
3 インドネシアにおける中国の「一帯一路」戦略 ～精錬所・高速鉄道・発電事業の事例ⁱ

Padang Wicaksono

インドネシア大学 経済ビジネス学部 准教授

Lionel Priyadi

Tenggara Strategics エコノミスト

要約

習近平中国国家主席は、2013年10月にインドネシア代表議会で演説を行うという栄誉を受けた。外国の指導者がこのような栄誉を受けることは初めてであったため、インドネシアの報道機関はこれを歴史的瞬間と報じた。演説の中で習主席は、のちの中国の「一帯一路」政策（以下、BRI）の海上回廊となる「21世紀海のシルクロード」構想を発表した。インドネシアにおいてBRIを紹介した中国政府の決断は、中国が東南アジアにおいて自国の利権を確保する要としてのインドネシアの重要性を反映したものである。

中国のインドネシアにおける製錬所投資の特色は、工業団地のフル活用にある。Song等（2018）によると、中国政府、特に商務部が、集積化の利点や受け入れ国政府から税制に限らず様々な恩恵を受け得る可能性などを理由に、中国の海外投資先として海外工業団地の開発を奨励している。

ジャカルタ・バンドン高速鉄道は中国による対インドネシア投資の最前線である。鉄道計画は中国の優れた技術開発だけでなく、日本から計画を奪い取ったことで中国政府の地政学的能力をも証明するものだった。

i 本稿は、令和2年度公益財団法人JKAの補助事業を受けて実施した報告書「Chinese Investment in Indonesia : Before and During the Belt and Road Initiative」を和訳したものである。

1. インドネシアと中国の政治経済関係

インドネシア経済においては華僑資本の現地企業が影響力を持っているにもかかわらず、中国本土の企業は2000年代初頭までインドネシアに対し投資を行わなかった。この現象には2つの理由がある。一つは1965年9月の共産主義クーデター失敗後に希薄化したインドネシアと中国の関係である。インドネシア共産党（PKI）の肅清に成功し台頭した権威主義的なインドネシア新秩序体制は、クーデターを積極的に支持したとして中国を非難した。中国はこの主張を強く否定し、結果として新秩序体制が対中国関係の凍結を決断するに至った。両国間関係改善への試みは70年代後半、直接貿易連携の再開交渉から始まった。しかし、その交渉は反共産主義的な軍の一部やイスラム系企業を代表する開発統一党（以下、PPP）の反対によって1985年まで延期された。またPPPは、自国内に強い起業家階級が出現するまで中国との経済関係を一切停止することを政府に要求した^{注1}。

インドネシアのスハルト大統領は1985年、対中国関係の改善を再度試みた。しかし、インドネシア軍の一部の将軍が反共主義的姿勢をとっており、両国間関係の脆弱性は依然存在していた。反体制派を抑え込むために、スハルト大統領は直接貿易の回復と国交正常化を区別するという、厳格な対中国政策をとった。スハルト大統領はこの政策の実施にあたり、中国との直接貿易の再構築には、ジャカルタと北京に公式貿易事務所の開設を必須条件にした^{注2}。スハルト大統領の戦略は成功し、インドネシアと中国の経済関係は、1990年の完全国交正常化への道を切り開いた。

インドネシアと中国が公式外交関係を再開しても、インドネシア政府内では依然として中国に対する疑念が強かった。例えば、1994年に北スマトラ州メダンで発生した反中暴動の際、中国はインドネシア政府に対して公式声明を発し、ジャカルタに事態の収拾を要求した。政府は中国の声明をインドネシアに対する内政干渉とみなし、北京に対して抗議の返答を送った^{注3}。この一件は両国間に不信感が存在し続けていることを明示するものである。この

状況下では、インドネシアにおいて中国の投資を通じた高水準の経済協力を追求することは、望ましからざる注目を集めることとなる。

もう一つの理由は当時の中国の内向的経済政策である。1980年代から90年代初頭にかけて、中国政府は市場経済原理の選択的導入と投資の促進による中国経済の近代化に注力していた。とはいえ、1966年から1976年まで続いた中国の文化大革命によって、地主や商人、実業家階級が蓄積してきた私財は壊滅状態だった。国内貯蓄の不足を補う為、中国政府は経済を海外資本、特に華僑が所有する資本に対して開放した。華僑のインドネシア企業グループも本政策の対象となった。例えば、1992年後半インドネシア最大のコングロマリットであり、リム・シュウ・リョンこと故スドノ・サリム氏が所有していたサリム・グループは、中国に対し数千万ドルもの投資を行った。

2000年代に入り、両国内の状況は変化した。中国では数十年にわたる高度経済成長の結果、国内経済では吸収しきれないほどの外貨準備余剰が発生していた。適正なリターンを得るためには、中国は海外に資本投資する以外選択肢がなかった^{注4}。同時に、中国は世界貿易機関（以下、WTO）への加盟を求めていた。しかし、WTOに加盟することは、中国政府が自国市場を海外企業に開放し、自国の大手の国有企業（以下、SOE）が海外企業と直接競争することになる。この状況に直面し、江沢民主席率いる中国政府は「走出去」政策を策定し、グローバル市場における競争に備え中国SOEの競争力と効率の改善を目指した^{注5}。

インドネシアでは、1997年のアジア金融危機により自国経済が大打撃を受け、民主的に選出されたグス・ドゥールの愛称で親しまれるアブドゥルラフマン・ワヒド大統領率いる政府が、経済再生のために海外資金援助を模索していた。この目標を達成するため、大統領は外交政策を見直した。西側からの支援、特に国際通貨基金（IMF）やインドネシア諮問グループ（CGI）が提唱する国際貿易の自由化や市場に有利な規制改革の採用、民主化の強化などの改革案に賛同する一方、1999年12月の中国公式初訪問をきっかけにインドネシアと中国の関係改善をはじめ、「Look toward Asia」政策に基づいた行動でバランスをとった。大統領の中国公式訪問により、両国間の政治、

経済、観光産業および科学技術における協力に関する合意書（MoU）が締結された^{注6}。

ワヒド大統領は2001年7月に弾劾されたが、彼の外交政策方針は継承され、インドネシアと中国の経済協力強化への道を開いた。2002年3月、後任のメガワティ・スティアワティ・スカルノプトゥリ大統領は、インフラ整備のために江主席から4億ドルの優先融資を受けることに成功した^{注7}。2003年、政府はこの優先融資のうち1.86億ドルを使い、北スマトラ州に230MWのラブハン・アンギン石炭火力発電所を建設することにした。そして2004年に政府は総額1.5億ドルを融資してスラバヤ・マドゥラ（スラマドゥ）大橋プロジェクトを追加した^{注8}。

