

スリランカ民主社会主義共和国
港湾整備計画(船舶更新)
調査報告書

昭和54年3月

国際協力事業団

JICA LIBRARY



1026566[8]

国際協力事業団	
受入 月日 84. 8. 30	120
登録No. 14509	61.7
	SD-F.

序 文

日本国政府は、スリ・ランカ民主社会主義共和国政府より、船舶更新に対する資金援助の要請をうけ、同国の策定した船舶更新計画の検討および経済的妥当性確認のための調査を行うこととし、国際協力事業団が本件調査を実施した。

事業団は、海事産業研究所の小野泰信氏を団長とする6名の調査団を昭和54年3月17日から同年3月28日までスリ・ランカ国へ派遣した。

調査団は現地において先方政府関係者との意見交換、資料収集および現地踏査等を実施し、帰国後、入手した資料・情報に基づいて、本調査報告書を取りまとめた。

この報告書が、スリ・ランカ国の船舶更新計画の伸展に寄与するとともに同国の諸港湾の開発を促進させ、ひいては、同国の経済発展に役立つことを期待するものである。

おわりに、本調査の実施にあたり、御協力を頂いた外務省、運輸省、在スリ・ランカ日本大使館、ならびに調査団各位に対して厚く御礼申し上げる次第である。

昭和54年3月

国際協力事業団

総裁 法眼晋作

目 次

序 文	
I 要約及び勧告	1
II 調査の概要	4
1. 調査の目的と概要	4
2. 調査団の構成	5
3. 調査行程	5
III 調査の内容	9
1. 経済事情	9
1.1 農 業	9
1.2 工 業	11
2. 貿易事情	12
2.1 輸 出	13
2.2 輸 入	14
3. 海運行政の現状	15
図Ⅱ-3-1 ADMINISTRATIVE STRUCTURE	16
図Ⅱ-3-2(1) 輸出手続	17
図Ⅱ-3-2(2) 輸入手続	18
4. Ceylon Shipping Corp. (CSC) の現状	18
図Ⅲ-4-1 Organization Chart	20
表Ⅲ-4-1 貸借対照表	21
表Ⅲ-4-2 損益計算書	22
表Ⅲ-4-3 保有船隊一覧	23
5. コンテナリゼーション	24
IV 船隊更新計画に関する考察	26
1. 1978年船舶更新計画の要旨と今次調査による補足	26
2. 航路別海上荷動と船隊規模	27
2.1 U K・Continent	27
2.2 China・Japan	28
2.3 Singapore・Middle East	29
2.4 その他の航路	29

3	航路別 1 船ベースの航海採算	30
4.	船型別 船価の試算	33
5.	経済評価 (IRR-Internal Rate of Return)	33
	表Ⅳ-5-1 船型別 (1 船ベース) の IRR	34
6.	本件調査団の所見	35
V	その他 (参考)	38
	スリランカの造船業の概要	38
付録 1.	Questionnaire of Japanese Survey Team	41
2.	入手資料	45
	(1) Information on the Item Numbers of the Questionnaire	45
	(2) Supplementary Information on Shipbuilding	50

スリランカ国セイロン海運公社船隊 更新計画フィージビリティ調査報告書

I. 要約及び勧告

1. Ceylon Shipping Corp.(CSC)の概要

スリランカ政府の海運行政は貿易海運省 (Ministry of Trade and Shipping) の管掌であるが、セイロン海運公社 (Ceylon Shipping Corporation, 略称 CSC) はその直轄事業体である。即ち CSC は 1971 年 CSC Act に基き設立された政府出資 100% の公社でスリランカ国唯一の外航船会社である。

その営業範囲は、欧州航路、極東航路 (中国、日本) 及びシンガポール航路 (中近東を含む) の三ルートに主として定期航路を運営しているが、その業績は順調で財務上問題はない。

2. スリランカ船舶更新計画の概要

2.1 今般スリランカ国が、CSC に関して我国に協力を要請してきた船隊更新計画は次の通りである。

欧州航路用定期船	1 万吨型 (約 55 万 cft)	4 隻
極東航路用定期船	9 千吨型 (約 45 万 cft)	4 隻
シンガポール (中近東) 航路用	定期船 3 千吨型 (約 20 万 cft)	4 隻
		計 12 隻

2.2 理由

その理由とするところは次のとおり。

現在 CSC は、自社船 11,000 吨～15,000 吨型 5 隻、6,000 吨型 2 隻、2,500 吨型 1 隻、計自社船 8 隻と備船 3～4 隻 (5,000 吨型～8,000 吨型) 計 11～12 隻をもって、上記 3 航路を経営しているが、これら船舶は、総じて中古船で船齢は古く (15～21 年)、定期船としては満足な状態ではないので、これらを代替新造し、各航路運営を充実せんとするものである。

3. 海上荷動及び経済評価

3.1 海上荷動と積取実績

スリランカは、新政権の下で自由化政策を進めつつあり、従来行われていた自国船への優先積取は、現在は行われておらず、将来とも、かかる自由化政策が維持されるものと予想されるが、現時点における推算によれば、荷動量は各航路とも十分あると見られ、かつ、

主要航路のC S Cのシェアは、既に同盟憲章条約の積取比率のガイドラインとなっている40%前後に達している。

3.2 経済評価（IRR）

各船型の一隻単位の採算については、妥当な成績が得られ、そのIRRは次の通りである。

欧州船路	1万屯型	9.7%
極東 "	9千屯型	6.8
シンガポール中近東航路	3千屯型	8.0

即ち現時点における各船型は一隻単位ではfeasibleであるといえる。

4. 本件調査団の所見と勧告

4.1 結 論

しかしながら、上記更新計画の全船隊を一挙に建造するのは、下記のとおり、問題が多く、feasibilityありとは即断し難い。

即ち、結論としては、現有船腹量は、積取実績からみて、当面十分であると考えられるので、本件は、向後5カ年の緊急計画としてとり上げ、その間、老命のため廃船となるとみられる自社船5隻の代替として下記3隻を緊急建造するのを適当と認める。

欧州航路用	1万屯型	1隻	船価約22億7,000万円
極東 "	9千屯型	1隻	船価約23億8,000万円
シンガポール中近東航路用	3千屯型	1隻	船価約11億円
	計	3隻	船価約57億5,000万円

なお、この間、若し船腹不足が予見される事態となった場合は、中古船購入又は備船をもって補充するのが適切である。

4.2 根拠と理由

即ち当面緊急対策に止める根拠は次の通りである。

(1) 船令の適正化が望ましいこと

海運会社の経営としてはその船隊が船令的に適当に分布されていることが望ましい。

一時期に大量の船腹を新造することは、投資、返済の集中により、財務経営上からも、また、客観状勢のinnovationに対応する意味合いからも、長期的にみて、堅実な経営にならない。そのように大量の船腹の増強が必要な場合は、中古船購入か備船を併用することが適当である。

(2) スリランカ国の経済、貿易が政策転換の過渡期にあること

現在の世界経済、貿易状況は極めて急速に変化しつつある。スリランカ国にいても、新政権発足後まだ僅か一年数ヶ月で、自由貿易地帯の創設、貿易の自由化政策、食糧の自給政策は緒についたばかりである。その発展は期待されつつも、自由貿易地帯への労働集約的軽工業の誘致拡充が貿易面に如何なる展開を見るか、茶その他のモノカルチャアの輸出の推移、或は米その他の食糧自給策の輸送面への影響など、現状はいわば政策転換の過渡期にあって不確定な要素が多く、長期的な判断を必要とする船種、船型、隻数の決定の時期でなく、当面5ヶ年位の緊急計画に止めるのが妥当である。

(3) コンテナ化の問題

海運界のみに限ってみても、コンテナ化の旋風は極めて早いテンポでスリランカ国に迫っている。またこれに対応するコロンボ港整備計画はアクセス道路問題を含めてここ数年に解決しなければならぬ趨勢にある。この方向如何によって、フルコンテナ船も艗上に上るべく、更新計画の船種、船型が変化する可能性が大きい。

(4) 緊急対策によりC S Cの運営は当面支障ないこと

C S Cの船隊の現状から見ると、同社のメンテナンスは良好であるが、向後5カ年間は、欧州航路は、自社船5隻のうち2隻程度が引退することとなり、この場合、1隻の新造船投入による4隻編成で、マンスリー定期は維持できる。

極東航路は、自社船2隻全部が引退することとなるが、新船1隻の投入と備船2～3隻により当面維持できる。(日本航路は当分の間定期運営、中国航路は備船トランパー運営が適当)

シンガポール中近東航路は、唯一の自社船1隻が引退するので代替新船を投入する。

以上によりC S Cは緊急計画として各航路1隻ずつ全部で3隻の新船代替建造により、今後5ヶ年は当面必要な定期航路を維持し得ると思われる。

この後における中期/長期計画については、前述の経済、貿易、港湾の状況の推移を見極めた上で、今後検討することが適当である。

Ⅱ. 調査の概要

1. 調査の目的と概要

スリランカ政府が1978年末、日本政府に提出したスリランカ商船隊更新計画書に関し、日本政府はその計画書を詳細に検討したところ、海運企業の現状及び当該計画の詳細について不明であるためスリランカの商船隊更新計画の妥当性につき判断することができないとの結論に達した。このため、日本政府は上記計画書についての補足説明を受け、かつ、より詳細なデータ等を収集するために日本の専門家からなる調査団をスリランカに短期派遣することについてスリランカ政府に打診したところ、受け入れる旨の回答を得たので、1979年3月17日から3月28日まで6名の調査団を派遣することを決定した。

調査団員及び調査日程は、次項2及び3を参照されたい。

上述した如く、今回の調査は、スリランカ政府の商船隊更新計画を検討した結果に基づいて行ったものであり、調査対象としては、スリランカが考慮している定期船分野が中心となっている。

海運は、定期船と不定期船に大きく分れ、更に、不定期船では、タンカーとそれ以外の分野とに分れるが、それぞれの分野毎に船の種類、運航形態等が全く異っている。従って、我々が行った短期間の調査では、その全てをカバーすることはできなかったが、定期船分野についてはかなりの資料を集めることができた。

我々調査団はスリランカ関係者からの事情聴取を行うとともに、海運関係の資料を収集し、それらを分析検討することにより、スリランカ商船隊更新計画に対し、日本の専門家としてのコメント及び勧告を述べることを第一の目的としているが、それらは結果的に我々からみたスリランカの船舶更新計画の一部をなすものと思われる。

我々の調査は、急拠決定されたこともあり、現地調査のための準備期間は必ずしも十分でなかったが、調査すべき主な事項については、付録1の質問表をあらかじめ作成しておいた。

スリランカでの調査は、わずか1週間程度の期間であったが、結果として我々が意図していた定期船分野を中心とする調査事項については、ほぼ満足すべき内容の資料を入手できた。

これは、スリランカ側の全面的な協力によって達成されたものであり、ここにその協力に感謝するとともに本報告書は、我々のみならず本件に関連したスリランカ及び日本の関係者全員によってできあがったものであることを特に付記しておきたい。

2. 調査団の構成

団長	総括	小野泰信	海事産業研究所
団員	海運政策	小倉重雄	運輸省海運局外航課
"	海運経営	富永恒男	海運産業研究所
"	需要・経済分析	宮永正二郎	"
"	造船	後藤芳博	運輸省船舶局造船課
"	計画調整	片桐正彦	" 海運局外航課

