



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Energie



MITTELSTAND  
**GLOBAL**  
MARKTERSCHLIESSUNGS-  
PROGRAMM FÜR KMU



# Zielmarktanalyse Indonesien 2018

Schiffbau und meeres-technische Industrie 2018

BMWi Markterschließungsprogramm für KMU

Durchführer



## Impressum

### Herausgeber

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)  
Öffentlichkeitsarbeit  
11019 Berlin  
[www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)

### Text und Redaktion

EKONID  
Jl. H. Agus Salim No. 115, Jakarta 10310  
Tel.: +62-21-3154685 / Fax.: +62-21-3157088, 3155276  
E-Mail: [info@ekonid.or.id](mailto:info@ekonid.or.id)  
Website: [www.ekonid.com](http://www.ekonid.com)

### Gestaltung und Produktion

Mike Neuber, Dennis Leuchtner,  
Hans-Georg Ripken, Juwadi Harjo

### Stand

Januar / 2018

### Druck

EKONID

### Bildnachweis

istockphoto

Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für das Projekt "Markterschließung Indonesien – Schiffbau- und meerestechnische Industrie" erstellt und aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.



Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ist mit dem audit berufundfamilie® für seine familienfreundliche Personalpolitik ausgezeichnet worden. Das Zertifikat wird von der berufundfamilie gGmbH, einer Initiative der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung, verliehen.

# I. Übersicht

Als Archipel mit tausenden von Inseln ist Indonesien wie kaum ein anderes Land auf den maritimen Sektor angewiesen: der Handel zwischen den Inseln sowie mit dem Ausland kann nur über das Meer abgewickelt werden. Zudem leisten Wirtschaftszweige wie die Offshore-Industrie und der Fischfang einen wichtigen Beitrag zur indonesischen Volkswirtschaft. Die Geographie des Landes bietet der maritimen Wirtschaft hervorragende Perspektiven, deren Entfaltung jedoch bisher eine mangelnde Infrastruktur im Weg stand. Zu wenige Häfen sind in der Lage, große Schiffe abzufertigen. Diejenigen Häfen, die entsprechende Kapazitäten haben, wie etwa der Hafen von Jakarta, sind überlastet. Diese Situation führt zu hohen Logistikkosten und Güterpreisen, insbesondere in abgelegenen Regionen, aber auch in Ballungszentren. Zudem ist die nationale Schiffbauindustrie bisher noch nicht in der Lage, den Bedarf an neuen Schiffen zu decken, was auch an der mangelnden Zuliefererindustrie liegt.

Diese Missstände hat auch die indonesische Regierung erkannt, die den Ausbau der maritimen Infrastruktur und die Förderung der heimischen Schiffbauindustrie als große Chance ansieht, sich zu einem globalen maritimen Drehkreuz aufzuschwingen. Dementsprechend wird die Hafeninfrastruktur derzeit stark ausgebaut und die Schiffbauindustrie tatkräftig unterstützt, wie auch einige andere maritime Industrien (z.B. Fischerei, Offshore).

Diese Entwicklung bietet ein dynamisches Umfeld für Anbieter von maritimer Technologie und Expertise, insbesondere in den folgenden Bereichen:

- Im Schiffbau, der von einer Reihe von Fördermaßnahmen und zahlreichen Aufträgen von Ministerien und Staatsunternehmen profitiert und auf Technologieimporte angewiesen ist. Eine nationale Zuliefererindustrie für den Schiffbau befindet sich im Aufbau.
- In der Schifffahrt. Indonesische Reedereien haben durch gesetzliche Beschränkungen der Kabotage ein Monopol auf Transporte innerhalb Indonesiens, das 2018 noch auf den Export und Import einiger wichtiger Rohstoffe ausgeweitet wird. Laut dem Verband der Schiffseigener (INSA) vergrößerte sich die Handelsflotte bereits von 6.041 Schiffen im Jahr 2005 auf 24.046 im Jahr 2016.
- In der Offshore-Öl- und Gasindustrie, in der das Engagement durch indonesische Firmen derzeit zunimmt. Sobald die Energiepreise wieder ansteigen, werden auch wieder hohe ausländische Investitionen erwartet.
- Bei Yachten und Segelschiffen, die in Indonesien trotz großen Potenzials noch keine wichtige Rolle spielen. Dies soll sich durch die Verbesserung des regulatorischen Umfelds und der Infrastruktur ändern.
- Im Bereich der maritimen Sicherheit. Indonesiens Sicherheit zu gewährleisten ist eine große Herausforderung, vor allem auf dem Meer. Um gegen Grenzverletzungen durch ausländische Fischer, illegalen Warentransport, sowie internationale Grenzkonflikte besser gewappnet zu sein, wird die indonesische Marine stark ausgebaut und modernisiert. Vor allem indonesische Schiffbauer, die auf ausländische Zulieferer angewiesen sind, stellen die neuen Schiffe her.

Bevor die vorliegende Studie detaillierter auf diese Sektoren und ihr Geschäftspotenzial für deutsche Firmen eingeht, wird ein genereller Überblick über Indonesien und seine Wirtschaft geboten, die schon seit langem kontinuierlich mit mindestens 5 % pro Jahr wächst. Zudem wird die aktuelle Situation der maritimen Infrastruktur dargestellt und die ambitionierte Strategie der Regierung für deren Ausbau betrachtet.

## II Inhalt

I. Übersicht .....	iii
III. Abbildungsverzeichnis .....	vi
IV. Tabellenverzeichnis .....	vii
V. Abkürzungsverzeichnis .....	viii
1 Vorbemerkung .....	1
2 Indonesien im Überblick .....	2
2.1 Geographie und Bevölkerung .....	2
2.2 Politik .....	3
2.3 Wirtschaft .....	5
2.3.1 Überblick .....	5
2.3.2 Die Entwicklungsplanung der indonesischen Regierung .....	6
2.3.3 Der indonesische Konsumsektor .....	7
2.3.4 Investitionsstandort Indonesien .....	8
2.3.5 Außenhandel und Beziehungen zu Deutschland .....	11
2.3.6 Ausblick .....	15
3 Sektorspezifische Marktinformationen .....	16
3.1 Maritime Infrastruktur und Hafenbau .....	16
3.1.1 Ausgangslage .....	16
3.1.2 Häfen .....	19
3.2 Schiffbau .....	25
3.2.1 Aktuelle Lage der Branche .....	25
3.2.2 Indonesische Werften .....	28
3.2.3 Zentren des indonesischen Schiffbaus .....	28
3.2.4 Zuliefererindustrie .....	32
3.2.5 Die Rolle Deutschlands und deutscher Produkte für die Schiffbaubranche Indonesiens .....	32
3.3 Schifffahrt .....	34
3.4 Offshore Öl- und Gasindustrie .....	37
3.5 Yachten und Segelschiffe .....	39
3.6 Maritime Sicherheit .....	40
3.6.1 Zusammenfassung der Situation .....	40
3.6.2 Beschaffungsplan der Marine .....	42
3.7 Fördermaßnahmen .....	42
4 Rechtliche Rahmenbedingungen .....	44
4.1 Schifffahrt .....	44

4.1.1	Beschränkung der Kabotage zur Stärkung der Nationalen Schifffahrt - Präsidentialverordnung Nr. 5/2005 .....	44
4.1.2	Umsetzung der Kabotagebeschränkung - Schifffahrtsgesetz Nr. 17/2008 .....	44
4.1.3	Ausnahmen für die Kabotagebeschränkung - Regierungsverordnungen Nr. 20/2010, Nr. 22/2011 und 48/2011 .....	45
4.1.4	Verlängerung der Ausnahmen für die Kabotagebeschränkung - Ministerialverordnungen Nr. 10/2014, 200/2015 und 100/2016 .....	45
4.1.5	Ausweitung der Beschränkungen auf Export, Import und Versicherung ( <i>Beyond Cabotage</i> ) – Ministerialverordnung Nr. 82/2017 .....	46
4.1.6	Ballast Water Management .....	46
4.2	Aufhebung des Hafenbetreibermonopols - Schifffahrtsgesetz Nr. 17/2008 .....	46
4.3	Präsidentialdekret Nr. 44/2016 (Negativliste) .....	47
4.3.1	Hafenmanagement und -betrieb .....	47
4.3.2	Schifffahrt.....	47
4.4	Wareneinfuhrbestimmungen .....	48
4.5	Zollbefreiungen.....	48
4.6	Allgemeine Prozessabläufe bei der Einfuhr .....	49
5	Markteintritt.....	50
5.1	Einrichtung einer eigenen Niederlassung in Indonesien.....	50
5.1.1	Repräsentanz (Representative Office) .....	51
5.1.2	Indonesische haftungsbeschränkte Gesellschaft (PT PMA) .....	52
5.2	Interkulturelle Besonderheiten .....	54
6	Chancen und Risiken des Markteintritts.....	56
7	Bibliographie.....	59
8	Anhang.....	71
8.1	Adressen - Kontakte - Informationsquellen .....	71
8.1.1	Behörden.....	71
8.1.2	Verbände.....	74
8.1.3	Messen.....	75
8.1.4	Publikationen .....	76
8.1.5	Ausschreibungen.....	76
8.2	Marktakteure.....	78
8.2.1	Werften/Schiffbau .....	78
8.2.2	Indonesische Schifffahrtunternehmen .....	83
8.2.3	Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie, Meerestechnik .....	87
8.2.4	Hafenbetreiber.....	89
8.2.5	Händler von Schiffszubehör .....	90
8.3	Einfuhrzölle für Schiffbaukomponenten.....	93
8.4	Nationale Standards .....	96

### III. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kartographie Indonesiens .....	2
Abbildung 2: Wirtschaftswachstum Indonesiens 2011-2018, in % .....	5
Abbildung 3: Prognosen Wirtschaftsindikatoren Indonesien für 2017 und 2018, in % .....	5
Abbildung 4: Geplante Wirtschaftskorridore nach MP3EI.....	7
Abbildung 5: Investitionen 2010-2016 in Bio. IDR .....	9
Abbildung 6: Export nach Zielländern 2015 .....	13
Abbildung 7: Import nach Herkunftsländern 2015 .....	13
Abbildung 8: Deutsche Einfuhrgüter nach SITC 2015 (Prozent der Gesamteinfuhr).....	14
Abbildung 9: Deutsche Ausfuhr Güter nach SITC 2015 (Prozent der Gesamtausfuhr) .....	14
Abbildung 10: Containertransportkosten innerhalb Indonesiens im Vergleich zu anderen großen Häfen Asiens.....	17
Abbildung 11: Häfen und Routen der <i>Tol Laut</i> .....	18
Abbildung 12: Abfertigung von TEU durch Pelindo I-IV, 2011-2016, in Mio. TEU.....	20
Abbildung 13: Anlagen PT. PAL (PT. PAL Indonesia (PERSERO), N.N.).....	29
Abbildung 14: Ausländische Investitionen in der Freihandelszone Batam, 2012 bis 2016, in Mio. USD .....	31
Abbildung 15: Exporte aus Batam, 2012 bis 2016, in Mrd. USD.....	31
Abbildung 16: Entwicklung der Handelsflotte Indonesiens seit 2007 (Schiffe ab 100 Bruttoregistertonnen, ohne Fischereiboote), in 1.000 DWT .....	35
Abbildung 17: Neun größte Handelsflotten weltweit nach registrierten Flaggen, in Anzahl Schiffe, 2017 .....	35
Abbildung 18: Indonesische Ölproduzenten im Januar 2017 .....	39
Abbildung 19: Indonesische Gasproduzenten im Januar 2017 .....	39
Abbildung 20: Disput im Südchinesischen Meer .....	40
Abbildung 21: Zusammengefasster Ablauf der Prozesse bei der Gründung einer PT PMA .....	53

## IV. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Basisdaten Indonesien .....	3
Tabelle 2: Wirtschaftsindikatoren / Konjunkturdaten Indonesien .....	6
Tabelle 3: „Ease of Doing Business“ Index,.....	11
Tabelle 4: Global Competitiveness Index,.....	11
Tabelle 5: Außenhandel Indonesiens (in Milliarden USD).....	12
Tabelle 6: Außenhandel mit Deutschland (in Mrd. USD, Veränderung in %) .....	14
Tabelle 7: Handel über Grenzen 2017 in Singapur, Malaysia und Indonesien .....	19
Tabelle 8: Pelindo I bis IV und ihre Zuständigkeiten .....	20
Tabelle 9: Entwicklungsprojekte von Pelindo II im Rahmen der Tol Laut .....	22
Tabelle 10: Erweiterungsprojekte am Hafen Tanjung Priok.....	24
Tabelle 11: Die 20 größten Schiffbaunationen, nach produzierter Bruttoraumzahl, 2014, 2015 und 2016 .....	26
Tabelle 12: Indonesische Importe einiger beim Schiffbau relevanter Komponenten aus Deutschland und weltweit, 2014-2016, in Tsd. EUR.....	34
Tabelle 13: Indonesiens Einfuhren von Schiffen aus Deutschland und der Welt (SITC-Zolltarifposition 89), in Tsd. USD.....	37
Tabelle 14: SWOT-Analyse des maritimen Sektors in Indonesien und der indonesischen Wirtschaft allgemein .....	56
Tabelle 15: Nationale Standards für Komponenten aus Schiffbau und Meerestechnik .....	96

## V. Abkürzungsverzeichnis

BKPM.....	Indonesische Investitionsbehörde (Badan Koordinasi Penanaman Modal)
BRT.....	Bruttoregistertonnen
BUMN.....	Badan Usaha Milik Negara / Staatsunternehmen
CCS.....	Commercial Crime Services
DPD.....	Indonesische Regionalversammlung (Dewan Perwakilan Daerah)
DPR.....	Indonesisches Repräsentantenhaus (Dewan Perwakilan Rakyat)
DWT.....	Dead Weight Tons
EUR.....	Euro
Gerindra.....	Partai Gerakan Indonesia Raya
Golkar.....	Partai Golongan Karya
ICC.....	Internationale Handelskammer
INAPROC.....	Nationales Beschaffungssystem
IPC.....	Indonesia Port Cooperation
ISPS.....	International Ship and Port Facility Code
K3PA.....	Ausländische Handelsrepräsentanz
KADIN.....	Indonesische Handelskammer (Kamar Dagang dan Industri)
KPPA.....	Allgemeine ausländische Repräsentanz
MP3EI.....	Masterplan zur Beschleunigung und Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung
PD.....	Partai Demokrat
PDI-P.....	Partai Demokrasi Indonesia
PT.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Perseroan Terbatas)
RPJMN.....	National Medium Term Development Plan (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional)
SBY.....	Susilo Bambang Yudhoyono
SEZ.....	Special Economic Zone
SIUP3A.....	Lizenz zum Betrieb einer ausländischen Handelsrepräsentanz
TEU.....	Twenty-foot Equivalent Unit
UNCTAD.....	Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung

# 1 Vorbemerkung

Mit mehr als 17.500 Inseln, von denen rund 6.000 besiedelt sind, einer Ost-West-Ausdehnung von 5.114 km und einer Nord-Süd-Ausdehnung von 1.882 km ist Indonesien der größte Archipel der Welt. Zwei der weltweit bedeutendsten Seehandelswege führen durch indonesische Gewässer, zudem befinden sich dort große unterseeische Öl- und Gasfelder. Daher wird der weitaus größte Teil des Binnenhandels sowie der Warenein- und ausfuhr aus dem Ausland über Wasserwege abgewickelt.

Trotz des großen Potenzials des indonesischen maritimen Sektors sehen sich die einzelnen Branchen noch immer mit großen Herausforderungen konfrontiert, und sind im Vergleich zu ihren Mitstreitern in einigen anderen ASEAN-Staaten noch unterentwickelt. Die amtierende Regierung unter der Leitung des seit 2014 amtierenden Präsidenten Joko Widodo hat diese Herausforderungen erkannt: mangelnde Hafeninfrastruktur und Missmanagement in Häfen, zu große Abhängigkeit des nationalen Schiffbaus von Importen wegen mangelnder Zuliefererindustrie, Sicherheitsdefizite an den Außengrenzen, unzureichende Finanzierungsmöglichkeiten für Schiffbauer und mangelnde Rechtssicherheit. Die Beseitigung dieser Misstände stellt eine große Chance für die weitere Entwicklung des Landes dar.

Die vorliegende Zielmarktstudie soll den Leser über den Zustand der Branchen des maritimen Sektors in Indonesien informieren, Ursachen für vorhandene Probleme darlegen und die Strategien erläutern, mit denen die indonesische Regierung diesen Herausforderungen begegnet. Diese Strategien werden dabei auch kritisch hinterfragt und auf ihre Durchführbarkeit hin überprüft.

Auf eine allgemeine Einführung zu Politik und Wirtschaftsentwicklung folgt im dritten, sektorspezifischen Kapitel zunächst eine nähere Betrachtung der Strategie der indonesischen Regierung zur Entwicklung der Hafeninfrastruktur. Im Anschluss daran werden die Sektoren Schiffbau, Schifffahrt und Offshore-Industrie sowie die Bereiche Yachten und Segelschiffe und maritime Sicherheit im Detail vorgestellt.

Das vierte Kapitel beschäftigt sich mit dem gesetzlichen Rahmen und stellt Gesetze und Regulierungen vor, die für den maritimen Sektor von Bedeutung sind. Im fünften Kapitel werden Chancen und Möglichkeiten für deutsche Unternehmen aufgezeigt, sich in Indonesiens maritimem Sektor zu engagieren und an der derzeit stattfindenden dynamischen Entwicklung teilzuhaben. Im abschließenden sechsten Kapitel werden die mit dem Markteintritt verbundenen Chancen und Risiken noch einmal zusammengefasst.

Im Anhang findet der Leser Informationen über wichtige im maritimen Sektor tätige Behörden, Verbände und Unternehmen.

Bei der vorliegenden Zielmarktanalyse handelt es sich um eine Aktualisierung der Vorgängerstudie aus dem Jahr 2017. Für die vorliegende Zielmarktanalyse wurden neben Informationen und Daten aus der Auswertung offizieller Regierungsdokumente und vergangener Studien auch Beiträge in öffentlichen Tagungen und Artikel aus Fachzeitschriften und der allgemeinen Presse verwendet. Ergänzend flossen zudem aus Interviews mit Vertretern von Unternehmen gewonnene Informationen in die Studie ein. Daten sind in vielen Bereichen der indonesischen Wirtschaft nur sehr eingeschränkt verfügbar. Dies gilt es zu berücksichtigen, auch im Hinblick auf die darauf basierenden Analysen und Handlungsempfehlungen.

Lesern dieser Studie wird der Ausdruck in Farbe empfohlen, damit die darin eingebundenen Grafiken richtig zur Geltung kommen und ihren Informationsgehalt entfalten können.

# 2 Indonesien im Überblick

## 2.1 Geographie und Bevölkerung

Indonesien, der größte Archipel der Welt, erstreckt sich mit seinen 17.508 Inseln über eine Fläche von 1,9 Millionen Quadratkilometern zwischen dem Indischen Ozean im Südwesten und dem Pazifik im Nordosten. Lediglich ein knappes Drittel, nämlich 6.044 der indonesischen Inseln, sind bewohnt. Die drei größten davon sind Java, Sumatra und Sulawesi. Die Ausdehnung Indonesiens beträgt von Norden nach Süden 1.882 km und von Aceh im äußersten Westen bis nach Papua im äußersten Osten 5.114 km. Die Ost-West-Ausdehnung durchmisst somit drei Zeitzonen. Landgrenzen teilt sich der Archipel mit Malaysia auf der Insel Borneo im Norden, mit Papua-Neuguinea im Osten und mit Timor Leste, dem östlichen Teil der ostindonesischen Insel Timor. Australien, Singapur, die Philippinen und Palau sind Nachbarstaaten, mit denen Indonesien Seegrenzen gemein hat.