インドネシアと中国の経済関係は、インドネシアのスシロ・バンバン・ユドヨノ大統領と中国の胡錦濤主席が2005年4月に署名した戦略的パートナーシップ構築の共同宣言により一層強まった^{注9}。共同宣言から2か月後、中国は先の江主席による4億ドルの優先融資に2億ドルを追加することを発表した。融資は3つのインフラ設備、具体的には中部ジャワ州プルプク・クロヤ間の複線鉄道、西ジャワ州のジャティゲデダム、および西カリマンタン州パリットバルの110MW級石炭火力発電所に使用した^{注10}。中国本土企業はこれらのプロジェクトの他にも、ユドヨノ政権が深刻な電力不足解消のための石炭及びガス火力発電所の建設を立案した10,000MW第一次電源開発促進プログラムへの参入も果たした。

しかし、2000年代後半、中国はインドネシアとの経済関係において未曾有の試練に直面することとなる。資源ナショナリズムの台頭である。インドネシア政財界のエリート階級や政策立案者の間に高まる資源ナショナリズムは、以降5年間の原料鉱石の輸出禁止を政府に義務付ける石炭及び鉱物の採掘に関する法律No.4/2009の制定という結果を招いた。インドネシア政府はこの政策で国内の鉱物加工産業の発展を促進させ、インドネシアの鉱業輸出の付加価値向上を目指した^{注11}。

インドネシア政府が原料鉱石の輸出禁止を成功させれば、中国の製造産業は大打撃を受けることとなる。事例として、2012年に中国はアルミナ70%と

ニッケル54%をインドネシアの輸入に頼っていた^{注12}。中国政府はインドネシアからの鉱物供給確保が必要であると強く感じ、この目標に対し二つの戦略を立案した。一つは自国SOEに、インドネシアの鉱物加工部門に対する投資計画を準備するよう命令する^{注13}。もう一つは、中国の鉱物資源権益をインドネシアとの戦略的パートナーシップの枠組みに組み込むことであった^{注14}。中国政府は2013年10月に習主席のインドネシア公式訪問中にこれらの戦略を実行した。同年10月2日、ユドヨノ大統領と習主席は両国間の戦略的パートナーシップを包括的戦略パートナーシップへと更新することに合意した^{注15}。中国の鉱物資源権益は共同宣言の中で、体裁として「中国企業による総合工業団地」への投資とされている。翌日、ユドヨノ大統領と習主席はジャカルタのシャングリラホテルで行われたビジネスランチに出席し、7つの製錬所投資プロジェクトを含む21件、総額140億ドルのビジネス協力協定に署名した（表1参照）^{注16}。

習主席はまた、インドネシア代表議会で演説を行うという栄誉を受けた。外国の指導者がこのような栄誉を受けることは初めてであったため、インドネシアの報道機関はこれを歴史的瞬間と報じた^{注17}。演説の中で習主席は、

表1. 2013年10月インドネシアのスシロ・バンバン・ユドヨノ大統領と習近平中国主席両者が署名した製錬所プロジェクトリスト

プロジェクト	価値	中国企業	インドネシアパートナー
中スラウェシ州モロワリ県パホドビのモロワリ工業団地ニッケル製錬所	52億ドル	青山控股集团有限公司	PT Bintang Delapan Investama
西カリマンタン州ケタバン県のアルミナ製錬所	10億ドル	中国宏橋集团有限公司	PT Cita Mineral Investindo (Harita Group)
西カリマンタン州ケタバン県のボーキサイト及びアルミナ製錬所	17億ドル	杭州錦江集团有限公司	PT Borneo Alumindo Prima
南スウェラシ州バンタエン県のニッケル製錬所	15億ドル	Yinyi グループ	該当無し
場所不特定のニッケル製錬所	2億5千万ドル	江蘇大豊海港控股集團有限公司	PT Sawah
西カリマンタン州のアルミニウム製錬所	14億ドル	中国アルミニウム (Chalco)	PT Billy Indonesia and PT Indonusa Dwitama
南東スウェラシ州コナウエ県のニッケル製錬所	30億ドル	ハンキン・インタストリアル・グループ	PT Bumi Makmur Selaras

出典：Bisnis Indonesia.

のちの中国の一带一路政策（以下、BRI）の海上回廊となる「21世紀海のシルクロード」構想を発表した^{注18}。インドネシアにおいてBRIを紹介した中国政府の決断は、中国が東南アジアにおいて自国の利権を確保する要としてのインドネシアの重要性を反映したものである。

2014年のインドネシア大統領選挙後、インドネシアを自国陣営に引き込もうとする中国政府の取り組みが強化された。2014年10月習主席は、ジョコウィの愛称で知られる選出されたばかりのジョコ・ウィドド大統領を、北京で開かれたアジア太平洋経済協力首脳会議（APEC）に招いた。同年11月にウィドド大統領が訪中の際、中国政府は一带一路構想によるインドネシア国内での高速鉄道建設に対する関心を表明し、ウィドド大統領はその受け入れに同意した。2015年3月に中国の高速鉄道案はインドネシア・中国包括的戦略パートナーシップの枠組みに組み込まれた。協力文書はリニ・スマルノ国有企業担当大臣と中国国家発展改革委員会主任の徐紹史が署名した。

2015年9月ジャカルタ・バンドン高速鉄道建設計画を、日本を差し置いて中国に発注するというウィドド大統領の決断は、インドネシアを一带一路陣営に抱き込むという中国の外交的成功を確実なものにした。インドネシアにおける一带一路政策の権威を高めるため、中国政府はインドネシア・モロワリ工業団地（以下、IMIP）をプロジェクトのリストに加えた。実際にはIMIPはインフラプロジェクトではなく、ステンレス鋼工場一体型ニッケル製錬所に対する中国製鋼メーカー青山集团社の投資である。さらに、そのプロジェクトは2013年10月にユドヨノ大統領が署名したものだ。2018年、インドネシアと中国は、北スマトラ、北カリマンタン、北スラウェシ、およびバリの4つの経済回廊の開発を目標とした地域包括的経済回廊（RCEC）、別名BRIフェーズIIの導入で、BRIの範囲を拡大することに合意した^{注19}。ジャカルタ・バンドン高速鉄道及びIMIPは正式にBRIフェーズIに組み込まれている^{注20}。

