただし情報放送省の定めるガイドラインに従うことが義務付けられる。全て個別認可取得が必要。

(18)放送業

TV ソフトウェア・プロダクションは100%まで投資可能。Uplinking Hub については49%まで出資が可能。ケーブル・ネットワークも49%まで出資可能。Direct to Home TV については20%まで出資が可能。なお、全て個別認可取得が必要。

(19)薬品・医薬品

ライセンス取得が義務付けられている一部の薬品・医薬品、遺伝子組み替え技術を使用する場合、特定の細胞・組織形成の場合を除き、100%まで自動認可される。

(20)鉱業

ダイヤモンド宝石を含む各種鉱石、金、銀の探鉱・採鉱、冶金、加工は100%まで自動認可。

(21)宅配便

手紙の配達を除き、個別認可取得を条件に100%まで出資が可能。

(22)衛星ビジネス

個別認可取得を条件に74%まで出資可能。

出典：ジェトロウェブサイト

DIRECTORATE GENERAL OF SHIPPING
SUBJECT : LIST OF REGISTERED 'SRU'

別添8 Ship Repair Unit リスト

SRU - ONLY FOR THE PURPOSE OF AVAILING CONCESSION ON CUSTOM & EXCISE DUTY FOR OCEAN GOING VESSELS

Sr. No.	Name of Company	File No.	Scope / Activity	SRU Certificate No. / Date of Issue	Date of Validity
1	Chennai Port Trust Administrative Office, Rajaji Salai, Chennai 600 001 Tel.No.(044) 25362201 Fax No.(044) 25360955	TD/REGN-(2)/85-Vol.II	Repairs of Hull, Machinery & Equipment of Ocean going/ Non-ocean going Ships.	1 of 1991	Permanent Approval
2	Garden Reach Ship Building & Engg. Ltd. 43/46 Garden Reach Road, Kolkata 700 024.	11-TD/REGN-(21)/91	Comprehensive Repairs to Hull, Machinery and Equipment of Sea-going Ships	8 of 1992 03-06-1992	Permanent Approval
3	Alcok Ashdown & Co. Ltd. Ship Builders, Ship Repairs and Enginer, Old Port, Bhavnagar 364 001, Gujarat Tel.No.(0278) 2426305 / 2427169 / 2425978 / 242359 / 2426601 Fax No.(0278) 2428342	11-TD/REGN-(23)/91	Comprehensive Repairs to Hull, Machinery and Equipment	11 of 1992 15-07-1992	Permanent Approval
4	Mumbai Port Trust Nirman Bhavan, 5th Floor, Mazagon, Mumbai 400 010.	11-TD(6)/87	Comprehensive Repairs and Maintenance to Hull, Machinery & Equipment	12 of 1992 17-07-1992	Permanent Approval
5	Hindustan Shipyard Ltd. Gandhigram, Visakhapatnam 530 005. Tel.No. (0891) 577137 / 577295 / 577684 Fax No. (0891) 577667 (DDSR) / 577356 / 577502 (YARD)	48-TD(11)/83 Vol. I to IV	Comprehensive Repairs Hull, Machineries / Equipment	4 of 1995	Permanent Approval
6	Cochin Shipyard Ltd. Administrative Bldg., Perumanoor, P.O.Box 1653, Cochin 682 015. Tel.No.(0484) 361181 / 351181 / 366340 Fax No.(0484) 370897 / 373902	11-TD(2)/87	Comprehensive Repairs to Hull, Machinery and Equipment of Ships	1 of 1996	Permanent Approval
7	Western India Shipyard Ltd. P.O. Box No.21, Mormugoa, Harbour, Goa 403 803. Tel.No.(0832) 2520252 to 57 Fax No.(0832) 2520258 / 2520264	11-TD/REGN-(11)/92	Comprehensive Ship Repairing Work (Excluding Shipboard Communication Equipments)	SRU/2005/011 (SRU/2005/01) 13-05-2005	13-05-2005 To 05-01-2008
8	Elektronik Lab., R/13, Navroz Baug, Lalbaug, Mumbai 400012	ENG/REGN-SRU-49(12)/97	Electronic Communication and Navigational Equipment.	SRU/2005/012 (SRU/2005/03) 02-06-2005	02-06-2005 To 14-10-2007
9	Rama Krishna Shiprepairing Pvt. Ltd. 11/13, Botawalla Bldg., 2nd Floor, Horniman Circle, Fort, Mumbai 400 023. Tel.No.2656650 / 22665031 / 26655199 / 26653245 Telefax 22658148	11-TD/REGN-(12)/92	Hydraulically Controlled Equipment and Ship Machineries.	SRU/2005/013 (SRU/2002/02) 21-06-2005	21-06-2005 To 07-06-2008

Sr. No.	Name of Company	File No.	Scope / Activity	SRU Certificate No. / Date of Issue	Date of Validity
11	S.S.K. Engineering Work 47, Magazine Street, Darukhana, Mazgaon, Mumbai 400 010. Tel.No.23710139, 23726061, 23748569, 23738090 Fax No.23791474 E-mail : sskew@vsnl.com	ENG/REGN-66(1)/95 Vol.I	1. Main Engines, Auxiliary Engines, Valves, and Piping 2. Boiler Works 3. Stern Gear & Hydraulic Machineries 4. Deck Machinery	SRU/2006/01 (SRU/2004/02) 28-03-2006	28-03-2006 To 27-01-2009
12	Mazagon Dock Ltd. Dockyard Road, Mazagon, Mumbai 400 010. Tel.No.23781561 Extn.2345 Fax No.23770688 E-mail: shiprepair@mdlindia.com	48-TD(23)/83 Vol.II-Pt.	Comprehensive Repair to Hull, Machinery & Equipment of Ship	SRU/2006/02 (05 of 1991) 06-07-2006	Parmanent Approval
13	Patel Engineering Works Shed No.C-11, GIDC Estate, P.Box No.275, Gandhidham, Kachchh 370 201. Tel.No.(02836) 231832 / 223914 Fax No.(02836) 223914	ENG/REGN-49(6)/2002-Vol.II	Repairs of Hull, Engine Room and Deck Machinery	SRU/2006/03 (SRU/2005/07) 17-07-2006	17-07-2006 To 28-05-2008
14	M.R.Enterprises, Division of Marks Marine Radia Pvt. Ltd., 202, Kapurwala Bldg., 2nd Floor, 218/220, Samuel Street, Masjid (W), Mumbai 400 003. Tel.No. 23429375 / 23429398 Fax No. 23429379 E-mail : info@mrenterindia.com	ENG/REGN/49(11)/99	Repairs of Communicational / Navigational Equipment on Board Vessels	SRU/2006/04 (11 of 1999) 02-08-2006	03-02-2006 To 09-12-2008
15	Visakhapatnam Port Trust Mechanical Engineering Department, Visakhapatnam 530 035 Fax No.(0891) 2565023 Email : vpt@ap.vizagport.com	11-TD/REGN-(7)/90-Vol.II	Only for Their Own Vessels	SRU/2006/07 (SRU/2001/014) 01-09-2006	01-09-2006 To 05-06-2009
16	Marine Electronics & Novigation Systems Pvt.Ltd. 301, Gokul, 80-A, Baroda Street, Carnac Bunder (E), Mumbai 400 009.	ENG/REGN-49(3)/99	Marine Electronic and Navigational Equipment	SRU/2006/08 (SRU/2002/6) 25-09-2006	25-09-2006 To 09-03-2009
17	Indus Marine Pvt. Ltd. 29 BTM, Signal Hill Avenue, Reay Road, Mumbai 400 010. Tel.No. 23737936 / 23747896 Fax No.23730499 / 56605007 E-mail : indusmarine@vsnl.com	ENG/REGN-49(1)/98-Vol.III	1. Repair of Marine Diesel Engines 2. Repair of Marine Refrigeration Equipment 3. Repair of Marine Deck Machineries 4. Repair of Stern Gears (Propellers, Stern Tubes, Shafting, Bow Thrusters)	SRU/2006/09 (SRU/2006/05) 01.12.2006	01-12-2006 To 19-06-2009
18	Wartsila India Ltd. Opposite Government Rest House, Khopoli 410 203 Tel.No. (02192) 264389 / 90 Fax No.(02192) 263314	ENG/REGN-49(2)/2003	Repairs of Marine Diesel Engine, Vaccum Toilet System on Board Ship, & Repair of Propeller Blades.	SRU/2006/012 (SRU/2004/01) 28-12-2006	28-12-2006 To 20-08-2009