Wie an einem Bogen entlang reihen sich die Inseln Indonesiens um die als zirkumpazifischer Feuergürtel bezeichnete Nahtstelle zwischen der Pazifischen Platte und der australischen Kontinentalplatte. Zahlreiche, auch daueraktive, Vulkane und häufige Vorkommen von Erdbeben geben Zeugnis von der beständigen tektonischen Aktivität im Feuergürtel. Im Laufe von Jahrhunderten haben die Vulkane aber auch fruchtbare Böden geschaffen, die eine intensive landwirtschaftliche Nutzung erlauben. Begünstigt wird die Fruchtbarkeit noch durch das feuchtheiße tropische Klima mit einer hohen relativen Luftfeuchtigkeit von 95 % und ganzjährigen Durchschnittstemperaturen von 25 bis 27 Grad Celsius. Eine Regenzeit von Dezember bis März und eine Trockenzeit in den übrigen Monaten wechseln sich ab. Die klimatischen Verhältnisse haben über die Jahrtausende in großen Teilen des Landes ausgedehnte Regenwaldflächen mit einer enorm hohen Biodiversität gedeihen lassen: 10 % des weltweiten Regenwaldbestandes finden sich in Indonesien, das sowohl zu Land, als auch zu Wasser die größte Artenvielfalt weltweit aufweist.

Abbildung 1: Kartographie Indonesiens



Base 802898AI (C00429) 11-02

Quelle: Public Domain

Mit rund 260 Millionen Einwohnern ist Indonesien der Bevölkerungszahl nach die viertgrößte Nation der Welt. Die meisten der Einwohner, nämlich mehr als 50 % davon, leben auf der Insel Java. Hier befindet sich die Hauptstadt Jakarta mit rund 12 Millionen Einwohnern im Kerngebiet und rund 30 Millionen in der Metropolregion. Damit ist der Großraum Jakarta nach Tokio die zweitgrößte Metropolregion der Welt. Auch die Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern je Quadratkilometer auf Java ist eine der höchsten weltweit. Ganz anders sieht es in anderen Teilen des Archipels aus: Dort reicht die Bevölkerungsdichte pro Quadratkilometer von zehn Einwohnern in einzelnen Regionen Kalimantans über durchschnittlich 30 auf Papua und den Molukken bis zu 300 auf Sumatra.

Das jährliche Bevölkerungswachstum liegt Stand 2017 bei rund 0,9 %. Mit einem Durchschnittsalter von etwa 30 Jahren ist Indonesien ein junges Land: 42 % seiner Einwohner sind unter 25, weitere 42,4 % zwischen 25 und 54 Jahren alt. Der Anteil der über 54 Jahre alten Indonesier beträgt lediglich 15,6 %.<sup>1</sup> Die Bevölkerung unterteilt sich in mehr als 360 Völker, von denen die meisten zu den malaiischen Völkern gehören. Javaner bilden dabei die größte Gruppe. Weitere wichtige Volksgruppen sind chinesischer, arabischer, indischer oder melanesischer Abstammung. Die ethnische Vielfalt spiegelt sich in der großen Zahl an Lokalsprachen wider: mehr als 300 indigene Lokalsprachen und Hunderte Dialekte werden genannt. Die Amtssprache Bahasa Indonesia, eine Variante des Malaiischen, wird von 200 Millionen Indonesiern regelmäßig gesprochen. Nationale Medien, Regierungsorganisationen und Bildungseinrichtungen, aber auch Menschen im Arbeitsalltag bedienen sich des Indonesischen, das als einigendes Element eine wesentliche Rolle bei der Schaffung einer Einheit im Vielvölkerstaat spielt.

Der Islam ist die vorherrschende Religion in Indonesien. 87 % aller Indonesier sind gläubige Muslime und bilden die größte muslimische Nation weltweit. Fast alle indonesischen Muslime sind sunnitischen Glaubens, nur kleine Gruppen sind Schiiten oder Ahmadiyyah. Daneben sind rund 9 % der Bevölkerung christlichen Glaubens (7 % evangelisch und 3 % katholisch), 2 % bekennen sich zum Hinduismus, 1 % sind Buddhisten, Taoisten oder Anhänger der Lehren des Konfuzius und 1 % der Bevölkerung praktiziert traditionelle Naturreligionen.

**Tabelle 1: Basisdaten Indonesien**

<b>Fläche</b>	1,9 Mio. km <sup>2</sup>
<b>Einwohner</b>	260.580.000 (Juli 2017)
<b>Jährliches Bevölkerungswachstum</b>	0,86 % (2017 geschätzt)
<b>Alphabetisierungsrate</b>	95,4 % (2015)
<b>Bevölkerung in Städten</b>	55,2 % (2017)
<b>Urbanisierungsrate</b>	2,3 % jährliches Wachstum (2015-2020)
<b>Urbane Zentren</b>	Jakarta (10,323 Mio.); Surabaya (2,853 Mio.); Bandung (2,544 Mio.)
<b>Geschäftssprachen</b>	Bahasa Indonesia, Englisch
<b>Staatsform</b>	Präsidialrepublik
<b>Hauptstadt</b>	Jakarta

Quelle: (Central Intelligence Agency, 2017)

## 2.2 Politik

Indonesien ist eine Mehrparteien-Präsidialdemokratie. Präsident und Vizepräsident werden für eine Periode von fünf Jahren mehrheitlich und direkt gewählt und regieren gemeinsam mit einem einberufenen Kabinett. Der Präsident, der auch Regierungschef ist, ernannt und entlässt sein Kabinett. Indonesiens verfassungsgebende Versammlung (MPR, 692 Abgeordnete) besteht aus einem Repräsentantenhaus (DPR, 560 Abgeordnete) und einer Regionalversammlung (DPD, 132 Abgeordnete). Sie ändert und bestätigt Gesetze und nach der Wahl den Präsidenten bzw. Vizepräsidenten im Amt. Das Repräsentantenhaus besitzt im Wesentlichen gesetzgeberische Autorität und plant gemeinsam mit dem Präsidenten und unter Berücksichtigung der

<sup>1</sup> (Central Intelligence Agency, 2017)

Eingaben der Regionalversammlung den Staatshaushalt. Dem Repräsentantenhaus steht das Recht zur Befragung des Präsidenten und anderer Regierungsmitglieder zu. Es setzt sich aus zehn Parteien zusammen, wobei die säkularen Parteien PDI-P (Partai Demokrasi Indonesia), Golkar (Partai Golongan Karya), Gerindra (Partai Gerakan Indonesia Raya) und PD (Partai Demokrat) 56 % der 560 Sitze innehaben. Parteien mit islamischer Ausrichtung besetzen rund 25 % der Sitze.<sup>2</sup> Die Regionalversammlung nimmt hingegen im Wesentlichen eine beratende Funktion ein. Sie besteht aus jeweils vier Vertretern aller indonesischen Provinzen.

Dr. Susilo Bambang Yudhoyono wurde nach zwei Legislaturperioden als regierender Präsident von Joko Widodo abgelöst. Während seiner Regierungszeit hatte Yudhoyono verschiedene Reformen umgesetzt, im Großen und Ganzen aber eine auf Stabilität bedachte Politik verfolgt. Die Wirtschaft Indonesiens verzeichnete in dieser Zeit ein konstant starkes Wachstum zwischen 5 und 7 % und kam 2007 bis 2009 sogar stabil durch die globale Finanzkrise. Außenpolitisch stärkte er die führende Rolle Indonesiens, besonders innerhalb der ASEAN-Gemeinschaft. Er vertiefte die Beziehungen zu wichtigen Partnern wie den USA, Australien oder China. Dennoch musste er sich am Ende seiner Amtszeit auch einiges an Kritik gefallen lassen. Korruption und Bürokratie hatte er kaum abbauen, die Infrastruktur nicht entwickeln können. Den dringend nötigen Abbau von staatlichen Subventionen auf Treibstoff hatte er wegen des großen Widerstandes von Seiten seiner politischen Gegner und der Öffentlichkeit nicht in Angriff genommen. In Joko Widodo, den neu gewählten Präsidenten, der ein Außenseiter und Neuling im politischen System war, setzte man daher große Hoffnungen.

Bei der Wahl zum Präsidenten 2014 setzte sich Joko Widodo, der als Kandidat der Demokratischen Partei des Kampfes (PDI-P) angetreten war, gegen seinen Widersacher, den Drei-Sterne-General Prabowo Subianto, mit 53 % der Wählerstimmen nur knapp durch. Er startete seine Amtszeit als siebter Präsident der noch jungen Demokratie mit schwachen Mehrheitsverhältnissen im Parlament. Dem neuen Präsidenten, von seinen Landsleuten „Jokowi“ genannt, traute man national und international die Durchsetzung von dringend nötigen Reformen und eine weitergehende Liberalisierung der Märkte zu. Der studierte Forstwirtschaftler und ehemalige Unternehmer in der Möbelbranche setzte die Schaffung eines verbesserten Investitionsumfeldes, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, auf seiner politischen Agenda ganz nach oben. Er gewann die Wahl vor allem mit dem Versprechen, den dringend benötigten Ausbau der Infrastruktur voranzutreiben, bürokratische Prozesse effizienter und transparenter zu gestalten, die immer noch weit verbreitete Korruption zu bekämpfen und sozialpolitische Reformen in den Bereichen Bildung und Gesundheit durchzusetzen.

Nach zwei Jahren zogen Beobachter im Oktober 2016 eine gemischte Bilanz über die Amtszeit des inzwischen 55-jährigen Präsidenten.<sup>3</sup> Zwar hatte er es bis zum Ende seines ersten Amtsjahres geschafft, seine politischen Gegenspieler zu überzeugen und so inzwischen eine knapp 70-prozentige Mehrheit im Parlament hinter sich zu vereinen, dafür aber wirft man ihm mangelnde Kompromisslosigkeit bei der Durchsetzung seiner ursprünglichen Ziele vor. Auf der anderen Seite tritt er in gewissen Bereichen als nicht umzustimmender Hardliner auf und verwundert vor allem internationale Beobachter: So erntet er nicht nur Zustimmung für seine strikte Haltung gegenüber ausländischen Fischkuttern, die illegal in indonesischen Gewässern fischen und von der indonesischen Küstenwache an Ort und Stelle versenkt werden. Auch die Hinrichtung von Drogendealern, darunter immer wieder Ausländer, stößt auf harsche internationale Kritik, die an Jokowi jedoch kontinuierlich abprallt.

Einhelliges Lob erhielt Jokowi jedoch für die Aufhebung der Kraftstoffsubventionen Anfang Januar 2015, welche der Entwicklung Indonesiens seit ihrer Einführung Mitte der 80er Jahre im Weg standen. Ein weiterer Erfolg war eine groß angelegte Steueramnestie im Juli 2016. Beide Maßnahmen erhöhten das staatliche Einkommen maßgeblich und versetzten die Regierung in die Lage, lang geplante Reformen in die Tat umzusetzen. Insbesondere die beiden Sektoren Energie und Infrastruktur profitieren hiervon: Zahlreiche Projekte wie der Bau von Nationalstraßen und Autobahnen, Flughäfen, Bewässerungsanlagen, der Ausbau des Stromnetzes und der Bau neuer Kraftwerke auch in entlegenen Regionen sowie die Realisierung der als Maritimer Highway bezeichneten Reformen der maritimen Infrastruktur konnten inzwischen in Angriff genommen werden.

Wiederholt hat sich gezeigt, dass Jokowi ein Mann der Tat ist und trotz innenpolitischer Widrigkeiten zu seinem Wort steht. Die Entwicklung der Infrastruktur und der Ausbau der erneuerbaren Energien sind extrem wichtig für die weitere Entwicklung des Landes. Stabiles Wirtschaftswachstum und wachsender Wohlstand auf breiter Ebene sind die Voraussetzungen für die

---

<sup>2</sup> (Auswärtiges Amt, 2014)

<sup>3</sup> (The Jakarta Post, 2016-d)

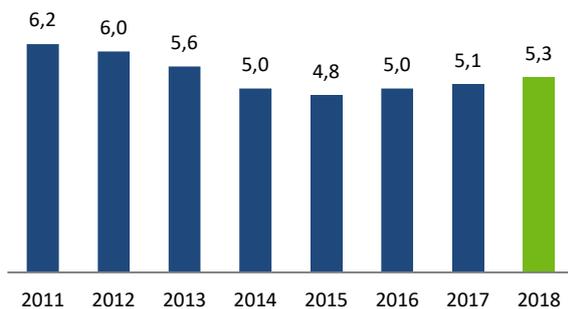
Festigung der drittgrößten Demokratie der Welt.<sup>4</sup> Trotz langsamer Fortschritte bei der Armutsbekämpfung und bei der Beseitigung wirtschaftlicher Ungleichheiten stößt Jokowi bei der Bevölkerung auch nach knapp drei Jahren seiner Amtszeit auf breite Zustimmung, wie Umfragen von Meinungsforschern zeigen. Analysten rechnen daher mit einer hohen Wahrscheinlichkeit für eine zweite Amtszeit Jokowi ab 2019.<sup>5</sup>

## 2.3 Wirtschaft

### 2.3.1 Überblick

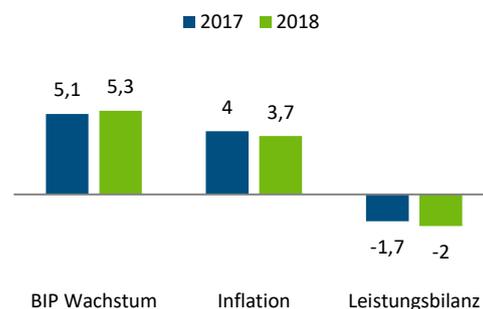
Die Wirtschaft Indonesiens hat seit der Asienkrise der späten 90er Jahre einen rasanten Aufstieg erlebt. Laut Weltbank ist das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf von 857 USD im Jahr 2000 auf 3.603 USD im Jahr 2016 gestiegen. Seit 1999 konnte die Armutsrate auf 10,9 Prozent im Jahr 2016 halbiert werden. Mit einem realen Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von 4,7 % bis 6,3 % pro Jahr seit 2004 gilt das G20-Mitglied Indonesien als die größte Volkswirtschaft regional und nach Kaufkraft die zehntgrößte weltweit.<sup>6</sup> Ein großer Reichtum an Bodenschätzen und die wachsende Garantie politischer Stabilität sowie eine besonders in den letzten drei Jahren eingeschlagene investitionsfreundlichere Wirtschaftspolitik der aktuellen Regierung führen zu einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung.

Abbildung 2: Wirtschaftswachstum Indonesiens 2011-2018, in %



Quelle: (Asian Development Bank, 2018)

Abbildung 3: Prognosen Wirtschaftsindikatoren Indonesien für 2017 und 2018, in %



Quelle: (Asian Development Bank, 2018)

Schwankungen in der Weltkonjunktur gehen auch an der indonesischen Wirtschaft nicht ganz spurlos vorüber. Das starke Wachstum der ersten zehn Jahre des Jahrtausends hat daher ab 2011 nachgelassen. Niedrige Rohstoffpreise und ein sehr risikoaverser Finanzmarkt sorgten seit 2011 für sinkende Wachstumswahlen im Inselstaat, die jedoch nun langsam wieder steigen. Für das Jahr 2018 geht die Asian Development Bank von einer weiteren leichten Steigerung des Wachstums auf 5,3 % aus. Dieser Wert liegt jedoch immer noch unter dem Ziel der aktuellen Regierung, möglichst bald wieder eine Wachstumsrate von 7 % zu erreichen.

<sup>4</sup> (Kurniawati, 2015) & (Domínguez, 2015)

<sup>5</sup> (Chandran, 2016) & (The Jakarta Post, 2017-d)

<sup>6</sup> (The World Bank Group, 2017-b)

Tabelle 2: Wirtschaftsindikatoren / Konjunkturdaten Indonesien

<b>BIP nominal (in Mrd. USD*)</b>	2015: 861; 2016: 932; 2017:1.021*
<b>BIP pro Kopf (nominal, in USD)</b>	2015: 3.362,4; 2016: 3.635,8*; 2017: 3.870,8*
<b>BIP Entstehung (%)</b>	2014: Bergbau/Industrie 32,8; Handel/Gaststätten/Hotels 16,9; Land-/Forst-/Fischwirtschaft 13,7; Bau 10,1; Transport/Logistik/Kommunikation 8,0; Sonstige 18,4
<b>Inflationsrate (%)</b>	2015: 6,4; 2016: 3,5; 2017: 4,3*; 2018: 4,5*
<b>Arbeitslosenquote</b>	2015: 6,2; 2016: 5,6; 2017: 5,7*
<b>Mitgliedschaft in internationalen Organisationen (Auswahl)</b>	ASEAN, AFTA, APEC, ASEM, IDA, ILO, IFC, IMF, Unctad, WTO
<b>Investitionen (% des BIP, brutto, öffentlich und privat)</b>	2015: 34,6*; 2016: 34,7*; 2017: 35,0*
<b>Währung</b>	Indonesische Rupiah (IDR) Wechselkurs: 1 EUR = 15.204 IDR (Jahresdurchschnitt 2017 Briefkurs)
<b>Haushaltsdefizit</b>	-2,5 % des Bruttoinlandsproduktes (2016); -2,4 % des Bruttoinlandsproduktes (2017*)
<b>Rohstoffe</b>	<b>Agrarisch:</b> Holz, Gewürze, Fisch und ähnliche Produkte, ätherische Öle, Medizinkräuter, Kaffee, Kakao, Garnelen, Forstprodukte, Rindfleisch, Geflügel, Palmöl, Gummi und ähnliche Produkte <b>Mineralisch:</b> Silber, Gold, Kohle, Kupfer, Bauxit, Nickel, Erdgas, Zinn, Erdöl

Quelle: (GTAI - Germany Trade & Invest, 2016-a), (Ministry of Transport of the Republic of Indonesia, 2016), (Bank Indonesia, 2018)  
\* Prognose; Werte gerundet

### 2.3.2 Die Entwicklungsplanung der indonesischen Regierung

Mit dem Masterplan zur Beschleunigung und Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung Indonesiens (abgekürzt MP3EI)<sup>7</sup> setzte die Vorgängerregierung unter Bambang Susilo Yudhoyono 2011 das ambitionierteste Langzeitentwicklungsprogramm seit vielen Jahren auf. Durch die Implementierung der dort definierten Entwicklungsprogramme soll Indonesien sich bis 2025 zu einer der zehn führenden Wirtschaftsnationen aufschwingen. Das Bruttoinlandsprodukt soll bis dahin auf 4,5 Billionen USD, das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf auf bis zu 15.500 USD ansteigen. Dabei geht der Masterplan von drei zentralen Zielsetzungen aus:

- Vergrößerung von Wertschöpfungsketten in der industriellen Produktion und Qualifizierung des Distributionsnetzwerkes; besserer Zugang der Industrie zu natürlichen und menschlichen Ressourcen;
- Anregung der Produktionseffizienz und bessere Integration einheimischer Märkte.
- Stärkung des nationalen Innovationssystems.