3. 調査行程

日	曜	業務内容	面会者等	備考
17	土	東京発→コロンボ着		
18	日	打合	鈴木二等書記官	
19	月	10:30~ 大使館打合	青山一等書記官, 鈴木二等書記官	
		14:30~ MTS表敬	W.L.P. De Mel H. Wickramasinghe W.D. Soysa A. Mohamed	Secretary, MTS Additional Secretary, MTS Director of Merchant Shipping, MTS Additional Director of External Resources, MFP
20	火	10:00~ CSC訪問	M.L.D. Caspersz A. Giragama A. Ratnayake W. D. Soysa H.D. Gunawardena R.C.N. Mendis A. Ragunathan	Chairman, CSC Chairman, CFB General Manager, CFB Director of Merchant Shipping, MTS Liner Manager, CSC Operations Manager, CSC Managing Director, CDL

日	曜	業務内容	面 会 者 等		備 考
20	火	14:30~ PC訪問及びコ ロンボ港コンテ ナバース視察	K.S.C. de Fonseka	Port Commissioner, PC	
			S.K.W. Dias	General Manager, PCC	
			D.R.L.Y. Paktsun	Chief Engineer, PCC	
			G.P.Weerasinghe	Superintending Engineer, Planning Port Commission	
			M. Ramanayake	Deputy Chief Engineer, Planning Port Commission	
			Elmo De Silva	Senior Deputy Collector, Customs	
			K.P.L.P. Nanayakkara	Additional Landing Surveyor, Customs	
21	水	9:30~ CDL訪問及び視 察	A. Rangunathan	Managing Director, CDL	
			A.K. Diyabalanage	Marine Manager, CDL	
			S. Mohadevan	Business Manager, CDL	
			H.A. Wijegunawardhana	Project Manager, CDL	
			Lal Dassanayake	Construction Manager, CDL	
			Sarath Wijepaza	Project Engineer, CDL	
		11:00~ コロンボ港視察	R.C.N. Mendis	Operations Manager, CSC	
		12:00~ "LANKA RATNA" 訪船及び視察	M.L.D. Caspersz	Chairman, CSC	
			R.C.N. Mendis	Operations Manager, CSC	
		14:30~ PCC訪問	D.P.R. Rajapakse	Chairman, PCC	

日	曜	業務内容	面	会	者	等	備	考
22	木	9:30~ CSC打合	M.L.D. Caspersz A. Giragama A. Ratnayake W.D. Soysa A. Rangunathan R.C.N. Mendis C.J. Weekatuwage H.D. Gunawardena Abey Wickerema M.H. Guwaratwa	Chairman, CSC Chairman, CFB General Manager, CFB Director of Merchant Shipping, MTS Managing Director, CDL Operations Manager, CSC Technical Manager, CSC Liner Manager, CSC Assistant Liner Manager, CSC Research Officer, CFB				
22	木	16:30 GCEC訪問	E.P. Paul Perera Neelan Tirucuelvam RAJU Coomaraswamy	Deputy Director General, GCEC Legal Consultant, GCEC Advisor to President				
23	金	11:00~ MTS打合	W.L.P. De Mel H. Wickramasinghe M.L.D. Caspersz W.D. Soysa A. Mohamed	Secretary, MTS Additional Secretary, MTS Chairman, CSC Director of Merchant Shipping, MTS Additional Director of External Resources, MFS				
24	土	資料整理						

日	曜	業務内容	面 会 者 等	備 考	
26	月	13:30～ CDL訪問	A. Ragnathan Lal Dassanayake	Managing Director CDL Construction Manager, CDL	小野団長コロンボ発(27日成田着)
27	火	コロンボ発→シンガポール着			
28	水	シンガポール発→成田着			

(注)

MTS : Ministry of Trade and Shipping
MFP : Ministry of Finance and Planning
CFB : Central Freight Bureau
CSC : Ceylon Shipping Corporation
GCEC : Great Colombo Economic Commission
PC : Port Commission
CDL : Colombo Dockyard Ltd.
PCC : Port Cargo Cooperation

Ⅲ. 調査の内容

1. 経済事情

スリランカは農業国で、全労働人口の約50%が一次産業に従事しているといわれている。

スリランカの労働人口については、1971年国勢調査では、人口の35%がこれに当るとみられているので、スリランカ人口1,380万人（'76）に対し、全労働人口は、ほぼ483万人とみることができよう。しかしながら、1977年末現在100万人以上の失業者がいると推定されている。

スリランカの1977年国民生産は、291億2,200万Rs（約19億4,146万US \$, 3,882億9,200万円）となっており、これに占める農業（一部漁業等を含む）の構成比は32.0%, サービス業14.3%, 卸し・小売業13.6%, 製造業12.6%及び運輸・倉庫・通信10%等となっており、製造業の占める割合は僅かに約13%程度（しかも多くは農産物加工関係）であり、一言でいって、スリランカ経済の特質は、茶、ゴム及びココナツの3大農産物に代表される、いわゆるmonoculture 経済ということができよう。

また、スリランカの経済成長率は、1977年4.4%, 最近5カ年の平均経済成長率は3.5%とされている。一方、1977年の消費物価水準は、対前年比で1.2%の上昇をしており、実質の経済成長率は、概して、約3%とみることができよう。

以下に、スリランカの農業及び工業の現状をみることにする。

1.1 農 業

1.1.1 農業の種別

スリランカの経済・貿易を支える農産業についてみると、農産業は大きく2つに大別できる。

(1) Plantation crops:

(a) Tea

(b) Rubber

(c) Coconut

(d) Minor export crops:

Cocoa, Coffee, Cinnamon (ニッケイ), Cardamon (ショウガ科香辛料), Pepper, Cloves (ショウジ, 香料), Nutmeg 及び Citronella (コウスイガヤ, 油, 香料) 等

(2) Food crops :

(a) Paddy (Paddy marketing を含む。)

(b) Subsidiary food crops :

Manioc=Cassava, Maize, Red Onions 及び Potatoes 等

1.1.2 主要産品の生産状況

これらのうち、スリランカの主要産品の生産状況をみると次のとおり。

- (1) Tea : 1977年の耕作面積は、598,000エーカーとなっており、対前年比11%、3,067エーカーの伸びを示している。一方、Teaの生産も、同年4億6,000万ポンドと、対前年比6%、2,700万ポンドの伸びとなっている。Teaの1エーカー当り生産高は同年899ポンド(1976年839ポンド)と増大している。しかし、この1977年の増産は、好天候と耕作面積の拡大によってもたらされたものであるが、1965年の記録的な生産5億300万ポンドに及びもつかないと評価されている。なお、Teaの生産はマーケットとの関係があることにも留意する必要があるだろう。
- (2) Rubber : Rubberの作付面積は、1977年469,626エーカーとなっており、1976年の474,626エーカーに対して、5,000エーカー減少している。これに伴って、1977年生産高は、1976年の3億3,500万ポンドに比し、3億2,200万ポンドと減少している。なお、Rubberのreplantingの1977年ターゲットとして、15,000エーカーを目標としていたようである。1エーカー当りの生産高は、Rubberの場合、1977年709ポンド(1976年705ポンド)となっており、過去10年間の最高を記録している。一方、政府は、肥料使用の促進とともに、replantingに対する助成の強化の必要性をうたっている。
- (3) Coconut : 1977年の作付面積は13,671エーカー(1976年13,110エーカー)だけ増大(1977年全seedlingsは874,964)しているが、長びくかんばつのため、同年の生産量は、対前年比21%落ちて、18億2,100万nutsとなっている。このため、Coconut輸出の減少及び国内価格の上昇をもたらしたとされている。
- (4) Minor Export Crops : 概して、助成の段階にあるといえよう。
- (5) Paddy : 米作は、Maha及びYala両シーズンの2季作である。1977年の作付面積は205万エーカーとなっており、8,040万bushels(対前年比34%増、なお、1bushelは2斗弱)であった。1エーカー当りの平均生産高は48.9bushelsと前年より4bushelsの改善となっている。このような豊作は、好天候とMahaveli川からの灌漑の充実によってもたらされたとされている。しかしながら、スリランカは農業国であるにもかかわらず、Flour

及び Sugar と併せ、米の輸入国となっている。1977年実績 (Customs Data) では、米 530千トン、9億1,700万Rs を輸入している。

1.1.3 Mahaveli Development Scheme

この計画は、水力発電開発 (20億3,700万kilowatt hours) とともに約900,000エーカーの灌漑を確保することとしており、1970年を初年度として、30年間に亘る広大な計画となっている。現政権は、これを重点施策の1つとして、その早期完成を目標としている。

この計画は、1968年にUNDP/FAO Teamにより準備されたものであり、1968年において、Capital Cost は、概算55億8,300万Rs とされている。

この計画が完成すると、米作の著しい改善が期待されている。

1.2 工業

1.2.1 Free Trade Zone Project

スリランカは、現在、民間経済活動の振興ともあわせ、外資導入政策の一環として、Free Trade Zone Project を推進することとしている。この計画の推進のため Greater Colombo Economic Commission (GCEC) がその掌に当ることとなっている。(1978年法律第4号, GCEC Law)

この計画は、コロンボ港とKatunayake 国際空港を結ぶ総面積518平方キロメートルに及ぶ範囲を自由貿易地帯にして、外資導入を図り、経済・貿易の一大発展を遂げんとしている。企業誘致については、労働集約的かつ資源利用型のものを優先したいとしており、進出企業に対しては、投資優遇措置として、5年間の税免除、資本・利益の送金保証、輸出税及び必要設備の輸入税免除等が供与される。

1979年1月15日現在、このZone に進出済み又は認可済みの企業は、31企業にのぼっている。国別にみると、ホンコン系9社、米系6社、インド、タイ、西独、韓国、ドバイ、イラン、ノールウエー、フランス及びベルギー等多くの国が協力している。

この計画に関しては、スリランカ側では、特に輸出入貿易量が著るしく拡大するとの期待が大きい。しかしながら、一方で、この計画では、コンテナ化問題、コロンボ港の開発及びコロンボ港とFree Trade Zone を結ぶAccess の問題等、解決すべき問題が多いと考えられる。

1.2.2 その他の産業の現状

(1) Petroleum

A. Crude Oil

全量輸入に頼っており、1972～4年の間、毎年約180万トン輸入していたが、

1975年147万トン及び1976年145万トンと減少化の傾向にある。

Refinery については、コロombo北方のSabugaskandaに1カ所あり、現在、日産40,000バレルの能力を有しているが、1979年内に58,000バレルに能力アップされる予定。

B. Petroleum Products

1974年4万4,000トン及び1975年1万2,000トンの輸入を行っている。

1975年の輸入減は、コロombo北方のRefineryの稼働によるものである。

また、1980年にはNylon Plantも完成する予定。

(2) Fertiliser

Sabugaskanda Refineryの隣にUrea Fertiliser Plantが1979年末に完成する予定。月産40,000トン。これにより、Fertiliserの輸入は中止される予定。

(3) Cement / 建築資材

Free Trade Zone計画の実施により、荷動の増加が期待されている。

(4) Steel

Ceylon Steel Corp.が唯一のSteel Millとなっており、Oreからではなく、Pellet(輸入による)から生産している。

(5) 繊維原料

Free Trade Zone以外でも、繊維加工業は盛んで、綿花及びPolyestelの輸入を行っている。

(6) Wheat Flour

現在あるColombo港のMill(年間10万トン)に加え、1980年にPrima Mill(Trincomalee,年間約60万トン)が稼働予定。

このため、従来からのWheat Flourの輸入はなくなり、変って、豪、米、加からの小麦の輸入に切り変わる予定。

2. 貿易事情

1977年実績によると、輸出66億3,800万Rs(約4億4,253万US\$,243億600万円)、輸入60億700万Rs(約4億47万US\$,800億9,400万円)となっており、差引き6億3,100万Rs(4,207万US\$,84億1,400万円)のSurplus(1976年1億7,000万Rs,約1,133万US\$,22億6,667万円に比し、著しい改善)となっている。