Sr. No.	Name of Company	File No.	Scope / Activity	SRU Certificate No. / Date of Issue	Date of Validity
19	Diesel Power Engineers 5, Creative Industrial Sitaram Mills Compound, N.M.Joshi Marg, Chinchpokali (W), Mumbai 400011. Tel.No. 23081197 / 23096135 Fax No.23083099 Email : jaswantdzl@yahoo.com	ENG/REGN-49(67)/05	Diesel Engines, Propulsion System and Aux Machineries	SRU/2007/01 10.01.2007	10-01-2007 To 10-12-2009
20	T.M. & Brothers Ship Repairers B-6, Garden Reach Road, Kolkata 700 024. Tel. No. (033) 24696937 / 5512 / 5579 - 81 Fax No. (033) 24692340 Email : tmb@vsnl.com	ENG/REGN-66(6)/96	Comprehensive Repairs to Hull, Machinery and Equipments on Board Seagoing Vessels (Excluding Navigational and Communication Equipments)	SRU/2007/02 (SRU/2K008) 10.01.2007	10-01-2007 To 31-05-2009
21	Reefer Mach Engineers Pvt. Ltd. 100 (New No.96), East Mada Church Street, Royapuram, Madras 600 013 Tel.No.(044) 25904794 / 25903572 / 25903573 / 25900264 / 25903825 Fax No.(044) 25902682 / 25903574 Email : technicalsolutions@rme-india.com	11-TD/REGN-(26)/91-Vol.II	1. General Engineering Work on Ship (Excluding Navigational and Communication Equipments) 2. Air Conditioning & Refrigeration Equipment on Ships.	SRU/2007/03 (SRU/2005/04) 10.01.2007	10-01-2007 To 25-04-2009
22	Elcome Marine Services Pvt. Ltd. "Elcom House", D-222/30, T.T.C. Indl. Area, MIDC, Nerul, Navi Mumbai 400 706. Tel.No.67618000 Fax No.67124694 Email : sales@elcomeindia.com	11-TD/ENG/ REGN-(12)/91- Vol.II	Navigational and Communication Equipment	SRU/2007/04 (SRU/2001/015) 15.01.2007	15-01-2007 To 23-09-2009
23	Goa Shipyard Ltd. Vasco-Da-Gama, Goa 403 802 Tel.No.(0832) 2512152 to 6 / 2513954 / 2152359 Fax No.(0832) 2513260	TD/REGN(19)/84 Vol.II	Comprehensive Repair to Hull, Machineries (for Both Engine Room & Deck) & Equipments	SRU/2007/05 (SRU/2001/019) 13.02.2007	13-02-2007 To 19-11-2009
24	SHM Ship Care 49/5B, Karl Marx Sarani, Opp. Bhukailash Maidan, Kidderpore, Kolkata 700 023 Tel.No. 23713815 / 23736924 / 23736937 Fax No. 23502125	11-TD(11)/87-Vol.II	Electronic Communication and Navigational Equipments	SRU/2007/06 (SRU/2005/09) 02.04.2007	02.04.2007 To 10.01.2008
25	SHM Ship Care 49/5B, Karl Marx Sarani, Opp. Bhukailash Maidan, Kidderpore, Kolkata 700 023 Tel.No. 23713815 / 23736924 / 23736937 Fax No. 23502125	11-TD(11)/87-Vol.II	1. Deck Cargo Handling Gear 2. LSA and FFA Equipments	SRU/2007/07 (SRU/2004/10) 02.04.2007	02.04.2007 To 17.05.2007

Sr. No.	Name of Company	File No.	Scope / Activity	SRU Certificate No. / Date of Issue	Date of Validity
26	INDO MARINE Office and Works at D - 10, Industrial Estate, Visakhapatnam - 530 007	ENG/REGN-66(7)/95	1. Genral Engineering Repair including steel & pipe renewal 2.Repair of FFA Equipment	SRU/2007/08 (SRU/2004/11) 07.05.2007	07.05.2007 To 01.08.2007
27	Bharati Shipyard Ltd, 302, Wakefield House, 3rd Floor, Sprott Road, Ballard Estate, Mumbai 400 038 Tel: 91-22-30289200/201 Fax No. 91-22-30289222 E-mail :info@bharatishipyard.com	ENG /REGN-49(1)/2002	Hull repairs and repairs of hull fitting	SRU/2007/09 (3 of 1994 dated 12.05.1994) 19.06.2007	18.06.2007 To 12.04.2009
28	ABB Ltd Turbocharger Service Station, D-222/29, TTC Industrial Area, MIDC, Nerul, Navi Mumbai 400 706	ENG/REGN(6)93-Vol.II	Exhaust Gas turbocharger servicing , overhauling and repairs	SRU/2007/012 Renewal SRU/2007/10 (DGS/SRU/2004 /06) 01.09.2007	01.09.2007 To 20.07.2010
29	KOLKATA PORT TRUST Mechanical Engineering Department 8, Garden, Reach Road, Kolkata 700 043	TD/REGN(22)85	" Carrying out comprehensive repairs to hull, machinery and equipments of ships "	SRU/2007/14 (SRU/2007/11) 14.07.2007 To 13.08.2007 (DGS/SRU/2005 /05) 16.07.2004	14.08.2007 To 13.11.2007
30	Chidambaram Shipcare Pvt. Ltd. 38, 1st Floor, Second Line Beach, Chennai 600 001. Tel.No.(044) 5220304 / 5216813 Fax No.(044) 5220080	11-TD/REGN-(5)/92	1. Ships Hull (Steel Plate Renewal) 2. Engine Room and Deck Machineries 3. Electrical and Electronics Equipments (Excluding Navigational and Communication Equipments)	SRU/2007/13 (SRU/05/14) 17-09-2007	17-09-2007 To 04-07-2008

別添9 ビナライングループ企業リスト

Type	Name of the Company	Business
Shipping Companies	Vietnam Ocean Shipping Company (VOSCO)	Shipping, shipping agency/brokering
	Vietnam Sea Transport and Chartering Company (VITRANSCHART)	Shipping, shipping agency/brokerage, crew manning
	Vietnam Shipping Company (VINASHIP)	Shipping, shipping agency/brokerage, terminal operator
	Falcon Shipping Company (FALCON)	Crude oil transportation, shipping agency/brokerage
	Vietnam Sea and River Transport Corporation (VISERITRANS)	Sea-river transportation, river port operation
	Northern Ocean Shipping Company (NOSCO)	Shipping, passenger carrier.
	Vinalines Shipping Company (VSC)	
Servicing Companies	VOSA Group of Companies (VOSA)	Shipping agency, maritime brokerage, freight forwarding
	Maritime Technical Material Import-Export & Supply Company (MARINE-SUPPLY)	Import- export of specialized materials
	International Labour Cooperation Company (INLACO Sai Gon)	Crew training & manning, shipping, agency/brokerage
	Maritime Industrial Service Company (INSECO)	Industrial gas manufacturing, ship repair, agency services
Subsidiary Undertakings	VINALINES Consulting Company (MARINECONSULT)	Maritime project consultancy, trucking, other services
Joint Ventures	GEMARTRANS (VIETNAM) Co., Ltd. (GEMARTRANS)	Feeder operator, shipping agency, container related services
	VINABRIDGE Co., Ltd. (VINABRIDGE)	Freight forwarding, trucking & warehousing
	Vietnam - Japan International Transport Co., Ltd. (VIJACO)	Freight forwarding, trucking & warehousing, terminal operator
	Vietnam Hi-Tech Transportation Co., Ltd. (TRANSVINA)	Shipping & terminal operator, container related services
	Phili-Orient Lines Vietnam Co., Ltd. (PHILI-ORIENT)	Freight forwarding, stevedoring, custom clearance
	AHLERS-INLACO Freight Forwarding Co., Ltd.	Freight forwarder, trucking & warehousing
	Vw – Waterfront Container Viet Nam Inc.	
Share holding Companies	General Forwarding and Agency Co., Ltd. (GEMADEPT)	Terminal & ICD operator, shipping agency
	Sea and Air Freight International Company (SAFI)	Sea and Air Freight forwarder, shipping agency, maritime brokerage, container transportation
	Vietnam Maritime Development Corporation (VIMADECO)	
	Maritime Servicing Company (MArSECO)	
	International Labour Cooperation Co., Ltd. (INLACO HP)	Crew training & manning, shipping agency brokerage
	Vietnam Container Shipping Company - Sai Gon (VICONSHIP SaiGon)	Shipping agency, maritime brokerage, container transportation
	Vietnam Container Shipping Company(VICONSHIP)	
	Hanoi Marinetime Holding Company (MARINA Hanoi)	Office management, shipping, trading, agency services
	Transportation & Trading, Services Joint Stock Company (TRANSCO)	Cargo & passenger transportation, shipping agency, freight forwarding
	Sea-gull Shipping Company Ltd. (SESCO)	Shipping, shipping agency, brokerage, ship chandler
	Maritime Import-Export Supply Joint -Stock Company (MARIMEX)	Not Indicated

Type	Name of the Company	Business
	Haiphong Port Trade and Services Company (HAIPHONG PORT TRASERCO)	Not Indicated
	Maritime Informatics and Technology Joint-Stock Company (MITECO)	Design, supply & maintainance of office equipment
	Sai Gon Maritime Company (SMC)	Shipping & freight forwarding agency, other related services
	Danang Port Services Joint Stock Company (Danang Portserco)	
Ports Operators	Quang Ninh Port	
	Hai Phong Port	
	Da Nang Port	
	Sai Gon Port	