Als mögliche Strategien werden eine förderliche Politik hinsichtlich Tarifen, Steuern, Importzöllen, Arbeitsregulierungen, Lizensierung und Landerwerb genannt. Im MP3EI werden acht Sektoren definiert, auf denen der Fokus der Wirtschaftsförderung liegen soll: Landwirtschaft, Bergbau, Energie, Industrie, Tourismus, Telekommunikation und bestimmte strategische Regionen. Konkret werden innerhalb dieser acht Programme 22 Schwerpunktbereiche festgelegt:

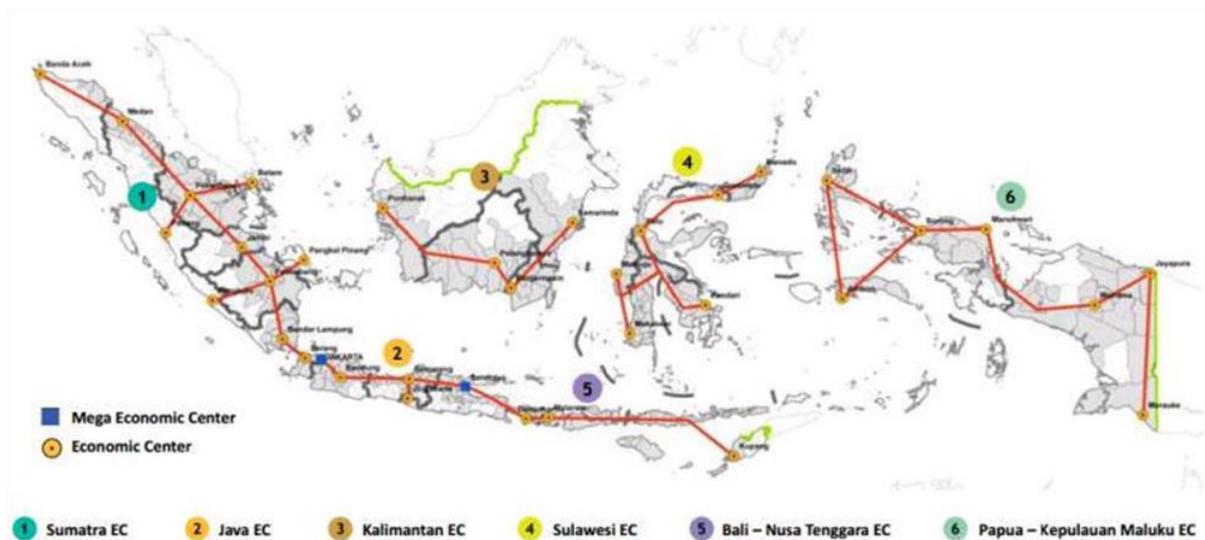
- |              |                                   |                             |
|--------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| • Palmöl     | • Kupfer                          | • Transport                 |
| • Gummi      | • Bauxit                          | • ICT                       |
| • Kakao      | • Fischereiwesen                  | • Schifffahrt               |
| • Tierzucht  | • Tourismus                       | • Lebensmittel und Getränke |
| • Nutzholz   | • Landwirtschaft                  | • Stahl                     |
| • Öl und Gas | • Großraum Jakarta (Jabodetabek)  | • Verteidigung              |
| • Kohle      | • Strategische Region Sundastraße | • Textilien                 |
| • Nickel     |                                   |                             |

<sup>7</sup> (Coordinating Ministry for Economic Affairs of the Republic of Indonesia, 2011)

Wichtiger Bestandteil des MP3EI ist die Schaffung von sechs so genannten regionalen Wirtschaftskorridoren. Hierdurch sollen die Stärken einzelner Regionen anerkannt und gezielt gefördert werden. Die sechs Wirtschaftskorridore sind:

- Sumatra (Rohstoffe und Energiereserven)
- Java (Nationale Industrie und Dienstleistungssektor)
- Kalimantan (Bergbau und Energiereserven)
- Sulawesi (Plantagenwirtschaft, Fischerei, Öl und Gas, Bergbau)
- Bali - Nusa Tenggara (Tourismus und Lebensmittelversorgung)
- Papua – Moluccas (Lebensmittelproduktion, Fischerei, Energie und Bergbau)

Abbildung 4: Geplante Wirtschaftskorridore nach MP3EI



Quelle: (Strategic Asia, 2012)

Im Anhang von MP3EI finden sich 396 größere Infrastrukturprojekte von denen viele bereits fertiggestellt oder in der Umsetzungsphase sind. Insgesamt ist die Durchführung von 1.048 Projekten geplant. Dabei wird der Bildung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften zur Finanzierung hohe Priorität eingeräumt.

### 2.3.3 Der indonesische Konsumsektor

Die wichtigste Stütze für das Wirtschaftswachstum ist traditionell der private Konsum. Bereits seit 2005 ist hier ein stetiges Wachstum von real rund 5 % zu verzeichnen. Auch im Jahr 2016 nahm der private Konsum erneut um 5,01 % zu und zeichnete für 56 % der BIP-Verwendung verantwortlich.<sup>8</sup> Über 40 % der rund 260 Millionen Indonesier sind laut offizieller Statistik unter 25 Jahre alt und insbesondere die junge Stadtbevölkerung zeigt sich konsumfreudig und markenorientiert. Sie bilden ein enormes Marktpotenzial. Dabei wird etwa die Hälfte der von indonesischen Haushalten getätigten Ausgaben für Nahrungsmittel, Getränke und Tabak aufgewendet. Steigende Löhne sorgen jedoch auch für eine permanente Nachfrage nach Fernsehern, Motorrädern, Smartphones, Waschmaschinen oder Autos. Selbst die schwächere Weltwirtschaftskonjunktur konnte den Drang der Menschen nach Konsumgütern kaum bremsen. E-Commerce ist eine der Sparten, die am meisten von diesem Trend profitieren.<sup>9</sup> Deutlich sichtbar wird die Bedeutung des Konsumverhaltens in Indonesien auch an der Zunahme der Zahl von Shopping Malls sowie Super- und Hypermarktketten in den Städten. So sollen bis 2019 allein in Jakarta mindestens 27 neue Megamalls gebaut werden. Die positive Haltung indonesischer Konsumenten gegenüber der Entwicklung ihrer

<sup>8</sup> (Ministry of Transport of the Republic of Indonesia, 2016)

<sup>9</sup> (GTAI - Germany Trade & Invest, 2016-b)

Wirtschaft spiegelt sich im Index für das Verbrauchervertrauen wider, der in Indonesien von der Zentralbank erhoben wird und seit November 2015 kontinuierlich über 100 Punkten liegt.<sup>10</sup>

### 2.3.4 Investitionsstandort Indonesien

Die Regierung Jokowi hat seit September 2015 bis Mitte 2017 insgesamt 15 Wirtschaftsprogramme auf den Weg gebracht, so viele wie noch keine Vorgängerregierung. Ein 16. Paket, welches sich auf die weitere Verbesserung der Investitionsbedingungen fokussiert, soll zeitnah veröffentlicht werden. Viele der bisher angestoßenen Reformen, die vor allem den nationalen Mittelstand stärken sollen, beinhalten im Wesentlichen Steueranreize und Deregulierungen. Andere haben den Zugang zu Elektrizität verbessert, erleichterten Landregistrierungen, regeln Steuerabgaben neu und vereinfachen die Konditionen zur Kreditvergabe oder die Etablierung von Verträgen. Die vollständige Implementierung der Reformen gestaltet sich indes noch schwierig, infolge von bürokratischen Prozessen und geringem Humankapital auf der lokalen Regierungs- und Verwaltungsebene.

Die Prognosen der Asian Development Bank zeigen für die indonesische Wirtschaft nach dem Wachstumstief der letzten Jahre für 2017 und 2018 wieder einen Aufwärtstrend. Auch wenn dieser Trend nicht den hohen Erwartungen der Regierung (sie plante mit 7 %) entspricht, so ist diese Entwicklung doch ein Zeichen dafür, dass sowohl Konsumenten als auch private und öffentliche Investoren positiv auf die Reformen reagieren. Dass die Reformen greifen, zeigen auch die Investitionszahlen. Von Januar bis Juni 2017 vermeldete die Investitionsbehörde (BKPM) ein Wachstum der in- und ausländischen Direktinvestitionen um 12,9 % im Vergleich zum selben Zeitraum im Vorjahr. Im zweiten Quartal 2017 stiegen die inländischen Direktinvestitionen um 16,3 %, die ausländischen um 7,8 %.<sup>11</sup>

#### 2.3.4.1 One-Stop Shops

Als ehemaliger Unternehmer ist der Präsident Indonesiens mit den Schwierigkeiten vertraut, mit denen in- und ausländische Unternehmen immer wieder konfrontiert werden. Präsident Jokowi hat in der Vergangenheit auf regionaler Ebene bereits bewiesen, dass er es versteht, bürokratische Strukturen zu vereinfachen, indem er Einschränkungen und Regularien einerseits abbaute und Koordination und Kooperation zwischen verantwortlichen Institutionen andererseits einforderte, um ein freundlicheres Investitionsklima zu schaffen. Eine wichtige Reform war daher der Ausbau der indonesischen Investitionsbehörde (BKPM) zum Servicedienstleister. Bereits unter Jokowi's Vorgänger sollte BKPM so genannte One-Stop-Shops errichten, wo die bisher komplizierten Lizenzierungsprozesse unter einem Dach abgewickelt und damit verschlankt werden sollten. Die schlechte Koordination zwischen Ministerien, staatlichen Institutionen und lokalen Regierungen und Institutionen war jedoch der Grund dafür, dass die Umsetzung dieser Pläne nur schleppend vorangetrieben wurde. Inzwischen wurde mit dem 2014 eingeführten „Integrated Online Information and Processing System - SPIP-ISE“ ein effizientes Lizenzierungssystem installiert. Angehende Investoren ersparen sich damit umständliche Behördengänge, Zeit und Geld. In bestimmten Fällen können Lizenzierungsvorgänge nun innerhalb von drei Stunden abgewickelt werden.

#### 2.3.4.2 Infrastrukturentwicklung

Ein wesentlicher Bestandteil der Investitionsförderung ist der massive Einsatz von Haushaltsmitteln für den Ausbau der Infrastruktur. Der Abbau von Subventionen ließ das nationale Budget um rund 20 Milliarden USD ansteigen. Diese zusätzlich zur Verfügung stehenden Mittel fließen mehrheitlich in den Ausbau der landesweiten Infrastruktur. Profitieren sollen überdies staatliche Unternehmen, denen unter Präsident Jokowi eine strategische Rolle bei der Infrastrukturentwicklung zufällt. Auf diese Weise erhofft sich die Regierung wirtschaftshemmende Faktoren in den Bereichen Verkehrs- und Energieinfrastruktur nach und nach zu beseitigen und den Weg für weiteres Wirtschaftswachstum zu ebnen. Gleichzeitig ist die Regierung bestrebt, den Anteil privater Investitionen durch die Schaffung förderlicher Rahmenbedingungen zu erhöhen. Der National Me-

<sup>10</sup> Ein Index über 100 zeigt eine positive Haltung der Verbraucher zur Wirtschaftsentwicklung und eine starke Konsumneigung an.

<sup>11</sup> (BKPM - Indonesia Investment Coordination Board, 2017)

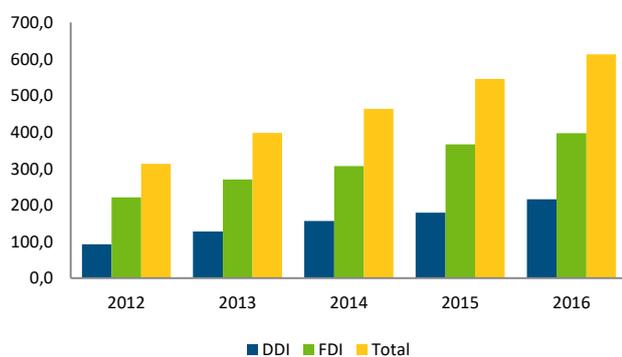
dium Term Development Plan (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional / RPJMN) 2015-2019 beziffert die erforderlichen Investitionsmittel für den geplanten Ausbau der Infrastruktur bis 2019 auf 4.796 Billionen IDR bzw. rund 358 Milliarden USD. Davon können lediglich 41 % durch nationale und lokale Budgets finanziert werden, während der Finanzierungsanteil staatlicher Unternehmen bis zu 22 % betragen soll. Die verbleibenden 37 % müssen im Umkehrschluss durch den Privatsektor bereitgestellt werden.<sup>12</sup>

Trotz dessen, dass in der jüngeren Vergangenheit deutliche Verbesserungen erzielt werden konnten, stellt eine veraltete und unzureichende Infrastruktur weiterhin einen signifikanten Engpass für die wirtschaftliche Entwicklung dar. Noch immer befindet sich die Elektrifizierungsrate mit rund 90 % auf einem im regionalen Vergleich niedrigen Niveau und infolge mangelnder Qualität der Stromnetze kommt es immer wieder zu Stromausfällen. Ausbau- und Modernisierungsbedarf besteht zudem ebenfalls beim Straßen- und Schienennetz sowie bei Brücken, Häfen und Flughäfen. Seit Amtsantritt der Regierung wurden daher bereits zahlreiche Infrastrukturprojekte realisiert bzw. initiiert.

### 2.3.4.3 Investitionsklima

Die Reformen und staatlichen Investitionen in die Infrastruktur locken auch wieder mehr internationale Unternehmen nach Indonesien. Nach Investoren aus Singapur und Malaysia engagieren sich inzwischen vor allem japanische und koreanische Kapitalgeber in Indonesien, das als größte Volkswirtschaft der Region einen attraktiven Absatzmarkt vorweist und von internationalen Unternehmen neben China gern als zweites regionales Standbein gewählt wird.<sup>13</sup> In der Klassifizierung der Weltbank „Doing Business 2018“<sup>14</sup> rangiert Indonesien auf Platz 72 und machte damit 19 Punkte gegenüber dem Vorjahr gut. Das verbesserte Investitionsklima spiegelt sich auch in der langfristig kontinuierlichen Zunahme in- und ausländischer Direktinvestitionen wider.

Abbildung 5: Investitionen 2010-2016 in Bio. IDR



Quelle: eigene Darstellung nach (BKPM - Indonesia Investment Coordination Board, 2017)

Das Investitionsgesetz von 2007<sup>15</sup> und die so genannte Negativliste von 2016 (DNI), eine Aufstellung von Sektoren, die für Investitionen geschlossen oder nur eingeschränkt offen sind, bilden die rechtliche Basis für ausländische Investitionsvorhaben.<sup>16</sup> Das Investitionsgesetz, das 2010 umfassend reformiert wurde, wurde zur Schaffung von Transparenz und Klarheit verabschiedet und soll Schutz vor Zwangsenteignung bieten sowie die Möglichkeit der Einschaltung von internationalen Schiedsstellen geben. Es bestimmt, dass jede ausländische Investition von der nationalen Investitionsbehörde (BKPM) genehmigt werden muss. Seit 2015 geschieht das zum großen Teil in den One-Stop Shops und online über das *National Single Window for Investment*<sup>17</sup>, wo Antragsteller auch wichtige Dokumente gesammelt hochladen können.

Ausländische Investitionen werden in Indonesien vor allem in Form von Joint Ventures und Unternehmen, die zu 100 % aus dem Ausland finanziert sind, realisiert. Bei Joint Ventures mit ausländischer Beteiligung ist ein Mindestanteil von 5 % des inländischen Teilhabers erforderlich.

<sup>12</sup> (Indonesia Investments, 2016-c)

<sup>13</sup> (GTAI - Germany Trade & Invest, 2016-a)

<sup>14</sup> (The World Bank Group, 2017)

<sup>15</sup> Undang-Undang No. 25/2007

<sup>16</sup> Peraturan Presiden No. 44/2016 (abrufbar unter: [http://www.bkpm.go.id/images/uploads/prosedur\\_investasi/file\\_upload/REGULATION-OF-THE-PRESIDENT-OF-THE-REPUBLIC-OF-INDONESIA-NUMBER-44-YEAR-2016.pdf](http://www.bkpm.go.id/images/uploads/prosedur_investasi/file_upload/REGULATION-OF-THE-PRESIDENT-OF-THE-REPUBLIC-OF-INDONESIA-NUMBER-44-YEAR-2016.pdf))

<sup>17</sup> <https://online-spipise.bkpm.go.id>

Die im Mai 2016 neu herausgegebene Negativliste, geregelt in der Präsidentialverordnung Nr. 44/2016, löste die entsprechende Verordnung von 2014 ab. Sie bestimmt, welche Bereiche für ausländische Investoren offen zugänglich, beschränkt zugänglich oder geschlossen sind. Da die derzeitige Regierung großes Interesse an einer Öffnung des Landes für internationale Investoren hat, finden sich hier gegenüber den Vorgängerregulierungen gleich mehrere positive Veränderungen. Restriktionen für die Bereiche Vertrieb und Handel<sup>18</sup> oder Telekommunikation und E-Commerce<sup>19</sup> wurden gelockert, Bereiche wie etwa Kaltlagerung, Verarbeitung und Entsorgung ungefährlicher Abfallstoffe, pharmazeutische Rohmaterialien, Autobahnen und gewisse touristische Sektoren wurden gar aus der Liste entfernt und sind daher frei zugänglich für ausländische Investitionen. Andere Sektoren haben jedoch auch eine größere Beschränkung hinnehmen müssen. So schließt die Liste nun kleine und mittlere Bauprojekte ganz gegenüber ausländischen Bauunternehmen und Baudienstleistern.<sup>20</sup> Zahlreiche weitere Regulierungen und Reformen der Regierung haben neue Investitionsanreize geschaffen:

- Die Präsidentialanweisung Nr. 5/2008, die unter anderem unter Berücksichtigung von Zeit- und Kostenfaktoren Lizenzierungsprozesse vereinfacht, Genehmigungszeiträume für Gesellschaften mit beschränkter Haftung (PT, Perseroan Terbatas) auf sieben Tage reduziert sowie Online-Systeme für Zertifizierungsprozesse anordnet.
- Im Rahmen der steuerlichen Investitionsförderung besteht unter anderem die Möglichkeit der Befreiung von der Körperschaftsteuer über fünf bis zehn Jahre. Voraussetzung dafür sind Investitionen in priorisierte Sektoren, so genannte Pionierindustrien, oder entlegene Gebiete in Höhe von mindestens einer Billion IDR. Nach Ablauf der Befreiungsdauer werden über weitere zwei Jahre lediglich 50 % der Körperschaftsteuer fällig. Die Dauer der Befreiung ist nach dem Ermessen des indonesischen Finanzministeriums und der Investitionsbehörde verlängerbar. Zu Projekten in Pionierindustrien bzw. den Sektoren mit hoher Priorität, welche auf diesem Weg gefördert werden, zählt der Bau von Produktionsanlagen in den Bereichen Grundmetalle, Erdölraffinerie, Petrochemie, erneuerbare Energien und Telekommunikationsanlagen.<sup>21</sup>
- Besondere Förderungsmöglichkeiten bestehen für die exportorientierte Produktion in Form von Umsatzsteuerbefreiungen.
- Durch die Einrichtung von Sonderwirtschaftszonen (Special Economic Zones – SEZ) seit 2009 hat die Regierung außerdem die rechtliche Basis und das Fundament zur Erschließung neuer Wachstumszentren bereitgestellt. Von der Einrichtung dieser speziellen Wirtschaftszonen erhofft sich die Regierung ein gesteigertes Interesse von Seiten ausländischer Investoren und somit mehr Direktinvestitionen. Innerhalb der Sonderwirtschaftszonen profitieren Unternehmen von zahlreichen Privilegien.<sup>22</sup>
- Branchen- und regionenspezifische Möglichkeiten für Verlustvortrag bis zu zehn Jahren (entgegen der Regel von fünf Jahren), Reduzierung des besteuerten Einkommens auf 70 % und Herabsetzung der Dividendenbesteuerung auf maximal 10 %.

