

インドネシア

生産性向上が鍵

ジェトロ海外調査部アジア大洋州課 塚田 学

近年、インドネシアの対内直接投資に占める日本の存在感が高まっている。製造業のみならず非製造業分野にも広がりが見られる。しかし経済発展に伴い、同国の賃金水準は大きく上昇し、積年の課題であるインフラ不足の深刻化は物流コストを押し上げる。企業の事業コストは大幅に高まっており、もはやモノを安く作り、サービスを安く提供することができにくい国になりつつある。今後、インドネシアでの事業展開には生産性の向上が不可欠だ。

日本企業の直接投資は好調

日本からの投資金額が伸び悩んでいる。2014年上期（1～6月）は前年同期比33.2%減の15億4,170万ドルにとどまった。

一方、13年の日本からの直接投資は前年比91.8%増の47億1,290万ドルに達し、国別で最も多かった（表）。国ごとの業種別投資金額の内訳は公表されていないが、対内直接投資全体に占める業種別の割合を見ると、日本勢が圧倒的なシェアを誇る自動車を中心とした輸送機器の分野は、37億3,220万ドルに達した。この分野の多くが日本からの投資であることから、部品を含む自動車分野の投資が多かったことが分かる。

日本からの投資が13年に大きく伸びたのは、自動

車メーカーの大型投資が実行されたことが主因だ。投資件数も前年の405件から倍以上の958件に大幅に増えた。これは、大企業・中堅企業の投資に加え、中小企業の投資が増加した結果といえる。

14年上期の投資金額が伸び悩む一方、投資件数を見ると635件に達し、前年同期の446件から大幅に伸びている。大型投資が一巡したことで投資金額は減少したが、中小企業を中心に投資件数は増えた。

日本からの投資が特に多い自動車産業では、年間の生産台数が13年には120万台に達したが、自動車各社が生産能力の拡大を進めていることから、16年には190万台規模になるとみられる。また、新車の国内販売台数は13年に123万台を記録し、14年はタイを抜くと見込まれている。もっとも、足元の自動車販売は景気減速などの影響を受けて好調とはいえない状況だが、自動車各社は生産余力を輸出向けの生産に振り向ける意向だ。

インドネシア政府は、貿易収支の改善に向けて資源に依存した輸出構造を是正し、製品輸出の拡大を目指しており、自動車業界の動きは政策とも合致する。自動車部品産業におけるビジネス機会はより一層広がっている。

表 国別対内直接投資実績

（単位：件、100万米ドル）

2011年			2012年			2013年			2014年上期		
国名	件数	金額	国名	件数	金額	国名	件数	金額	国名	件数	金額
シンガポール	679	5,123.0	シンガポール	805	4,856.4	日本	958	4,712.9	シンガポール	1,013	3,393.9
日本	421	1,516.1	日本	405	2,456.9	シンガポール	1,592	4,670.8	日本	635	1,541.7
米国	112	1,487.8	韓国	421	1,949.7	米国	210	2,435.8	マレーシア	323	717.3
オランダ	118	1,354.4	英国	265	1,790.3	韓国	807	2,205.5	米国	113	663.1
韓国	456	1,218.7	米国	97	1,238.3	英国	538	1,861.5	韓国	589	654.7
全体	4,342	19,474.5	全体	4,579	24,564.7	全体	9,612	28,617.5	全体	5,909	14,287.7