出典：ビナラインウェブサイト

別添10 ビナライン保有船舶リスト

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	VOSCO			260,225	139,974	420,929	
1	CABOT ORIENT	1984	バルク船	2,926	1,283	4,485	日本
2	SONG NGAN	1998	バルク船	4,726	2,085	6,205	日本
3	SONG HANG	1985	バルク船	3,946	2,313	6,379	日本
4	VINH LONG	1982	バルク船	3,811	2,726	6,477	日本
5	VINH THUAN	2000	バルク船	4,143	2,504	6,500	ベトナム
6	VINH AN	2001	バルク船	4,143	2,148	6,500	ベトナム
7	VINH HUNG	2002	バルク船	4,143	2,148	6,500	ベトナム
8	SONG TIEN	1984	バルク船	3,933	2,457	6,503	日本
9	FOR TUNE NAVIGATOR	1978	バルク船	3,746	2,655	6,560	日本
10	FOR TUNE FREIGHTOR	1978	バルク船	3,737	2,339	6,560	日本
11	TIEN YEN	1989	バルク船	4,565	2,829	7,060	日本
12	VINH HOA	1989	バルク船	5,505	2,273	7,317	日本
13	VINH PHUOC	1986	バルク船	7,166	3,322	12,300	日本
14	THAI BINH	1979	バルク船	8,414	5,860	15,210	英国
15	OCEAN STAR	2000	バルク船	11,376	6,331	18,366	韓国
16	MORNING STAR	1983	バルク船	11,894	8,120	21,353	日本
17	SILVER STAR	1995	バルク船	13,865	7,718	21,967	日本
18	VEGA STAR	1994	バルク船	13,713	7,721	22,035	日本
19	GOLDEN STAR	1983	バルク船	14,284	8,450	23,790	日本
20	POLAR STAR	1984	バルク船	15,120	8,699	24,835	日本
21	DAI LONG	1988	SF Oil	18,055	10,502	29,997	日本
22	DAI HUNG	1988	SF Oil	18,055	10,502	29,996	日本
23	DIAMOND STAR	1990	バルク船	17,130	9,499	27,000	日本
24	DAI VIET	2005	SF Oil	25,124	9,118	37,432	韓国
25	LAN HA	2006	バルク船	8,280	3,985	12,500	ベトナム
26	DAI NAM	2000	SF Oil	25,124	12,385	47,102	日本

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	VITRANSCHART			146,090	89,557	234,323	
1	VIEN DONG 1	1989	バルク船	5,506	2,273	6,839	日本
2	VIEN DONG 2	1990	バルク船	5,999	2,525	7,598	日本
3	LONG AN	1982	バルク船	5,785	3,216	9,578	日本
4	HAWK ONE	1984	バルク船	9,935	6,187	14,986	スペイン
5	SAI GON 5	1980	バルク船	9,119	6,264	15,100	英国
6	PHUONG DONG 2	1986	バルク船	8,996	6,239	15,120	英国
7	SAI GON 3	1980	バルク船	9,011	6,236	15,100	英国
8	PHUONG DONG 1	1986	バルク船	8,996	6,239	15,136	英国
9	PHUONG DONG 3	1986	バルク船	8,996	6,239	15,147	英国
10	FAREAST	1982	バルク船	8,721	6,302	15,175	英国
11	VTC STAR	1990	バルク船	13,705	7,738	22,273	日本
12	VIEN DONG 3	2004	バルク船	4,143	2,850	6,500	ベトナム
13	VTC LIGHT	1995	バルク船	13,865	7,738	21,964	日本
14	NOBLE LIGHT	1997	バルク船	14,734	7,920	23,581	日本
15	VIEN DONG 5	2006	バルク船	4,143	2,850	6,500	ベトナム
16	VTC GLOBLE	1995	バルク船	14,436	8,741	23,726	日本

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	VINASHIP			84,548	50,592	134,664	
1	HUNG VUONG 01	1981	バルク船	2,608	1,606	4,747	日本
2	HA NAM	1985	バルク船	4,068	2,616	6,512	日本
3	HA DONG	1986	バルク船	5,561	2,392	6,700	日本
4	HA TIEN	1986	バルク船	5,555	2,352	7,018	日本
5	BINH PHUOC	1989	バルク船	4,565	2,829	7,054	日本
6	HUNG VOUNG 02	1981	バルク船	4,393	2,810	7,071	日本
7	MY AN	1994	バルク船	4,929	3,135	8,232	日本
8	NAM DINH	1976	バルク船	5,109	3,246	8,294	日本
9	NINH BINH	1975	バルク船	5,109	3,246	8,294	日本
10	HA GIANG	1974	バルク船	7,100	4,757	11,849	日本
11	HUNG YEN	1974	バルク船	7,317	4,757	11,849	日本
12	MY HUNG	2003	バルク船	4,089	2,436	6,500	ベトナム
13	MY YHINH	1990	バルク船	8,414	5,030	14,348	日本
14	MY VUONG	1989	バルク船	8,414	5,030	14,339	日本
15	CHUONG DUONG	1974	バルク船	7,317	4,350	11,857	日本

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	DONG DO			37,842	23,228	55,389	
1	DONG A 01	1988	バルク船	1,247	646	2,100	ベトナム
2	DONG A 03	1985	バルク船	1,238	608	2,183	ベトナム
3	DONG A 02	1986	バルク船	1,238	608	2,087	ベトナム
4	DONG HO	1990	バルク船	5,518	5,568	6,848	日本
5	DONG SON	1976	バルク船	6,249	4,118	10,029	日本
6	DONG HA	1978	バルク船	7,163	4,528	11,463	日本
7	DONG PHONG	1994	バルク船	5,552	2,352	7,088	日本
8	DONG AN	1995	バルク船	5,552	2,352	7,091	日本
9	DONG BA	2006	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	VANTAIBIENBAC			36,128	19,359	53,975	
1	THIEN QUANG	1986	バルク船	4,096	2,212	6,130	日本
2	LONG BIEN	1989	バルク船	5,506	2,273	6,846	日本
3	QUOC TU GIAM	1985	バルク船	5,512	2,223	7,015	日本
4	NGOC HA	2004	バルク船	2,498	1,462	3,760	ベトナム
5	NGOC SON	2004	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム
6	CYNTHIA HARMONY	1994	バルク船	14,431	8,741	23,724	日本

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	VTB VINALINES			7541 Teu	60,388	169,452	
1	VAN LANG	1983	コンテナ船	426 Teu	2,139	6,000	デンマーク
2	HONG BANG	1984	コンテナ船	426 Teu	2,139	6,000	デンマーク
3	DIEN HONG	1984	ローロー船	205 Teu	2,059	6,289	日本
4	VAN PHONG	1985	コンテナ船	556 Teu	3,978	11,272	不明
5	ME LINH	1983	コンテナ船	594 Teu	4,344	11,235	韓国
6	VAN XUAN	1984	コンテナ船	594 Teu	4,344	11,235	韓国
7	PHU MY	1988	コンテナ船	1020 Teu	5,588	14,101	ドイツ
8	PHU TAN(ORIENT)	1988	コンテナ船	1022 Teu	5,568	14,101	ドイツ
9	VN SAPPHIRE	1987	コンテナ船	1022 Teu	5,568	14,101	ドイツ
10	PHONG CHAU	1983	コンテナ船	1088 Teu	5,353	16,030	ドイツ
11	TAY SON 01	2004	バルク船	8,280	3,985	12,500	ベトナム
12	TAY SON 02	2005	バルク船	8,280	3,985	12,500	ベトナム
13	TAY SON 03	2005	バルク船	8,280	3,985	12,500	ベトナム
14	TAY SON 04	2005	バルク船	8,280	3,985	12,500	ベトナム
15	VINALINES PIONEER	1998	コンテナ船	588 Teu	3,368	9,088	日本

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	FALCON			99,721	56,374	196,370	
1	CHEERY FALCON	1991	Tar	1,590	477	2,130	日本
2	HEALTHY FALCON	1985	SF Oil	2,904	1,599	5,453	日本
3	VICTORY	1975	ケミカルタンカー	641	231	1,103	日本
4	STUDY FALCON	1980	バルク船	8,414	5,860	15,300	英国
5	MERRY FALCON	1977	バルク船	13,634	8,345	22,670	日本
6	ENERGY	1976	バルク船	16,407	9,905	26,874	日本
7	SUNNY FALCON	1977	バルク船	23,386	12,575	38,931	日本
8	BRAVERY FALCON	1977	バルク船	20,185	11,324	33,722	日本
9	ROSY FALCON	1977	バルク船			27,687	日本
10	GOLDEN FALCON	2007	バルク船	12,560	6,058	22,500	ベトナム

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	INLACO HAIPHONG			12,149	5,968	16,098	
1	PHA LAI	1962		2,861	1,733	4,375	ドイツ
2	VAN MY	1968	バルク船	3,736	1,884	4,648	ドイツ
3	INLACO	1990	バルク船	5,552	2,351	7,075	日本
	INLACO SAIGON			17,344	10,384	27,610	
1	THANH SON	1990	バルク船	4,405	2,806	7,165	日本
2	THANH THUY	2003	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム
3	THANH BA	1997	バルク船	4,769	2,682	7,445	日本
4	AQUAMARINE	2006	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム

SEQ	船名	建造年	船舶タイプ	トン数			建造国
				GT	NT	DWT	
	CTY CP HAI AU			13,948	2,277	21,196	
1	SONG TRA	1983	バルク船	4,028		6,503	韓国
2	SOUTHERN STAR	1990	バルク船	4,405		7,200	日本
3	SEA DRAGON	1990	バルク船	5,515		7,493	日本
	MARINE			453 Teu	2,609	8,285	
1	OCEANPARK	1990	コンテナ船	453 Teu	2,609	8,285	日本
	TRANSCO			8,317	5,420	14,217	
1	HA TAY	1976	バルク船	5,051	3,246	8,294	日本
2	HUNG VUONG 03	1975	バルク船	3,266	2,174	5,923	日本
	CHI NHANH VNL HAI PHONG			4,085	2,448	6,500	
1	HOA LU	2003	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム
	CHI NHANH VNL HCM			4,085	2,448	6,500	
1	AU CO 01	2005	バルク船	4,085	2,448	6,500	ベトナム