Der Ease of Doing Business Report 2018 der Weltbank setzt Indonesien für 2017 mit Rang 72 (von 190) um 19 Ränge höher als noch im Vorjahr. Indonesien konnte somit erneut signifikante Fortschritte im Hinblick auf die Investitionsfreundlichkeit erzielen. Positiv hervorgehoben wird bei Indonesien besonders, dass es einfacher geworden ist, ein Unternehmen zu gründen. So wurden die Kosten bei der Unternehmensgründung reduziert und der Zugang zu Elektrizität erleichtert; die mittlerweile eingerichteten Online-Dienstleistungen und standardisierten Formulare verkürzen bürokratische Prozesse zeitlich; der Zugang zu Krediten wurde durch die Einrichtung eines Kreditbüros, welches Kreditinformationen verwaltet, vereinfacht; das Bezahlen von Steuern und Sozialabgaben wurde ebenfalls durch ein online zugängliches System erleichtert. Der verbesserte Schutz von

<sup>18</sup> (Indonesia Investments, 2016-a)

<sup>19</sup> (Indonesia Investments, 2016-d)

<sup>20</sup> (Indonesia Investments, 2016-b)

<sup>21</sup> (Deloitte Touche Tohmatsu Limited, 2014)

<sup>22</sup> (Halimanjaya, Nakhooda, & Barnard, 2014)

Investoren, die Reduzierung der Kosten bei der Registrierung von Grundstücken und Immobilien sowie die Einführung eines elektronischen Bezahlsystems beim Warenimport gingen ebenfalls positiv in die Bewertung ein.<sup>23</sup>

Der Global Competitiveness Report des Weltwirtschaftsforums untersucht 138 Volkswirtschaften hinsichtlich ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt. Für die Erstellung dieser hoch geschätzten Rangfolge werden Indikatoren wie Infrastruktur, Arbeits- und Gütermarkteffizienz sowie das makroökonomische Umfeld herangezogen. Hier bleibt Indonesien mit Platz 36 aktuell innerhalb Südostasiens im Mittelfeld. Zwar positioniert sich Indonesien bei der makroökonomischen Stabilität, der Größe des Marktes und der Innovationsbereitschaft und Entwicklung des Finanzmarktes relativ gut, die Leistungen in den Sektoren Gesundheit und Bildung sowie bei der Effizienz des Arbeitsmarktes und der Beteiligung von Frauen an der Arbeit wurden jedoch relativ schlecht bewertet. Auch der Bereich ITC zog die Gesamtbewertung nach unten, denn nur ein Fünftel der Bevölkerung hat Zugang zum Internet, nur jeder 100. Einwohner Indonesiens Zugang zu einer Breitbandverbindung.<sup>24</sup>

**Tabelle 3: „Ease of Doing Business“ Index,  
Vergleich ausgewählter Länder**

	2016	2017	2018
<b>Indonesien</b>	106	91	72
<b>Malaysia</b>	18	18	24
<b>Thailand</b>	26	49	26
<b>Vietnam</b>	78	90	68
<b>Philippinen</b>	95	103	113

Quelle: (The World Bank Group, 2017)

**Tabelle 4: Global Competitiveness Index,  
Vergleich ausgewählter Länder**

	2015/16	2016/17	2017/18
	37	41	36
	18	25	23
	32	34	32
	56	60	55
	47	57	56

Quelle: (Schwab, 2017)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Indonesien ein hochinteressanter Zielmarkt für Investoren ist. Die Wettbewerbssituation bietet auf zahlreichen lokalen Märkten gute Bedingungen, auch für Neueinsteiger. In vielen Branchen sind ausländische Akteure noch nicht lange vertreten, oft existieren nur wenige oder gar keine lokalen Wettbewerber. Dies eröffnet internationalen branchenetablierten Unternehmen, die den indonesischen Markt erschließen wollen, gute Chancen auf Erfolg. Im Vergleich zu anderen Ländern lassen sich aufgrund dieser entspannten Wettbewerbssituation darüber hinaus relativ hohe Gewinnmargen erzielen. Mit seinem Reichtum an natürlichen Bodenschätzen, niedrigen Lohnkosten, der Größe des einheimischen Marktes mit einer wachsenden, kaufkräftigen Mittelklasse und wachsender sozialer Stabilität bietet Indonesien enorme Chancen, insbesondere für verbraucherorientierte Unternehmen.

Dennoch: Um das Investitionsklima zu verbessern und die nötigen Investitionen vorantreiben zu können, sind weitere Anstrengungen durch die Regierung nötig. Regulierungen benötigen mehr Transparenz und Berechenbarkeit, immer noch vorhandene Unsicherheitsfaktoren müssen beseitigt werden. Zahlreiche Sektoren unterliegen immer noch einschränkenden Regelungen. Obwohl sich die Investitionsbedingungen in den Metropolregionen Jakarta und Surabaya wesentlich verbessert haben, stellen sich potenziellen Investoren außerhalb dieser Ballungszentren immer noch zahlreiche Hürden in den Weg. Immer wieder wird dort von Problemen beim Landkauf berichtet, von bürokratischen Hemmnissen auf regionaler Ebene, Schwierigkeiten bei der Versorgung mit Elektrizität oder bei der Suche nach gut ausgebildeten Arbeitskräften. Auch die One-Stop Servicezentren, welche den Weg bis zum Erhalt von Investitionslizenzen verkürzen sollen, sind in vielen Provinzen noch nicht oder unzureichend eingeführt.

### 2.3.5 Außenhandel und Beziehungen zu Deutschland

Indonesiens Außenwirtschaft ist vor allem abhängig vom Export von Bodenschätzen und wenig verarbeiteten Primärgütern. Die wichtigsten Export-Produkte Indonesiens sind Mineralöl, Tier- und Pflanzenfette, insbesondere Palmöl, elektrische Maschinen, Gummi, Maschinen und mechanische Apparate. Top Importprodukte sind raffiniertes Öl, Boiler, Maschinenteile und

<sup>23</sup> (The World Bank Group, 2017)

<sup>24</sup> (Schwab, 2017)

mechanische Apparate, Elektronische Apparate, Eisen und Stahl sowie Nahrungsmittel. Niedrige Weltmarktpreise für Bodenschätze, verstärkt durch die allgemein schwache globale Konjunktur der letzten Jahre haben einen negativen Einfluss auf die Exportzahlen Indonesiens gehabt. Dies führte zwischen 2012 und 2014 zu einer negativen Außenhandelsbilanz. Um ein zu hohes Bilanzdefizit zu vermeiden, setzte die Regierung in der Folge auf nichttarifäre Handelshemmnisse, um die Importzahlen anzupassen. 2015 erreichte Indonesien dann erstmals wieder eine positive Handelsbilanz, vor allem bedingt durch fallende Importraten. Im September 2016 vermeldete die nationale Statistikbehörde einen Handelsüberschuss in Höhe von 1,22 Mrd. USD, wobei sowohl die Export- als auch die Importrate über das Jahr gesehen gesunken waren. Weniger importiert wurden vor allem Maschinen und -teile, Ersatzteile sowie Düngemittel und Fahrzeuge.

Der Import von Kraftfahrzeugen sank zwischen 2012 und 2015 um ganze 45 %. Der Grund hierfür wird in der erfolgreichen Einführung von Importschranken durch die Regierung gesehen, aber auch in einer deutlichen Erhöhung des lokalen Anteils beim Autobau. So können inzwischen durch die staatliche Förderpolitik mehr Autoteile lokal hergestellt werden und müssen nicht mehr importiert werden.<sup>25</sup> Der Rückgang im Export hingegen liegt vor allem in niedrigeren Raten bei Schmuck und Edelsteinen, Maschinen, Eisenerz, Metall, Strickwaren und Ölsamen begründet.<sup>26</sup>

**Tabelle 5: Außenhandel Indonesiens (in Milliarden USD)**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Exporte</b>	203,5	190,0	182,6	176,0	150,4	144,4
<b>Importe</b>	177,4	191,7	186,7	178,2	142,7	135,7
<b>Handelsbilanzsaldo</b>	26,1	-1,7	-4,1	-2,2	7,7	8,8

Quelle: (Kementerian Perdagangan Republik Indonesia - Ministry of Trade, 2017)

Direkt im Süden von Singapur führen drei Inseln - Batam, Bintan und Karimun - seit 2009 den Status einer Freihandelszone. Innerhalb dieser Zone ist der Handel mit Waren und Gütern von allen Zöllen und Mehrwertsteuern befreit. Weitere Anreize erleichtern den Export von Produkten, die hier gefertigt werden. Geographisch liegt die Freihandelszone Batam-Bintan-Karimun mit ihrer Nähe zu Singapur und Malaysia und zu einer der am meisten befahrenen Seestraßen der Welt, der Straße von Malakka, äußerst günstig. Insbesondere die Schiffbauindustrie und ihre Zulieferer wie etwa die Elektronikindustrie schätzen daher diesen Standort sehr. Seit Gründung der Freihandelszone haben sich dort über 150 Unternehmen dieses Sektors, darunter auch internationale wie McDermott International oder Drydocks World angesiedelt.

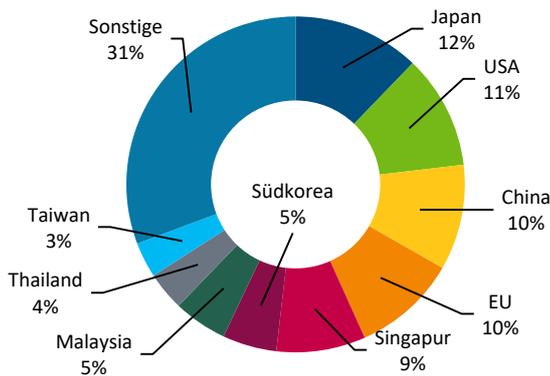
Ein Blick auf die wichtigsten Handelspartner Indonesiens offenbart die große Bedeutung der asiatischen Nachbarn für den indonesischen Handel. Daher profitiert Indonesien stark von der ASEAN Free Trade Area (AFTA), der Freihandelszone der ASEAN-Länder. Die AFTA wurde 2010 eingerichtet mit dem Ziel, die in der Zone gefertigten Produkte im globalen Handel wettbewerbsfähiger zu machen, die Attraktivität der Region für ausländische Direktinvestitionen zu erhöhen und den Handel zwischen den ASEAN-Staaten zu steigern. So konnte sich die größte Volkswirtschaft der Region, deren Bevölkerung immerhin 42 % des gesamten ASEAN-Verbundes ausmacht, attraktive Märkte für ihre Produkte erschließen, Produktionskosten für Unternehmen verringern, die Bestandteile oder Rohstoffe aus AFTA-Staaten importieren und den eigenen Markt mit einer größeren Produktvielfalt sättigen. Auch die Schließung von wirtschaftlichen Kooperationen zwischen Unternehmen der Mitgliedsstaaten wurde erleichtert.

Mit der Schaffung der ASEAN Economic Community (AEC), die am 1. Januar 2016 startete, hat der ASEAN-interne Handel einen weiteren Wachstumsschub erhalten, wenngleich sich zunächst gegenüber der AFTA nicht viel änderte. Ein gemeinsamer Markt mit nahezu freiem Warenverkehr existierte ohnehin bereits. Nun aber wird sukzessive auch der Dienstleistungssektor geöffnet und Arbeitskräfte genießen größere Freiheiten bei der Arbeitssuche in AEC-Partnerstaaten. Bis 2025 soll ein Verbund ähnlich der EU geschaffen werden. Indonesien scheint bislang insofern zu profitieren, als es sich wegen seiner Bedeutung innerhalb der Region und wegen seiner politischen Stabilität als Produktionsbasis und Ausgangspunkt für die Bearbeitung des ASEAN-Marktes anbietet. So investieren insbesondere japanische Firmen verstärkt in Indonesien.

<sup>25</sup> (GTAI - Germany Trade & Invest, 2016-e)

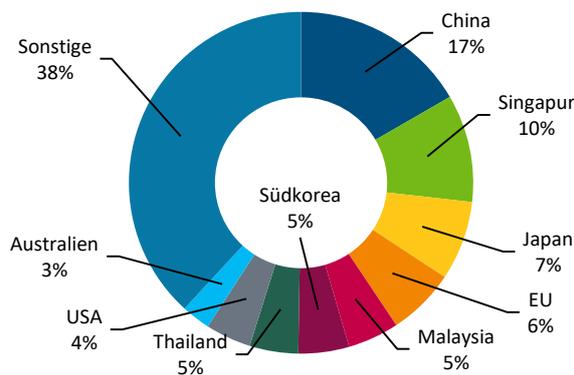
<sup>26</sup> (Badan Pusat Statistik, 2016-a)

Abbildung 6: Export nach Zielländern 2015



Quelle: Eigene Darstellung nach (Badan Pusat Statistik, 2016-b, S. 527)

Abbildung 7: Import nach Herkunftsländern 2015



Quelle: Eigene Darstellung nach (Badan Pusat Statistik, 2016-b, S. 554)

### Beziehungen zu Deutschland

Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem größten Mitgliedsstaat der EU und dem größten Mitglied des ASEAN-Verbandes sind traditionell von freundschaftlicher Kooperation geprägt. 2013 war Indonesien gleich bei zwei bedeutenden internationalen Messeereignissen in Deutschland das Partnerland: auf der ITB in Berlin im März und auf der BAUMA im April in München, 2015 auf der Frankfurter Buchmesse. Etwa 300 deutsche Unternehmen sind in Indonesien angesiedelt, darunter auch viele Mittelständler.

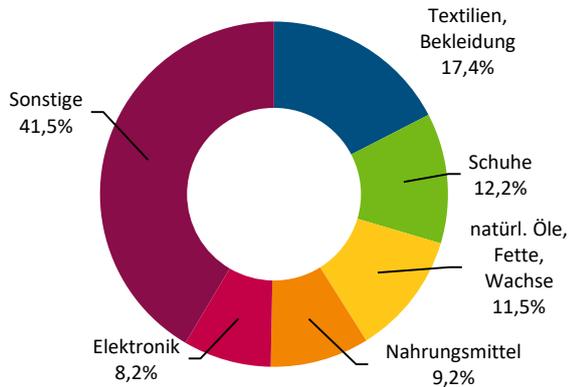
Der bilaterale Handel zwischen Indonesien und Deutschland erreichte 2015 ein Gesamtvolumen in Höhe von 6,6 Milliarden EUR und blieb damit nahezu auf dem gleichen Gesamtstand wie im Vorjahr. Allerdings erhöhten sich die Einfuhren um 0,3 Milliarden EUR und die Ausfuhren gingen um den gleichen Betrag zurück. Die wichtigsten Ausfuhrüter Deutschlands nach Indonesien waren 2015: Maschinen, chemische Erzeugnisse, Mess- und Regeltechnik, Elektronik und Elektrotechnik sowie Kraftfahrzeuge und -teile. Deutschland belegt Rang neun auf der Liste der wichtigsten Zulieferer Indonesiens.

Aus Indonesien importiert wurden hauptsächlich Textilien und Schuhe, Elektronik, Nahrungsmittel und Rohstoffe.<sup>27</sup> Für Deutschland nimmt Indonesien in der Rangfolge der wichtigsten Handelspartner bei den Einfuhren Rang 38 (2014: 40) und bei den Ausfuhren Rang 48 (2014: 44) ein.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> (GTAI - Germany Trade & Invest, 2016-c)

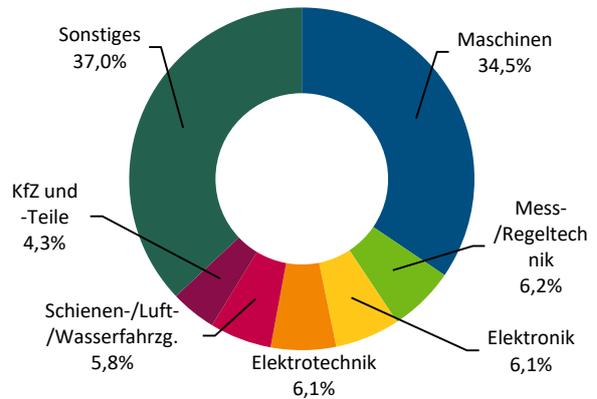
<sup>28</sup> (GTAI - Germany Trade & Invest, 2016-c)

**Abbildung 8: Deutsche Einfuhrgüter nach SITC 2015 (Prozent der Gesamteinfuhr)**



Quelle: Eigene Darstellung nach (GTAI - Germany Trade & Invest, 2016-c)

**Abbildung 9: Deutsche Ausfuhrüter nach SITC 2015 (Prozent der Gesamtausfuhr)**



Quelle: Eigene Darstellung nach (GTAI - Germany Trade & Invest, 2016-c)

Zwischen den beiden Ländern bestehen mehrere Abkommen:

- Vertrag über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen
- Luftverkehrsabkommen
- Doppelbesteuerungsabkommen
- Schifffahrtsabkommen
- Rahmenabkommen über Technische Zusammenarbeit
- Abkommen über finanzielle Zusammenarbeit
- Abkommen über kulturelle Zusammenarbeit
- Vereinbarung Luftfahrtforschung und -technologie
- Abkommen für wissenschaftliche Forschung und technologische Entwicklung
- Abkommen friedliche Verwendung der Kernenergie und Uranprospektion

**Tabelle 6: Indonesischer Außenhandel mit Deutschland (in Mrd. USD, Veränderung in %)**

	2014	%	2015	%	2016	%
<b>Deutsche Einfuhren</b>	3,6	0,6	4,0	9,7	3,8	-2,6
<b>Deutsche Ausfuhren</b>	3,0	-5,6	2,7	-10,0	2,4	-8,7
<b>Saldo</b>	-0,7		-1,3		-1,4	

Quelle: (GTAI - Germany Trade & Invest, 2017-c)

Das seit 2007 bestehende Investitionsschutzabkommen der beiden Länder wurde im Mai 2016 durch die indonesische Regierung gekündigt. Der bestehende Vertrag lief infolge dessen zum 1. Juni 2017 aus und Investitionen, die nach diesem Datum getätigt werden sind grundsätzlich zunächst nicht mehr geschützt. Für Anlagen, die vor diesem Stichtag realisiert werden, besteht der Investitionsschutz infolge einer vertraglich geregelten Nachwirkungszeit noch für 10 Jahre fort. Derzeit befindet sich ein Freihandelsabkommen zwischen Indonesien und der EU in der Vorbereitung, in dem auch eine Investitionsschutzregelung enthalten sein soll. Die beiden Parteien wollen sich Anfang 2018 erneut treffen und das Abkommen bald zum Abschluss bringen.<sup>29</sup>

Laut einer Untersuchung der Beratungsgesellschaft Ernst & Young erwarten deutsche Unternehmen dennoch, dass sich die Attraktivität des ASEAN Marktes spürbar erhöhen und zugleich der Marktzugang verbessern wird. Die meisten Firmen wollen zukünftig in Myanmar, Vietnam, Kambodscha, Laos und Indonesien investieren, ein Zeichen für das Interesse vor allem

<sup>29</sup> (Europaparlament, 2018)

an den niedrigen Fertigungskosten in diesen Ländern.<sup>30</sup> Deutsche Direktinvestitionen in Indonesien erreichten 2016 der indonesischen Investitionsbehörde BKPM zufolge insgesamt 133,25 Millionen USD. Mit nur 0,5 % Anteil am Gesamtvolumen von 28,9 Milliarden USD fällt dieser deutsche Beitrag bisher eher bescheiden aus.

### 2.3.6 Ausblick

Laut dem McKinsey Global Institute soll die indonesische Wirtschaft bis zum Jahr 2030 ein konstantes Wachstum zwischen 5 und 6 % aufweisen und sich auf Platz sieben in der Rangfolge der größten Volkswirtschaften schieben. Bei Eintreffen dieser Prognosen würde das größte Land Südostasiens auch Deutschland überholen. Lediglich China, die USA, Indien, Japan, Brasilien und Russland würden sich dann in diesem Ranking noch vor Indonesien positionieren.<sup>31</sup> Eine Vielzahl von Marktbeobachtern teilt diese Annahmen des renommierten Forschungsinstituts.