2. 中国の製錬所投資及び工業団地モデル

中国のインドネシアにおける製錬所投資の特色は、工業団地のフル活用にある。Song等（2018）によると、中国政府、特に商務部が、集積化の利点や受け入れ国政府から税制に限らず様々な恩恵を受け得る可能性などを理由に、中国の海外投資先として中国企業の海外工業団地の開発を奨励している。IMIPの事例では、青山集团社、Bintang Delapan Investama社、並びに全てのテナント（ほとんどが2社の合弁企業）が法人所得税減税や輸入機械に対する関税免除を8年間受けている。また、最初の5年間は輸入原材料に対しても関税免除がある。税制優遇を受けるだけでなく、青山集团社は自社の発電所、港及び空港を工業団地に建設、運営することを許可されている。IMIPテナントに雇用される中国人労働者を受け入れるため、青山集团社は専用宿舎を工業団地内に建設した。青山集团社とBintang Delapan社は、現地の技能者を安定して確保するため、工業団地南部でポリテニク（技術系専門学校）も運営している。

IMIPの成功に続き、青山集团社も工業団地モデルを再現した。国有鉱業企業PT Aneka Tambang（Antam）はPTインドネシアウエダベイ工業団地（以下、IWIP）株式の10%を所有しているにもかかわらず、ウエダ湾開発プロジェクトにおいてほとんど権限が持てなかった。一方、仏パートナーのエラメット社は、青山控股集团の中国からの巨額投資をあてにして、あえて消極的なアプローチをとった。2018年に青山集团社はHuayou Cobalt社とZhenshi ホールディング・グループ社をプロジェクトに参加させた。この両社は青山集团社がIMIPに対して投資した金額の2倍にあたる100億ドルの投資をIWIPに対し計画している^{注21}。現在、青山集团社は工業団地の事業範囲を電気自動車用電池製造にまで拡大を計画している。中国の電気自動車用電池製造企業であるGEM社と寧徳時代新能源科技（CATL）社は、青山集团社とのIMIPにおける電気自動車用電池工場の投資計画を検討中である^{注22}。

中国における青山集团社の競合相手である江蘇德龍ニッケル工業（以下、

江蘇徳龍社)は、Virtue Dragon工業団地の開発でIMIPの成功を再現しようとしている。この工業団地にはステンレス鋼工場と統合されたニッケル製錬施設、それを支える総出力550MWの3基の石炭火力発電所及び港が造られることになっている。推定投資額は50億ドルで、江蘇徳龍社は10億ドルを中国政府国有企業、中国第一重型機械集团公司から受けた。プロジェクトの監督者はAndrew Zhu氏、江蘇徳龍創業者Dai Guofang氏の娘婿である。しかし、プロジェクトは特に必要な許可を取得することなどで難航した。インドネシア代議院第七委員会の公式報告書によると、プロジェクトはすでに2014年から始まっているとZhu氏が日経アジアの取材で述べたもの^{注23}、Virtue Dragon工業団地は2017年時点でまだ必要とされる全ての許可を得ていないという。Virtue Dragon工業団地が官僚的ボトルネックに手を焼く理由の一つとして、影響力のある現地パートナーの不在が考えられる。Virtue Dragonとは異なり、青山集团社には北スマトラ州メダン出身の中国系インドネシア人ビジネスマンであるHalim Mina氏や、現職の海洋・投資担当調整大臣ルフット・ビンサル・パンジャイタン氏と密接な関係を持つシントン・パンジャイタン元将軍といった、信頼できる現地パートナーが存在している。

リアウ諸島ビンタン島における南山集团社の製錬所投資も、南山工業団地という名称で海外工業団地モデルが初期段階で使用されている。青山集团社のケースとは対照的に、南山集团社はビンタン島への投資を完全にコントロールできているとは言えない。むしろ、工業団地をガラン・バタン経済特区(SEZ)に組み入れるため、現地パートナーのビンタン・アルミナ・インドネシア社(PT Bintan Alumina Indonesia)がインドネシア政府に積極的にロビー活動を行っている。経済特区としてのガラン・バタンは、経済担当調整大臣を議長とする経済特区国家評議会の監督下におかれ、ビンタン・アルミナ・インドネシア社が運用を担当して運営されている^{注24}。

しかし、中国本土企業の中には製錬所投資プロジェクトのホストになるために、自己資金による工業団地モデルを追求することを選ばなかったものもある。その代わりに、現地に建設された工業団地内に自社製錬所を建造する

ことにしたのだ。Yinyiグループ社の事例では、国有会社バンタエン・リージェンシーが所有運営するバンタエン工業団地内に自社ニッケル製錬所を建造している。中国本土企業出資の工業団地と違い、バンタエン工業団地はその支持インフラの運営を、港の管理は中国湾港工程の子会社であるHarbour Indonesia社、発電所の管理はPT Bantaeng Sigma Energi等の第三者企業に外部委託している。

3. ジャカルタ・バンドン高速鉄道：外交的勝利から難航する遅延へ

ジャカルタ・バンドン高速鉄道は中国による対インドネシア投資の最前線である。鉄道計画は中国の優れた技術開発だけでなく、日本から計画を奪い取ったことで中国政府の政治的影響力をも証明するものだった。ジャワ島の高速鉄道開発は2008年に開始された。当時、インドネシア運輸省と国家開発企画庁（Bappenas）は、ジャカルタからスラバヤまでの高速鉄道開発の可能性を検討していた^{注25}。計画を知った日本政府は、2009年に実現可能性検証の資金提供を申し出た。実現可能性検証の結果、計画のコストは2.1兆円（およそ225兆ルピア、約200億ドル）と判明し、インドネシア政府にとって高額すぎるものとなった。その後、日本の国土交通省（MLIT）が代替案として、ジャカルタ・バンドン区間の高速鉄道の実現可能性検証を実施した。しかし、インドネシア運輸省は日本政府の提案に興味を示さず、当初の案を2011年度の国鉄基本計画に組み込むことにした。