輸出66億3,800万Rsについては、対前年比38%,18億2,300万Rs(約1億2,153

万US\$, 243億600万円)と著しい伸び(特にTeaの輸出価格の上昇に起因)を示している。

輸入60億700万Rsについても、対前年比29%, 13億6,200万Rs(約9,080万US\$, 181億6,000万円)と伸びている。これには輸入物価の上昇が大きく作用している。

2.1 輸 出

2.1.1 品目別輸出実績(金額ベース)

輸出について品目別に1977年実績をみると次のとおり。

Tea ; 1億8,580万Kg, 35億300万Rs(約2億3,353万US\$, 467億667万円)

Rubber ; 1億3,580万Kg, 9億3,100万Rs(約6,207万US\$, 124億1,333万円)

Coconut ; 2億8,100万nuts, 3億3,500万Rs(約2,233万US\$, 44億6,667万円)

Minor Agricultural Crops ; 3億7,800万Rs(約2,520万US\$, 50億4,000万円)

Industrial Exports ; 9億1,900万Rs(約6,127万US\$, 122億5,333万円)

Gems ; 2億3,800万Rs(約1,987万US\$, 39億7,333万円)

その他 ; 2億5,100万Rs(約1,673万US\$, 33億4,667万円)

2.1.2 2大品目(Tea及びRubber)の仕向け地別輸出実績(重量及び金額ベース)

次にスリランカの輸出2大品目のTea及びRubberについて、仕向け地別にみると次のとおり(同じく1977年実績)。

Tea : 英国(2,370万Kg, 3億3,480Rs,シェア9.6%)をはじめとする欧州向けシェアは16.9%(3,550万Kg, 5億9,450Rs), パキスタン13.6%(2,760万Kg, 4億7,500万Rs), イラク9.8%(1,880万Kg, 3億4,470万Rs), 米国8.7%(1,710万Kg, 3億590万Rs), エジプト7.0%(1,270万Kg, 2億4,380万Rs), 豪州5.2%(940万Kg, 1億8,170万Rs), 南ア連邦4.9%(740万Kg, 1億7,290万Rs), シリア4.8%(940万Kg, 1億6,790万Rs), サウジアラビア3.8%(480万Kg, 1億3,260万Rs), 加3.0%(530万Kg, 1億630万Rs), 以下, イラン, リビア, クエート, ニューゼaland, アデン, イエーメン, ソ連及び日本(190万Kg, 4,900万Rs)が2.9~1.4%の範囲のシェアとなっている。

Rubber : 中国39.4%(6,530万Kg, 3億6,690万Rs)をはじめとして, 欧州19.9%(2,600万Kg, 1億8,510万Rs), ソ連6.9%(780万Kg, 6,460万Rs), ポーランド5.0%(740万Kg, 4,650万Rs), 米国4.3%(480万Kg, 4,010万Rs), ルーマニア3.6%(450万Kg, 3,300万Rs), パキスタン3.5%

(510万Kg, 3,240万Rs), メキシコ3.4% (380万Kg, 3,190万Rs), スペイン1.3% (160万Kg, 1,250万Rs), 日本0.9% (90万Kg, 820万Rs) 及びその他17.8% (860万Kg, 1億940万Rs) となっている。

2.1.3 日本関係航路の冷凍貨物の輸出状況(重量, 金額ベース)

日本航路に関係の深い冷凍貨物の Shrimp, Prawn 及び Lobster の輸出状況をみると, 1977年全体の輸出1,681トン, 8,100万Rs (540万US\$, 10億8,000万円) に対し, わが国の輸入は563トン(約33%), 8億9,000万円となっており, さらに1978年のわが国の輸入は, 1,130トン, 14億6,000万円にのぼり, 増加の傾向にある。また, この種の荷動については, インド方面からも本邦向けにある模様。

2.2 輸 入

2.2.1 品目別輸入実績(金額ベース, なお, 可能な限り, 重量ベース)

1977年輸入について, 品目別にみると次のとおり。

(1) Consumer Goods 42.2%, 25億3,400万Rs (約1億6,893万US\$, 337億7,867万円)

この部門は次の3つに分類される。

A. Foods and Drink 36.3%, 21億8,100万Rs (約1億4,540万US\$, 290億8,000万円)

この部門の主要な輸入品目は, Rice 530千トン, 9億1,700万Rs (約6,113万US\$, 122億2,667万円), Flour 537千トン, 9億2,500万Rs (約6,167万US\$, 123億3,333万円) 及び Sugar 99千トン, 1億9,700万Rs (約1,313万US\$, 26億2,667万円) となっている。

B. Textiles 2.5%, 1億5,000万Rs (約1,000万US\$, 20億円)

C. その他の消費材3.4%, 2億300万Rs (約1,353万US\$, 27億667万円)

この部門では, スリランカにおいて, 近年中古車輸入が増えている Motor Cars 0.8%, 4,800万Rs (約320万US\$, 6億4,000万円) がこれに該当する。

(2) Intermediate Goods 44.1%, 26億4,800万Rs (約1億7,653万US\$, 353億667万円)

この部門では, 石油24.0%, 14億4,100万Rs (9,606万US\$, 192億1,333万円) が大きな比重を占めている。

(3) このほか, 建築, 輸送及び機械等の Investment Goods のシェアが12.4%, 7億4,600万Rs (4,973万US\$, 99億4,667万円) となっている。

2.2.2 国別輸入実績（金額ベース）

品目別に輸入先をみる資料はないが、金額ベースでは、サウジアラビア1236%、7億4,230万Rs、イラン975%、5億8,550万Rs、米国8.95%、5億3,750万Rs、日本6.62%、3億9,770万Rs、インド5.95%、3億5,760万Rs、英国5.45%、3億2,720万Rs、タイ4.77%、2億8,660万Rs、中国4.73%、2億8,410万Rs、パキスタン4.55%、2億7,340万Rs、仏384%、2億3,080万Rs、西独3.84%、2億2,250万Rs等となっている。

これらのうち、サウジアラビア及びイランからの輸入の主体は、おそらく石油であろう。また、欧州については、旧宗主国である英国をはじめとして、仏及び西独のシェアを加えると約13%にのぼり、欧州との結びつきが強い。一方、近隣国であるインド、パキスタン及びタイからの輸入も、この3カ国だけで15%強のシェアとなっている。

なお、わが国も、また金額ベースで第4位のシェアを有している。

3. 海運行政の現状

スリランカの海運行政は、港湾・造船部門とともに、Ministry of Trade and Shipping（以下MTS）の所管となっており、その行政機構は図Ⅱ-3-1のようになっている。この図で示されるように、スリランカでは海運業のみならず、造船業、港運業及び倉庫業のいずれも、政府が管理・運営する国营会社であり、MTSの傘下にある。

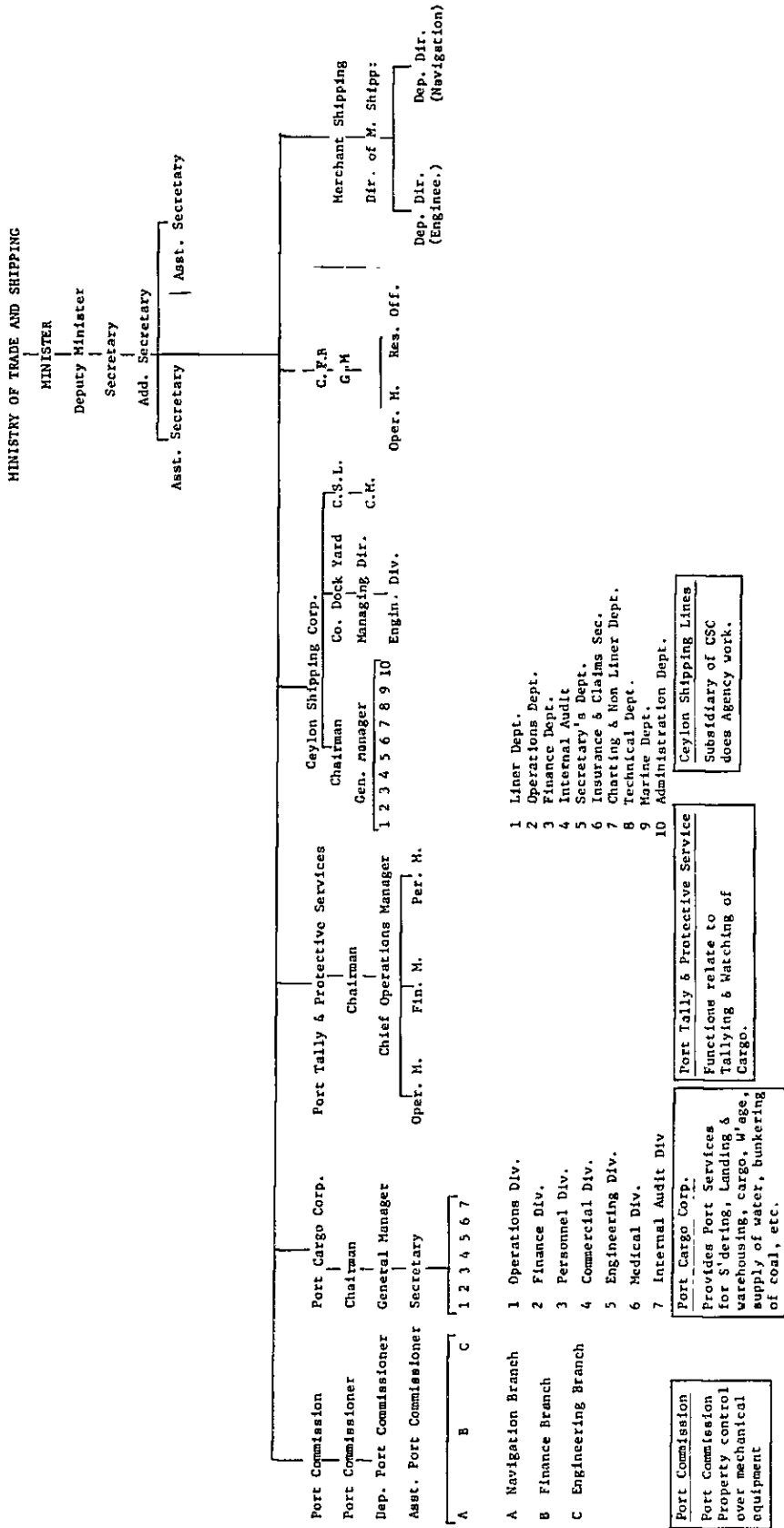
スリランカの外航定期海運会社は100%政府出資のCeylon Shipping Corp.（以下CSC）1社しかなく、スリランカ政府は自国海運を発展させるために次のような種々の助成をCSCに対して行っている。i) CSCに対する政府の直接投資（4,100万ルピーに達している）ii) 船舶取得の際の低利ローン、iii) CSC職員の所得に対する免税措置（1979年4月より）

このような財政面での助成とは別に、輸出入貨物のCSC船舶への積取りを促進させる政策も行われてきた。その中で、CSCの発展に大きく寄与したのがCentral Freight Bureau（以下CFB）の設立である。

CFBは、従来スリランカ荷主協会の下にあったCeylon Freight Bureauにかわって1973年9月に設立された公的機関で、MTSのコントロールを受けており、法律に基づき、すべてのスリランカ発貨物に対して輸送船舶スペースの確保・割当、船舶スペースと集荷貨物量とのバランス調整、運賃・協定等に関する船会社との交渉など、従来荷主・船社間で行われていた上記事務を一括して行うとともに自国海運の保護・育成を図っている。