Nachdem der Westen die Weltwirtschaft über einen langen Zeitraum dominierte, eröffnen sich für Indonesien durch das Wiedererstarken Asiens und weltweit voranschreitende Urbanisierung enorme Exportchancen. Global, jedoch insbesondere innerhalb Asiens, nimmt die Anzahl der zur konsumierenden Mittelklasse zugehörigen Menschen rasant zu. Innerhalb der kommenden 15 Jahre sollen 1,8 Milliarden Menschen in diese Gesellschaftsschicht aufsteigen. Mit 75 % sollen diese neuen Konsumenten überwiegend aus Asien stammen. Indonesien profitiert dabei von seiner zentralen Lage innerhalb dieses Wachstumsmarktes und konnte bereits in den vergangenen Jahren gewachsene Exporte nach China und Indien verzeichnen, welche wiederum als Antrieb für die Entwicklung der eigenen Wirtschaft dienten. Steigende Exporte sind infolge der zu erwartenden Entwicklung innerhalb der Region auch zukünftig sehr wahrscheinlich, während gleichzeitig der inländische Markt expandieren und bis 2030 auf etwa 135 Mio. Konsumenten wachsen soll.

Es wird erwartet, dass die junge Bevölkerung Indonesiens einen wesentlichen Beitrag zu der prognostizierten Entwicklung leisten wird. Während führende Industrienationen durch die Überalterung ihrer Bevölkerung in ihrer Entwicklung gebremst werden, soll der Anteil der Menschen im arbeitsfähigen Alter (15 bis 64 Jahre) in Indonesien im Jahr 2030 rund 70 % der Gesamtbevölkerung von geschätzten 280 Mio. Einwohnern betragen. Die Zahl der Beschäftigten könnte bis dahin von derzeit 109 Millionen auf 152 Millionen zunehmen. Um eine gewinnbringende Nutzung dieses Potenzials zu ermöglichen, ist es jedoch erforderlich, die Anzahl der gut ausgebildeten Fachkräfte von derzeit 55 Millionen auf mindestens 113 Millionen anzuheben.

Während sich die wirtschaftliche Entwicklung bislang überwiegend auf Java und den Großraum Jakarta und wenige weitere Städte konzentrierte, wird erwartet, dass zukünftig ein geografisch stärker differenziertes Wachstum zu verzeichnen sein wird und Regionen außerhalb Javas stärker an der wirtschaftlichen Entwicklung teilhaben werden. Die Realisierung einer verbesserten Konnektivität der Außeninseln könnte zukünftig die Erschließung großer, neuer Märkte ermöglichen.

---

30 (Ernst & Young Global Limited, 2016)

31 (McKinsey & Company, 2012)

## 3 Sektorspezifische Marktinformationen

Der maritime Sektor ist für die Wirtschaft Indonesiens von enormer Bedeutung. Dies liegt einerseits daran, dass ca. 11 % des indonesischen BIP in diesem Bereich entstehen und davon ausgegangen werden kann, dass dieser Anteil in Zukunft noch steigen wird.<sup>32</sup> Andererseits wirkt sich die maritime Infrastruktur direkt auf die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Archipels aus, da der Handel zwischen den zahlreichen, mitunter weit voneinander entfernt liegenden Inseln, sowie mit dem Ausland, nur über die Meere abgewickelt werden kann. Derzeit ist die unzureichende logistische Infrastruktur an den indonesischen Küsten noch eines der größten Hemmnisse für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Die Hafeninfrastuktur und die Flotten der indonesischen Reedereien werden daher umfassend ausgebaut und vergrößert, wobei auch indonesische Werften und Zulieferer eingebunden sind. Der maritime Sektor ist auch strategisch von Bedeutung für das Land, da einige der wichtigsten Seeverkehrswege der Welt in unmittelbarer Nähe zu den indonesischen Inseln verlaufen. Etwa 45 % des globalen Seehandels werden über diese Seestraßen transportiert, der Großteil davon über die zwischen der malaiischen Halbinsel und der Nordostküste von Sumatra gelegene Straße von Malakka, mit den großen Seehäfen Singapur und Port Klang in Malaysia, sowie über die Sundastraße zwischen Sumatra und Java. Von dieser günstigen Lage will Indonesien in Zukunft stärker profitieren. Ein weiterer Aspekt ist die maritime Sicherheit Indonesiens. Diese wird von der illegalen Fischerei durch ausländische Schiffe in indonesischen Gewässern, sowie den Konflikt ums Südchinesische Meer, von dem auch die indonesischen Natuna Inseln betroffen sind, beeinträchtigt. Daher stehen auch der Ausbau und die Modernisierung der Marine auf der Tagesordnung.

Detailliertere Ausführungen zu diesen Herausforderungen, sowie das konkrete Geschäftspotenzial, das sie für deutsche Firmen bieten, sind Gegenstand dieses Kapitels. Es werden zunächst die maritime Infrastruktur und der Hafenbau thematisiert, anschließend der Schiffbau, die Schifffahrt, die Off-Shore-Industrie, Yachten und Segelschiffe, der Aspekt der maritimen Sicherheit und zum Ende des Kapitels die vorhandenen Fördermaßnahmen.

### 3.1 Maritime Infrastruktur und Hafenbau

#### 3.1.1 Ausgangslage

Eine gut funktionierende maritime Infrastruktur ist eine der Grundvoraussetzungen für das wirtschaftliche Wohlergehen des Inselstaates, in welchem zwei Drittel der Gesamtfläche aus Meeresgebieten bestehen und der überwiegende Teil des Binnenhandels über Seeverbindungen erfolgt. Dennoch stehen bis heute viele der 6.000 bewohnten Inseln gar nicht oder nur unregelmäßig mit den Nachbarinseln in wirtschaftlichem Kontakt. Insbesondere die in der Peripherie des Archipels gelegenen Inseln – z. B. Papua oder die Molukken – spüren die negativen Folgen unzureichender Konnektivität. Schlecht geführte und mangelhaft ausgestattete Häfen stellen in diesen Regionen noch immer eher die Norm als die Ausnahme dar. Eine daraus resultierende Konsequenz sind Zeitverzögerungen, welche die Logistikkosten für den inländischen Seehandel in die Höhe treiben und zu Einkommensverlusten bei Staat und Unternehmen führen. Ein weiterer Grund für hohe Kosten ist die Tatsache, dass Schiffe die Rückreise von den peripheren Inseln nur selten voll beladen antreten können. Zudem fallen für den Transport von Waren in Indonesien höhere Versicherungsprämien an als in Ländern mit einer besseren maritimen Logistik und Sicherheit. So ergeben sich deutlich höhere Kosten für den Transport von Containern innerhalb Indonesiens als zum Beispiel für den Transport von Jakarta nach Singapur oder Guangzhou, wie die Grafik auf der nächsten Seite verdeutlicht. Insgesamt entsprechen die Logistikkosten (nicht nur auf dem Seeweg) in Indonesien mehr als 25 % des Bruttoinlandsprodukts, womit Indonesien in dieser Hinsicht eines der ineffizientesten Länder Asiens ist (vgl. Singapur und Japan ca. 10 %, Malaysia ca. 15 %, Thailand ca. 20 %, Vietnam ca. 25 %).<sup>33</sup>

<sup>32</sup> (Jakarta Globe, 2017)

<sup>33</sup> (Djamaluddin, 2017)

Abbildung 10: Containertransportkosten innerhalb Indonesiens im Vergleich zu anderen großen Häfen Asiens



Quelle: (Djamaluddin, 2017)

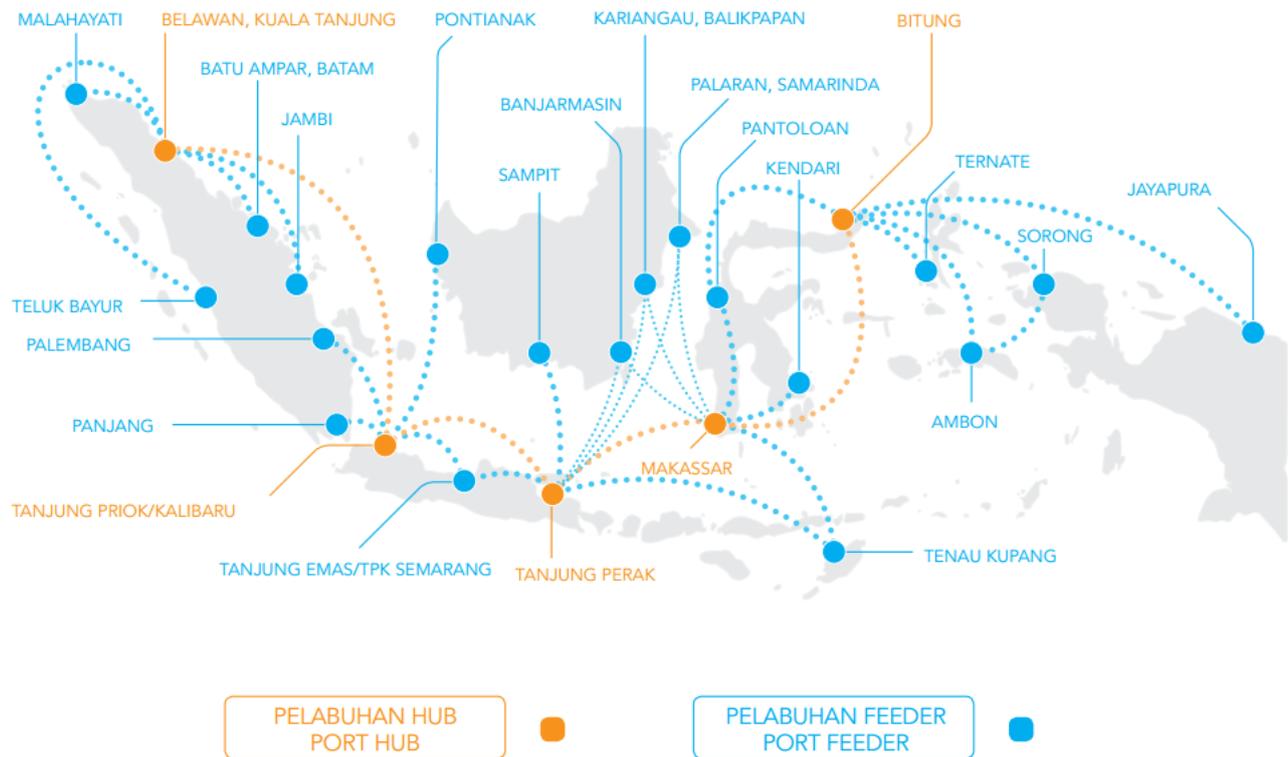
Leidtragende der hohen Transportkosten sind insbesondere die Bewohner der abgelegenen Inseln, die für Verbrauchsgüter wie Nahrungsmittel und Erdöl höhere Preise bezahlen müssen als die Einwohner von Ballungszentren. Zudem ist die Verschiffung hochwertiger Produkte, wie etwa Shrimps, von den im Osten des Landes gelegenen Inseln nach Java zur Weiterverarbeitung wegen der logistischen Schwierigkeiten und Kosten oftmals nicht rentabel.

Schon seit einigen Jahren plant die indonesische Regierung aus diesen Gründen den Ausbau der maritimen Infrastruktur und eine Ausweitung des nationalen und internationalen Seehandels. Entsprechende Maßnahmen wurden bereits vor der Wahl Joko Widodos zum Präsidenten im Jahr 2014 durch dessen Vorgänger Susilo Yudhoyono eingeleitet und von Widodo seit Beginn seiner Amtszeit konkretisiert.

Indonesien, so Jokowi's Vision, soll sich zu einem „Drehkreuz im globalen Seehandel“ wandeln, mit direktem Zugang zu den viel befahrenen Seehandelsstraßen und einer leistungsfähigen nationalen maritimen Logistik. Durch eine verbesserte Konnektivität sollen die wirtschaftlichen Aktivitäten landesweit stimuliert werden. Durch den Ausbau der maritimen Infrastruktur und eine Steigerung des Schiffsverkehrs soll die einheimische Schiffbauindustrie erstarben und eine Senkung der Logistikkosten für den inländischen Transport erzielt werden. Gleichzeitig soll der Wettbewerb zwischen den Inseln angeheizt werden. Mit dem Ausbau der überforderten Marine sollen illegale Fischerei, Grenzverletzungen und illegaler Handel eingedämmt werden. Die Modernisierung der öffentlichen Fähren bzw. die Vergrößerung der Flotte soll zu einem Aufschwung der nationalen Schifffahrt führen.

Das Konzept ist bekannt unter der Bezeichnung Tol Laut – „maritime Schnellstraße“ - und beruht auf der Idee, eine maritime Hauptverkehrsachse für große Schiffe auszubauen, die den äußersten Westen mit dem äußersten Osten des Archipels verbindet. Durch die Schaffung einer Ost-West-Achse für große Schiffe soll eine Anbindung des gesamten Archipels an den Seehandel erzielt werden. Fünf große Häfen auf dieser Achse werden ausgebaut, um als Anlaufstation für große Frachtschiffe zu dienen: Kuala Tanjung (Medan, Sumatra), Tanjung Priok (Jakarta, Java), Tanjung Perak (Surabaya, Java), Makassar (Sulawesi) und Bitung (Sulawesi). Die Tol Laut soll es großen Schiffen ermöglichen, die als Knotenpunkte konzipierten Tiefseehäfen direkt von ausländischen Häfen anzufahren. Des Weiteren sollen 19 kleinere Häfen neu gebaut bzw. ausgebaut werden und als Zubringerhäfen fungieren.

Abbildung 11: Häfen und Routen der Tol Laut



Quelle: (PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), 2017)

Die Routen der Tol Laut werden sowohl von privaten Reedereien befahren, als auch von der staatlichen Schifffahrtsgesellschaft PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni), die dort die Verschiffung von Gebrauchsgütern in die abgelegenen Inseln zu subventionierten Preisen durchführt. Auch für die Passagierschifffahrt werden die Routen durch Pelni genutzt. Pelni befährt derzeit 13 Routen, von denen elf nach Ost-Indonesien führen oder dort verlaufen, und zwei im Westen des Landes.<sup>34</sup>

Nach den ersten drei Jahren der Amtszeit von Joko Widodo lassen sich 2017 bereits positive Auswirkungen des Ausbaus der maritimen Infrastruktur und der Handelsflotte erkennen. So sind die durchschnittlichen Preise für Gebrauchsgüter und Rohstoffe in den abgelegenen Gebieten, wie etwa Ost-Nusa Tenggara, nach Angaben des koordinierenden Ministers für Maritime Angelegenheiten (*Coordinating Minister for Maritime Affairs*) Luhut Binsar Panjaitan<sup>35</sup> um 15 bis 20 % gefallen. Die Diskrepanz zwischen den Güterpreisen in Ostindonesien im Vergleich zu Java und anderen Teilen Westindonesiens hat sich somit verringert.<sup>36</sup> Zudem hat sich die durchschnittliche Verweilzeit von Containern in indonesischen Häfen seit 2013 von über sechs Tagen auf etwa drei Tage halbiert.<sup>37</sup> Doch selbst eine Dauer von drei Tagen ist noch verbesserungswürdig, da effizientere Häfen wie zum Beispiel Singapur hier bei nur einem Tag liegen.

<sup>34</sup> (Tribunnews, 2017-d)

<sup>35</sup> Um seiner Vision von der maritimen Achse Nachdruck zu verleihen, richtete Jokowi nicht lange nach seinem Amtsantritt dieses neue Ministerium ein, welches die Aktivitäten der vier Ministerien Transport, Tourismus, Energie und Rohstoffe sowie maritime Angelegenheiten und Fischerei koordiniert.

<sup>36</sup> (Tribunnews, 2017-b)

<sup>37</sup> (Djamaluddin, 2017)

## 3.1.2 Häfen

### 3.1.2.1 Aktuelle Situation der Hafeninfrastruktur

Indonesien verfügte Stand 2017 über 108 sogenannte kommerzielle Häfen, die von den staatlichen Hafengesellschaften (Pelindo) betrieben werden und den Großteil des allgemeinen Gütertransports abwickeln.<sup>38</sup> Unter diesen 108 Häfen befinden sich elf Containerhäfen.<sup>39</sup> Darüber hinaus gibt es über eintausend weitere, kleinere Häfen, die von staatlichen Institutionen betrieben werden, sowie eine unbekannte Zahl kleiner privater Häfen. Für den Transport zwischen den verschiedenen Inseln, sowie den internationalen Handel, sind jedoch vor allem die 108 kommerziellen Häfen von Bedeutung. Durch den umfangreichen Handel mit Rohstoffen wie zum Beispiel Kohle und Palmöl, wird an indonesischen Häfen vergleichsweise viel Schütt- und Flüssiggut umgeschlagen, während das Volumen des Containerumschlags geringer ist. Für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes ist jedoch auch der Handel mit Gütern, die in Containern transportiert werden, also zum Beispiel Lebensmitteln oder Industriegütern, von entscheidender Bedeutung.

National und international operierende Containerschiffe können bislang nur eine geringe Anzahl von Häfen anfahren, darunter die großen Häfen in Jakarta (Tanjung Priok) und Surabaya (Tanjung Perak). Doch auch diese indonesischen Vorzeigehäfen sind bisher nicht in der Lage, den wachsenden Anforderungen sehr großer Containerschiffe und deren Ladungen gerecht zu werden: In der Regel werden die Ladungen dieser Containerschiffe daher in Singapur auf kleinere Feederschiffe umgeladen, bevor sie einen der indonesischen Häfen erreichen.

Die folgende Übersicht der Ergebnisse des aktuellen „Ease of Doing Business“ der Weltbank für die Kategorie des internationalen Handels zeigt, dass Indonesiens Häfen in Sachen Effizienz einigen Rückstand auf die Nachbarländer Singapur und Malaysia haben.

**Tabelle 7: Handel über Grenzen 2017 in Singapur, Malaysia und Indonesien**

	Singapur	Malaysia	Jakarta	Surabaya	Indonesien
<b>Handel über Grenzen (Rang)</b>	42	61	./.	./.	112
<b>Exportkosten (in USD / Container)</b>	372	366	380	437	./.
<b>Importkosten (in USD / Container)</b>	260	381	544	556	./.
<b>Exportdauer (in Std.)</b>	12	55	108	128	./.
<b>Importdauer (in Std.)</b>	36	79	199	288	./.

Quelle: (The World Bank Group, 2017)

Der global stark wachsende Seehandelsverkehr macht eine Modernisierung der indonesischen Häfen unabdinglich, will man das Land tatsächlich zur maritimen Achse ausbauen, denn größere Containerschiffe benötigen tiefere Hafenbecken und breitere Zufahrtswege sowie leistungsfähige Anlagen zur Abwicklung von Containern. Konkret stehen indonesische Häfen folgenden Problemen gegenüber:

- **Geographische Einschränkungen** wie mangelnde Zufahrts- und Beckentiefen, da die meisten Häfen des Landes keine natürlichen Tiefseehäfen sind.
- **Probleme mit dem Arbeitsrecht:** In einigen Häfen wird nur in einer Schicht gearbeitet und die Möglichkeiten für Überstunden sind begrenzt. Streiks und Arbeitsstopps erschweren die Situation zusätzlich.
- **Sicherheitsmängel:** Piraterie, organisierte Kriminalität und Diebstahl sorgen dafür, dass Versicherungsprämien für Frachten aus indonesischen Häfen 30-40 % höher liegen als für Frachten beispielsweise aus Singapur oder Malaysia. Viele Häfen genügen noch nicht den im International Ship and Port Facility Security Code – ISPS zur Absicherung der Lieferketten gesetzten Standards.