インドネシア運輸省からの反応は今一つであったが、日本政府は諦めなかった。2011年に日本の経済産業省が再度ジャカルタ・バンドン区間の高速鉄道について実現可能性検証を実施した。新たな実現可能性検証では、ジャカルタ・バンドン・チルボン区間、ジャカルタ・バンドン・グデバゲ区間、そしてジャカルタ・チルボン沿岸区間の3つの代替案が提案された。この調査によると、ジャカルタ・チルボン区間がルートの需要の低さから5%以下の最低収益となった。一方で、他の2区間では少なくとも8.4%の収益が予想された。調査では新たな官民連携投資モデル、すなわち「設計、建設、リー

ス」(以下、DBL方式)が提案された。DBL方式であれば、新規検証では最大15.6%の収益が概算として出ている^{注26}。

日本政府の試みは成功し、ユドヨノ大統領政権は計画を真剣に検討し始めた。しかし、インドネシア国有鉄道運営会社(PT Kereta Api Indonesia、以下、KAI社)は高速鉄道計画に反対した。KAI社のイグナシウス・ジョナン社長は、56兆ルピア(当時約47.5億ドル)にもなるコストは高額すぎて、その資金はジャカルタ・バンドン区間の高速鉄道建設よりも、スマトラ、カリマンタン、スラウェシ及びパプア各州の鉄道開発に配分されるべきだと述べた^{注27}。KAI社の反対は当時の運輸大臣エフェル・エルネス・マンギンダアン氏に非難され、計画は予定通り継続されるべきだと述べた^{注28}。

ジャカルタ・バンドン高速鉄道計画の交渉は、ウイドド大統領の政権になっても継続された。計画に反対したジョナン氏が新たな運輸大臣に任命され、日本政府にとって交渉の不安材料となったが、それ以上に日本政府が全く予想していなかった出来事が起きた。2014年10月中国政府はウイドド大統領に接近し、翌月に中国北京で行われるAPECサミットへ招待した。ウイドド大統領の訪中期間中に、中国政府は自国の高速鉄道技術を披露し、より有利な取引を持ちかけた。第一に、計画には国家予算を使用しないものとした。代わりに、インドネシア及び中国系SOEの資金と資産を使用して、中国国家開発銀行からの長期低利貸付も支払われることとなる。第二に、建設は2016年に即開始され、ウイドド大統領の再選キャンペーン開始直前となる2019年初頭までにジャカルタ・バンドン高速鉄道を運用可能にすると中国が申し出た。中国政府の提案に惹かれたウイドド大統領は、2015年3月にリニ・ソマルノ国営企業担当大臣に連携協定に署名するよう命じ、その6か月後には正式に中国に対し計画を発注した。日本政府は中国政府の動向に驚愕し、ウイドド大統領は日本国内世論の怒りを買うことになった^{注29}。

中国は日本に対する外交的勝利に歓喜し、すぐさま高速鉄道建設の準備に取りかかった。ジャカルタ・バンドン高速鉄道計画は中国およびインドネシア両国のSOE共同企業体による合弁事業、すなわちインドネシア・中国高速鉄道会社(以下、KCIC社)により管理されることとなった。中国SOE共

表2. インドネシア・中国高速鉄道会社株主構成

北京雅万高速鉄道社 KCIC社株式の40パーセントを保有	PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia KCIC社 株式の60パーセントを保有
中国SOE共同企業体 参加企業	インドネシアSOE共同企業体 参加企業
中鉄国際集団有限公司 (CRIG) 中国中鉄股份有限公司 (CREC) 中鉄通信信号公司 (CRSC) 中鉄建設集団有限公司 (CRCC) 中国水電	PT ウィジャヤ・カリヤ (WIKA) PT Kereta Api Indonesia (KAI) PT Perkebunan Nusantara (PTPN) VIII PT Jasa Marga (JSMR)

出典：PT KCIC.

同企業体は北京雅万高速鉄道会社の傘下で、インドネシアSOE共同企業体はPT Pilar Sinergi BUMNの傘下でそれぞれ組織が編成され、KCIC社の株式の60%をインドネシア側が保有することになった（表2参照）。

しかし、中国が迅速に準備を進めたことでインドネシアのジョナン運輸大臣の強い抵抗を招いた。建設工程を開始するに先立ち、KCIC社は運輸省から4つの許可、すなわち路線許可、事業許可、建設許可および運営許可を取得する必要があった^{注30}。計画に反対するジョナン大臣は運輸省許可の条件として、KCIC社に対し提案の修正と必要情報を全て提出することを要求した^{注31}。2016年3月ようやくジョナン大臣から許可が下りた^{注32}。ジョナン大臣に起因する更なる遅滞を避けるべく、2016年7月にウィドド大統領はジョナン大臣に代わりブディ・カルヤ・スマディ氏を運輸大臣に任命した^{注33}。

インドネシア運輸行政の舵取りにスマディ大臣が就任すると、中国は土地取得の手続きをスピードアップするようKCIC社に迫った。KCIC社はそれに応じて現地企業であるPT Arjuna Anugrah Berkahを土地取得業務担当に指名した。しかし、Arjuna社は、地域空間計画（以下、RTRW）を確認することなく1mあたり100,000から130,000ルピア（7～10ドル）という低価格で可能な限りの土地を可能な限り速く購入するというずさんな業務を遂行していた^{注34}。インドネシア政府の農地・空間計画省土地収用担当部長Arie Yuriwin氏はこの手法を批判し、影響を受ける地方自治体と共に既存のRTRWの見直しを提案することで間違いを是正するようKCIC社に要求した^{注35}。中国の予想に反し、RTRWの改訂には一年以上を要した。西ジャワ

州政府の事例では、RTRWの修正が最終的に完了したのは2019年後半であった^{注36}。

この問題により、ジャカルタ・バンドン高速鉄道の完成は、日本政府が提案したスケジュールとほぼ同じ時期の2021年後半にまでずれ込むこととなった^{注37}。その上、計画の投資額も55億ドルから60億ドルにまで膨らんだ^{注38}。遅延とコストの増大はウイドド大統領にとっても予想外であった。経済的なリスクと負担の増加を恐れたウイドド大統領は、公共事業・国民住宅担当大臣バスキ・ハディムルジョノ氏を通じて、中国SOE共同企業体が計画の株式の90%を所有するという株式保有割り当ての修正を提案した^{注39}。中国はこの提案を不服とし、ウイドド大統領の本計画への責任に対し疑問を投げかけた。インドネシアSOE共同企業体は本計画のための株主貸付金を増額する他なかった。例えば、2019年にはKAI社はPilar Sinergi BUMN社に対する株主貸付金を2.6兆ルピア（1,900億ドル）から3.3兆ルピア（2,330億ドル）に増額した^{注40}。