スリランカにおける貨物輸出入の際の手続は、図Ⅱ-3-2の(1)及び(2)のとおりであり、

ADMINISTRATIVE STRUCTURE



輸出貨物はすべてC F Bから輸出船舶の指定を受けるようになっている。このため、C S Cは輸出貨物については優先的に積取れ、常に満船状態で出航できるが、C F Bとしても、高運賃貨物を優先的にC S Cの船に積取らせるわけではなく、むしろ他の船会社が敬遠する低運賃貨物（例えば、ココナツ、ファイバー等）を国営海運会社の立場上積まざるを得ないとしている。しかしながら、C F BがC S Cの発展に大きく貢献してきたことは明らかである。

一方、輸入貨物については、従来は、政府及びその関係機関の輸入物資は、例えば、F O B輸入契約に基づき自国船積みが行われていたが、最近C S Cの基礎もかたまり、輸入自由化政策を進めていることもあって、現在は、M T Sとその関係機関の輸入物資に限られており（これすら必要によりウエイパーを与えている。）、一般には、政府の規制は行われていない。

従来、C F Bによって行われてきた自国船優先政策について、本調査団としては、スリランカ側との討議に十分時間をさいた。その結果、スリランカ側は、上述の新政権のもとでの自由化政策とも相俟って、少なくとも、運営上は、自国船と他国船の差別はしないことを確認し、かつ、これを評価するとともに、かかる自由化政策が将来とも継続するものと期待した。

図 III-3-2 (1) 輸出手続

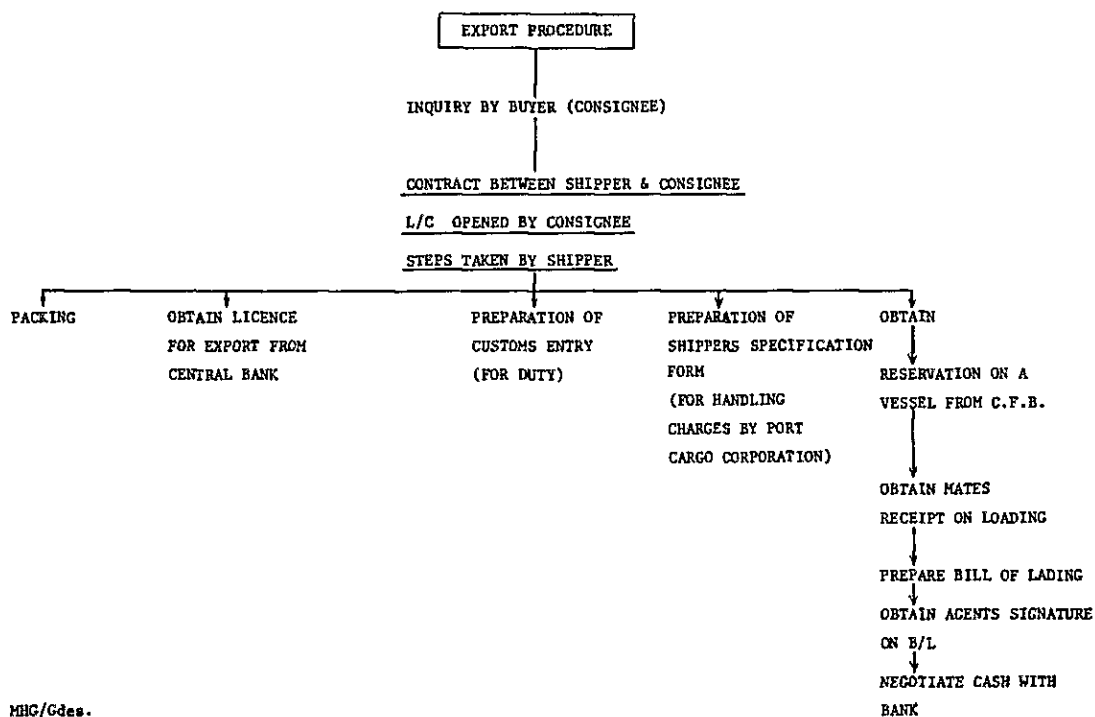
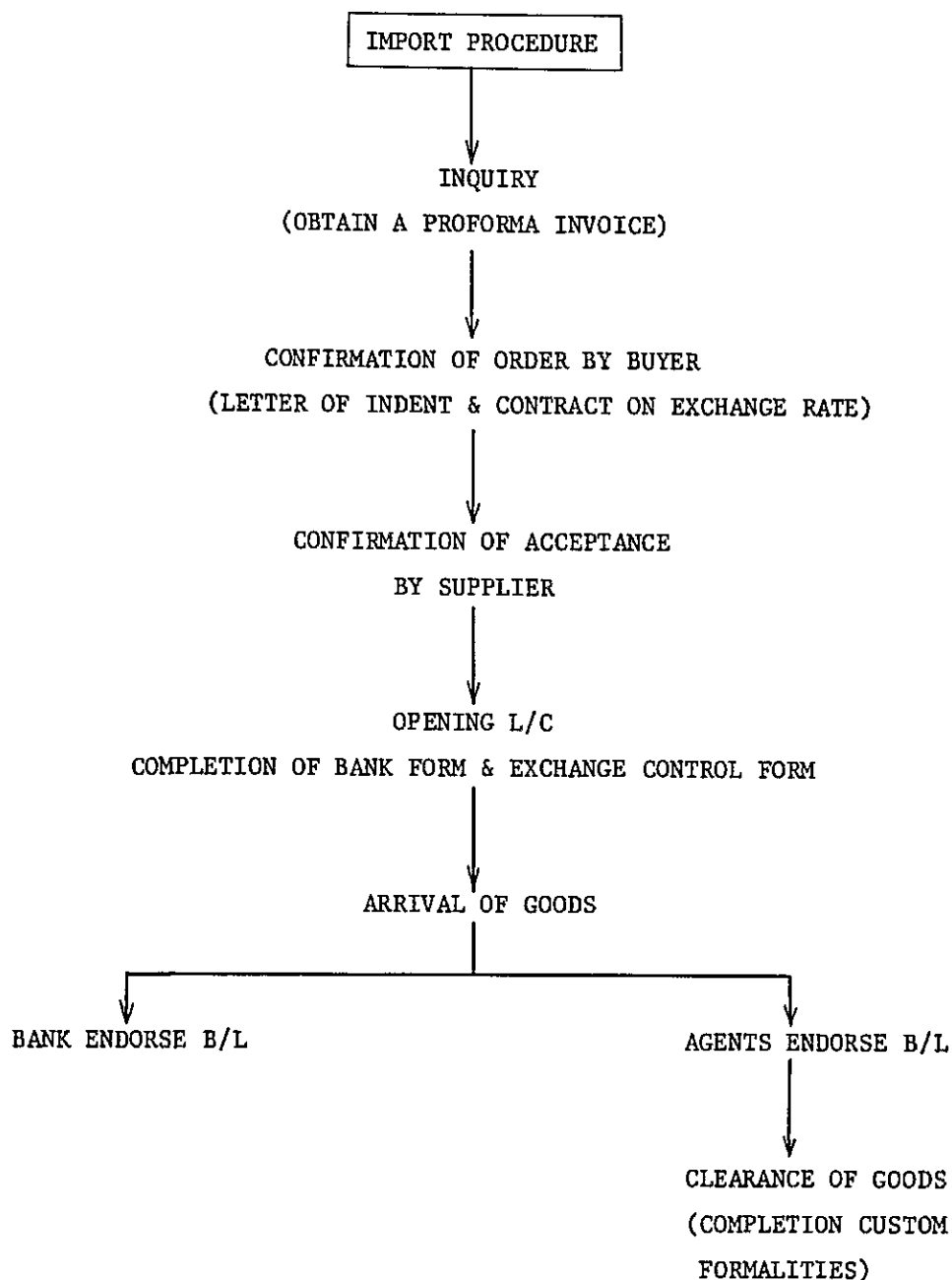


図 III-3-2(2) 輸入手続



4. Ceylon Shipping Corporation の現状

4.1 概要及び組織

Ceylon Shipping Corporation (CSC) は、1971年3月9日付 Ceylon Shipping Corporation Act No. 11 of 1971 に基づき設立された全額政府出資のスリランカ国唯一の外航定期船会社である。

C S Cの行政機構における位置付け及び内部組織はそれぞれ下記のとおりである。

(1) Administrative Structure 前節図Ⅲ-3-1参照

(2) Organization Chart 図Ⅲ-4-1

4.2 航路別概況

4.2.1 スリランカ/英国・欧州航路

社船5隻(12,000/15,000 D/W) Bale Capacity 650,000/700,000 cft)により月間一航海の配船を行っている。

往航は既述のCFB(Central Freight Bureau)の協力によってTea, Rubber, Coconut Fibreを主体にほぼ満船状態であり、復航はFlour, FertilizerをBase Cargoとして雑貨の上積みを行っている。積取比率は、往航平均40%(英国向け55%, 欧州向け25%)復航平均48%(英国より72%, 欧州より30%)となっている。

4.2.2 スリランカ/極東航路

中国との間に生ゴムと米のバーター契約があり、これをBaseとして2隻配船しているが、米は必ずしも定期的に期待できないのでしばしば韓国、日本、HK等に寄港せしめている。他方日本には備船3隻により折り返し配船を行っているが、往航は茶、ゴム、Fibreを主体に復航は鋼材、機械、雑貨等でほぼ満足すべき消席率である。積取比率については中国とは50/50の協定が守られており、極東とは往航43%、復航50%である。

4.2.3 スリランカ/シンガポール(中近東を含む)

その他定期航路としてSingapore折り返しがあるが、船型も小さく不満足な状況である。更に中近東、紅海等への配船実績はあるが何れも定期配船ではない。反面、ペルシャ湾、紅海、東地中海へは可成りの輸出荷動き実績があるが、近隣諸国特にMaldivian Shipping Lineがその大半を輸送している。

4.3 財務状態

1977年及び1978年の貸借対照表及び損益計算書は、表Ⅲ-4-1及び表Ⅲ-4-2のとおり。

損益計算書に計上された航海損益(Surplus on Completed Voyage)は118百万ルピーより162百万ルピーと前年比37.3%の伸びを示しており、純益(Appropriations-貸借対照表ではReserve and Surplusに含まれている。)も4.7百万ルピー(7千万円)より11.5百万ルピー(1億7千万円)と大巾に伸びている。Net Profitに対して75%のTaxを支払った後の数字であるので、極めて順調とみられる。