<sup>38</sup> (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2017)

<sup>39</sup> (The Habibie Center, 2017)

- **Korruption:** Um Liegezeiten zu verkürzen werden gerne informelle Zahlungen angenommen, etwa bei der Zuweisung von Ankerplätzen, der Benutzung von Anlagen oder bei der Zollabfertigung. Dies führt zu unstrukturierten Vorgehensweisen und weiteren Stauungen bei der Abfertigung.
- **Mangel an Hafeninfrastruktur:** Vielen regionalen Häfen mangelt es an Containeranlagen. Ungenügende Lagermöglichkeiten, veraltete Trackingsysteme, verstopfte Zufahrtswege und unprofessionelles Management ziehen Abfertigungszeiten in die Länge.

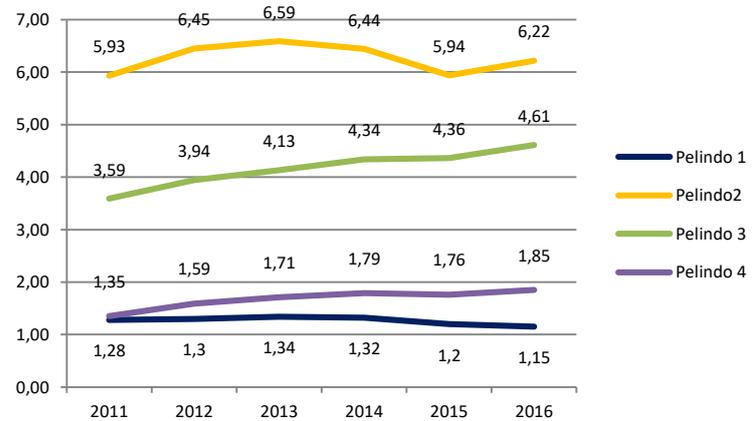
### 3.1.2.2 Hafenmanagement: PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo I bis IV)

Vier staatliche Hafenbetreibergesellschaften, Indonesia Port Corporations (IPC) oder Pelindo I bis IV genannt, sind in Indonesien für den Betrieb von insgesamt 108 Häfen inklusive Cargo und Containerdienstleistungen zuständig. Dabei sind die einzelnen Unternehmen jeweils für verschiedene Regionen verantwortlich. In den meisten wichtigen Häfen waren bis 2008 die IPCs sowohl Betreiber als auch Hafenbehörde. Sie übten somit die alleinige Kontrolle über die wichtigsten Hafendienstleistungen wie Lotsendienste, Abschleppservice, Anlagen für das Frachthandling, Elektrizität und Wasserversorgung sowie die Verwaltung des Hafengeländes aus.<sup>40</sup> Das Schifffahrtsgesetz Nr. 17 hat 2008 mit dem Monopol der IPCs

Schluss gemacht und die Türen für Joint

Ventures im Hafenmanagement geöffnet. Beteiligungen von Investoren bis in Höhe von 49 % sind für alle mit Häfen in Zusammenhang stehenden Aktivitäten erlaubt.<sup>41</sup> Über seine Tochter PT. Terminal Petikemas engagiert sich etwa Dubai Port World (DB Port), einer der weltweit führenden Hafenbetreiber, bis zum Jahr 2019 mit 49 % am Betrieb des Containerterminals in Surabaya (Pelindo III).

Abbildung 12: Abfertigung von TEU durch Pelindo I-IV, 2011-2016, in Mio. TEU



Quellen: (PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero), 2016); (PT. Pelabuhan Indonesia II, 2016); (PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero), 2016); (PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), 2017)

Tabelle 8: Pelindo I bis IV und ihre Zuständigkeiten

Hafenbetreiber	Zuständigkeit (Provinzen)	Zuständigkeit (Häfen)
<b>Pelindo I</b>	Aceh, Nord-Sumatra, Riau und Riauinseln	u. a. Belawan, Pekanbaru, Dunai, Tanjung Pinang, Lhokseumawe
<b>Pelindo II</b>	West-Sumatra, Jambi, Süd-Sumatra, Bengkulu, Lampung, Jakarta, Bangka Belitung, Banten, Jakarta, West-Java, Westkalimantan	Tanjung Priok (Jakarta), Panjang, Palembang, Teluk Bayur, Pontianak, Cirebon, Jambi, Bengkulu, Banten, Sunda Kelapa, Pangkal Balam, Tanjung Pandan
<b>Pelindo III</b>	Ostjava, Zentraljava, Südkalimantan, Zentralkalimantan, Bali, West-Nusa Tenggara, Ost-Nusa Tenggara	u. a. Tanjung Perak (Surabaya), Trisakti (Banjarmasin), Tanjung Emas (Semarang), Containerhafen Semarang; Benoa (Bali), Tegal, Gresik, Bima, Tenau Kupang, Maumere
<b>Pelindo IV</b>	Sulawesi, Molukken, Nordkalimantan, West-Papua	u. a. Makassar, Balikpapan, Samarinda, Bitung, Ambon, Sorong, Biak, Jayapura

<sup>40</sup> (Ray, 2008, S. 7)

<sup>41</sup> (The President of the Republic of Indonesia, 2014)

Der Containerumschlag der Pelindos ist über die letzten Jahre insgesamt gestiegen, wobei es in manchen Jahren auch Rückgänge gab. Sinkende Export- und Importzahlen sorgten 2015 dafür, dass alle vier Hafentreiber - außer Pelindo III - weniger TEU abgewickelt haben als im Vorjahr. Und auch Pelindo III zeigte nur einen schwachen Zuwachs. Pelindo II, das auch den größten Hafen Indonesiens in Jakarta betreibt, vermeldete 2014 und 2015 sinkende Containerumschläge. Dieser Trend hat sich allerdings nach der Eröffnung des neuen Terminal 1 im Hafen von Jakarta im September 2016 wieder umgekehrt.

### 3.1.2.3 Ausbau der Hafinfrastruktur

Einer der Schritte zur Beschleunigung der Vorgänge in den Häfen ist die Einführung eines integrierten Online-Betriebssystems. Das System mit der Bezeichnung INAPORTNET, welches erstmals 2013 am Hauptstadthafen zum Einsatz kam, soll einen reibungslosen Güterfluss ermöglichen. Zu den auf elektronischem Weg ausgeführten Vorgängen gehören u. a. Antragstellung, Erteilung von Genehmigungen, Bezahlung, Containermanagement, Sendungsnachverfolgung, etc. Mittlerweile wurden drei weitere Häfen an das INAPORTNET angeschlossen und es ist vorgesehen, nach und nach weitere zwölf Häfen zu integrieren, bevor schließlich zukünftig alle relevanten Häfen Teil des Systems werden sollen.<sup>42</sup>

Im Rahmen der Strategie der maritimen Achse beabsichtigt die Regierung, in Sumatra, Kalimantan, Java, Sulawesi, den Molukken und West-Papua insgesamt 24 Häfen auszubauen.<sup>43</sup> Vor allem die bislang vernachlässigten Gebiete im Osten Indonesiens sollen von den Strukturplänen profitieren. Beauftragt mit der Umsetzung der Projekte sind die staatlichen Hafentreiberorganisationen Pelindo I bis IV. Der größte Teil der Finanzierung soll von der Regierung übernommen werden. Weitere sieben Milliarden USD werden jedoch von ausländischen Investoren benötigt.<sup>44</sup> Ein Beispiel hierfür ist ein Kredit der *Japan International Cooperation Agency* über 1,03 Milliarden USD für den Bau eines Containerhafens in Patimban, nahe Jakarta.<sup>45</sup>

Auf einem Kongress im Dezember 2016 präsentierte das indonesische Transportministerium die konkreten Ziele der Regierung im Bereich Transportinfrastruktur für den Zeitraum von 2015-2019. Die dort vorgestellte Liste führt unter anderem den Bau und die Modernisierung von insgesamt 306 Häfen, den Bau von 65 Fährhäfen sowie die Beschaffung von 50 Fährschiffen auf. Basierend auf den Angaben zum Fortschritt der Umsetzung dieser Vorgaben, standen für den Zeitraum 2017-2019 noch der Bau bzw. die Modernisierung von 250 Häfen und 45 Fährhäfen sowie die Beschaffung von 34 Fährschiffen aus.<sup>46</sup>

Einige der größten Infrastrukturprojekte der Regierung werden derzeit von Pelindo II, das unter anderem für den Hafen in Jakarta zuständig ist, realisiert. Aufschluss über diese Projekte gibt die nachfolgende Tabelle.

---

<sup>42</sup> (Himawan, 2016)

<sup>43</sup> (Widodo, 2014)

<sup>44</sup> (Dodd, 2015)

<sup>45</sup> (PricewaterhouseCoopers, 2017-a)

<sup>46</sup> (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2016)

Tabelle 9: Entwicklungsprojekte von Pelindo II im Rahmen der Tol Laut

Hafen (Region)	Plan	Gepl. Fertigstellung	Ausbau	Stand
Port Kijing (West-Kalimantan)	Konstruktion eines Tiefseehafens mit 16 m Wassertiefe als Knotenpunkt für die westlichen Inseln Indonesiens; 2016 geplant für Design Bau einer Sonderwirtschaftszone	2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Containerterminal (0,95 Mio. TEU/Jahr)</li> <li>• Terminal für Palmöl (8,34 Mio. Tonnen/Jahr)</li> <li>• Terminal für Trockengut (15 Mio. Tonnen/Jahr)</li> </ul>	Machbarkeitsstudie 2015 beendet;
Sorong (West-Papua)	Ausbau zum Tiefseehafen als östlichste Anlaufstelle der <i>Tol Laut</i> ; Bau einer Sonderwirtschaftszone;	2035	N.N.	2015 im Stadium der Lizenzbeantragung und Diskussion des Designs
Cirebon (West-Java)	126,8 ha Landgewinnung; Schaffung einer 10m tiefen Zufahrt und Konstruktion eines Hafens	2017-2020		2015: Durchführung einer Machbarkeitsstudie
Tanjung Carat (Süd-Sumatra)	Bau eines Tiefseehafens	2018-2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kohleterminal (50 Mio. t/Jahr, -15,4m)</li> <li>• Containerterminal (500.000 TEU/Jahr, -15,0m)</li> <li>• Vielzweckterminal (-15,0m)</li> <li>• CPO-Terminal (15 Mio. t/Jahr, -15,2m)</li> </ul>	2015 Machbarkeitsstudie erstellt; derzeit im Status der Lizenzierung; 2016 Start der Planung
Tanjung Lesung (West-Java)	Bau eines Kreuzfahrtterminals und Segelhafens in der Sonderwirtschaftszone Tanjung Lesung (Banten)	N.N.		Ausbau der Sonderwirtschaftszone zum internationalen Tourismusresort mit Kreuzfahrtterminal; Baubeginn für Anfang 2016 geplant, bis November 2016 jedoch noch nicht realisiert;
Cikarang-Bekasi (West-Java)	Bau eines 24 km langen Kanals als Verbindung zwischen Tanjung Priok und dem Industriegebiet Cikarang	2019	5m	Baubeginn erstes Quartal 2018
Musi-Lematang (Süd-Sumatra)	Ausbau des Musi- und des Lematang-Flusses als Verbindung zwischen Kohlebergwerken in Muara Enim bis nach Palembang zu einem 280 km langen Kanal	2018-2025	5m	2015 Machbarkeitsstudie beendet;
Kalibaru (Jakarta)	Schaffung einer Zufahrt zum Kalibaru Hafen und Ausbau des Highways von Cilincing nach Cibitung	2018-2021		2015: Erstellung einer Machbarkeitsstudie geplant; derzeit noch im Status des Landerwerbs;

Quelle: (PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero), 2016)

Die Konzeption und der Entwicklungsstatus aller fünf Häfen, die im Rahmen der *Tol Laut* Strategie zu Drehkreuzen ausgebaut werden sollen, werden im Folgenden näher beschrieben.

### Kuala Tanjung (Nord-Sumatra, Pelindo I)

Ein besonders ambitioniertes Vorhaben ist die Erweiterung des Hafens Kuala Tanjung in Nordsumatra durch Pelindo I zu einem internationalen Knotenpunkt für die Verschiffung in den nahen Osten und nach Europa. Der jetzige Hafen, der gegenüber dem großen malaysischen Hafen von Port Klang am Eingang zur Straße von Malakka liegt, soll dabei als integriertes Konzept zu einem so genannten „*Industrial Gateway Port*“ ausgebaut werden, welches Industriegebiete und den Hafenbereich vereint. Der Bau ist in vier Phasen geplant:

1. 2015-2017: Multifunktionsterminal
2. 2016-2018: 3.000 ha großes Industriegebiet
3. 2017-2019: Dedicated Terminal/Hub Port
4. 2021-2023: Integrierter Industriepark

Ende 2017 befand sich der Baufortschritt der ersten Phase bei 92 % auf dem Meer und 71 % an Land. Das Terminal umfasst eine 2,7 km lange Brücke, ein 500 m langes Dock und ein Containerdepot für 500.000 TEU. Im ersten Quartal 2018 soll es in Betrieb genommen werden.<sup>47</sup> Im November 2016 wurde eine Kooperation in Form eines Joint Ventures mit der *Port of Rotterdam Authority* zur gemeinsamen Entwicklung des Projekts unterzeichnet. Nach dem vollständigen Ausbau aller Projektphasen soll der Hafen eine jährliche Container-Kapazität von 20 Millionen TEU haben. Ob in der Nähe der großen Häfen

<sup>47</sup> (Tribunnews, 2017-a)

Malaysias und Singapurs tatsächlich Bedarf für einen weiteren Umschlaghafen dieser Größenordnung besteht, wird jedoch von einigen Beobachtern bezweifelt.<sup>48</sup>

### **Tanjung Priok und New Priok Projekt / Kalibaru Port (Jakarta, Pelindo II)**

Mehr als 60 % aller indonesischen Importe und Exporte laufen über den an der Nordküste Jakartas gelegenen Hafen Tanjung Priok, der im 19. Jahrhundert von der niederländischen Kolonialmacht erbaut wurde. Von hier aus werden einheimische und importierte Waren in den gesamten Archipel verschickt. Im Hinterland von Tanjung Priok liegt das größte Industrie- und Handelszentrum Indonesiens. Im Ranking der 50 größten Häfen der Welt des World Shipping Council rangierte Tanjung Priok 2015 mit 5,2 Millionen TEU Umschlag auf Platz 27. Innerhalb der ASEAN-Staaten stand Tanjung Priok nach Singapur (2), Port Klang in Malaysia (12), Laem Chabang in Thailand (22) und Ho Chi Minh in Vietnam (26) auf dem fünften Platz. Singapur fertigte im selben Jahr 30,9 Millionen TEU ab, fast das sechsfache von Tanjung Priok.<sup>49</sup> Bis 2015 konnten in Tanjung Priok Containerschiffe mit einer Kapazität von bis zu 4.000 TEU abgefertigt werden. Größere Containerschiffe mussten ihre Fracht daher in Singapur auf kleinere Feederschiffe umladen, weshalb Tanjung Priok überwiegend von Feederschiffen aus dem Stadtstaat angesteuert wurde. Seit September 2016 jedoch operiert das neue Terminal 1 des Erweiterungshafens Kalibaru, wo Schiffe von bis zu 18.000 TEU abgefertigt werden können.

Mit dem New Priok Hafenprojekt plant die indonesische Regierung, Singapur als bedeutendes regionales Drehkreuz abzulösen. Die Planungen zum Ausbau von Tanjung Priok sehen vor, dass in einer 300 m breiten, 16 bzw. 19 m tiefen und zweispurig befahrbaren Seestraße Schiffe von bis zu 18.000 TEU abgefertigt werden können. Darüber hinaus soll auch die Zollabfertigung beschleunigt werden. Hierfür wird in unmittelbarer Nachbarschaft zu Tanjung Priok bis 2027 der neue Hafen Kalibaru Port mit sieben Containerterminals und zwei Terminals zum Umschlag von Erdölprodukten und als Lagerstätte für nationale Erdölreserven für die westlichen Inseln Indonesiens entstehen. Ab dann soll Tanjung Priok in der Lage sein, insgesamt 18,5 Millionen TEU jährlich abzufertigen. Pelindo II obliegt die Aufsicht über dieses Projekt, für das insgesamt 2,47 Milliarden USD an Investitionskosten veranschlagt sind. Hierfür wird Pelindo II nicht nur eigene Gelder bereitstellen, sondern auch nationale und internationale Kredite und Finanzierungen durch private Schifffahrtsunternehmen und Hafenbetreiber in Anspruch nehmen müssen. So konnte für die Durchführung der ersten Phase und den Betrieb der neuen Anlagen ein japanisches Konsortium, angeführt von dem Handelsunternehmen Mitsui & Co<sup>50</sup>, als Partner für ein Joint Venture gewonnen werden.

Im März 2013 startete unter der Aufsicht von Pelindo II die erste von zwei Projektphasen für den Kalibaru Port. Das Terminal 1 mit einer Kapazität von 1,5 Millionen TEU und einer Tiefe von 16m, mit Docks und Lagerplätzen sowie einem zusätzlichen, südlichen Hafenzugang, wurde am 16. September 2016 eröffnet. Schiffe mit einer Ladung von bis zu 10.000 TEU können hier abgefertigt werden. In dieser ersten Phase entstehen derzeit noch drei neue Terminals und zwei Anlegeplätze für das Löschen von Kraftstoffen. In einer zweiten Bauphase sollen dann bis 2027 vier weitere Terminals für zusätzliche 6 Millionen TEU Jahresumschlagskapazität entstehen.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> (The Load Star, 2017)

<sup>49</sup> (World Shipping Council, 2017)

<sup>50</sup> Mit Transportunternehmen Nippon Yusen Kabushiki Kaisha ("NYK Line") und PSA International Pte Ltd ("PSA")

<sup>51</sup> (GTAI - Germany Trade & Invest, 2014-b)

Tabelle 10: Erweiterungsprojekte am Hafen Tanjung Priok

Phase	Bauzeit	Terminals	TEU bzw. m <sup>3</sup> /Jahr	Tiefe	Kai- länge	Anmerkungen
I	2013-2019	Containerterminal 1	1,5 Mio. TEUs/Jahr	16m (Bautiefe 20m)	850m	Terminal 1 operiert seit September 2016  Zusätzlich: Zugangsstraße vom Tanjung Priok Hafen; Energie- und Wasserversorgungssystem; Müll- und Abwassersystem
		Containerterminal 2	1,5 Mio. TEUs/Jahr	16m (Bautiefe 20m)	800m	
		Containerterminal 3	1,5 Mio. TEUs/Jahr	16m (Bautiefe 20m)	800m	
		Terminal für Erdöl 1	5 Mio. m <sup>3</sup> /Jahr	16m (Bautiefe 20m)	800m	
		Terminal für Erdöl 2	5 Mio. m <sup>3</sup> /Jahr	19m (Bautiefe 20m)	800m	
II	2018-2027	Containerterminal 4	1,5 Mio. TEUs/Jahr	16m (Bautiefe 20m)	1.000m	
		Containerterminal 5	1,5 Mio. TEUs/Jahr	16m (Bautiefe 20m)	1.000m	
		Containerterminal 6	1,5 Mio. TEUs/Jahr	16m (Bautiefe 20m)	1.000m	
		Containerterminal 7	1,5 Mio. TEUs/Jahr	16m (Bautiefe 20m)	1.000m	
		<b>7 Containerterminals 2 Erdölterminals</b>	<b>10,5 Mio. TEU plus 10 Mio. m<sup>3</sup></b>	<b>16/19 m</b>	<b>8.050 m</b>	

Quelle: (PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), 2015)

### Tanjung Perak (Surabaya, Pelindo III)

Neben Tanjung Priok, Belawan/Tanjung Kuala (Nord-Sumatra), Makassar (Süd-Sulawesi) und Bitung (Nord-Sulawesi) ist Tanjung Perak in Surabaya einer von fünf Häfen, die im Rahmen des *Tol Laut*-Programms zu regionalen Knotenpunkten ausgebaut werden. Im Jahr 2015 lag der Hafen mit einem Jahresumschlag von 3,12 Millionen TEU laut World Shipping Council weltweit auf Platz 47.<sup>52</sup> Als wichtigster Umschlagsplatz für die Verschiffung von Waren und Gütern nach Ostindonesien verfügt der Hafen Tanjung Perak über eine strategische Bedeutung für die Versorgung der Inseln zwischen Kalimantan und Papua. Seit 2015 verfügt Tanjung Perak über eine erweiterte Einfahrt im Westen mit einer Breite von 150 m und einer Tiefe von 13 m, die es ermöglicht, Schiffe mit Kapazitäten von bis zu 3.500 TEU aufzunehmen.