2020年にジャカルタ・バンドン高速鉄道計画は新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の世界的流行によりさらに打撃を受けた。建設現場における新型コロナウイルス感染拡大を防止するため、運輸省は同年3月に2週間にわたって建設作業を一時中断した。その後、建設作業は継続されたが、作業現場における新型コロナウイルス感染拡大を防止するために、規模が縮小された。建設業務に対する制限は計画のさらなる遅延にもつながり、2021年12月の竣工予定が2022年12月となった。投資コストも増大したが、インドネシア側も中国側も最新の概算を依然として発表しておらず、コスト増大が高額なものとなっていることを示唆している。計画の経済性が悪化してくると、ウイドド大統領は日本に対し、中国との三国間協定のもと計画へ招待するという極端な提案を行った。また大統領は、ジャカルタ・バンドン高速鉄道のスラバヤへの延伸も提案した。日本の政府高官はウイドド大統領の提案に当惑した^{注41}。その一方、中国政府は提案に対するコメントを拒否した。2021年1月に日本政府はジャカルタ・バンドン高速鉄道のスラバヤ延伸事業への参加拒否を発表した^{注42}。インドネシア政府はスラバヤへの鉄道延伸を決定してお

り、パンジャイタン大臣が中国政府を延伸事業に参加するよう説得する任に命じられた。中国政府はジャカルタ・バンドン高速鉄道計画の完成に関しては再確認したものの、延伸計画に関しては参加の言質を与えてはいない。

4. 請負業者から独立系発電事業者（IPPs）へ：インドネシア電力部門への中国投資

インドネシアの電力部門への直接投資を行う前に、中国本土企業はPT Perusahaan Listrik Negara国有電力会社（PERSERO：以下、PLN社）の中国資本事業の請負業者、特に石炭火力発電所事業の独立系発電事業者として関わっていた。最初の事業は北スマトラ州の230MW級ラブハン・アンギン石炭火力発電所だった。建設は中国機械設備進出口総公司（以下、CMEC社）が、中国輸出入銀行からの1.86億ドルの長期低利貸付で行った^{注43}。インドネシア国有のウィジャヤ・カリヤ社とTruba Jurong Engineering社（現PT Truba Jaya Engineering）の2社が下請けとして参加した。しかしながら、その作業の質は酷いものであった。2009年3月にPLN社はCMEC社に対し、試験中に機械の不具合を起こしたガスタービン1基の交換を要求した^{注44}。しかし、交換してもガスタービンの品質が向上することはなかった。2014年の事例では、ラブハン・アンギンでの機械の故障によりアチェと北スマトラ両州で電力不足が発生した^{注45}。

低品質な中国製石炭火力発電所は問題が多かったが、2006年に10,000MW第一次電源開発促進プログラムがユドヨノ政権によって導入された時、この問題については考慮されなかった。2006年4月にモハマッド・ユスフ・カラ副大統領率いるインドネシア政府高官からなる代表団が上海、深圳および海口市を訪問し、当時の市場相場である「1MWにつき10億ドル」を下回る価格で低価格発電所を作る契約を中国本土企業と交わし、中国系銀行からその資金を調達することが決まった。当初、中国本土企業はインドネシア代表団の提案を政府の「走出法」実施の絶好の機会と考えた。Soebagjo氏（2019）によると、中国本土企業の4社、中国機械進出口有限公

司（CMC）、CMEC社、中国技術進出口有限公司（以下、CNTIC社）及び中国華電集团公司（以下、CHD社）がPLN社との合意書に署名した。しかし、ジャワ州内外に10,000MW石炭火力発電所を建設するための暫定案を提出したのは東方電気、上海電気、および哈爾濱動力設備からなるCNTIC社主権の共同企業体のみである。他の中国本土企業は参加の意思をほとんど示さなかった。

鈍い反応にもかかわらず、ユドヨノ政権は大統領令（Prepres）No. 71/2006を発令し、これを10,000MW第一次電源開発促進プログラムの法的根拠として計画を推し進めた。入札要件は4月に署名された合意書に沿って設定された。落札した中国本土企業（表3参照）は、価格70万ドル/MW（当時の市場価格より3割安）、36か月以内または案件ごとの規模に応じた期間内の石炭火力発電所建設に合意した^{注46}。さらに、インドネシア政府は全ての海外企業に対し、国内の企業や下請け業社と提携し、国内事業者のプログラム参加を保証するよう命じた^{注47}。

中国本土企業はこの取り決めを受け入れはしたが、利益維持のためにさらに作業の質を落とすことにした。この決断は後にPLN社経営陣からの苦情の原因となった。中国本土企業の仕事の質に不平を述べる一方、PLN社は2007年の世界金融危機により、10,000MW第一次電源開発促進プログラムの資金確保が難航した。中国本土の銀行でさえPLN社に対し将来の融資に先立って当該プログラムへの長期低利貸付のレート調整を依頼してきた^{注48}。資金難に直面したPLN社は請負業者への支払い延期を決断し、それによりインドネシア国有電力企業に対して中国請負業者の怒りを生んだ。中国本土請負業社の仕事（サービス）が低品質だったこととPLN社の契約金支払いの遅延が重なり、両者間の関係は緊迫した。2013年末までに建設が完了した石炭火力発電は13基で、10,000MW第一次電源開発促進プログラムの約64%にあたる6,377MWの発電が可能となった^{注49}。

10,000MW第一次電源開発促進プログラムが問題続きだったことを受けて、カラ副大統領に代わりプディオノ氏が副大統領となった新しいユドヨノ第二次政権は、独立系発電事業者（以下、IPP）モデルを通じてPLN社と民