CEYLON SHIPPING CORPORATION - ORGANIZATION CHART

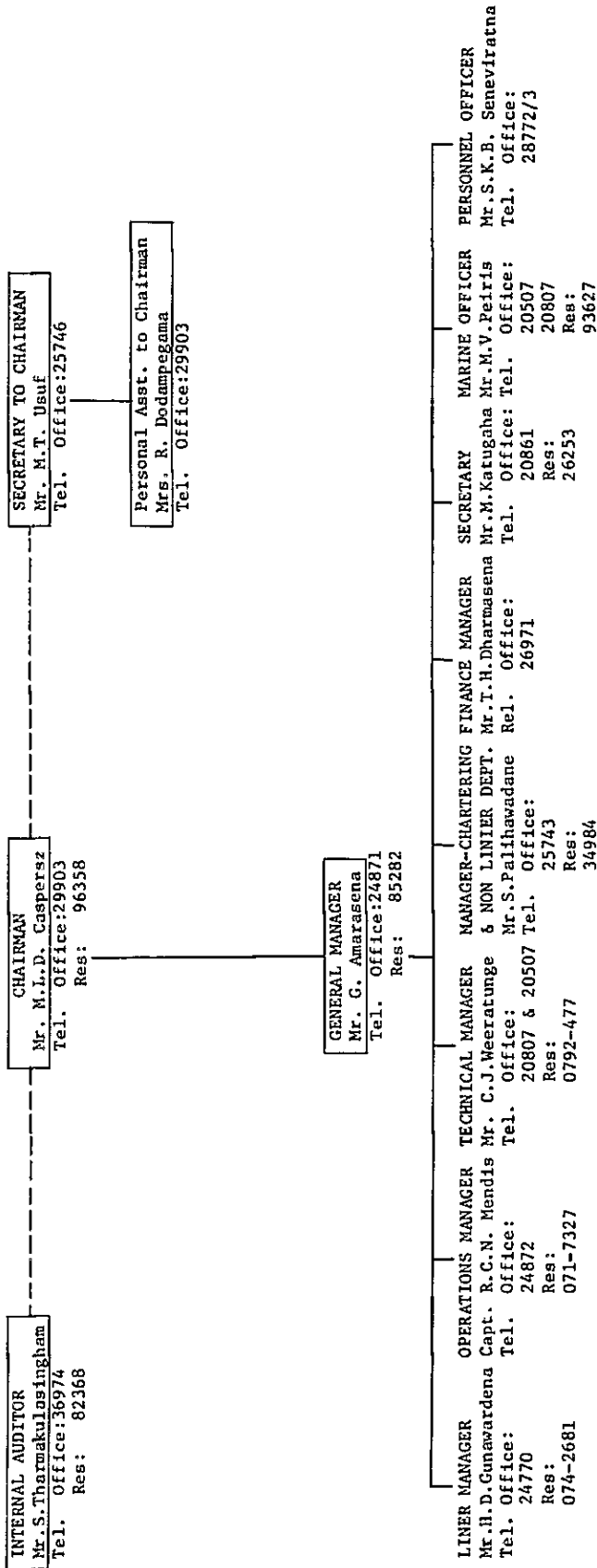


表 III-4-1

CEYLON SHIPPING CORPORATION
BALANCE SHEET AS AT 31ST DECEMBER 1978
PROVISIONAL DRAFT ACCOUNTS

CAPITAL EMPLOYED	Note	1978 Rs.	1977 Rs.
<u>GOVERNMENT AUTHORISED CAPITAL</u>		100,000,000	100,000,000
<u>GOVERNMENT CONTRIBUTED CAPITAL</u>		41,833,510	41,833,510
<u>RESERVES & SURPLUSES</u>	1	90,879,198	80,051,872
<u>PROVISIONS</u>	2	43,825,232	23,380,539
<u>LONG TERM LIABILITIES</u>	3	34,993,072	31,687,060
		<u>211,531,012</u>	<u>176,952,981</u>
 REPRESENTED BY:			
<u>FIXED ASSETS</u>			
Vessels	4	98,546,246	111,334,067
Motor Vehicles, Equipment etc.	4	1,113,893	695,452
Capital Works in Progress		1,000,362	609,570
		<u>100,660,501</u>	<u>112,639,089</u>
Investments	5	<u>30,922,508</u>	<u>30,622,508</u>
<u>CURRENT ASSETS</u>			
Inventories		12,600,000	10,616,837
Deposits & Pre-payments	6	49,904,435	7,026,069
Accounts Receivable	7	144,727,324	77,180,789
Accounts Receivable Subsidiary Companies		3,511,136	2,545,741
Bank Balance and Cash	8	17,740,820	55,099,043
		<u>228,483,715</u>	<u>152,468,479</u>
<u>DEDUCT: CURRENT LIABILITIES</u>			
Accounts Payable	9	129,461,111	99,528,227
Incomplete Voyages		18,506,099	18,666,466
Accounts Payable Subsidiary Companies		409,542	495,542
Compensation Payable to Shareholders of C.S.C. Ltd.		77,960	86,860
		<u>148,535,712</u>	<u>118,777,095</u>
Net Current Assets		<u>79,948,003</u>	<u>33,691,384</u>
Total Net Assets		<u>211,531,012</u>	<u>176,952,981</u>
 FINANCE MANAGER	 CHAIRMAN		

PROFIT AND LOSS STATEMENT FOR THE YEAR ENDED 31ST DECEMBER 1978

	Note	1978 Rs.	1977 Rs.
Surplus on Completed Voyages	1	162,450,778	118,079,316
<u>Less: Fixed Operating Expenses</u>	2	86,381,044	69,229,278
OPERATIONAL SURPLUS		76,069,734	48,850,038
<u>Add: Income from other Sources</u>	3	19,363,755	13,417,342
GROSS SURPLUS		95,433,489	62,267,380
<u>Less: Management Expenses</u>	4	10,725,569	7,594,480
<u>NET PROFIT BEFORE INTEREST & FINANCING CHARGES</u>		84,707,920	54,672,900
<u>Less: Interest & Financing Charges</u>	5	25,625,071	11,625,527
<u>NET PROFIT FOR THE YEAR BEFORE TAXATION</u>		59,082,849	43,047,373
<u>Less: Provision for Income Tax</u>		45,000,000	35,000,000
<u>NET PROFIT AFTER TAXATION</u>		14,082,849	8,047,373
<u>Adjustment in respect of previous years</u>		2,550,000	3,319,195
<u>PROFIT AVAILABLE FOR APPROPRIATION</u>		11,532,849	4,728,178
<u>Less: Appropriations</u>			
Consolidated Fund		1,000,000	1,000,000
Transferred to Loan Redemption Reserve		10,532,849	3,728,178

4.4 保有船舶の状態

C S C の保有船隊は、C S C 所有の貨物船 8 隻及びチャーター船（貨物船）3 隻、計 11 隻 103,955 DWT（チャーター船 17,990 DWT）であり、その船名、載荷重量トン数、船齢等は、下表に示すとおりである。

表Ⅲ-4-3 保有船隊一覧

(1) C S C 所有船

Name of Vessel	Dwt Tonnage	Bale cu. ft.	Speed Knots	Age of Vessel	Country of Manufacture	Date of Acquisition	Trade to be Placed
LANKA RANI	15,228	710,822	14K	18	Netherlands	Jan 1971	UK/Continent/Sri Lanka
LANKA DEVI	14100	670,882	14K	17	Scotland	Apr. 1972	UK/Continent/Sri Lanka
LANKA SHANTHI	14,350	643,630	14K	15	Belgium	May, 1973	UK/Continent/Sri Lanka
LANKA KBERTI	11,877	608,710	14.5K	21	N. Ireland	Feb. 1975	UK/Continent/Sri Lanka
LANKA RATNA	14,825	702,000	15K	21	Netherlands	Aug 1975	UK/Continent/Sri Lanka
LANKA KANTHI	6,790	377,150	14.5K	20	Sweden	Nov. 1972	China/Japan/Sri Lanka
LANKA KALYANI	6,275	328,085	14K	19	Denmark	Sep. 1972	China/Japan/Sri Lanka
LANKA SAGARIKA	2,521	100,647	12K	19	Japan	Feb, 1972	Singapore/Sri Lanka

(2) チャーター船

Name of Vessel	Dwt Tonnage	Bale cu. ft.	Speed Knots	Age of Vessel	Country of Manufacture	Owner	Trade to be Placed
NEPTUNE BERYL	4,675	319,989	18.5	15	Denmark	Neptune Orient Lines	China/Japan/Sri Lanka
NEPTUNE AGATE	8,640	370,596	15.5	17	Netherland	Neptune Orient Lines	China/Japan/Sri Lanka
NEPTUNE JASPER	4,675	319,989	18.5	14	Denmark	Neptune Orient Lines	China/Japan/Sri Lanka

これら船隊は、上表に示す如く、欧州航路に 5 隻、中国・日本航路に 5 隻（チャーター船 3 隻）、シンガポール航路に 1 隻投入されているが、C S C 所有船 8 隻は、1971～1975 年にかけて購入した（購入価格合計 1 億 6,080 百万 Rs）相当船齢の高い中古船である。なお中国・日本航路に投入されている 2 隻は、中国の援助（5 年据置 10 年返済無利子）により、欧州航路に投入されている 4 隻は西独の Soft Loan により購入したものである。C S C 責任者の言及びレポートの報告によるとこれら船舶の状態及び各船に対する C S C の意向は、次のとおりである。

(1) LANKA RANI

主機、補機とも良好な状態にある。設備は良好であるが、空調設備がない。カーゴウインチも寿命がきており、取り替えるにしてもスペアを手に入れない。状態運航するか否かは、1979 年 5 月の特別検査次第である。

(2) LANKA DEVI

主機は、B & W であり、備品が高価な難点はあるが、ほぼ満足のいく状態にある。補機、設備についても良好な状態にある。船体については、前回の特別検査で二重底が弱

いことがみつまっている。採算性からみて、今後約2年間位が限度と考えられるが、本船はリプレスするつもりはなく、でき得る限り長期間使用する予定である。

(3) LANKA SHANTHI

本船は、CSC所有船中最も新しく、カーゴウインチを除いて船の状態は良好である。

(4) LANKA KEERTI

特別検査を受検中であるが、本船の状態は悪い。欧州航路で第1にはずす予定の船舶である。

(5) LANKA RATNA

本船は、カーゴウインチを除いて概ね満足のいく状態にある。回目の特別検査は、1980年であり、それ以降の運航はこの検査次第である。

(6) LANKA KANTHI

本船は、Marine Diesel Fuel で運航しており、過給機及び排気ガスボイラーを設備していない。電気は直流であり、また、クレーンのスベレーは、現在では入手できない。本船は速やかに新替したいとの意向である。

(7) LANKA KALYANI

設備は、きわめて良好であり、船員訓練船としても使用している。機関部関係は、かろうじて満足のいくものである。

本船は、可能な限り、早期に更新したいとの意向である。

(8) LANKA SAGARIKA

本船の状態は、船体部、機関部とも悪い。回目の特別検査の1981年までには本船を更新したいとの意向である。

なお、これら船舶の内、コロンボ港で荷役中であったLANKA RATNAについては、船の状態に関し現地での調査を行った。

本船に関する限り建造後21年の老齢船にかかわらず船体の衰耗状況、諸設備の状況等よりみてきわめて適切な整備、運航がなされていることが伺える。また、本船の責任者の言によれば、これまで大きなトラブルの経験はないとのことであった。

5. コンテナリゼーション

スリランカ国に於けるコンテナリゼーションは、ごく一部在来船による輸送(1978年実績10,000TEU)以外見るべきものはないが、先進貿易相手国の要請、近隣諸国のフルコンテナサービスの提供との競合等コンテナ化への対応を迫られており、既にその一部が着手さ

れている。既述のフリー・トレード・ゾーンに於ける軽工業品の生産増加に伴い益々その要請は強まってくるものと推測される。

港湾：現存のクイーン・エリザベス埠頭の先端を約1,000 FT延長しその後背を埋め立て、縦約1,000 FT, 横(巾)約110 FTのコンテナヤードを建設中であり、1979年3月現在約半分の埋立てが終り、年末に完工の見込との事である。

機器：ヤードが狭いためコンテナクレーンの施設は現段階では見送る可能性が大きい。

Handlingにはトップリフターを利用し、シャーシーを使用して横持ちし、港内及至港外の倉庫でStuffing/Strippingを行っている。

鉄道、道路：共にコンテナ輸送には不適であり、本格的なコンテナ輸送を導入するためには大がかりな拡張、整備が求められる。

通関：現在のスケールでは税官吏立合いの下で作業が行なわれており問題ない。

以上で明らかな如く今後の問題としては荷動き予測がきめ手となるが本格的なコンテナ時代を迎えるには先づコンテナヤードの拡張の可能性及びインランドの主要拠点と港湾を結ぶ幹線道路及び鉄道の確保が鍵となる。