Im Jahr 2015 eröffnete der Präsident den neuen internationalen, 268,6 Millionen USD teuren Containerhafen Teluk Lamong in Gresik im Norden des Hafens Tanjung Perak. Verantwortlich für den Bau und den Betrieb des Hafens ist Pelindo III. Teluk Lamong ist einer der modernsten Häfen des Landes und einer der wenigen indonesischen Häfen, die bisher den weltweit geltenden ISPS-Sicherheitscode erfüllen. Dort sollen Schiffe mit bis zu 5.000 TEU abgefertigt werden können.<sup>53</sup> Jährlich sollen in Teluk Lamong bis zu 1,5 Millionen TEU und 10,3 Millionen Tonnen Trockengut umgeschlagen werden.<sup>54</sup> Ende 2017 wurde bekannt gegeben, dass die Hafenanlage durch weitere Landgewinnung in Kooperation mit dem chinesischen Investor PT China Communications Construction Indonesia (CCCCI) erweitert wird. Das zusätzliche Land soll Platz für Industrieanlagen bieten, die insbesondere von chinesischen Firmen genutzt werden sollen. Die Bauzeit wird auf etwa ein Jahr geschätzt.<sup>55</sup>

<sup>52</sup> (World Shipping Council, 2017)

<sup>53</sup> (Suryowati, 2015)

<sup>54</sup> (Natahadibrata, 2015)

<sup>55</sup> (Okezone Finance, 2017)

### Makassar New Port (Sulawesi, Pelindo IV)

Die Kapazität des Hafens von Makassar reicht mit 700.000 TEU derzeit noch nicht für die Abfertigung von Schiffen in Richtung Singapur oder andere Länder aus. Der Großteil der für den Export bestimmten Fracht aus den östlichen Inseln wird noch über Surabaya und Jakarta verschifft. Dies soll sich ändern: Durch das New Port Projekt soll die in Südsulawesi gelegene Provinzhauptstadt Makassar bis Ende 2018 zu einem Tor in den Osten Indonesiens und zum internationalen Knotenpunkt ausgebaut werden und somit die Häfen in Jakarta und Surabaya entlasten. Verantwortlich für den Ausbau ist der Hafensbetreiber Pelindo IV. Das Projekt war im September 2017 zu 36 % realisiert. Nach Abschluss dieser ersten Bauphase soll der Hafen eine jährliche Kapazität von 1,5 Millionen TEU haben.<sup>56</sup> Bis zum Jahr 2030 soll der Hafen anschließend auf eine Umschlagskapazität von 4,2 Millionen TEU, 2.850 Meter Docks und eine Lagerfläche von 171 ha ausgebaut werden.<sup>57</sup>

### Bitung Port (Sulawesi, Pelindo IV)

Der Hafen von Bitung in Nord-Sulawesi soll ein Drehkreuz für den Import und Export von Gütern von und nach Ostindonesien werden, insbesondere für die Molukken und Papua. Von hier aus sollen direkte Routen ins Ausland etabliert werden, so dass die ostindonesischen Inseln nicht mehr auf die weiter entfernt liegenden Häfen in Surabaya oder Jakarta angewiesen sind. Die zuständige Betreibergesellschaft Pelindo IV vermeldete im August 2017, dass der Bau zu 35 % abgeschlossen sei.<sup>58</sup> Der fertige Hafen soll eine Kapazität von 2,7 Millionen TEU pro Jahr haben und insgesamt 532 Millionen USD kosten.<sup>59</sup>

## 3.2 Schiffbau

### 3.2.1 Aktuelle Lage der Branche

Im Jahr 2016 war Indonesien auf Platz 20 der größten Schiffbaunationen nach Bruttoraumzahl, während im Jahr zuvor noch Platz 16 eingenommen wurde. Diese Platzierung hängt auch damit zusammen, dass die in Indonesien gebauten Schiffe vergleichsweise klein sind, weshalb das Land in einem Ranking nach Bruttoraumzahl schlechter abschneidet als dies bei einem Ranking nach der Anzahl der gebauten Schiffe der Fall wäre.

Zu Beginn von Jokowi's Präsidentschaft waren indonesische Werften noch kaum in der Lage, Schiffe konkurrenzfähig zu bauen. Viele hatten sich wegen der ungünstigen Voraussetzungen für den Bau von Schiffen auf Wartung und Reparatur spezialisiert, denn hier blieb Indonesien wegen verhältnismäßig günstiger Löhne gegenüber ausländischen Konkurrenten wettbewerbsfähig.<sup>60</sup>

Während nationale Reeder von der in der Präsidentialverordnung Nr. 5/2005 und im Gesetz Nr. 17/2008 festgelegten und Anfang 2014 sowie 2017 verschärften Rechtslage zur Kabotage profitieren, konnten Werften bisher keinen Gewinn aus dieser Verordnung ziehen.<sup>61</sup>

Durch diese protektionistischen Maßnahmen konnte die Zahl der unter indonesischer Flagge fahrenden Schiffe seit 2005 zwar erheblich gesteigert werden (die Zahl der DWT vervierfachte sich<sup>62</sup>), aber die nationale Produktion von Schiffen konnte dadurch noch nicht angeheizt werden. Laut der nationalen Schiffseignerorganisation INSA wurden auch nach zwei Jahren Tol Laut immer noch 90 % aller in Indonesien benötigten Schiffe importiert.<sup>63</sup>

---

<sup>56</sup> (Tribunnews, 2017-c)

<sup>57</sup> (Marintec Indonesia, 2016)

<sup>58</sup> (Bisnis, 2017)

<sup>59</sup> (Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM))

<sup>60</sup> (GTAI - Germany Trade & Invest, 2014-a)

<sup>61</sup> Unter Kabotage versteht man Seetransporte innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Unternehmen. Jedes Land kann die Kabotage nach Belieben einschränken. Weitere Erläuterungen zu diesem Thema finden sich in Kapitel 4.1.

<sup>62</sup> (Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD), 2018)

<sup>63</sup> (Santoso, 2016)

Die Wettbewerbsfähigkeit der indonesischen Schiffbauer litt bisher insbesondere an der kontraproduktiven Steuerpolitik und ungünstigen Finanzierungsbedingungen, die im Folgenden näher erläutert werden:

### Steuerpolitik

Obwohl die Regierung sich dieses Problems bewusst ist, bevorzugen die Steuergesetze noch immer den Import von Schiffen gegenüber dem einheimischen Schiffbau. Während der Import von Schiffen von der Mehrwertsteuer befreit ist, müssen importierte Komponenten bis auf wenige Ausnahmen mit 10 % Mehrwertsteuer und 5-12 % Zöllen versteuert werden. Bis zu 25 % der Produktionskosten von im Land produzierten Schiffen entfallen so auf Steuern und Zölle, was dazu führt, dass indonesische Schiffe im Verkauf zwischen zehn und 30 % teurer sind als vergleichbare ausländische Schiffe, etwa aus chinesischer Produktion.<sup>64</sup> Reedereien kaufen daher häufig Schiffe im Ausland, anstatt diese in Indonesien produzieren zu lassen.

Erste Schritte gegen dieses Problem wurden bereits unternommen. So verabschiedete die neue Regierung im Oktober 2015 eine Regierungsverordnung (GR-69),<sup>65</sup> um mehr importierte Güter und Dienstleistungen als bisher von der Mehrwertsteuer zu befreien. Dazu gehören auch Bereiche des Transportwesens, die in der entsprechenden Vorgängerregulierung noch nicht enthalten waren, so unter anderem:

- Wasser und Unterwasserfahrzeuge und deren Ersatzteile, die durch das Verteidigungsministerium, die Streitkräfte oder die nationale Polizei importiert werden;
- Meer-, Fluss-, und Seefahrzeuge, Fähren, Fischereiboote, Pilotschiffe, Schlepper, Frachtkähne und deren Ersatzteile, des weiteren Sicherheitsausrüstung für Personen und Schiffe, sowie Dienstleistungen, die durch eine nationale Schifffahrtsgesellschaft, eine nationale Fischereigesellschaft, einen nationalen Hafentreiber oder ein nationales Fluss-, Meeres- oder Fährtransportunternehmen importiert werden;

Die Regulierungen der Verordnung G-69 lösen die Probleme jedoch noch nicht. Ein Hauptgrund hierfür ist, dass nicht das Verteidigungsministerium, die Streitkräfte oder die nationale Polizei die meisten Schiffe in Auftrag geben, sondern das Verkehrsministerium und die Fischereiindustrie, die nicht unter die Regelungen der GR-69 fallen.

Weitere Reformen, die der Schiffbauindustrie einen entscheidenden Schub verleihen könnten, wurden im Juni 2017 im Rahmen des 15. wirtschaftspolitischen Reformpakets angekündigt.<sup>66</sup> Die Reformen, die den maritimen Logistiksektor betreffen, firmieren unter dem Slogan *Beyond Cabotage*. Darunter ist zu verstehen, dass die Regierung über die bisherigen Kabotagebeschränkungen hinaus weitere Maßnahmen ergreift, die indonesische Reedereien und Schiffbauer unterstützen soll. Demnach sollen schon bald die Importzölle für insgesamt 107 Schiffbau-Komponenten abgeschafft werden. Laut dem Finanzministerium ist der Entwurf dieser Regulierung bereits abgeschlossen, sie wurde jedoch noch nicht in Gesetz übertragen.

**Tabelle 11: Die 20 größten Schiffbaunationen, nach produzierter Bruttoreaumzahl, 2014, 2015 und 2016**

Rang	Staat	2014	2015	2016
1	Südkorea	21.871.925	23.798.845	25.265.934
2	China	22.851.302	25.007.518	22.178.672
3	Japan	13.392.130	12.794.220	13.348.773
4	Philippinen	1.864.658	1.846.418	1.168.357
5	Rumänien	329.061	402.025	822.010
6	Taiwan	574.208	719.896	468.038
7	Vietnam	335.862	552.373	419.189
8	Italien	303.951	219.218	415.711
9	Deutschland	499.217	383.215	404.996
10	Vereinigte Staaten	212.113	353.699	344.557
11	Frankreich	483	2.444	227.862
12	Brasilien	237.708	339.318	218.764
13	Niederlande	130.754	121.748	175.933
14	Norwegen	248.654	159.284	161.594
15	Finnland	101.546	115.054	108.085
16	Türkei	140.240	119.226	105.645
17	Singapur	79.834	46.830	59.530
18	Spanien	31.376	12.815	53.233
19	Russland	44.916	47.238	52.336
20	<b>Indonesien</b>	<b>66.941</b>	<b>91.709</b>	<b>51.439</b>

Quelle: (Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD), 2017)

<sup>64</sup> (Nonto, 2015)

<sup>65</sup> Peraturan Pemerintah Nr. 69/2015, abrufbar unter: <http://bit.ly/2fAPJr5>

<sup>66</sup> (Bank Indonesia, 2017-a)

Eine weitere wichtige Regulierung wurde hingegen mit dem Ministerialdekret Nr. 82/2017 im Dezember 2017 schon endgültig beschlossen und tritt am 26. April 2018 in Kraft. Ab dann muss der Transport wichtiger Import- und Exportprodukte von indonesischen Reedereien durchgeführt und von indonesischen Versicherern versichert werden (siehe Kapitel 3.3). Die Regierung erhofft sich davon eine wachsende Nachfrage nach lokal gebauten Schiffen durch indonesische Reedereien, um den Anforderungen des internationalen Geschäfts gerecht zu werden. Indonesische Schiffbauer dürften dann durch den Wegfall der Importzölle für Komponenten wettbewerbsfähiger sein. Branchenexperten bezweifeln jedoch, dass Produktionskapazitäten und Produktivität indonesischer Schiffbauer bis dahin ausreichen, um diese Nachfrage zu bedienen.<sup>67</sup>

Die Regierung hingegen ist optimistisch und geht davon aus, dass die Regulierungen den Reedereien einen zusätzlichen Umsatz von 600 Millionen USD pro Jahr bescheren und zudem zu Investitionen in Höhe von 700 Millionen USD in indonesische Schiffe führen, was einer Produktion von 70 bis 100 Schiffen pro Jahr entspräche.

## Finanzierung

Der Bankensektor erschwert die Aufnahme von Krediten für große Schiffsprojekte. Die Schiffbauindustrie ist kapitalintensiv und daher auf niedrig verzinsten und langfristig angelegte Darlehen angewiesen. Darlehen indonesischer Banken waren vor 2015 mit bis zu 13 % Verzinsung zu teuer und sind es inzwischen mit über 11 % in 2017 immer noch.<sup>68</sup> Das Ziel der Regierung Jokowi, hier auf eine einstellige Zahl zu kommen, ist noch nicht erreicht.

1974 wurde das staatliche Unternehmen PT PANN (heute PT PANN Maritime Finance) gegründet, um Kredite zur Finanzierung von hauptsächlich kleinen und mittleren Schiffen günstig zu vergeben. Inzwischen sind die Kredite jedoch ebenso relativ teuer geworden.<sup>69</sup> Schiffkäufer oder -bauer sehen sich oft gezwungen, ausländische Banken zur Finanzierung ihrer Projekte zu finden. Diese jedoch fordern oft hohe Auflagen wie etwa den Einsatz von Komponenten, die in deren Staat produziert werden, oder das Fahren unter bestimmten Flaggen, was aus Sicherheitsgründen oft nicht die indonesische ist. In diesen Fällen aber fallen wegen der Kabotageverordnung von vornherein alle Schiffe weg, die nur in nationalen Gewässern eingesetzt werden sollen, da diese nur unter indonesischer Flagge fahren dürfen. Wegen dieser Gründe, und auch wegen des Risikos durch Währungsschwankungen bei Krediten in Fremdwährung, entscheiden sich einheimische Schiffbauer trotz der relativ hohen Verzinsungen wenn möglich für indonesische Banken. Die Staatsbank BNI ist traditionell die Partnerbank für die Finanzierung von Schiffsprojekten.

Durch die staatliche Behörde für Finanzdienstleistungen (*Otoritas Jasa Keuangan*) wurde 2015 ein Konsortium aus sieben Banken gegründet,<sup>70</sup> die unter dem Namen „Jaring“ in Zusammenarbeit mit 20 weiteren Institutionen aus dem Finanzdienstleistungssektor Kredite für die maritime und Fischereiindustrie vergeben.<sup>71</sup> Inzwischen nehmen bereits 16 Banken an dem Programm teil. Einige Banken vermelden inzwischen Zuwächse bei Kreditvergaben, hauptsächlich im Bereich Fischerei.<sup>72 73</sup> Dennoch sieht die Behörde für Finanzdienstleistungen im Jahr 2017 noch viel Luft nach oben, und gibt zu bedenken, dass einige Banken immer noch zu wenig in den maritimen Bereich, besonders die Fischereiindustrie, investieren, weil sie die maritime Industrie als zu risikoreich einschätzen.<sup>74</sup>

---

<sup>67</sup> (The Jakarta Post, 2017-f)

<sup>68</sup> (Indonesia Investments, 2018)

<sup>69</sup> (Nonto, 2015)

<sup>70</sup> PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (BNI), PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk (BRI), PT Bank Mandiri (Persero) Tbk (Bank Mandiri), PT Bank Danamon Indonesia Tbk (Bank Danamon), PT Bank Tabungan Pensiunan Nasional Tbk (BTPN) und PT Bank Permata Tbk (Bank Permata).

<sup>71</sup> (Kania, 2015)

<sup>72</sup> (Wikanto, 2016)

<sup>73</sup> (Sindonews, 2017)

<sup>74</sup> (Republika, 2017)

### 3.2.2 Indonesische Werften

Etwa 250 Werften,<sup>75</sup> darunter fünf staatliche, existieren in Indonesien. Zentren des Schiffbaus sind vor allem die nahe Singapur gelegene Freihandelszone Batam-Bintan-Karimun, auf der sich knapp die Hälfte aller Werften Indonesiens befindet. Schiffbau wird auch in Lampung in Süd-Sumatra, Lamongan und Surabaya in Ost-Java und in Banten, West-Java betrieben. Die meisten der indonesischen Werften bauen bisher lediglich kleinere Tanker und Schiffe für die Küstenwachen, Schlepper für Bergbau und Häfen, Fährschiffe für den Verkehr zwischen den Inseln und Mannschaftsschiffe für Offshore Öl- und Gasunternehmen.<sup>76</sup> Nur wenige indonesische Werften sind überhaupt in der Lage, Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 10.000 und 50.000 DWT zu bauen. Die gesamte Kapazität aller indonesischen Werften liegt bei ca. 1 Millionen DWT pro Jahr und die größten Schiffe, die gebaut werden, haben eine Größe von 50.000 DWT. Die Gesamtkapazität für Reparaturen beträgt 12 Millionen DWT und erlaubt Schiffe von bis zu 300.000 DWT. Fast 80 % der Werften haben jedoch Kapazitäten von nur 50 bis 5.000 DWT pro Jahr.<sup>77</sup> Im Rahmen des Tol Laut-Programms will Indonesien bis 2020 in der Lage sein, Schiffe bis zu 200.000 DWT in eigener Herstellung konkurrenzfähig zu produzieren.<sup>78</sup>

Seit Beginn der Präsidentschaft Jokowi erhält die Branche kräftigen Rückenwind durch staatliche Unterstützung, nicht nur im Rahmen der im vorigen Kapitel beschriebenen *beyond cabotage*-Politik, sondern auch durch vermehrte staatliche Bestellungen von Schiffen bei lokalen Werften, insbesondere von Fähren sowie Fischer- und Patrouillenbooten. Alle Ministerien und Behörden müssen ihre Schiffe mittlerweile in Indonesien fertigen lassen. Laut dem nationalen Verband der Schiffbauer (IPERINDO) bestellte das Verkehrsministerium 2015 insgesamt 160 Schiffe bei nationalen Werften, die bis Ende 2016 fertiggestellt sein sollten.<sup>79</sup> Im Jahr 2017 wurden ebenfalls mindestens 160 Schiffe bestellt, darunter 111 Passagierschiffe, mit denen verschiedene Werften beauftragt wurden<sup>80</sup> und von denen bis August 2017 bereits 24 ausgeliefert wurden. Andere häufig bestellte Schiffe waren im selben Zeitraum Patrouillenboote, Schiffe für die Seenotrettung und Fischerboote. Von den Fischerbooten haben zehn eine Bruttoreaumzahl (BRZ) von mindestens 100, die große Mehrheit jedoch eine BRZ von fünf oder weniger.