出典：ビナラインウェブサイト

奨励投資一覧

2007年3月31日

13. 塩の生産及び精製

付録 A 奨励投資分野一覧

A. 投資が特に奨励されている分野一覧（特別奨励投資分野）

1. 以下の各号に定める投資案件を含む、新素材、代替エネルギー、ハイテク製品、バイオ技術製品、IT製品及び製造機械製品の生産
 1. 合成資材、軽量建設資材、貴重かつ希少価値の高い資材¹の生産
 2. 高品質鋼鉄、アロイ、貴金属、多孔性金属、スチールプレットの生産
 3. 太陽光、風力、バイオガス、地熱、潮流のエネルギーを使用する施設の建設投資
 4. 医療分野における分析機器及び抽出機器の生産、整形外科用器具、障害者用車両及び器具の製造
 5. 先鋭技術及びバイオ技術が使用される投資案件、GMP（国際規格）に適合する人体用医薬品の生産及び抗生物質の原料の生産
 6. コンピュータ、コミュニケーション機器及び通信機器、インターネット並びに情報技術製品²の生産
 7. セミコンダクター及びハイテク電子部品の製造、ソフトウェア製品及びデジタル情報処理の生産、ソフトウェアサービスの提供、IT技術の研究、IT技術者の育成
 8. 精密機器、安全性試験用器具及び機械、生産管理器具及び機械並びに工業用ロボットの製造

II. 農林水産品の養殖及び加工、塩田並びに新技術による人工繁殖、苗木の植栽及び家畜の飼育

9. 森林地における植林及び栽培
10. 未耕作地域及び未開発水域における農林水産物の養殖
11. 沖合漁業
12. 新種改良、苗木の増殖及び効率性の経済的な家畜の飼育

¹「貴重かつ希少価値の高い資材」は、英語の翻訳文書では「Precious and rare materials」です。

²「情報技術製品」のベトナム語の直訳は「重点情報技術製品」です。

III. ハイテク技術及び先鋭技術の導入、環境保護、ハイテク産業の研究開発及び創造

14. ハイテク技術、ベトナムにおいて採用されていない先鋭技術及びバイオ技術の導入
15. 環境汚染処理及び環境保護
16. リサイクル資源の回収処理、排水及び有毒廃棄物処理
17. ハイテク産業の研究、開発及び創造

IV. 労働集約型投資案件

18. 常時5,000人以上の労働者を使用する投資案件

V. インフラ設備の建設及び開発並びに重要案件

19. 工業団地、輸出加工区、ハイテク団地及び経済特区におけるインフラ設備の建設及び運営への投資案件並びに首相により承認された重要案件

VI. 教育、訓練、ヘルスケア、スポーツ及び体育分野の開発

20. 違法薬物依存者及び喫煙者のリハビリセンターの建設への投資
21. 衛生施設及び防疫施設の設立
22. 高齢者センター、障害者及び孤児の活動支援センターの運営
23. 選手専用のトレーニングセンター、スポーツセンター及び体操センターの設立、障害者用スポーツセンターの設立、国際競技用スポーツ施設

VII. その他製造分野及び役務

24. 収益の25%以上を占める研究開発投資
25. 海上保安サービス

26. 工業団地、輸出加工区、ハイテクゾーン及び経済特区に勤務する工員の住居、学生宿舎並びに生活保護者の住居の建設への投資

B. 投資が奨励されている分野（奨励投資分野）

I. 以下の各号に定める投資案件を含む、新素材、ハイテク製品、バイオ技術製品、IT製品及び製造機械の製造

1. 遮音材、遮光材及び断熱材の生産並びに木材代用合成材、耐火材、建設プラスチック、ガラス繊維、特殊セメントの生産
2. 金属の着色³及び冶金
3. 金属及び非金属製品の鋳物の生産
4. 新しい発電所、電力供給施設及び送電施設の建設投資
5. 洪水及びその他の災害対策用治療薬及び伝染病予防薬（人体用）の備蓄設備の建設及び医療機器の製造
6. 食品の毒性試験装置の生産
7. 石油化学産業の開発
8. コークス及び活性炭の生産
9. 農薬及び殺虫剤各種並びに動物及び水産物の予防薬及び治療薬、獣医用医薬品の生産
10. 薬品の原料、社会病治療薬及び予防薬、ワクチン、生物医学製品、生薬及び漢方薬の生産
11. 薬品採用試験及び生物学試験⁴設備の建設投資並びに薬品の生産、保存、試験、及び臨床実験設備の投資、生薬の栽培、収穫及び加工設備の投資
12. 生薬の開発及び生薬を利用した薬品の生産、東洋医学の科学的根拠を証明する研究及び東洋東洋医学の規格を設定する案件、東洋医学療法⁵の収集、継承及び導入並びに新種生薬
13. 電子製品の生産
14. 石油及びガスの探査事業、鉱業、エネルギー産業並びにセメント産業に使われる機械設備及び部品の生産。大型起重機（リフト）、金属加工用工作機械⁵及び冶金設備の生産

³ 「金属の着色」は、英語の翻訳文書では「Colored Metal」となっています。

⁴ 「薬品採用試験」は、英語の翻訳文書では「Medicine usable evaluation」, 「生物学試験」は「Biological Testing」です。

15. 高電圧装置又は中電圧装置並びに大型発電機の生産

16. ディーゼルエンジンの製造、造船及び修理、船舶用エンジンの製造、輸送用及び漁獲用船舶の設備及び部品の生産、動力機、油圧機及び圧縮機の生産。
17. 建設用設備、車両及び機械の生産、運送用機械設備、鉄道エンジン及び客車の生産。
18. 農業用及び林業用設備、部品、機械、工具及び食品加工機並びに灌漑用設備の生産
19. 繊維、衣料品及び皮革産業用設備及び機械の生産

・ 農林水産物の養殖及び加工、塩田並びに新技術による人工繁殖、苗木の植栽及び家畜の飼育

20. 薬用植物⁶の植栽
21. 農産物の収穫後管理並びに農産物、水産物及び食品の保存
22. 果汁⁷の缶詰製品及び瓶詰製品の生産
23. 畜産食品及び水産食品の生産及び精製
24. 工業用及び林業用植栽、水産養殖、植物及び家畜の保存に関する技術提供
25. 苗木及び家畜の増殖、交雑育種

・ ハイテク技術及び先鋭技術の導入、環境保護、ハイテク産業の開発研究及び創造

26. 石油の越流制御設備⁸
27. 廃棄物処理設備
28. 技術施設及び工業案件の建設投資、新しい生産技術の試験

⁵ 「金属加工用工作機械」は、英語の翻訳文書では「Machine tool for metal processing」です。

⁶ 「薬用植物」は、英語の翻訳文書では「medicine tree」です。

⁷ 「果汁」は、英語の翻訳文書では「Food juice」です。

⁸ 「石油越流制御設備」は、英語の翻訳文書では「handling and oil-overflow treatment」です。

室の建設、研究所の設立

IV. 労働集約型案件

29. 常時500名から5000名の労働者を使用する投資案件

V. インフラ設備の建設及び開発

30. 生産施設、共同事業及び地域生活に係わるインフラ設備の建設
31. 事業インフラへの投資、特殊産業⁹及び地域産業における生産
32. 生活用及び工業用浄水池及び給水システムの建設投資並びに排水システムの建設投資
33. 橋、道路、空港、港、駅、バス停留所及び駐車場の改修並びに新規鉄道通路の展開
34. 付録Bに定める住宅密集地域の技術インフラ建設

VI. 教育、訓練、ヘルスケア、スポーツ及び国民文化の開発

35. 教育及び訓練インフラ建設並びに幼稚園、種痘私立学校（初級学校、中級学校、高等専門学校及び大学）
36. 民営病院の設立
37. スポーツセンター、体操施設、スポーツクラブ並びに運動設備及び器具の製造施設、生産施設及び修繕施設の建設
38. 国民文化センター、フォークソングバンド及びダンスバンド、劇場、スタジオ、フィルム印刷及び現像並びに映画館の設立。民謡楽器の生産、製造及び修繕並びに美術館、国民文化センター及び美術文化学校の保守及び保存
39. 国定観光地域、エコツーリズム、スポーツ及び娯楽文化公園地区の建設投資

VII. 伝統工芸の育成

39. 手工芸品、農産物及び食品の加工並びに文化製品の生産に係わる伝統工芸事業の建設及び開発

VIII. その他生産及び役務分野

40. 付録Bに定める地域におけるインターネット及び公共電話の接続及びアクセスに関する役務の提供
41. 航海用船舶、飛行機、鉄道輸送手段、24席以上の旅客輸送手段、最新高速海運旅客輸送手段、コンテナ輸送及び海上輸送を含む公共交通機関の開発
42. 生産拠点を市内から（市外へ）移転する投資
43. 一等級市場及び展覧会場の建設投資
44. 玩具の生産
45. 人民信用基金の動員活動
46. 法律コンサルタント並びに知的財産権及び技術移転に関するコンサルタント業務
47. 殺虫剤各種の生産
48. 基礎化学品各種、純化学品、特殊化学品及び染色剤の生産
49. 化学産業用洗浄剤及び添加物の生産
50. 国内農産物又は国内林産物を直接使用した合成紙、表紙、厚板の生産並びに製紙用パルプの生産
51. 製織用繊維、織物の完成品、絹及び各種繊維の生産、皮革のなめし加工及び処理