IV. 船舶更新計画に関する考察

1. 1978年船舶更新計画の要旨と今次調査による補足

1.1 1978年船舶更新計画（わが国に提出越しているもの）

1978年12月、わが方に提出越したスリランカの船舶更新計画の概要は次のとおりである。

航路	現状	更新船型	新隻数	計画貨物容量 cu.ft.	コンテナ積載量	備考
Sri Lanka/ UK/Conti	12,000/15,000D/W 5隻	10,000D/W	4隻	550,000	230箇	1隻当り船価 27.2億円
Sri Lanka/ China/Japan	中国航路 6,000D/W2隻 日本航路用船 2~3隻	9,800D/T	4隻	450,000	reefer 218箇	28.2億円
	25,000 を含む					
Sri Lanka/ Singapore/ Middle East	2,500D/W1隻	3,000D/T	4隻	150,000/ 200,000	62箇	10.3億円
小計						65.7億円
						× 4
計						262.8億円

1.2 今次調査による補足

今次調査では、CSC側に上記更新計画の概要を確認しつつ、さらに、次のとおり補足的事情聴取を行った。

- (1) わが方がCSCのFuture Development Program for Shippingを問うたところ、①現存Fleetsの老令化に伴うReplace計画、②既存航路での船隊拡充及び③新規航路への進出、という3つのPhases計画についての考え方があつた旨説明があつた。
- (2) これに関し、最終的に書面（資料13）により提出されたNoteにおいて、Future Development Program for Shippingに関し、考慮すべきMajor Factorsとして、①CSC船隊の老令化と現在の船価安を考慮すると8隻全部のReplacementが望ましいこと、及び②代替船の船種・船型としては、少なくとも10年先のType of Cargoesを考慮し、とりわけスリランカにおけるコンテナ化のImpactを考える必要があり、最低200箇のコンテナを収容しうるMulti-Purpose Vesselsとしたいこと。等が確認できた。

(3) 航路別船舶更新計画に対する考え方

a. Sri Lanka/UK/Continent

現状においても、復航貨物に問題があり、Bulky Cargoes の Wheat Flour 及び Fertiliser で補っている。しかも、これについては、1979年末には Urea Fertiliser Plant 及び1980年には Prima Mill が稼動するので、これらの荷動はなくなる。このため現在 12,000/15,000 D/T 5隻 (Bale Capacities 650,000/700,000 cu.ft., 1航海平均5月) を 550,000 cu.ft. 型 (10,000 D/T) 4隻 (One Trip 4月) による Monthly Service を確保したい。

b. Sri Lanka/China/Japan

中国航路については、Rubber/Rice の Barter 協定に基づく取引があり、Rice の輸入の不安定要因については、中国からの Manufactured Goods が十分期待できるので、この航路に2隻を充当したい。なお、Homeward Cargoes としては、日本等その他の諸国からの補填が必要である。

また、韓国及び香港も含めた日本航路については、Reefer Capacity 25,000 cu.ft. を含む Bale Capacities 450,000 cu.ft. (9,800 D/T) 型2隻 (one Trip 2ヵ月) による運営を図りたい。

なお、Reefer については、現在日本向けの Shrimp, Prawn 及び Lobster (1978年実績では、1,130トン、14億6,000万円) の運送に備えようとしているものである。

c. Sri Lanka/Singapore/Middle East

現在の Singapore 航路の1隻 (2,500 D/T) による Monthly Service を、さらに Gulf 及び Red Sea にも航路拡大することとして、4隻 (3,000 D/W, コンテナ又はパレットの運送が可能なもの) による Regular Service を提供したいこと。

2. 航路別海上荷動と船隊規模

2.1 UK. Continent

1978年 Sri Lanka/UK. Continent (往航) の海上荷動は、227,408トン (UK関係66,332.25, Continent関係158,075.75) であった。このうち CSC 船隊の積取分は90,782.75トン (積取比率39.9%, うちUK関係36,839.75トン, Continent関係53,943トン) となっている。従って、この航路の Outbound Cargo について、CSC 船隊は、量的には、既に UN Liner Code 条約にいうところの40

％のシェアを有している。

一方、UK, Continent/Sri Lanka (復航)については、1978年の海上荷動は全体の172,459トン(UK関係73,496, Continent関係98,963)に対し、CSC船隊は、一部推定も含めて83,982トン(UK関係、72％のシェアとして52,917, Continent 31,065, 全体に対する積取比率48.6％)と考えられる。従って、UK・Conti./Sri Lankaの復航貨物については、CSC船隊は半数に近いシェアを既に有しているといえる。

次に、この航路のCSC船隊の積取実績を月間ベースでみると、毎月、往航7,565トン、復航6,999トンあり、現有船腹、12,000～15,000トン型5隻を運航するに妥当な海上荷動はあると考えられる。

但し、この航路の復航貨物については、Wheat Flour及びFertiliserのようなBulky Cargoesにより、現状補完されているところ、既述のとおり、Prima Mill(1980年稼動予定、年間約60万トンの製粉能力)及びUrea Fertiliser Plant(1979年完成予定、年産480,000トン)によって、これらの海上荷動がなくなるため、1万DWTクラス計4隻で十分な運営ができよう。

なお、この航路の1船ベースのHypothetical Voyage Economics(資料23参照)に挙げている貨物量; WEST BOUND 4,500DWT(Colombo/UK2,750, Colombo/Conti. 1,750)及びEAST BOUND 4,750DWT(UK/Colombo 3,500, Conti./Colombo 1,250)は、Freight Tonへの換算比を考慮すると1万DWTの船型(1船ベース)で、往航及び復航とも、ほぼ満船に近い貨物量と考えられ、妥当なものと考えられる。

2.2 China・Japan

(1) China Trade

Sri Lankaの対China貿易は、両国のTrade Agreementに基づくRubber輸出及びRice輸入というパートナー貿易を主体としている。なお両国船隊の積取比率も、協定により、50:50で運営されている。

中国向けRubberの輸出は1977年6,530Kg=6万5,300トンとなっており、このほか年間Sundries 3,164F/T程度のOutboundの荷動がある。なお、Rubberの荷動は1976年7,460万Kg=7万4,600トンに対し1977年930万Kg=9,000トンと対前年比1.2％の減となっている。スリランカにとって第1位(39.4％)のシェアを有する中国へのRubberの輸出は、中国の近代化計画の進展具合にもよるが、当面、現状程度の推移をするものと考えられる。

一方、輸入品目 Rice についてみると、中国からの Rice の輸入は 1977 年 98,150 M/T (1975 年 238,338 M/T 及び 1976 年 11,455 M/T) とバラツキが大きい。

これに関しては、Sugar 18,000 M/T (1976 年 10,001 M/T, 1976 年零) の輸入で適宜補なわれている。

このように China Trade は、年間往・復航合計約 15 万トン程度の海上荷動量であり、しかも、復航貨物としての Rice の荷動が不安定であり、一方で、中国港湾の混雑等を考慮すると、定期航路の運営をすることに困難もあるので、むしろ、荷動に合わせた Tramp 運営(用船のケースも考慮に値しよう。)が望ましかろう。

(2) Japan Trade (韓国及び Hong Kong を含む)

Sri Lanka/Japan (往航) の海上荷動は、1977 年全体 65,117 トンあり、CSC 船隊は 27,686 トン(42.5%) の運送実績を有している。一方、Japan/Sri Lanka (復航) については、1977 年全体の海上荷動 102,429 トン(1978 年 81,586 トン) に対し、CSC 船隊は 48,473 トン(47.3%、なお、1978 年 35,928 トン、44.0%) の実績を有している。これを月間ベースでみると、CSC の 1977 年運送実績は、往航 2,307 トン及び復航 4,039 トン(1978 年 2,994) となっている。従って、韓国及び香港を含め、将来の荷動増を期待すれば、8~9 千トン型 2 隻で Monthly Service を行うのは妥当と考えられる。

2.3 Singapore・Middle East

Sri Lanka と Singapore 間の全体の海上荷動に関する資料は入手できなかったが、CSC 船隊(配給は 2,500 トン型の Lanka Sagarika/1 隻) の運送実績は 1978 年往航 6,781 トン(月間 565 トン) 及び復航 10,068 トン(月間 839 トン) であり、実績は極めて低い。

また、Gulf 及び Red Sea への航路拡大に関し、Gulf 向け海上荷動(往航)としては、1977 年実績で 112,000 トン(月間 9,333 トン) あるが、CSC のシェアは僅かに 1% に過ぎず、一方、復航は定期船適貨はない。また、Red Sea についても、往航年間 60,000 トンの荷動(CSC のシェアは 31%、なお、Maldivian Shipping Line のシェアは 46%) があるものの、Gulf 同様、復航貨物に問題があり、現状、不定期的に適宜配船しているといえよう。

以上のように、この航路は問題も多い航路ではあるが、Sri Lanka と関係の深い近隣航路でもあり、3,000 トン型 1~2 隻で航路の充実を図ることも妥当であろう。

2.4 その他の航路

その他の航路として、USA, Canada 及び Australia が考えられるが、CSC として

は、これらの航路では、復航貨物に問題があって、現在、C S C船隊の投入は考えていないことが判明したので、今次調査の対象から外した。

3. 航路別1船ベースの航海採算

Sri Lanka/UK, Europe 航路(年間ベース)

freight U. S. \$	3,491,000	
Port Expenses	213,000	
Cargo -"-	828,000	
Agency Com	122,000	
Fuel	492,000	
(FO@100, DO@200)		
<hr/> Total	1,655,000	
Net Proceed	1,836,000	(歩留り52%)
Crew Wages	184,000	
Engine/Deck Exp	224,000	
Insurance	64,000	
Management Fee	32,000	
Misc	24,000	
<hr/> Total	528,000	

Profit 1,308,000 但償却, 金利前

[註] 航海ベース(年間3航海)

Freight (OUT)	431,250	Port Exp	71,000
(IN)	<u>732,000</u>	Cargo Exp	275,800
	1,163,750	Agency Com	40,757
		Fuel	164,000
		<hr/>	551,557
		Net Proceed	<u>612,193</u>

Sri Lanka/Far East 航路 (年間ベース)

Freight U. S. \$	2,745,000	
Port Expenses	84,000	
Cargo - " -	475,200	
Agency Com	108,450	
Claim	137,250	
Others	54,000	
Fuel	317,700	
<u>Total</u>	<u>1,176,600</u>	
Net Proceed	1,568,400	(歩留り 57%)
Crew Wages	160,000	
Engine / Deck Exp	192,000	
Insurance	56,000	
Management fee	32,000	
Misc	24,000	
<u>Total</u>	<u>464,000</u>	
Profit	<u>1,104,000</u>	但償却, 金利前

(註) 航海ベース (年間 6 航海)

Freight (OUT)	120,000	Port Exp	14,000
(IN)	337,500	Cargo Exp	79,200
<u>457,500</u>		Agency Com	18,075
		Claim	22,875
		Others	9,000
		Fuel	52,950
		<u>196,100</u>	
		Net Proceed	<u>251,400</u>

Singapore/Sri Lanka/Gulf Middle East 航路 (年間ベース)

Freight U. S. \$	1,940,000
Port Expenses	80,400
Cargo - " -	360,000
Agency Com	43,200
Claim	108,000
Mise	60,000
Fuel	428,400

Total 1,080,000

Net Proceed 860,000 (歩留り44.3%)

Crew Wage	100,000
Engine / Deck Exp	128,000
Insurance	24,000
Mauagement Fce	32,000
Mise	16,000

Total 300,000

Profit 560,000 但償却, 金利前

[註] 航海ベース (年間6航海)

Freight (OUT) 323,000	Prot Exp	13,400
(IN) Nil	Cargo Exp	60,000
<hr/> 323,000	Agency Com	7,200
	Claim	18,000
	Mise	10,000
	Fuel	71,400
	<hr/>	180,000
	Net Proceed	<u>143,000</u>