表3. 10,000 MW第一次電源開発促進プログラムにおける主要石炭火力発電所計画

番号	石炭火力発電所	総発電能力	中国請負業社
1	インドラマユ	990 MW	中国機械工業集団 (Sinomach)、 中国電力工程有限公司 (CNEEC)
2	ロンタル・テルクナガ	945 MW	東方電気集団
3	タンジュン・アワルアワル	700 MW	Sinomach、CNEEC
4	ブラブハン・ラトゥ	700 MW	上海電気集団
5	アディバラ・タンジュン・ジャティ	660 MW	CNTIC、上海電気集団
6	バイトン・ユニット9	660 MW	哈爾濱電気集団コンソーシアム
7	バチタン	630 MW	東方電気集団
8	スララヤ	625 MW	CNTIC、CMC、浙江電力設計院
9	ラブアン	600 MW	中国成達工程コンソーシアム
10	アディバラ	600 MW	CNTIC、上海電気集団
11	バンカラン・スス	440 MW	広東電力工程
12	テルク・シリ	224 MW	CNTIC
13	ムラポー	220 MW	中国水電
14	テナヤン	220 MW	湖北宏源電力諮詢有限公司
15	テルク・バリクパバン	220 MW	中国水電
16	タラハン・バル	200 MW	浙江電力設計院
17	アッサム-アッサム	130 MW	中国成達工程
18	ブラン・ピサウ	120 MW	中国重型機械総公司 (CHMC)、山東電力建設
19	バル	100 MW	湖北宏源電力諮詢有限公司

出典：PLN 2008年度および2013年度年次報告。

間部門の提携を強調する新しい方向性を示した。石炭火力発電所だけにとどまらず、ガス火力や再生可能エネルギーによる発電の開発も含むこの新たな政策の方向性の法的根拠として大統領令No. 4/2010が発令された。この政策は10,000MW第二次電源開発促進プログラムとして知られることとなる。とはいえ、PLN社がようやく10,000MW第二次電源開発促進プログラムの計画リストを完成させたのは2014年^{注50}。したがって、10,000MW第二次電源開発促進プログラムは新たに当選したウィドド大統領の責務となった。

ウィドド大統領は2014年11月に初めて中国を公式訪問した際、自国初の高速鉄道建設における中国との協力の可能性について話し合っただけでなく、中国本土企業にIPPとしての投資を呼びかけることで、10,000MW第二次電源開発促進プログラム実施についても協議した^{注51}。2015年5月にウィドド大

表4. IPPとしての中国による対インドネシア発電所投資

番号	石炭火力発電所名称	投資額 (億USドル)	中国提携業社	所有率 (%)
1	3×142 MW チェルカン・パワン	7.0	中国華電集团公司	50
2	2×620 MW スムセル8	16.8	中国華電香港	55
3	2×1,000 MW ジャワ7	18.8	中国神華能源	70
4	2×100 MW ブンクル	3.6	中国電力建設	70
5	2×65 MW 自家発電所	6.4	上海鼎信投資有限集団	47
			福建鼎信投資有限集団	4
6	2×150 MW自家発電所	10.4	広東広新ホールディングズ	25
			広東吉瑞科技集団	35
			広東広新Suntec Metal	10
			景祥国際有限公司	5
7	2×350 MW自家発電所	6.5	青山控股集团有限公司	51
			瑞浦科技集団有限公司	19
			青拓集団有限公司	10

出典：Oxfam (2021) .

統領は10,000MW第二次電源開発促進プログラムを35,000MWプログラムに拡大した。専門家には野心的すぎると批判されたものの、ウィドド大統領は断固として本プログラムがインドネシアの深刻な電力不足解消に必要なだと述べた^{注52}。CHD社の子会社など10,000MW第一次電源開発促進プログラムに参加しなかった中国本土企業は、IPPであれば過半数の株式を保有することで投資運用の権利を得ることから、IPPとしてのプログラム参加を選択した。自社製錬所投資を支援するための発電所を建設していた中国本土企業も、これを機にPLN社とIPP契約を結んだ（表4参照）。

参考文献

- ・Fulton, Jonathan. (2019). Friends with Benefits : China's partnership diplomacy in the gulf. In *POMEPS Studies 34 : Shifting global politics and the Middle East*. <https://pomeps.org/friends-with-benefits-chinas-partnership-diplomacy-in-the-gulf>
- ・House of Representatives' Commission VII Secretariat. (2017). Laporan kunjungan kerja Komisi VII DPR RI ke Provinsi Sulawesi Tenggara. Retrieved from <https://www.dpr.go.id/dokakd/dokumen/K7-12-d1ad5113e2cfd87a85603a03275cfe2.pdf>
- ・Kroeber, Arthur R. (2016). *China's economy : What everyone needs to know* (1st ed.). New York, United States of America : Oxford University Press.

-
- Nash, Paul. (2012, May 10). China's "Going Out" strategy. *Diplomatic Courier*. Retrieved from <https://www.diplomaticcourier.com/posts/china-s-going-out-strategy>
 - Perusahaan Listrik Negara (PLN). (2008). Annual Report.
— (2013). Annual Report.
— (2014). Annual Report.
 - Smith, Anthony L. (2000). Indonesia's foreign policy under Abdurrahman Wahid : Radical or status quo state?. *Contemporary Southeast Asia*, 22 (3), pp. 498-526.
<https://www.jstor.org/stable/25798509>
 - Soebagjo, Natalia. (2019). Producing power : China-Indonesia cooperation in the Fast Track Program I. In M. Diokno, M. Hsiao, and A. Yang (Eds.). *China's Footprints in Southeast Asia* (pp. 117-140). Singapore : NUS Press.
 - Song, Tao, Liu Weidong, Liu Zhigao, and Wuzhati Yeerken. (2018). Chinese overseas industrial parks in Southeast Asia : An examination of policy mobility from the perspective of embeddedness. *Journal of Geographical Science*, 28 (9), pp. 1288-1306.
<https://doi.org/10.1007/s11442-018-1526-5>
 - Sukma, Rizal. (2009). Indonesia's response to the Rise of China : Growing comfort amid uncertainties. In J. Tsunekawa (Ed.). *The rise of China : Responses from Southeast Asia and Japan* (pp. 139-155). Tokyo, Japan : The National Institute for Defense Studies.
 - Suryadinata, Leo. (2021, January 8). Indonesia : Why China-funded companies are targeted by the anti-Jokowi camp. *ThinkChina*. Retrieved from <https://www.thinkchina.sg/indonesia-why-china-funded-companies-are-targeted-anti-jokowi-camp>
 - Van der Kroef, Justus M. (1986). "Normalizing" relations with China : Indonesia's policies and perception. *Asian Survey*, 26 (8), pp. 909-934 <https://doi.org/10.2307/2644140>
 - Wang, Honying. (2016, March 8). A deeper look at China's "Going Out" policy. Centre for International Governance Innovation. Retrieved from <https://www.cigionline.org/publications/deeper-look-chinas-going-out-policy>
 - Warburton, Eve. (2017). Resource nationalism in Indonesia : Ownership structures and sectoral variation in mining and palm oil. *Journal of East Asian Studies*, 17 (3), pp. 258-312 <https://doi.org/10.1017/jea.2017.13>
 - Williams, Michaels. (1991). China and Indonesia make up : Reflections on a troubled relationship. *Indonesia*, pp. 145-158 <https://doi.org/10.2307/3351260>
 - Yachiyo Engineering Co. Ltd. and Japan International Consultants for Transportation (JICT) Co. Ltd. (2012). Study on the high speed railway project (Jakarta-Bandung Section), Republic of Indonesia. The Ministry of Economy, Trade, and Industry (METI)
 - Zhao, Hong, and Maxensius Tri Sambodo. (2017). Indonesia-China energy and mineral ties : The rise and fall of resource nationalism?. In J. Morris-Jung (Ed.). In *China's backyard : Policies and politics of Chinese resource investment in Southeast Asia* (pp. 104-128). Singapore : ISEAS-Yusof Ishak Institute.