⁹「特定産業」は、英語の翻訳文書では「industry groups」、「地域産業」は、「rural trade village groups」です。

52. 首相決定に従う工業団地又は輸出加工区内への投資案件及び生産案件

奨励投資一覧

2007年3月31日

付録B

奨励投資地域一覧

番号	省又は市	社会経済情勢が特に困難な地域 (特別奨励投資地域)	社会経済情勢が困難な地域 (奨励投資地域)
1	バクカン	全域	
2	カオバン	全域	
3	ハーザン	全域	
4	ライチャウ	全域	
5	ソンラ	全域	
6	ディエンピエン	全域及びディエンピエン市	
7	ラオカイ	全域	ラオカイ市
8	トゥエンクアン	ナハン区及びケムホア区	ハムエン区、ソンズン区、エンソン区、トゥエンクアン町
9	バクザン	ソンドン区	ルクガン区、ルクナム区、エンター区、ヒップホア区
10	ホアビン	ダーバック区及びマイチャウ区	キムボイ区、キーソン区、ルンソン区、ラクトゥイ区、タンアク区、カオフォン区、ラクソン区、エントゥイ区
11	ランソン	ビンザー区、ディンラップ区、カオロック区、ロックビン区、チャンディン区、バンクアン区	バクソン区、チーラン区、フルン区
12	フトー	タンソン区、エンラップ区	ドアンフン区、ハーホア区、フーニン区、ソントオ区、タンバー区、タンノム区、タントゥイ区
13	タイグエン	ブニャイ区、ディンホア区	ダイトゥ区、フォーイン区、フルン区、フービン区、ドンヒー区
14	エンバイ	ルクエン区、ムカン区、チャムタウ区	チャンエン区、バンチャン区、バンエン区、エンベン区、ニアロー町
15	クアンニン	バーチャー区、ビンリ्यू区、コト島、クアンニン省管轄諸島	バンドン区
16	ハイフォン	バクロンビー区、カトハイ島	
17	ハーナム		リーニョン区、タンリン区
18	ナムディン		ザオトゥイ区、スンチュン区、ハイハオ区、ニアフン区
19	タイディン		トイトゥイ区、ティンハイ区
20	ニンビン		ニョークアン区、ザビン区、

			キムソン区、タンデップ区、エンモー区
21	タンホア	モンラット区、クアンホア区、バーチュック区、ランチャン区、チュンスン区、カムトゥイ区、ゴックラック区、ニュータン区、ニュースン区	タックタン区、ノンコン区
22	ゲーアン	キーソン区、トゥエンズン区、コンクン区、ケーフォン区、クイホップ区、クイチャウ区、アンソン区	タンキー区、ギアダン区、タンチュン区
23	ハーティン	フンケー区、フンソン区、ブークアン区	ドクトー区、キーアン区、ギースン区、タトハー区、カムスン区、カンロク区
24	クアンピン	トゥエンホア区、ミンホア区、ポータック区	その他全域
25	クアンチー	フンホア区、ダックコン区	その他全域
26	トゥアティエンフエ	アルオイ区	フォンディン区、クアンディン区、フンチャー区、フォーロック区、フーバン区
27	ダナン	ホアンサ島	
28	クアンナム	ドンザン区、タイザン区、ナムザン区、フックソン区、バクチャミー区、ヒップドゥック区、ティエンフック区、ヌイタン区、クラオチャム島	ダイロック区、ズイスエン区
29	クアンガイ	バト区、チャボン区、ソントイ区、ソンハー区、ミンロン区、ピンソン区、テイチャ区、リーソン島	ニアハン区、ソントイン区
30	ビンディエン	アンロク区、ピンタン区、パンカン区、フーカット区、タイソン区	ホアイアン区、フーミー区
31	フーエン	スンヒン区、ドンスン区、ソンホア区、フーホア区	スンカウ区、トゥイホア区、トゥイアン区
32	カンホア	カンピン区、カンソン区、チュンサ島、カンホア省の管轄するその他諸島	バンニン区、ジンカン区、ニンホア区、カンラン区
33	ニントゥアン	全域	
34	ピントゥアン	フークイ島	バクビン区、トゥイホン区、ドゥクリン区、タンリン区、ハムトゥンバック区ハムトトンナム区
35	ダクラク	全域	
36	ザーライ	全域	

37	コムトゥム	全域	
38	ダクノン	全域	
39	ラムドン	全域	バオロク町
40	バリア プンタウ	コンダオ島	タンタン区
41	タイニン	タンビン区、タンチャウ区、チャオタン区、ピンカウ区	その他全域
42	ビンフック	ロクニン区、ブダン区、ブドップ区	ドンフー区、ビンロン区、フックロン区、チョンタン区
43	ロンアン		ドゥクフエ区、モクホア区、タンタン区、ドクホア区、ビンフン区、トンフン区
44	ティエンザン	タンフック区	ゴーチン区、ゴーチンタイ区
45	ベンチェー	タンフー区、パーチャー区、ピンダイ区	その他全域
46	チャピン	チャウタン区、チャク区	カウナン区、カウケア区、ティウカン区
47	ドンタップ	ホングー区、タンホン区、タンノム区、タプモイ区	その他全域
48	ビンロン		チャオン区
49	ソクチャン	全域	ソクチャン区
50	ハウザン	全域	ビタン町
51	アンザン	アンフー区、チトン区、トアイソン区、トンチャウ区、ティンビン区	その他全域
52	バクリュウ	全域	バクリュウ町
53	カマウ	全域	カマウ市
54	キンザン	全域及びキンザン省の管轄するその他諸島	ハーティン区、ラクザー町
55	その他地域	首相決定に基づき優遇措置が適用されるハイテク団地及び経済特区	首相決定に基づき設立された工業団地及び輸出加工区

別添12 計画投資省の法令第827号に定める国内で生産されている原材料、半製品、機器のリスト

LIST OF EQUIPMENT, MACHINERY, SPARE PARTS AND SPECIAL-USE MEANS OF TRANSPORT, WHICH CAN BE PRODUCED AT HOME

(Promulgated together with Decision No. 827/2006/QD-BKH of August 15, 2006 of the Planning and Investment Minister)

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
1	Plastic prepaid cards	3926	90	99	For prepaid mobile phones
2	Conveyor belts of all kinds	4010			Of a width of up to 2,150 mm and a length of up to 100 m
3	Paper prepaid cards	4502	69	90	For prepaid mobile phones
4	High-tension electric poles of thermal zinc-	7308	20	11	For transmission lines of a voltage of up to 500 kV
5	Assorted metal scaffoldings, props.	7308	40		Of common type
6	Tanks	7309	0	0	Of a capacity of up to 4,000 m ³
7	Pressure tanks and tanks for compressed gas	7310			Up to 1,000 m ³ , working pressure of up to 100 at; with the multiplication product PV of less than 4 000 Of a capacity of 26.2 – 108 liters
		7311	0	11	
		7311	0	12	
8	Assorted boilers (fuels: coal, gas, oil, sugarcane)	8402	12		Of an output of up to 25 tons/h, a pressure of up to 12 kG/cm ² , a
9	Internal combustion	8408			Of an output of up to 50 HP, diesel
10	Ship axis and propeller (cast bronze)	8410			Propeller of a diameter of up to 2 m
11	Irrigation water pumps	8413	81		Up to Q = 32,000 m ³ /h, H = 30 – 40 m
13	Air compressors	8414	40	0	Up to 32 at, 18 m ³ /h
14	Industrial fans	8414	51		Up to 100,000 m ³ /h Of an air flow of 54 m ³ /h, an impeller diameter of 1.3 m, an output of 1.5 HP, a noise level of under 78.5 dBA, an air humidity of under 80%, for industrial ventilation and cutoff
		8414	59		
		8414	80	19	
15	Cyclones and furnaces	8416			Up to 3.5 m ³ /h
16	Equipment for production of assorted baked bricks	8416			Of an output of up to 20 million bricks/year
	Equipment for production of pure ice	8418			Parameters of big machines: ice cube size of 48 x 80 mm, an output of 9-10 tons/hr or 400 kg/batch, power consumption level of 0.085 kwh/kg of ice, the compressor's output of 50 HP.

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
17	Refrigerating chambers (ashore)	8418	50	22	Joined with Polyurethane panels, insulated, two sides covered with plastic-coated iron sheets, refrigerating chambers are of a height of up to 10 m and capacity of up to 20 000 m ³
18	Scale ice-makers	8418	69	50	
19	Sterilizing steamers	8419	20	0	Of types of 20, 52 and 75 liters
20	Cabinet dryers	8419	39	19	Of types of between 30 and 200 liters
21	Drum dryers	8419			Of an output of up to 1 ton/hr
22	Steam injection dryers	8419	39	19	Of a capacity of 2 liters/h, an input wind temperature of 180-350° C, an output wind temperature of 40-80° C, an output of 12 kW and with variable
23	Block brick-pressers	8420	10	90	Up to 600 bricks/h, 13 kW
24	Sleeve-type dust filters	8421	39		Of various kinds
25	Sluice-gate -closing and -opening machines, operated by electric	8425	11	0	Of a lifting capacity of up to 100 tons
26	Sluice-gate -opening and -closing machines, hand-operated	8425	19	0	Of a lifting capacity of up to 30 tons
27	Winches, operated by electric motor	8425	31	0	Of a lifting capacity of up to 50 tons
28	Assorted winches	8425	39	0	Of a lifting capacity of up to 10 tons
29	Hydraulic jacks for tunnel furnaces	8425	42		Of a thrust of up to 60 tons, a stroke of 1.6 m
30	Derricks on assorted river ships, coastal ships	8426	11	0	Of a lifting capacity of up to 15 tons, a reach of 18 m
31	Gantry cranes	8426			Of a lifting capacity of up to 125 tons, a span of up to 64 m
32	Bridge cranes	8426			Of one-beam type (of a lifting capacity of up to 10 tons, a span of up to 25 m) Of two-beam type (of a lifting capacity of up to 90 tons, a span of up to 34 m) Of tower type (of a lifting capacity of up to 20 tons, a reach of up to 25 m)
33	Elevators	8428			Of a lifting capacity of up to 500 kg – an output of 3 kW
34	Conveyor screws of all kinds	8428			Of a diameter of up to 600 mm and a length of 30 m
35	Lifts	8428	10	10	For carrying humans (of a load of up to 2 tons and a speed of up to 1.5m/s) For carrying goods (of a load of up to 5 tons and a speed of up 1.5 m/s)
36	Skip hoists	8428	10	90	Of a capacity of up to 60 m ³ /h
37	Conveyor buckets of all kinds	8428	32		Of a capacity of up to 60 m ³ /h, a height of 25 m
38	Waggons of tunnel	8428	50	0	
39	Static pneumatic-tire road rollers	8429	40	10	10 - 12 tons
40	Static steel-wheel road rollers	8429	40	10	6 - 12 tons
41	Vibrating steel-wheel road rollers	8429	40	10	Of a load of up to 10 tons when vibrating
42	Equipment for driving				