4. 船型別船価の試算（1船当り，1982年3月引渡として）注：1US\$=200円

項 目	10,000D/W	9,800D/W (Reefer 付)	3,000D/W
建 造 費 (含む予備品費)	千円 2,120,000	千円 2,230,000	千円 1,010,000
コンサルタント費 (約5%)	100,000	100,000	50,000
予 備 費 (約2.5%)	50,000	50,000	40,000
計	千円 2,270,000 (11,350千ドル)	千円 2,380,000 (11,900千ドル)	千円 1,100,000 (5,500千ドル)
		1船ベースの3種合計	千円 5,750,000 (28,750千ドル)

5. 経済評価 (IRR—Internal Rate of Return)

前記3.航路別1船ベースの航海採算に基づく内部収益率 (IRR)を計算すると，表Ⅳ-5-1のとおり，わが方に申し越している3航路の3種の船型につき1船ベースのIRRは，UK/Continent航路9.7%，China/Japan航路6.8%及びSingapore/Gulf/Red Sea 8.0%であり，それぞれFeasibleといえよう。

なお，IRRの算出に当っては，簡略化のため，船舶の寿命20年（20年後の残存価値を零とした。但し，実際には，最低Scrap Valueとして購入船価の5%程度のValueは残る。）として，この20年間の内部収益率を計算することとし，かつ，この間のCost upについては，運賃引上げ（なお，Cost up 7%に相応する運賃upは4.8%程度）によりカバーされるとの考えに立っている。

また，Net Present Value (NPT)の計算に当っては，一律に

$$\frac{1-r^n}{1-r} \cdot r \text{ (但し, NPT=8\%の場合, } r = \frac{1}{1+0.8} \text{) として算出した。}$$

なお，NPTについては，原則として，8%と10%の2例をとり上げ，IRRとしてはこの2者による単純平均を求めることとした。

表 IV-5-1 船型別 (1 船ベース) の I R R

航路 (船型)	Freight	Voyage Cost	Net Proceeds	① Ship Cost	② Profit	NPV		④ Price	船価支払後の Profit			⑥ 平均	IRR (%)		
						③ 6 or 8% Discount	③ 8 or 10% Discount		⑤ ③-④	⑤ ③-④	⑤ ③-④				
Sri Lanka/ UK/Conti. (10,000 D/W)	3,491	1,655	1,836	528	1,308	(8%)	12,842	11,136	11,350	(8%)	1,492	(10%)	Δ214	1.75	9.7
Sri Lanka/ China/Japan (9,800 D/W)	2,745	1,176.6	1,568.4	464	1,104.4	(6%)	12,667	10,843	11,900	(6%)	767	(8%)	Δ1,057	0.8	6.8
Sri Lanka/ Singapore/ Middle East	1,940	1,080	860	300	560	(8%)	5,498	-	5,500	(8%)	Δ2	-	-	-	8.0

6. 本件調査団の所見

以上、所要項目について調査・考察してきたところ、とりわけ、以下のとおり、海上荷動、コンテナ化の情勢及び財務経営上の観点からみて、かつ、これに加えてC S C船隊の老令化という問題を特に考慮すると、少なくとも、向後5カ年程度を見通した緊急更新計画（6.2参照）を早急に推進すべきものと考えられる。

6.1 理由

6.1.1 海上荷動

スリランカの輸出・入海上荷動は、以下にみるように、概して、当面、現状程度の推移をするものと考えられる。

- (1) 通常、定期船貨物の荷動については、消費地の経済動向、とりわけ、経済成長率を指標として、その予測を行ないうる。しかしながら、スリランカの輸出は、現状、農産品中心であり、一概に消費地（欧州及び日本）の経済動向を反映するわけにはいかない。一方、これらの輸出農産品の生産動向についても、作付面積の拡大、生産性の向上等努力が認められるものの、天候に支配される面が強く、また、反面、生産量の増大とマーケットは反比例すること等を考慮すると、現在C S C定期船船隊がベース・カーゴにしている輸出農産品は、現状以上に大きく進展する材料は見い出せなかった。
- (2) 一方、輸入については、物資は確かに不足しており、例えば、近年わが国からの中古車の輸入等漸次増加の傾向にあり、スリランカの経済成長率（最近5カ年の平均は3.5%）に従って増大していくであろう。しかし、その大枠は、国際収支の制約等により決せられるといえよう。
- (3) また、大きな期待がもたれているFree Trade Zoneは、発展次第では、輸出・入海上荷動を飛躍的に増大する可能性を秘めているといえよう。しかしながら、新政権樹立後間もなく、自由化政策もその緒についたばかりの過渡期にあり、長期化する世界経済の不況を考慮すると、不確定要因が多く、長期的な判断はにわかにはできない。なお、FTZに関しては、このProjectとも並行して推進すべきコロombo港の開発及びこれとZone間を結びAccessの開発等の問題も残されている。
- (4) 以上のような状況下のもとで、現在、C S C船隊は、欧州及び日本の主要航路において、いわゆる定期船同盟行動憲章条約にいうところの40%のシェアを既に実績として保有し、海上荷動の面からはほぼ満足すべき状態にあるといえよう。

6.1.2 コンテナ化の情勢

コロombo港の年間コンテナ扱い量は10,000TEU（1978年、月間800箇）の荷動

をしており、これについては、既にわが国に申し越している船舶更新計画の3種の船型とともに、一部コンテナの積載が可能であることを希望しているところである。そして、コンテナ・ヤードについても、クイーン・エリザベス埠頭の先端を延長する工事を鋭意推進している。しかしながら、先進国関係航路では既にコンテナ化が一般化し、またスリランカ近隣諸国でもコンテナ化が漸次進展しつつあり、CSC船隊としても、近い将来、長期的観点から、フルコンテナ船の導入を検討すべき時期が到来しないとはいえない。

従って、コンテナ化の問題からみても、当面、5カ年程度の緊急対策に止めおくことが妥当な措置かと考えられる。

6.1.3 財務経営上の観点

海運会社の経営としては、その保有船隊が船令的に適当な分布をしていることが望ましい。例えば、一時に全数の船舶を更新すると、一時期にコスト負担が集中することになるので、これを船令に応じて平均化することが望ましい。

また、一時に全数の船舶を更新してしまうことについては、船令を仮に平均20年と考えると、その間、経営上の柔軟性を減殺することにもなる。

けだし、最近の世界経済の変動はめまぐるしく、また、上記コンテナ化の動勢及びFree Trade Zoneの推移状況を考慮すると、現時点では、CSC船隊の将来の全ぼうを判断しうるほど十分なデータはないというべく、ここに、当面の緊急対策としての提言をする次第である。

6.2 考えられる緊急5カ年更新計画の内容

CSCの船隊の現状からみると、同社のメンテナンスは良好であり自社船は船令25年までは使用可能とみうけられる。これを前提として、向後5カ年間では、航路別には、概ね次のような状況にある。

欧州航路：現有5隻のうち船令の古い2隻程度が今後5カ年間に引退することとなるが、1隻の新船投入により、計4隻による船隊編成でMonthly Serviceを維持できよう。

極東航路：自社船2隻全部が向後5カ年間に引退すると考えられるが、中国航路の荷動の不安定要因及び現在でも日本航路が用船により運営されている点を考慮すると、新船1隻を投入し、かつ備船2-3隻により定期サービスは維持できるものと考えられる。

シンガポール・中近東航路：唯一の自社船1隻が引退することとなるので、近隣航路の重要性に鑑み、代替船1隻を投入して、航路運営の充実を図る。

以上のような航路状況に鑑み、緊急5カ年船舶更新計画の考えられる内容は次のとおり。

欧州航路	1万屯型	1隻	船価約22億7,000万円
極東航路	9千屯型	1隻	“ 23億8,000万円

(Reefer 付)

シンガポール・中近東航路	3千屯型	1隻	“ 11億円
	計	3隻	船価約57億5,000万円

注：船価は1981年引渡としての試算

なお、この更新計画によれば、将来、船腹過剰による売船等の事態は予想されないが、逆に、船腹不足が生じた場合には、中古船購入のケースも含め用船をもって補充するとの考え方に基づくものである。

V. その他（参考）

スリランカの造船業の概要

1. 概 要

当国におけるドック、船台を有する造船所は、コロンボにある Colombo Dockyard Ltd（略称CDL）唯一つであり、修繕船を主体とし一部タグボート、ランチ、パトロールボート等の小型船の建造を行っている。この造船所は、スリランカが英国の植民地下にあった1908年に英国の援助を受けて建設され、政府機関である Colombo Port Commission によって運営されていたが1974年6月、Ceylon Shipping Corporation 出資による資本金100百万ルピーの造船所としてCDLに経営が移った。その後、1975年8月には香港系の民間資本が25%出資（残り75%CSSC出資）の合併企業となり現在に至っている。なお、CDLは、コロンボ港に臨み約6ヘクタールの敷地面積を有する。

2. 修繕及び建造実績

当造船所における修繕船は、約15,000G/Tの一般貨物船が大部分を占めている。修繕は、入渠して行うほかコロンボ港沖合の錨地でも修理を行っている。過去3年間に修繕した船舶の総トン数及び売上高の概算は次のとおりである。

年	千 総 ト ン	売上高(100万ルピー)	備 考
1976	486	16.4	沖修理を含む。
1977	960	24.7	
1978	1,188	32.5	

また新造船部門では、国内向け、パトロールボート、デッキバージ等の小型船について、現在までに12隻の建造実績を有している。

3. 施 設

CDLには、3基の修繕用ドック及び1基の建造用船台を有し、入渠を必要とする船舶の修繕は、28,000DWTまで可能である。修繕用ドック、船台及びそれに附属しているクレーンは下記のとおりである。

	ドック・船台番号	長さ×幅×幅 (m)	呼称能力	クレーン能力
修繕用 ドック	1	213×26×9.7	28,000 DWT	30 ^{ton} ×1台
	2	107×16.5×6.7	5,000 "	20 ^{ton} ×1台
	3	122×16×5.5	5,000 "	10 ^{ton} ×1.6 ^{ton} ×1
建造用船台	1	40×12 (傾斜1/15)		Travelling Crane

造船所内には、2,000DWTまで係船可能な水深15～18フィートの2修繕用岸壁、及び1新造船用岸壁を有している。

また敷地内には、機関・電気関係部品の修理のための建屋等が並んでおり、これらを含めた造船所の管理、運営は適切に行なわれている様子であった。

4. 従業員

C D Lの組織は、船舶の修繕を行う、海洋課 (Marine Division) ランチ・タグポート、バージ等の新船の建造を行う建造課 (Construction Division) の他、計画 (Projects)、営業 (Business)、管理 (Administrative) 及び計理 (Accountant) の6課に分かれ、現在約本工650人、下請工約100人計750人位の労働者が当造船所で働いている。また、従業員の技術修得のため造船所内にトレーニングの施設を有しているほか専門知識の修得のため、英国日本へ過去5名の海外研修者を派遣した。

5. その他

- (1) 造船関連工業は、皆無の状況であり、鋼材、溶接棒、ペイント、スチールパイプ等は、ほとんど全部を輸入に頼っている。なお輸入に当たっての規制はない。
- (2) 船舶の安全関係規則に "Merchant Shipping Act (1971) of Sri Lanka" がある。なお、船級協会船については、現在NK, LR, ABS, NV, BVの検査員がコロomboに駐在して検査を行っている。
- (3) C D Lは、現在C D Lの敷地内に、具体化はしていないが、65,000DWTの修繕用ドライドックを建設することを検討中である。
- (4) C D Lの責任者の言によれば、修繕能力は、相当向上し、新船がスリランカに投入された場合でも修繕可能とのことであった。たゞ下記の部門について、技術者、労働者の訓練が必要であり、日本での研修の要請があった。

- 推進機関及び推進システムの修理
- 補機の修理
- エレクトロニクス
- 最近の溶接及びその検査

以 上

付録 1. Questionnaire of Japanese Survey Team for the
Fleet Expansion Program in Sri Lanka

March, 1979

Please furnish us with information on following items and also fill in the blanks wherever requested.