注

- 1 See Williams (1991).
- 2 See Van Der Kroef (1986).
- 3 See Sukma (2009).
- 4 See also Wang (2016).

- 5 See Nash (2012).
- 6 See Smith (2000).
- 7 “President Jiang Zemin held talks with Indonesian President Megawati”. (2002, March 25). Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. Retrieved from https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/yzs_663350/gjlb_663354/2716_663436/2718_663440/t15957.shtml
- 8 “China berikan pinjaman pembangunan bentang tengah Suramadu”. (2004, May 31) Ministry of Public Works and Housing of the Republic of Indonesia. Retrieved from <https://www.pu.go.id/berita/china-berikan-pinjaman-pembangunan-bentang-tengah-suramadu>
- 9 “Hu Jintao holds talks with Indonesian President Susilo”. (2005, April 25). Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. Retrieved from https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/yzs_663350/gjlb_663354/2716_663436/2718_663440/t193909.shtml
- 10 “China tambah pinjaman \$200 juta untuk proyek infrastruktur.” (2005, June 28). *Detik*. Retrieved from <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-391755/cina-tambah-pinjaman-us-200-juta-untuk-proyek-infrastruktur>
- 11 The rise of resource nationalism in Indonesia is extensively discussed in Warburton (2017).
- 12 Based on UNCOMTRADE data.
- 13 According to Kroeber (2016) , the China Communisty Party regarded the metal industry as the ‘commanding heights’ of the Chinese economy that should be dominated by SOEs.
- 14 Fulton (2019) describes China’s approach to partnership as loose, non-binding, and interest-based.
- 15 “Indonesia, China forge comprehensive strategic partnership in various field”. (2013, October 7). *Antara News*. Retrieved from <https://en.antaranews.com/news/91035/indonesia-china-forge-comprehensive-strategic-partnership-in-various-field>
- 16 “Ini 21 perjanjian kerja sama Indonesia-China”. (2013, October 3). *Bisnis Indonesia*. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20131003/9/166900/ini-21-perjanjian-kerja-sama-indonesia-china>
- 17 “Xi to break tradition, make historic speech at RI parliament”. (2013, October 2). The Jakarta Post.
- 18 “President Xi gives speech to Indonesia’s parliament”. (2013, October 2). China Daily. Retrieved from https://www.chinadaily.com.cn/china/2013xiapec/2013-10/02/content_17007915.htm
- 19 “Full text of China-Indonesia joint statement”. (2018, May 8). China Daily. Retrieved from <http://usa.chinadaily.com.cn/a/201805/08/WS5af14611a3105cdf651ca3f.html>
- 20 There is a confusion over the definition of BRI among scholars and the public alike. The Strait Times, for instance described IMIP as non-BRI project [“Central Sulawesi sees gain from tie-up with China firm”. (2019, February 25). *The Strait Times*. Retrieved from <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/central-sulawesi-sees-gains-from-tie-up-with-china-firm>], Suryadinata (2021) disputes the report by Indonesia’s Chinese-language online news portal Feng Zhong Daily News which described China’s nickel smelter investment in Konawe, Southeast Sulawesi as BRI project. However, Chinese Ambassador to Indonesia Xiao Qian presented IMIP as a BRI investment project in Indonesia in an event held by Standard Chartered at Shangri-la Hotel, Jakarta in March 2019. The RCEC, which mainly consists of industrial parks, was also presented as BRI phase II.
- 21 “Indonesia Weda Bay berharap bisa operasi di kuartal pertama tahun depan”. (2019, May 28). *Kontan*. Retrieved from <https://industri.kontan.co.id/news/indonesia-weda-bay-berharap-bisa-beroperasi-di-kuartal-pertama-tahun-depan>