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
	cast-in-place concrete piles for construction				
	Drilling buckets	8431	41	0	f: 600 - 2,200 mm
	Scrapping buckets	8431	41	0	f: 600 - 2,200 mm
	Concrete-placing tube	8431	43	90	f: 219 - 273 mm, 80 m long
	Cleaning blow-tubes	8431	43	90	f: 89 mm, 80 m long
43	Sugarcane-planting combined machines	8432			Making cuts and fertilizing before planting at a capacity of 0.2 ha/h, with more than 40,000 cuttings and a working width 1.4 m
44	Spreading rice harvesters	8433	51	0	Of a cutting width of 1.2 - 1.5 m an output of up to 0.5 ha/h
45	Rice-threads, with or without motor	8433	52	0	Of an output of up to 2.5 tons/h
46	Combined sugarcane harvesters	8433	59	0	Of a capacity of 0.3-0.5 ha/h, automatically cutting tops, roots and conveying back in rows
47	Milking machines	8434	10	10	Operated by single-phase motor of a power of 1.1 kW, a speed of 4,450 rounds/minute, double-pace type, and up to the food quality, hygiene and safety standard
48	Ostrich egg incubators	8436	21		AT-252, of a capacity of 252
49	Fish feed pelleting machines	8436	80		Of a capacity of 1,500 kg/h, an output of 75 kW, a weight of 2,600 kg, and dimensions of 3.000 x 2.500 x 3.000
50	Rice-husking machines	8437 8437	80 80	10 20	Of a capacity of up to 6 tons/h
51	Rice-polishing machines of all kinds	8437	80	51	Of a capacity of up to 6 tons/h
52	Export rice-processing chains	8437	10		Of a capacity of up to 10 tons/h
53	Beer production chains	8438	40		Of a capacity of up to 10,000 liters/day
54	Fish powder processing chains	8438	80	91	Of a capacity of up to 80 tons of raw materials/day
55	Pie filling extruders	8438	80	91	Of a capacity of 2,400 products/h, with a filling weight of 8-20 g (an error of
56	Krap paper production chains	8439	20	0	Of a capacity of up to 1,000 - 10,000 tons/year
57	Votive paper production chains	8439	20	0	Of a capacity of up to 2,000 tons/year
58	Tissue paper production chains	8439	20	0	Of a capacity of up to 2,000 tons/year
59	Stamp-removing and postage-printing	8443	59		
60	Automatic thread cutters in industrial sewing	8445	90	19	Seam programming and automatic control of seaming needles
61	PP bag weaving	8447			MDB-4, of a capacity of 1.7-2
62	Tubular knit fabric anti-folding machines	8448	59	0	AC-680, of a speed of 10-40 m/minute
63	Toothed rough rolling machines	8455	10		Up to d = 800 mm, l = 400, 15 m ³ /h
64	Plain rolling machines	8455	10		Up to d = 1,000 mm, l = 800, 20 m ³ /h

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
65	Construction steel rolling chains	8455	21	0	Of a capacity of up to 30,000 tons/year
66	Corrugated iron sheet rolling chains	8455	22	0	Of a capacity of 15-20 HP, a weight of 8-12 tons, dimensions of 10 x 1.5 m, a rolling speed of 3-5 m/minute, and an iron sheet thickness of 0.34-0.6 mm
67	C and Z-shaped binding rafter rolling machines	8455	22	0	Of a capacity of 30 HP, a weight of 8.5 tons, dimensions of 8 x 8 m, a rolling speed of 12-15 m/minute, and an iron sheet thickness of 1.5-3 mm
68	Common-type multi-purpose lathes	8458	19		Of a diameter of up to 650 mm, a length of 3,000 mm
69	Rod drilling machines	8459	29		Drill 's diameter of up to 40 mm, a stroke of 400 mm
70	Table drilling machines	8459	29		Of a diameter of up to 13 mm
71	Two-stone grinding machines	8460	90		Of a diameter of up to 400 mm
72	Common shaping	8461	20		Of a stroke of 650 mm
73	Rod sawing machines	8461	50		
74	Pneumatic hammers	8462	10		Weighing up to 75 kg
75	Sand separators	8474	10		Of a capacity of 25 – 50 m ³ /h
76	Spiral screws	8474	10	10	
77	Stone-grinding and screening stations	8474	20		Of a capacity of up to 50 tons/h
78	Ball mills	8474	20		Of a capacity of up to 6 tons/h, number of rounds n = 29.2 rounds/minute Up to 8 tons/h, n = 23.9 rounds/minute Up to 14 tons/h, n = 21.4 (Input materials: 0-0.25 mm, output products: 0-0.074 mm)
79	Super-fine ball mills	8474	20		For crushing calcium carbonate, of a capacity of up to 2.5 tons/h, a fineness of d ₅₀ to 2 μm, d ₉₇ to 10 μm
80	Jaw mills 400 x 600	8474	20		Up to 10 m ³ /h
81	Circle mills	8474	20		Up to d = 2,800, 40 kW
82	Concrete-mixing machines of free-drop	8474	31		Up to 250 liters/batch, 5.2 kW
83	Concrete-mixing machines of coercive	8474	31		Up to 500 liters/batch, 10 kW
84	Concrete-mixing stations	8474	31		Of a capacity of up to 80 m ³ /h
85	Hot-asphalt concrete-mixing stations	8474	32		Of a capacity of up to 104 tons/h
86	Combined vacuum mixing-extruding	8474	39	10	Of a capacity of up to 12 m ³ /h, 130 kW
87	Two-axe mixers with screen filters	8474	39	10	Of a capacity of up to 20 m ³ /h, 40 kW
88	Equipment for manufacturing centrifugal water pipes and	8474	80	10	Up to 300 - 1,500 mm; 75 kW; 110 - 220 kV
89	PEHD pipe production chains	8477	20	20	Producing PEHD, LD, PVC, PTE pipes, of a diameter of f400, f630

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
90	Vulcanizers for shaping rubber belts	8477	40	10	Of C-class width, a length of up to 14 m, 15 belts per batch, molding temperature of 150° C, hydraulic diameter of 360 mm, mold size of 20 x 36 inches, pressure of 150 kg/cm ²
91	Equipment for feeding and – heat-drying materials for plastic presses	8477	90	39	Material feeder: Power source 220 V, single phase, 50 HZ, dimensions 540 x 410 x 360 mm, funnel capacity 6 liters, weight 11 kg, feeding capacity 300 kg/h. Dryer: Power source 380 V, three phases, 50 HZ, centrifugal blower 90W – 1,450 rounds/minute, weight 45 kg, useful capacity 25 kg.
92	Rubber latex processing chains	8479			Of a capacity of up to 6 tons/h
93	NPK fertilizer production chains	8479			Of a capacity of 30,000 tons/year
94	Micro-biological fertilizer chains	8479			Of a capacity of 20 tons/h
95	Automatic machines for ceiling fan wire coiling	8479	81		Of a coiling speed of up to 2,000 rounds/minute, motor power of 2 x 0.5 HP, three phases, 220/380V, number of coiling grooves 12-30, micro-control
96	Rotary grates of cement shaft furnaces	8479	82	19	
97	Hydraulic gear box assemblies	8483	40	21	Fitted with diesel motor of up to 15 CV
98	Generators (ashore)	8501	61		Of an output not exceeding 75 kVA
		8502	11	0	Of an output voltage of 220/240 V
99	Single-phase AC motors (not watertight)	8501			Of an output of up to 2.2 kW, asynchronous capacitor motor, short-circuit rotor
100	Three-phase AC motors (not watertight)	8501			Of an output of between 0.55 kW and 90 kW, asynchronous motor, short-circuit rotor of between 750 rounds/minute and 3 000
101	Three-phase AC motors (not watertight)	8501			Of an output of between 90 kW and 1,000 kW, asynchronous motor, short-circuit rotor of 600 rounds/minute
102	DC-46V source system	8504	40	30	VITECO-ARGUS (10A - 600A)
103	Source system	8504	40	90	HRS 4500 SDPS 250
104	Independent source equipment	8504	40	90	DPS 4825 DPS 4850
105	DC source equipment	8504	40	90	HFCR-1600
106	Ballasts for fluorescent tubes	8504	10	0	220V - 50 Hz Of an output of between 20 and 40 W
107	Voltage transformers	8504 8504 8504	21 22 23		Of a voltage of up to 110 kV Of an output of up to 63 MVA
108	Electric current transformers	8504	31	10	Of a voltage of between 6 and 35 kV, a current transformation ratio 5 –
109	One-phase voltage transformers (ashore)	8504	31	10	Of a voltage of between 6 and 35 kV, induction type