1. Administrative Structure of Shipping, Shipbuilding and port and harbour.
 - i) Chart of Administrative Structure
 - ii) Function of each section
 - iii) Special committee organization, if any
2. Shipping rules and regulations concerning shipping activities.
3. Inter-governmental shipping agreement which includes cargo sharing clause.
4. Promotional or protective measures for national merchant marine.
 - i) Contents of promotional measures together with respective supporting legislations.
 - a. Operation subsidies
 - b. Favourable treatment on loans or investment
 - c. Taxation allowance
 - d. Others
 - ii) Contents of protective measures together with supporting legislations.
5. Central Freight Bureau of Sri Lanka
 - i) Rules and regulations
 - ii) Outline of activity
6. Flow-chart of Export & Import procedure showing respective function of shipper/consignee, shippers' council, C. F. B., carrier, etc.
7. Future development program for shipping.

8. International Trade of Sri Lanka

		1975											Unit	M/T
	TO	USA	CANADA	LATIN AMERICA	AFRICA	MIDDLE EAST	SOUTH EAST ASIA	INDIA	JAPAN	CHINA	AUSTRALIA	OTHER		
	Names of Commodities													
		1975											Unit	M/T
	FROM	USA	CANADA	LATIN AMERICA	AFRICA	MIDDLE EAST	SOUTH EAST ASIA	INDIA	JAPAN	CHINA	AUSTRALIA	OTHER		
	Names of Commodities													
		1976											Unit	M/T
	TO	USA	CANADA	LATIN AMERICA	AFRICA	MIDDLE EAST	SOUTH EAST ASIA	INDIA	JAPAN	CHINA	AUSTRALIA	OTHER		
	Names of Commodities													
		1976											Unit	M/T
	FROM	USA	CANADA	LATIN AMERICA	AFRICA	MIDDLE EAST	SOUTH EAST ASIA	INDIA	JAPAN	CHINA	AUSTRALIA	OTHER		
	Names of Commodities													
		1977											Unit	M/T
	TO	USA	CANADA	LATIN AMERICA	AFRICA	MIDDLE EAST	SOUTH EAST ASIA	INDIA	JAPAN	CHINA	AUSTRALIA	OTHER		
	Names of Commodities													
		1977											Unit	M/T
	FROM	USA	CANADA	LATIN AMERICA	AFRICA	MIDDLE EAST	SOUTH EAST ASIA	INDIA	JAPAN	CHINA	AUSTRALIA	OTHER		
	Names of Commodities													

9. Activities of Ceylon Shipping Corp.

- i) Break down of Actual Liftings per each vessel for each voyage in respective legs by main routes in 1977 and possibly 1978
- ii) Voyage account in detail per each main route for the past 3 years on annual base
--- see attached form for reference
- iii) Voyage estimate per new ship in each main route
(please classify base for calculation of each item)
- iv) Conference statistics on annual base in each main route in 1975, 76, 77
- v) Containerization

Actual Performance of Voyage (in 1977)
OUTBOUND AND INBOUND LEGS RESPECTIVELY IF SEPARABLE IN
EACH MAIN ROUTE

V O Y A G E A/C	VESSEL			ANNUAL TOTAL
	VOY. NO			
	DURATION			
	NO. OF PORT OF CALLS			
	FREIGHT TON			
	REVENUE (A)			
	PORT CHARGES CARGO EXPENSES			
	TOTAL (B)			
	VOYAGE SURPLUS (A-B)=C			
S H I P S A/C	CREW WAGES			
	PROVISION			
	TOTAL (D)			
	BALANCE (C-D)			

10. Present situation and future plans of container transport
 - i) Terminal facilities (Container Yard, Container freight station, etc.)
 - ii) Handling and transport equipments
 - iii) Road and Railway
 - iv) Custom procedure
 - v) Cargo movement in container
11. General Information of Colombo Dockyard Ltd.
12. Publications
 - i) Annual Report of Ceylon Shipping Corp. in 1978
 - ii) Annual Report of Central Freight Bureau of Sri Lanka in 1977
 - iii) Review of Economy/Central Bank of Ceylong in 1977

付録 2. 入手資料

(1) Information on the Item Numbers of the Questionnaire

23rd March, 1979

Mr. Taishin Ono,
Leader of the Japanese Survey Team
for the Fleet Expansion Programme
in Sri Lanka

Dear Sir,

I refer to the photostat Questionnaire which was handed to us by your Survey Team, requesting certain amplifications of the feasibility study sent in with the application for the building of vessels in Japanese yards under the Japanese Government's Yen Credit Scheme. The following is the information requested according to the Item numbers given in the Questionnaire:-

ITEM 1:

Annexure 1 is the Chart of the Administrative structure showing the entirety of the Shipping Divisions under the Ministry of Trade & Shipping. Attached to this Chart is the Organization Chart of the CSC - Annexure ②. These Charts indicate the function of each Section. There is no special committee organization as referred to by you.

ITEM 2:

Annexure 3 - I forward herewith the following -

CSC Act No. 11 of 1971 : the CSC has been established this Act.

Annexure 4 - Merchant Shipping Act No. 52 of 1971 which provides the Merchant Shipping Law applicable in Sri Lanka.

Annexure 5 - Licensing of Shipping Agents Act No. 10 of 1972 which deals with the Shipping Agents in Sri Lanka.

Annexure 6 - The Central Freight Bureau Law No. 26 of 1973. The Central Freight Bureau has been set up under this Law which gives them the powers necessary for their operations.

Annexure 7 - Port of Colombo Administration Act No. 10 of 1950 which provides for the administration of the Port of Colombo.

Annexure 8 - Port Tally & Protective Services Corporation Act No. 10 of 1977 which provides for tally work to be done by this Corporation.

Please see Item 13.

ITEM 3:

Sri Lanka has signed a Joint Shipping Service Agreement with the People's Republic of China in 1972 which has been in operation from 1973. The Joint Shipping Service Agreement provides for the allocation of cargoes from Sri Lanka to China and from China to Sri Lanka, on ships of both countries on an equal basis. The Agreement was originally entered into for the purpose of carrying Rubber from Sri Lanka to China and Rice from China to Sri Lanka under the barter agreement which Sri Lanka has with the People's Republic of China from 1953. With the reduction in the import of Rice from China to Sri Lanka there is the growing increase in the import of general cargo, mostly manufactured goods from China to Sri Lanka. The results of the cargo carried by China and Sri Lanka in the past few years indicate that the cargo sharing has generally been on a approximate 50 - 50 basis.

ITEM 4:

Details required are given in Annexure 9.

ITEM 5:

Details regarding the CFB are given in Annexure 10.

ITEM 6:

Flow Chart of export procedure is attached as Annexure 11, and Flow Chart of import procedure is attached as Annexure 12.

ITEM 7:

Details are given in Annexure 13.

ITEM 8:

Figures of export cargo from Sri Lanka - 1975/76/77 are given as Annexures 14A, 14B, 14C.

The imports into Sri Lanka for the years 1975/76/77 are shown in Annexure 15.

Note 1

The complete details of imports into Sri Lanka for the years 1975/76/77 and for the 1/2 year upto June '78 are available in the Customs Returns forwarded herewith as Annexures 16, 17, 18, & 19. It will be seen that the information available is very voluminous and would take considerable amount of time to condense into a smaller statement.

Note 2

Annexures 16, 17, 18 & 19 are being sent only in one copy.

ITEM 9:

1. Annexure 20 gives the following information-
 - (a) Service to Singapore in 1978 by 'LANKA SAGARIKA'.
 - (b) West Bound liftings for the years 1977/78 for the UK/Cont. trade and East Bound liftings for the years 1977 and 1978 for the UK/Cont. trade for each vessel.
 - (c) Inward and outward liftings to the Far East for the years 1977 and 1978 for each vessel including chartered vessels.
2. Actual voyage performance for each vessel in 1976 and 1977 are given in Annexure 21.
3. Annexure 22, gives the estimated voyage economics of 'LANKA KEERTI' and 'LANKA SAGARIKA' on three recent voyages.

Annexure 23. - the hypothetical voyage estimates for each new ship under the proposed services is given in Annexure 23.

Annexure 24. - the DOCs are given in Annexure 24.

4. Annexure 25 - Conference statistics available are given in Annexure 25.
5. Containerisation : Reference to containerisation by the CSC is given under Item 7 Annexure 13. From the Corporation's point of view there is no question but that the Corporation must prepare for full containerisation at some early date in the future.

ITEM 10:

Annexure 26 deals with the present situation and future plans for containerisation.

ITEM 11:

Annexure 27 gives a note on the Colombo Dockyard Limited.

ITEM 12:

1. The Annual Report of the CSC for 1978 will not be available for a few months more. However Annexure 28 gives the provisional draft, accounts for the year 1978.
2. The Annual Report of the Central Freight Bureau of Sri Lanka is attached as Annexure 29. The Report for 1979 will not be available for a few months. However the Newsletters of the CFB issued in 1978 on which their Annual Report is based are annexed as Annexure 30.
3. The Report of the Central Bank of Ceylon for 1977 is attached as Annexure 31.

ITEM 13:

1. Handling of cargo in the Port of Colombo - the handling of cargo and the provision of similar services in the Ports of Sri Lanka are handled by the Port (Cargo) Corporation under the Port (Cargo) Corporation Act No. 13 of 1958.

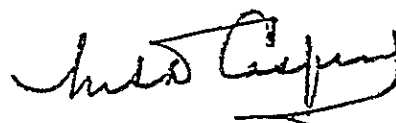
The Port (Cargo) Corporation was constituted under the Port (Cargo) Corporation Act No. 13 of 1958. By this Act, this Corporation is vested with the responsibility of providing efficient and regular services for stevedoring, landing and warehousing cargo, wharfage

and supply of water and the bunkering of coal and any other services incidental thereto.

2. A Report on the condition of the vessels of the CSC is attached as Annexure 32.
3. The CSC Voyage Schedule is at 15th March, 1979 is attached as Annexure 33.
4. Copies of Daily Shipping List for Thursday, 22nd March, 1979 and Friday, 23rd March, 1979 are given as Annexures 34 & 35. These Shipping Lists are issued jointly by the Ceylon Association of Steamer Agents and the Central Freight Bureau.
5. A note on the Sri Lanka Shippers Council is attached as Annexure 36.
6. The performance of the Sri Lanka Government in 1978 is shown in a document issued by the Ministry of Plan Implementation - Annexure 37.

We hope we have provided your Survey Team with all the information required so far and shall be happy to furnish any further information that may be required.

Yours faithfully,
CEYLON SHIPPING CORPORATION



(M.L.D. Caspersz)

CHAIRMAN

P.S.

All annexures are in duplicate except for Annexures Nos. 7, 8, 16, 17, 18, 19, 30, 31, 34, 35, 36 & 37.

(2) Supplementary Information on Shipbuilding

23rd March, 1979

Mr. Taishin Ono,
Leader of the Japanese Survey Team
for the Fleet Expansion Programme
in Sri Lanka

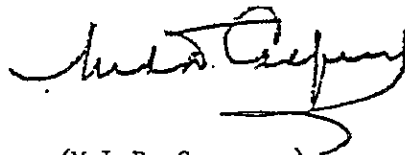
Dear Sir,

SUPPLEMENTARY QUESTIONNAIRE ON SHIPBUILDING

I refer to the Survey Team's supplementary questionnaire on ship building and forward herewith copies of statements prepared on the questionnaire.

The work of ship building and ship repair is mainly carried out by the Colombo Dockyard Limited which is a subsidiary Company of the Ceylon Shipping Corporation.

Yours faithfully,
CEYLON SHIPPING CORPORATION



(M.L.D. Caspersz)
CHAIRMAN

4

JICA