注：全体にはその他を含む。英国には英領ヴァージン諸島を含む
 出所：インドネシア投資調整庁（BKPM）

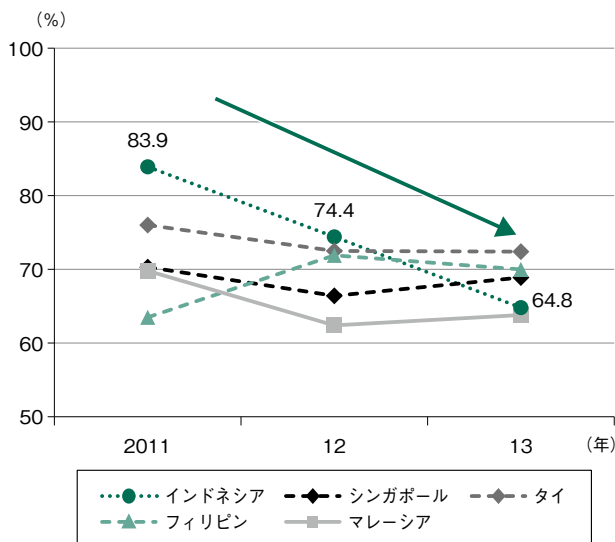
高コスト化の要因

企業進出が堅調に推移する一方で、企業の事業コストは大幅に上昇している。近年、労働デモの頻発などで賃上げ圧力が高まり、進出日系企業は大幅な賃金の引き上げを余儀なくされている。また、電力料金の段階的な引き上げや燃料価格の上昇も足かせとなっている。進出日系企業にとって事業コストの増加は悩みの種だ。

素材産業が十分に育っていないインドネシアでは、部品、原材料を輸入に頼っている企業が多い。13年は通貨ルピアの対米ドルレートが年間で2割以上下落した。現地邦銀によれば、売上げがルピア建てで仕入れが外貨建てという企業の業績への影響は大きく、顧客企業の中には生産コストを抑制するため、生産工程の自動化に向けた設備投資の動きもあるようだ。

ジェトロが毎年実施している在アジア・オセアニア日系企業実態調査の結果によれば、インドネシアでは営業利益が黒字の企業の割合は年々低下している(図)。11年に83.9%に達した黒字企業の割合は、12年は74.4%、13年は64.8%と年10ポイントのペースで低下しており、ASEAN主要国と比較しても黒字企業の割合の低下は顕著だ。

図 ASEAN5進出日系企業の黒字割合



出所：ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査（2013年度）」

事業コスト上昇の主要要因となっている賃金の動向を見ると、14年の賃上げ幅は前年と比べると落ち着いた。10月に就任したジョコ大統領は、昨年、ジャカルタ特別州知事として臨んだ14年の同州の最低賃

金の改定で、労働組合によるゼネストの脅しに屈することなく、前年比の引き上げ幅を11.0%と前年の43.9%よりも大幅に低い水準に抑え、常識的な範囲に収めた。しかし、15年の最低賃金については労働組合側が前年比で3割の引き上げを求めており、受け入れられない場合は全国規模のゼネストも辞さない構えで予断を許さない。

また、年々深刻化する交通渋滞は物流コストの増加につながっている。日系物流企業によれば、ジャカルタ近郊の工業団地から約50キロメートルの距離しかないタンジュンプリオク港との間で、トラックが1日に一往復することができないという。

港湾の混雑も深刻だ。貨物が港に着いてから通関までの所要時間は、通関の優先的な取り扱いが受けられない新規進出企業では貨物検査などで特に長い期間を要する。物流事業者の中には、通関までの所要時間を1カ月と案内しているケースもあるようだ。部品、原材料の在庫不足による生産への影響を避けるため、企業は必要以上に在庫を抱えることになり、資金負担も増している。

生産性を意識した事業展開に向けて

こうして企業の事業コストが増す中で、インドネシアは輸出製品の「生産地」としてよりも、内需が拡大する「市場」として関心が集まるようになった。今後も内需型企業を中心に日本企業のインドネシアに対する投資熱は高まるとみられる。また、輸出型企業では、人件費がジャカルタ首都圏と比べて安く、道路や港湾の混雑が比較的少ない地方都市およびその近郊への進出を検討する企業は少なくない。インドネシアよりも投資環境が悪い国々で事業展開してきた縫製業などの輸出型企業にとっては、同国はハード面もソフト面も相応にインフラが整っているように映るという。

新規進出企業に限らず既進出企業でも、インドネシアはもはやモノを安く作ることができる国ではなくなってきたという認識は必要だ。業歴の長い企業の中には、一部の単純な生産工程を外注してコストを削減しているケースもある。低賃金を武器に従来は多くの人員を抱えて手作業で行っていた工程の機械化を進める企業も出てきた。インドネシアでの事業展開では、いかに生産性の向上を図るかが鍵となろう。