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
110	Three-phase voltage transformers (ashore)	8504	31	10	Of a voltage of between 6 and 15 kV, induction type
111	Low-voltage 380V and medium-voltage 35kV instrument transformers	8504	31		Primary, up to 2,000 A; secondary, 1A and 5A
112	Medium-voltage instrument transformers	8504	32		Of a voltage of up to 35 kV
113	Gear boxes	8708	40		HS14, HS19, GT10, GT2, HDC
114	Miner's torches	8513	10	10	DM 10 A
		8513	10	20	
115	Miner's torch-charging stands	8513	90	10	GN 16 - 32 - 48
		8513	90	20	
116	Subscriber cards of electronic switchboards	8517			For postal sector
117	Public telephones	8517	19	10	V-820 type
118	VSAT switchboards	8517	30		DTS VSAT
119	Wire connection boxes	8517	30		HC, HD, HDTM-50, HPDR, jack
120	Connection boxes	8517	30		HCN 30, HCN 50
121	Subscriber security boxes	8517	30		DS391, General Department of Taxation (GDT)
122	Subscriber line connection boxes	8517	30		UD
123	Telephonic cable connection cabinets	8517	30		Of iron and composite (KP 300, TS, KP 300 PCS, KP-600-PCS, KP-1600, KP-600, KP-1200)
124	Subscriber security boxes	8517	30		DS301 GDT
125	Cable sleeves	8517	30		PMS 1-3 PMS 4-6
126	Optic fiber cable sleeves	8517	30		PMO-12/72 FO
127	Post office boxes	8517	30		
128	Manual direction finder (MDF) connection	8517	50		From 500 to 5,000 pairs
129	Data-link control (DLC) subscriber circuit devices	8517	50		
130	Optic-fiber cable terminal equipment	8517	50		STM-1, STM-4, STM-16
131	Modems V-ADSL	8517	50	10	For common telephones
132	DTS-4000-AN access switchboard system	8517	50	90	
133	Devices to prevent illegal line connection	8517	50	90	P-line type
134	Lightning-cutting, screening devices	8517	80	99	LPS
135	MDF five-point security devices	8517	90	90	MDF S2000-PTC
136	MDF-connecting stands of P6000 type	8517	90	90	MDF P6000
137	GANIVO covers of communication cable	8517	90	90	Nhp003023023
138	Wire connection slates	8517	90	90	One pair with grease (BI-1), 10 pairs with grease (BI-10), line SL10, line PO-10 (IDC102), subscriber line (PO-IDF and PO-ID)

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
139	REF cable connectors	8517	90	90	UY2 UY-POSTEF
140	Optic transmission PDH Optimux (4E1)	8517	90	90	
141	Lightning-arresting devices for local-area	8517	80	99	POSTEF PP-RJ45/16
142	Lightning-arresting devices on lines	8517	80	99	POSTEF HSP 10-72V, POSTEF PCX - T43, POSTEF-B180, POSTEF-B480, used for the postal service
143	Data-link control devices	8517	90	90	POSTEF DK-2000
144	Assorted speakers	8518	29		
145	Magnetized cards	8524	60	0	Entry/exit control cards
146	Transmission equipment for radio and television broadcasting	8525	10	10	FM band, of an output of 1-50 kW, cooled with air or liquids
147	Transmission equipment for television broadcasting	8525	10	10	VHF/UHF bands, of an output of 1-50 kW, analog/digital technology, cooled with air or liquids
148	Video connection control units	8525	10	21	Wire and wireless type
149	Central control systems	8525	10	22	
150	Remote control systems	8525	10	23	
151	Television decoders and channel selectors	8525	10	40	
152	Digital microwave	8525	20	50	4 x 2, 8 x 2, 16 x 2 Mbit/s
153	Few-channel digital microwave equipment	8525	20	50	Between 1 and 6 channels
154	Digital radio relay	8525	20	50	
155	Transmitters for radio telephony and telegraphy	8525	20	91	VHF/UHF 1GHz-14GHz
156	Microwave transmitters for television	8525	20	92	VHF/UHF 1GHz-14GHz, analog/digital technology
157	Microwave transmitters for radio broadcasting	8525	20	99	VHF/UHF 1GHz-14GHz, analog/digital technology
158	Wireless radio transmission equipment	8525	20	99	Remote-control wireless radio receivers, remote-control multi-
159	Ground radars	8526	10	10	
160	Radio remote control	8526	92	0	
161	Microwave antenna posts	8529			Of a height of up to 150 m
162	Antenna pillars	8529			Stay cables of a triangle cross-section of 330, 660, 800, 1,200 mm
163	Assorted antennas for transmitters	8529	10		For radio and television broadcasting, radio telephony and telegraphy
164	Spare parts and accessories of	8529			For radio and television broadcasting: dividers, adders, filters, channel
165	High-voltage switches (ashore)	8535	21		For a voltage of 6 - 35 kV. Standard current of between 200 and 1,000 A
166	Anti-lightning devices for power lines	8535	40	10	
167	Assorted automatic circuit breakers (ashore)	8536	20	0	U of up to 500 V I of up to 600 A
168	Switches and current-converting switches	8536	50		I of up to 3,000 A
169	Magnetic starters	8536	90	90	Ucd 220 V, 380 V

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
	(ashore)				I of between 4 A and 450 A
170	Electric cabinets (ashore)	8537			Cabinet shells coated with electrostatic paint, fitted with telephony equipment or telecommunications equipment
171	Grid control and security cabinets, and	8537			At transformer stations for a voltage of up to 220 kV
172	Waterway navigation signal lights BH-998P	8539	90	90	
173	SIM cards	8542	10	0	16 K, 32 K, 64 K for GSM mobile
174	RUIM cards	8542	10	0	16 K, 32 K, 64 K for CDMA mobile
175	Public phone cards	8542	10	0	
176	Subscriber telephone lines with reinforced wires	8544	43	12	POSTEF DROPWIRE 11 x 0.2
177	Electrically insulated porcelain	8546	20		Of ceramics, for a voltage of up to 35 kV
178	Railway passenger coaches	8605	0	0	Various kinds (hard seats, soft seats; hard berths, soft berths; double-deck coaches; B coaches), high-class coaches, of the second generation and a length of 20 meters
179	Dining coaches, public-duty and generator coaches, luggage	8605	0	0	
180	Composite tank wagons for the transport of fluids	8606	10	0	Of a capacity of up to 30 m ³
181	H coaches	8606	10	0	Of a length of 14 m, fitted with bogies 34B made in China
182	Over-size H coaches	8606	10	0	Of a length of 14 m and a load of 60
183	Covered cargo coaches	8606	91	0	Of a length of 14 m, fitted with modified bogies 34 B
184	M container coaches	8606	99	0	Of a length of 14 m, fitted with bogies 34 B made in China
185	3-GCH M container coaches	8606	99	0	Of a length of 16 m, fitted with three modified bogies 34 B
186	N (low-wall) coaches	8606	99	0	Of a length of 14 m, fitted with modified bogies 34 B
187	Passenger coach bogies of all kinds	8607	12	0	Indian-type with steel springs, air-spring type
188	Cargo coach bogies of all kinds	8607	12	0	Of welded steel type
189	Small tractors, four-wheel tractors with ploughs, harrows behind	8701			Of between 8 CV and 20 CV
190	Passenger cars	8702	10		Of common type, with between 10 and 50 seats
191	Buses	8702	10	10	Of common type, with up to 80 seats
192	Small cars	8703			Of up to 9 seats
193	Dumpers	8704	10		Of a tonnage of up to 15 tons
194	Light trucks	8704	21		Of a gross tonnage of up to 5 tons
		8704	31		
195	Crane trucks and lift	8705	10	0	Capable of lifting up to 14 m
196	Folklifts	8705	10	0	Of a load of up to 2 tons
197	Street and park watering vehicles	8705	90	10	Of a capacity of 3-8 m ³ of water
198	Refuse collection trucks	8705	90	10	Of a capacity of up to 5 m ³

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
199	Mobile television stations	8705	90	90	
200	Mobile stages	8705	90	90	Of an area of 80 m ²
201	Double-deck motorbike carriers	8705	90	90	Of a load of up to 40 motorbikes
202	Tank cars for liquids (chemicals)	8705	90	90	Of a capacity of up to 12 m ³
203	Motorcycles	8711	10		Of a cylinder capacity of up to 50 cc
		8711	20		Of a cylinder capacity of between 50 and 250 cc
204	Bicycles and other pedal-powered cycles (including three-wheel cargo medicabs), non-motorized	8712			
		8712	0	20	
		8712	0	30	
		8712	0	90	
205	Passenger ships	8901	10		Of common type, with up to 300 seats
206	Self-propelled ferryboats	8901	10		All types
207	Oil tankers	8901	20		Of a tonnage of up to 20,000 tons
208	Liquefied gas ships	8901	20		Of a tonnage of up to 5,000 tons
209	Cargo ships	8901	90		Of a tonnage of up to 53,000 DWT
210	River-coastal self-propelled ships	8901	90		Of a tonnage of between 200-1,100 tons
211	Special-purpose barges fitted with assorted	8901	90		Of a lifting capacity of up to 4,200 tons
212	Sea barges	8901	90	10	All types
213	River barges	8901	90	10	All types
214	River tug barges	8901	90	10	Of a tonnage of 200-600 tons
215	Special-use barges for oil and gas industry	8901	90	26	Of a length of 109.8 m, a width of 32 m, a height of 7 m and a tonnage of
216	Container sea liners	8901	90		Of a tonnage of up to 2,000 TEU
217	Assorted fishing vessels of wood shells	8902			Of an output of up to 600 CV
218	Assorted fishing vessels of iron shells	8902			Of an output of up to 1,980 CV
219	Assorted fishing vessels of composite shells	8902			Of an output of up to 1,000 CV
220	Fishing service vessels	8902			Of an output of up to 2,000 CV
221	Fishery control vessels	8902			Of an output of up to 600 CV
222	Sea tug vessels	8904			Of an output of up to 7,000 CV
223	Buoy-laying vessels	8904			Of an output of up to 3,000 CV
224	River tug-push vessels	8904			Of an output of up to 5,000 CV
225	Self-propelled dredgers	8905	10	0	Of a capacity of up to 5,000 m ³ /h
226	Non-self-propelled dredgers	8905	10	0	Of a capacity of up to 5,000 m ³ /h, an output of up to 4,170 CV
227	River and sea dredgers	8905	10	0	With a dredging depth of 10-20 m, an output of up to 3,000 CV
228	Floating docks	8905	90	10	Of a lifting capacity of up to 20,000
229	Special-purpose high-speed ships	8906	90	90	Of a speed of up to 32 nautical miles/h, an output of up to 3,200 CV
230	Marine research ships	8906	90	90	Of an output of up to 5,000 CV