-
- 22 "China's GEM seeks to double stake, take control of Indonesia nickel project". (2021, January 4). *Reuters*. Retrieved from <https://www.reuters.com/article/gem-indonesia-nickel-cobalt-idUSLAN2JFOUG>
- 23 "China's Virtue Dragon joins Indonesian nickel rush". (2016, December 7). *Nikkei Asia*. Retrieved from <https://asia.nikkei.com/Economy/China-s-Virtue-Dragon-joins-Indonesian-nickel-rush>
- 24 Based on Galang Batang Profile in the SEZ National Council website, see <https://kek.go.id/kawasan/Galang-Batang> for further information.
- 25 "Ini cerita awal proyek kereta cepat Jakarta-Bandung". (2016, February 12). *Liputan6*. Retrieved from <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2434749/ini-cerita-awal-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- 26 See Yachiyo and JICT (2012).
- 27 "Dirut PT KAI : Saya menentang kereta cepat Jakarta-Bandung". (2014, July 1). *Kompas*. Retrieved from <https://money.kompas.com/read/2014/07/01/0805385/Dirut.PT.KAISaya.Menentang.Kereta.Cepat.Jakarta-Bandung>
- 28 "Menhub : Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung jalan terus!". (2014, July 1). *Kompas*. Retrieved from <https://megapolitan.kompas.com/read/2014/07/10/103440026/Menhub.Proyek.Kereta.Cepat.Jakarta-Bandung.Jalan.Terus>.
- 29 "Indonesia defends bidding process for high-speed rail project after Japan angered at being rejected". (2015, October 1). *The Strait Times*. Retrieved from <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesia-defends-bidding-process-for-high-speed-rail-project-after-japan-angered-at>
- 30 "KA cepat Jakarta-Bandung menunggu izin Menhub (1)". (2015, November 19). *Berita Satu*. Retrieved from <https://www.beritasatu.com/nasional/323191/ka-cepat-jakartabandung-menunggu-izin-menhub-1>
- 31 "Disebut tolak proyek kereta cepat, ini alasan Jonan belum terbitkan izin". (2016, January 31). *Bisnis Indonesia*. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20160131/98/514631/disebut-tolak-proyek-kereta-cepat-ini-alasan-jonan-belum-terbitkan-izin>
- 32 "Jonan setuju izin kereta cepat Jakarta-Bandung". (2016, March 17). *Kontan*. Retrieved from <https://industri.kontan.co.id/news/jonan-setujui-izin-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- 33 "Dua masalah ini diduga membuat Jonan dipecat Jokowi". (2016, July 28). *Bangka Pos*. Retrieved from <https://bangka.tribunnews.com/2016/07/28/dua-masalah-ini-diduga-membuat-jonan-dipecat-jokowi>
- 34 There was a suspicion that Arjuna involved in rent seeking activity through this practice. Arjuna sold the land to KCIC at price three times it acquired. However, Indonesian law enforcement agencies have not launched any investigations over this matter.
- 35 "Kesalahan dalam pembebasan lahan kereta cepat Jakarta-Bandung". (2018, March 15). *Okezone*. Retrieved from <https://economy.okezone.com/read/2018/03/15/320/1873354/kesalahan-dalam-pembebasan-lahan-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- 36 "Perda RTRW Jawa Barat masuk tahap finalisasi". (2019, August 26). *Bisnis Indonesia*. Retrieved from <https://bandung.bisnis.com/read/20190826/549/1141107/perda-rtrw-jawa-barat-masuk-tahap-finalisasi>
- 37 "Target pengoperasian kereta cepat Jakarta-Bandung molor ke 2021". (2018, May 2). *Katadata*. Retrieved from <https://katadata.co.id/safrezifitra/berita/5e9a55f7cb938/target-pengoperasian-kereta-cepat-jakarta-bandung-molor-ke-2021>
- 38 "Biaya investasi kereta cepat Jakarta-Bandung bengkak jadi USD 6 miliar". (2018, Februari 20).

- Kumparan. Retrieved from [https://kumparan.com/kumparanbisnis/biaya-investasi-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-jadi-usd-6-miliar#:~:text=Biaya%20Investasi%20Kereta%20Cepat%20Jakarta%20Bandung%20Bengkak%20Jadi%20USD%206%20Miliar.-Konten%20ini%20diproduksi&text=PT%20Kereta%20Api%20Cepat%20Indonesia,triliun%20\(kurs%20Rp%2013.500\).](https://kumparan.com/kumparanbisnis/biaya-investasi-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-jadi-usd-6-miliar#:~:text=Biaya%20Investasi%20Kereta%20Cepat%20Jakarta%20Bandung%20Bengkak%20Jadi%20USD%206%20Miliar.-Konten%20ini%20diproduksi&text=PT%20Kereta%20Api%20Cepat%20Indonesia,triliun%20(kurs%20Rp%2013.500).)
- 39 “Konsorsium Kereta Cepat, Jokowi ingin Indonesia 10 persen, China 90 persen”. (2017, July 25). *Kompas*. Retrieved from <https://nasional.kompas.com/read/2017/07/25/21090861/konsorsium-kereta-cepat-jokowi-ingin-indonesia-10-persen-china-90-persen->
- 40 Based on KAI 2019 Financial Report.
- 41 “Japan puzzled by Indonesia’s policy shift over high speed rail plan”. (2020, June 27). Kyodo News. Retrieved from <https://english.kyodonews.net/news/2020/06/c51c37eedd49-japan-puzzled-by-indonesias-policy-shift-over-high-speed-rail-plan.html>
- 42 “Jepang tolak tawaran trilateral kereta cepat JKT-SBY dengan China”. (2021, January 16). Viva News. Retrieved from <https://www.viva.co.id/berita/bisnis/1340288-jepang-tolak-tawaran-trilateral-kereta-cepat-jkt-sby-dengan-china>
- 43 “Loan construction of 230 MW Labuhan Angin power plant”. AidData. Retrieved from <https://china.aiddata.org/projects/34922>
- 44 “PLN minta kontraktor China ganti kerusakan PLTU Labuhan Angin.” (2009, March 16). Detik. Retrieved from <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-1100177/pln-minta-kontraktor-china-ganti-kerusakan-pltu-labuhan-angin>
- 45 “PLTU Labuhan Angin kembali rusak”. (2014, Juni 10). Antara News. Retrieved from <https://sumut.antaranews.com/berita/138379/pltu-labuhan-angin-kembali-rusak>
- 46 For power plants with capacity of 600 MW or higher, the scheduled time was 36 months. For power plants with capacity less than 600 MW, the scheduled time was 30 months.
- 47 Based on Soebagjo (2019).
- 48 Ibid.
- 49 Based on PLN’s 2013 Annual Report.
- 50 Based on PLN’s 2013 and 2014 Annual Report.
- 51 “Blusukan’ Jokowi di Tianjin, dari kereta cepat hingga pembangkit listrik”. (2014, November 11). *Kompas*. Retrieved from <https://properti.kompas.com/read/2014/11/11/164000826/.Blusukan.Jokowi.di.Tianjin.dari.Kereta.Cepat.hingga.Pembangkit.Listrik?page=all>
- 52 “Luncurkan pembangunan pembangkit 35 ribu MW, Presiden Jokowi sebut bukan proyek ambisius”. (2015, May 4). Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. Retrieved from <https://setkab.go.id/luncurkan-pembangunan-pembangkit-35-ribu-mw-presiden-jokowi-sebut-bukan-proyek-ambisius/>