Ordinal number	Names of goods items	Codes under the Import			Specification signs and description of technical characteristics
		Heading	Subheading		
231	Buoy-laying machines of all kinds	9807			Of a lifting capacity of up to 5 tons
232	Electronic scales	9016	0	10	C-3000, C30K, C-6000, C-150KP, C-60KP, used for postal service
233	Automatic electronic scales	9016	0	10	For up to 120 tons
234	Galvanopuncturing machines	9018	90	90	DC 6v - 2f-c
235	Combined electric meters and registers	9028			For metering electric motors of an output of under 50W, voltage and
236	One-phase and three-phase electric meters	9028	30	10	U of up to 380 V I of up to 100 A
237	Card-accepting gate entry and exit control devices	9106	10	0	

別添13 関税率比較表

インド				ベトナム				中国			
HS Number	Description	UOM	MFN	HS Number	Description	UOM	MFN	HS Number	Description	UOM	MFN
8406	蒸気タービン			8406	蒸気タービン			8406	蒸気タービン		
8406.10.00	- タービン(船舶推進用のものに限る。)	unit	7.50%	8406.10.00	- タービン(船舶推進用のものに限る。)	unit	Free	8406.10.00	- タービン(船舶推進用のものに限る。)	set.kw	5%
8407	ピストン式火花点火内燃機関(往復動機関及びロータリーエンジンに限る)			8407	ピストン式火花点火内燃機関(往復動機関及びロータリーエンジンに限る)			8407	ピストン式火花点火内燃機関(往復動機関及びロータリーエンジンに限る)		
8407.21.00	- 船舶推進用エンジン: 船外機	unit	5%	8407.21.10	- 船舶推進用エンジン: 船外機	unit	30%	8407.21.00	- 船舶推進用エンジン: 船外機	set.kw	8%
8407.21.20	- 出力が20キロワット(27CV)以下のもので、出力が22.38キロワット(30CV)以下のもの	unit		8407.21.20	- 出力が20キロワット(27CV)以下のもので、出力が22.38キロワット(30CV)以下のもの	unit	30%				
8407.21.90	- 出力が22.38キロワット(30CV)を超えるもの	unit		8407.21.90	- 出力が22.38キロワット(30CV)を超えるもの	unit	5%				
8407.29.00	- その他のもの	unit	7.50%	8407.29.10	- その他のもの	unit	30%	8407.29.00	- その他のもの	set.kw	8%
8407.29.20	- 出力が22.38キロワット(30CV)を超えて、750キロワット(1,006CV)以下のもの	unit		8407.29.20	- 出力が22.38キロワット(30CV)を超えて、750キロワット(1,006CV)以下のもの	unit	5%				
8407.29.90	- 出力が750キロワット(1,006CV)を超えるもの	unit		8407.29.90	- 出力が750キロワット(1,006CV)を超えるもの	unit	5%				
8408	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン及びゼムディーゼルエンジン)			8408	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン及びゼムディーゼルエンジン)			8408	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン及びゼムディーゼルエンジン)		
8408.10.10	- 船舶推進用エンジン: 船内外機関	unit	7.50%	8408.10.10	- 船舶推進用エンジン: 船内外機関	unit	30%	8408.10.00	- 船舶推進用エンジン: 船内外機関	set.kw	5%
8408.10.20	- 出力が22.38キロワット(30CV)を超えて、40キロワット以下のもの	unit		8408.10.20	- 出力が22.38キロワット(30CV)を超えて、40キロワット以下のもの	unit	5%				
8408.10.30	- 出力が40キロワットを超えて、100キロワット以下のもの	unit		8408.10.30	- 出力が40キロワットを超えて、100キロワット以下のもの	unit	3%				
8408.10.40	- 出力が100キロワットを超えて、750キロワット以下のもの	unit		8408.10.40	- 出力が100キロワットを超えて、750キロワット以下のもの	unit	Free				
8408.10.90	- 出力が750キロワットを超えるもの	unit		8408.10.90	- 出力が750キロワットを超えるもの	unit	Free				
8408.10.91	- その他のもの シリンダー容積が100立方センチメートル以下のもの	unit	7.50%								
8408.10.92	- シリンダー容積が100立方センチメートルを超え、250立方センチメートル以下のもの	unit	7.50%								
8408.10.93	- シリンダー容積が250立方センチメートルを超えるもの	unit	7.50%								
8483	クラッチ及び軸継手(自在継手を含む)			8483	クラッチ及び軸継手(自在継手を含む)			8483	クラッチ及び軸継手(自在継手を含む)		
8483.40.00	- 歯車及び歯車電動機(単独で提示する歯付きホイール、チェーンスプロケットその他の伝動装置の構成部品を除く。)、ボースクリュー、ローラー、スクリーン並びにキヤボックスその他の変速機(トルクコンバーターを含む。)	unit	7.50%	8483.40.00	- 歯車及び歯車電動機(単独で提示する歯付きホイール、チェーンスプロケットその他の伝動装置の構成部品を除く。)、ボースクリュー、ローラー、スクリーン並びにキヤボックスその他の変速機(トルクコンバーターを含む。)	unit	7.50%	8483.40.10	- 歯車及び歯車電動機(単独で提示する歯付きホイール、チェーンスプロケットその他の伝動装置の構成部品を除く。)、ボースクリュー、ローラー、スクリーン並びにキヤボックスその他の変速機(トルクコンバーターを含む。)	piece	8%
8483.40.21	- 船舶推進用エンジン: 出力が22.38キロワット以下のもの	unit		8483.40.21	- 船舶推進用エンジン: 出力が22.38キロワット以下のもの	unit	10%				
8483.40.29	- その他のもの	unit		8483.40.29	- その他のもの	unit	10%				
8483.40.30	- 地上を走行する機械に直われるエンジン	unit		8483.40.30	- 地上を走行する機械に直われるエンジン	unit	15%				
8483.40.90	- その他のエンジン	unit		8483.40.90	- その他のエンジン	unit	15%				

インド			ベトナム			中国					
HS Number	Description	UJOM	MFN	HS Number	Description	UJOM	MFN	HS Number	Description	UJOM	MFN
8526	レーダー、航行用無線機器及び無線遠隔制御機器			8526	レーダー、航行用無線機器及び無線遠隔制御機器			8526	レーダー、航行用無線機器及び無線遠隔制御機器		
8526.10.00	- レーダー	unit	7.50%	8526.10.10	- レーダー	unit	Free	-	- レーダー		
				8526.10.10	地上ベース、あるいは民間航空機、もしくは漁業船舶に使用されるレーダー機器			8526.10.10.10	航行用無線	set	2%
								8526.10.10.90	ミサイル、ロケットに使われるレーダー機		
								8526.10.10.90	その他の航行用レーダー機器	set	2%
				8526.10.90	その他のもの	unit	Free	8526.10.90.99	その他のもの	set	5%
								8526.91	航行用無線機器		
8526.91	その他のもの 航行用無線機器			8526.91	航行用無線機器			8526.91	航行用無線機器		
8526.91.10	方向測定機器	unit	7.50%	8526.91.10	民間航空機あるいは海洋船舶に用いられる無線航行補助機器	unit	Free	8526.91.10	自動車用レーダー機器	set	2%
8526.92.00	- 無線遠隔制御機器	unit	7.50%	8526.92.00	その他のもの 無線遠隔制御機器	unit	Free	8526.92.00	無線遠隔制御機器	set	5%
8485	機械類の部分品(接続子、絶縁体、コイル、接触子その他の電気用物品を有するもの及びこの類の他の項に該当するものを除く)			8485	機械類の部分品(接続子、絶縁体、コイル、接触子その他の電気用物品を有するもの及びこの類の他の項に該当するものを除く)			8485	機械類の部分品(接続子、絶縁体、コイル、接触子その他の電気用物品を有するもの及びこの類の他の項に該当するものを除く)		
	該当なし			8485.10.00	- 船舶のプロペラ及びその羽根	unit	Free				



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。

アジア地区における我が国舶用工業の投資・輸出環境に関する調査

2008年（平成20年）3月発行

発行 社団法人 日本舶用工業会 業務部

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル

TEL 03-3502-2041 FAX 03-3591-2206

URL : <http://www.jsmea.or.jp>

E-mail : info@jsmea.or.jp

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。