Dennoch - an Spitzenreiter wie Südkorea, China oder Japan reicht Indonesiens Schiffbauindustrie nicht annähernd heran. Gemessen am Bedarf, der inmitten eines der lebhaftesten Wasserstraßennetze der Welt und der schnell wachsenden asiatischen Wirtschaftsregion besteht, liegen die Kapazitäten des indonesischen Schiffbaus weit unter dem erforderlichen Niveau. Einzig die Freihandelszone Batam hat sich bereits zu einem namhaften Schiffbauzentrum entwickelt, das vor allem von der Nähe zu Singapur profitiert und nach Meinung von Experten auch stark von Singapur abhängt.

Von Seiten des Schiffbauerverbandes IPERINDO wird beklagt, dass infolge der immer noch ungünstigen steuerlichen und finanziellen Rahmenbedingungen und der hohen Importabhängigkeit indonesischer Schiffbauer (70 % der Teile werden importiert), andere Länder Indonesien in diesem Bereich innerhalb kürzester Zeit überholt haben. So stand Vietnams junge Schiffbauindustrie nach nur wenigen Jahren mit 419.000 BRZ im Jahr 2016 auf Platz sieben der größten Schiffbaunationen, während die Philippinen sich ebenfalls in nur wenigen Jahren mit 1,168 Millionen BRZ auf den vierten Rang vorgeschoben haben.<sup>81</sup>

### 3.2.3 Zentren des indonesischen Schiffbaus

#### Ost-Java

Die Region Ost-Java ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Warenverkehr zwischen dem Osten und Westen Indonesiens. Besondere Bedeutung hat die Provinzhauptstadt Surabaya, die zweitgrößte Stadt Indonesiens, in welcher sich 23 der insgesamt

<sup>75</sup> (ISEAS Yusof Ishak Institute, 2017)

<sup>76</sup> (Nonto, 2015)

<sup>77</sup> (Indonesia Ship Component Industry Association, 2017)

<sup>78</sup> (Nusantara Maritime News, 2015-a)

<sup>79</sup> (Santoso, 2016)

<sup>80</sup> Darunter PT Empat Sekawan Marine (5), PT Tristeria Cipta Persada (4), CV Sumber Pratama (5), PT Barokah Pratama (5), PT Swarna Centra Buana Indonesia (4), PT Putra Arung Samudra (1)

<sup>81</sup> (Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD), 2017)

30 Werften Ost-Javas befinden. Darunter sind sowohl große staatliche Unternehmen, als auch kleinere private Werften mit geringeren Kapazitäten. Insgesamt werden laut Auskunft des indonesischen Schiffbauerverbandes IPERINDO zwischen 20 und 25 % der gesamten nationalen Produktion an Schiffen in dieser östlichsten Provinz Javas hergestellt.<sup>82</sup>

Unter den 23 Werften Surabayas befindet sich auch eines der wichtigsten Schiffsbauunternehmen Indonesiens: PT PAL. Das Unternehmen wurde im Jahr 1939 von der holländischen Kolonialbesatzung als Marine Establishment gegründet. Im Zuge der Unabhängigkeit des Landes wurde die Werft indonesisch und in PAL (Penataran Angkatan Laut) umbenannt. Seit dem Jahr 1980 ist PT. PAL ein Staatsunternehmen (Badan Usaha Milik Negara - BUMN). Nach eigener Aussage handelt es sich bei PT. PAL um die größte Werft in Südostasien.<sup>83</sup> Die meisten bewaffneten Schiffe für die indonesische Marine, Polizei, Küstenwache und für den Zoll werden hier gebaut. So werden für die indonesische Marine aktuell mehrere Projekte durchgeführt, darunter die Produktion von zwei Fregatten im Wert von 500 Millionen USD sowie von drei U-Booten für jeweils 1,2 Milliarden USD. Aber auch auf dem internationalen Markt ist das Staatsunternehmen erfolgreich. Im Jahr 2017 wurde der erste große internationale Auftrag erfolgreich abgeschlossen und zwei Docklandungsschiffe der Tarlac-Klasse an die philippinische Marine übergeben.<sup>84</sup> Zwar wurde das Geschäft von Berichten über inoffizielle Zahlungen begleitet, dennoch gewann PT. PAL nach der erfolgreichen Übergabe auch aus anderen Ländern Aufträge.<sup>85</sup> Darunter sind sowohl Mitglieder des ASEAN-Verbands wie Malaysia, als auch afrikanische Länder wie Nigeria oder Senegal. Aktuell ist zwar vor allem der nationale Markt im Fokus des Traditionsunternehmens, doch Zielmärkte sind auch Afrika, Asien und die arabische Welt.<sup>86</sup>

PT. PAL stellt ebenfalls Schiffe für die zivile Seefahrt her. Im Portfolio des Unternehmens befinden sich Transportschiffe wie Massengutfrachter, Containerschiffe, Tanker für den Transport von Chemikalien und Gas sowie Öltanker für den staatlichen Öligiganten PT. Pertamina. Außerdem werden Handels-, Forschungs- und Passagierschiffe produziert. Darüber hinaus auch Anlagen für die Offshore-Schwerindustrie wie beispielsweise für Kraftwerkschiffe, Statorgehäuse oder Ölkühler. Im Jahr 2015 produzierte PT. PAL drei Schiffe mit jeweils 50.000 DWT sowie zwei Schiffe mit einer Kapazität von 20.000 DWT. Ebenfalls zur Werft gehört ein Reperaturdock mit einer jährlichen Kapazität von 600.000 DWT. Seit 2016 arbeitet PT. PAL darüber hinaus mit der türkischstämmigen Firma Karpowership zusammen, um schwimmende Kraftwerke mit einer Gesamtkapazität von 5.000 MW herzustellen.<sup>87</sup>

Präsident Jokowi's Tol Laut Strategie erweist sich für PT. PAL als Glücksfall, da die inländische Schiffsproduktion zur Sicherung der maritimen Küsten und Grenzen Indonesiens zum größten Teil durch PT. PAL geleistet wird. PT. PAL setzt dabei vor allem auf umfassende Modernisierungen durch verschiedene Kooperationen mit asiatischen und europäischen Unternehmen. Vor allem der holländische Schiffbauer Damen und das südkoreanische Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) sind langjährige Partner des Unternehmens. Zwischen DSME und PT. PAL gelang im Jahr 2017 eine gemeinsame U-Boot Produktion in Surabaya und ein damit verbundener Technologietransfer für die weitere Produktion.<sup>88</sup> Die Kooperation

**Abbildung 13: Anlagen PT. PAL (PT. PAL Indonesia (PERSERO), N.N.)**



<sup>82</sup> (Noer, 2015)

<sup>83</sup> (PT. PAL Indonesia (PERSERO), N.N.)

<sup>84</sup> (Santiago, 2017)

<sup>85</sup> (The Jakarta Post, 2017-c)

<sup>86</sup> (The Jakarta Post, 2018-c)

<sup>87</sup> (The Jakarta Post, 2016-b)

<sup>88</sup> (Tempo, 2017)

mit Damen beinhaltet unter anderem die gemeinsame Fertigung von Fregatten der neuen Martadinata-Klasse.<sup>89</sup> Hinzu kommen Trainingsaufenthalte von Mitarbeitern aus Surabaya im holländischen Vlissingen in den Bereichen Planung, Projektmanagement und Technik. Des Weiteren führt Damen in Surabaya Trainings für Stahlschlosser, Schweißer, Installateure, Ausrüster, Produktionskoordinatoren und Maschinenbauer durch.

Laut dem Generaldirektor von PT. PAL Firmansah Arifin ist es das erklärte Ziel, Indonesien bis 2020 in die Lage zu versetzen, all seine Kriegsschiffe und U-Boote selber herzustellen. Für PT. PAL sind das ausgezeichnete Zukunftsaussichten.<sup>90</sup>

Ein weiteres staatliches Schiffsbauunternehmen ist PT. Dok & Perkapalan, das mit einer Gesamtkapazität von 26.000 DWT pro Jahr jedoch weit unter der Größe von PT. PAL liegt. Gegründet im Jahr 1910 als niederländische Werft hat sich das Unternehmen inzwischen auf Bau und Reparatur von kleineren und mittelgroßen Schiffen bis zu einer Größe von 10.000 DWT spezialisiert. Dank moderner Technologie und der Beachtung internationaler Standards bei der Entwicklung neuer Typen kann das Unternehmen auf dem Markt für mittelgroße Schiffe der zivilen Seefahrt auch international konkurrieren. Neben dem Schiffbau bietet PT. Dok & Perkapalan auch Produkte und Lösungen für den Offshore-Sektor an.<sup>91</sup>

Als namhaftes Beispiel für die privaten Werften Ost-Javas gilt PT. Dumas. Das 40 Jahre alte Unternehmen stellt unter anderem Fischereiboote, Schlepper, Lastkähne, Fast Crew Supply Vessels, Passagierschiffe und Tanker her. Ursprünglich ein reiner Reparaturbetrieb, produziert das von einem deutschen Alumnus geleitete Unternehmen inzwischen Schiffe nach internationalem Standard. Wie PT. PAL kooperiert auch PT. Dumas mit dem holländischen Schiffbauer Damen, wodurch dem privaten Unternehmen die Etablierung auf dem internationalen Markt gelang. Ebenfalls wie PT. PAL profitiert auch PT. Dumas von der Tol Laut Strategie. Neben der Fertigstellung von zwei Pionierschiffen von je 750 DWT für das indonesische Transportministerium kamen weitere größere Aufträge vom Verkehrsministerium Indonesiens, wie ein Auftrag über 12 Transportschiffe im Jahr 2016 sowie die Konstruktion eines neuen Containerschiffs in 2017.<sup>92</sup>

### Die Freihandelszone Batam-Bintan-Karimun (BBK)

Bereits in den 70er Jahren diente die 415 km<sup>2</sup> große Insel Batam als Basis für die Offshore-Aktivitäten des staatlichen Öl- und Gasunternehmens Pertamina. Später wurde die nur 20 km südlich von Singapur gelegene Insel von der indonesischen Regierung zur Sonderentwicklungszone erklärt. Zwischen 1978 und 1998 wurde die Infrastruktur maßgeblich ausgebaut. Innerhalb von zehn Jahren siedelten sich neben einheimischen auch Unternehmen aus Singapur, Malaysia, Japan, Taiwan, Europa, Australien und den USA an.

Als Reaktion auf die schwache Entwicklung zu Beginn des Jahrtausends wurde 2006 in Kooperation mit Singapur die Freihandelszone ins Leben gerufen, die sich über die drei benachbarten Inseln Batam, Bintan und Karimun erstreckt. Durch attraktive finanzielle Anreize und vereinfachte Prozesse bei der Lizenzierung und Beantragung von Investitionsvorhaben sollte die Zone wettbewerbsfähiger werden und internationale Investoren anlocken. Folgende Vorteile erwarten Investoren seither:

- Keine Import- und Exportzölle;
- Keine Mehrwertsteuer auf Produkte, die exportiert werden;
- Keine Verkaufssteuer auf Luxuswaren;
- One-Stop Dienstleistungssystem bei Anträgen für Investitionsvorhaben;
- Vereinfachte Immigrationsprozeduren

Die Freihandelszone ist somit bisher stark auf den Export ausgerichtet und gezielt so gestaltet, dass sie nicht mit der Schiffbauindustrie oder anderen Wirtschaftssektoren im restlichen Indonesien in Konkurrenz tritt. Wegen der günstigen Produktionsbedingungen und der Nähe zu Singapur hat sich Batam im Laufe der Jahre dennoch zu einem bedeutenden Zentrum

<sup>89</sup> (Rahmat, 2017)

<sup>90</sup> (Yosephine, 2016)

<sup>91</sup> (Pt. Dok & Perkapalan, 2018)

<sup>92</sup> (Handayani, 2017)

der indonesischen Industrie entwickelt. Über 100 Werften haben sich seitdem dort niedergelassen, die wegen der dort höheren Profitmargen insbesondere Schiffe für die Offshore-Industrie bauen und reparieren. Auch abgesehen vom Schiffbau fungieren viele der dortigen Firmen als Zulieferer für die Offshore-Öl- und Gas-Industrie.

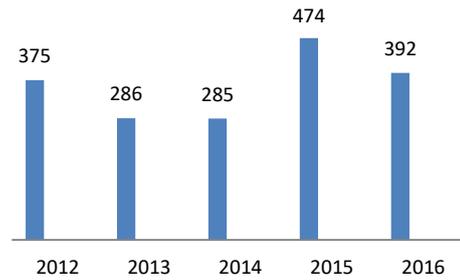
Durch langfristige Kooperationsverträge sicherte sich vor allem Singapur den Zugang zu dem günstigen und nahe gelegenen Produktionsstandort. Da die Hauptauftraggeber der Werften auf Batam international agierende singapurische Unternehmen aus der Offshore-Industrie sind, sind die Werften abhängig von der regionalen und globalen Nachfrage nach entsprechenden Schiffen für die Offshore-Industrie, die in den letzten Jahren vor allem wegen des gesunkenen Ölpreises zurückgegangen ist.

Die Mindestlöhne in der Freihandelszone haben sich seit 2009 fast verdreifacht, ohne dass damit eine relevante Steigerung der Qualifikation der dortigen Arbeiter einhergegangen wäre. Daher, und aufgrund der Abhängigkeit vom Exportmarkt und dessen geringer Nachfrage, sind derzeit viele der Werften auf Batam in Schwierigkeiten, die teilweise bis zur Insolvenz führen.<sup>93</sup>

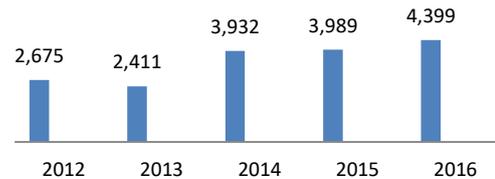
Ein weiteres Problem war in den letzten Jahren die unklare Aufteilung der Kompetenzen zwischen der Verwaltung der Freihandelszone (BP Batam) und der regionalen Verwaltung, die durch den verstärkten Föderalismus, der in Indonesien mit der Demokratisierung seit Anfang des neuen Jahrhunderts einherging, an Macht gewann. Die meist von der Regierung in Jakarta entsandten Manager von BP Batam befanden sich stets im Konflikt mit der Regionalverwaltung und scheiterten daher an der Aufgabe, der Freihandelszone neues Leben einzuhauchen. Die unklare Kompetenzaufteilung und das Fehlen einer gemeinsamen Strategie machten hingegen den Unternehmen und Investoren das Leben zusätzlich schwer. Nachdem die Führung von BP Batam in der Vergangenheit mehrmals durch die Regierung in Jakarta ausgetauscht wurde, ohne dass dies Besserung brachte, wurde 2017 eine neue Strategie beschlossen.

Demnach soll die Freihandelszone schnellstmöglich in eine Sonderwirtschaftszone umgewandelt werden. Dies hat den Vorteil, dass die Kompetenzen klarer geregelt werden können und die Regierung in Jakarta besseren Zugriff auf die Zone hat. Zudem ermöglicht es den Unternehmen auf Batam, ihre Produkte auch innerhalb Indonesiens zu verkaufen, was angesichts der Größe des indonesischen Marktes von großer Bedeutung ist. Weitere neue Vorteile für Investoren sind eine Befreiung von Teilen der Ertragssteuer für bis zu 25 Jahre und eine Aufhebung von Teilen der Negativliste, die ausländische Investitionen in bestimmte Wirtschaftssektoren in Indonesien beschränkt oder unterbindet. Nach einer zweijährigen Übergangsphase soll das jährliche Wachstum in der Sonderwirtschaftszone dann auf 7 % steigen.<sup>94</sup> Wie genau sich die Lage für die Schiffbauindustrie dadurch verändert, insbesondere mit Hinblick auf die Importzölle, ist derzeit (Stand Januar 2018) noch unklar. In der bisherigen Organisation als Freihandelszone entfallen die Importzölle auf Komponenten nämlich nur dann, wenn die fertigen Schiffe anschließend exportiert werden. Denkbar wäre, dass in Zukunft alle indonesischen Werften von diesen Zöllen befreit werden, um den Werften auf Batam und anderswo gleiche Chancen im indonesischen Markt zu bieten. Es bleibt jedoch abzuwarten, wie sehr die Schiffbauindustrie auf Batam in Zukunft mit derjenigen im restlichen Indonesien in Konkurrenz treten wird.

**Abbildung 14: Ausländische Investitionen in der Freihandelszone Batam, 2012 bis 2016, in Mio. USD**



**Abbildung 15: Exporte aus Batam, 2012 bis 2016, in Mrd. USD**



Quelle: (Batam Indonesia Free Zone Authority, 2017)

<sup>93</sup> (ISEAS Yusof Ishak Institute, 2017)

<sup>94</sup> (The Straits Times, 2017-b)

Der extreme Schritt einer Umwandlung der Freihandelszone in eine Sonderwirtschaftszone war notwendig geworden, da das Wachstum auf Batam sich in 2017 auf 2 % verringert hatte und nach Angaben der Batam Manpower Agency 300.000 Arbeiter ihre Jobs verloren hatten.<sup>95</sup> Zudem hatten zwischen 2015 und Mitte 2017 insgesamt 163 Firmen ihr Geschäft aufgegeben.<sup>96</sup>

Was die Infrastruktur betrifft, ist die Freihandelszone im Vergleich zu den meisten anderen Regionen in Indonesien schon jetzt gut aufgestellt, denn sie verfügt über einen internationalen Flughafen, vier internationale Terminals für Passagierfähren, vier Frachthäfen, zwei Yachthäfen, sowie eine technische Hochschule. Mehr als 20 Industrieparks stellen zudem Land und Dienstleistungen für Investoren zur Verfügung.

### 3.2.4 Zuliefererindustrie

Die indonesische Zuliefererindustrie ist noch immer weit davon entfernt, den gesamten Bedarf an Komponenten, die zum Schiffbau benötigt werden, aus eigener Produktion zu decken. Ungefähr 65 % der benötigten Komponenten müssen importiert werden. Laut dem Verband IPERINDO importieren Schiffbauer vor allem Motoren, Propellersysteme, Generatoren, Boiler, Pumpen, Filter, Separatoren, Meerwasser-Treatment, Frischwassergeneratoren, Navigationssysteme, Kommunikationssysteme, Transformatoren, Kabel, Belichtung und spezielle Lackierungen. Überwiegend im Inland hergestellt werden hingegen Stahlplatten, Elektroden, Isolatoren, Switchboards, Klimaanlage, Farbe, Deckmaschinen, Kräne und Komponenten, die für das „outfitting“ gebraucht werden.<sup>97</sup> Pumpen, Propeller und Navigationssysteme stehen, wenngleich sie häufig aus dem Ausland importiert werden, auch innerhalb Indonesiens zur Verfügung.

Hauptgründe für das Nichtvorhandensein indonesischer Hersteller für viele wichtige Komponenten ist die bisher relativ geringe Größe des Schiffbausektors im Land an sich, sowie der Mangel an qualifizierten Fachkräften für die Produktion und Wartung von Komponenten.

Die Tatsache, dass die indonesische Regierung im Zuge der *Tol Laut*-Initiative vermehrt insbesondere kleinere Schiffe bei nationalen Werften bestellt, könnte jedoch dazu beitragen, dass sich langsam eine einheimische Zuliefererindustrie entwickelt. Allein für das Jahr 2016 gab das Fischereiministerium 3.500 Boote im Umfang von insgesamt etwa 300 Millionen USD in Auftrag. Andere Ministerien gaben darüber hinaus den Bau von 188 Schiffen in Auftrag und stellten hierfür zwischen 2015 und 2017 knapp 900 Mio. USD zur Verfügung. Der Auftrag umfasst Patrouillenboote, RoRo-Schiffe, Passagierschiffe, Containerschiffe, Spezialschiffe für den Viehtransport, Tanker für den Energiekonzern Pertamina, Schlepper für die Hafenbehörden, zahlreiche, hauptsächlich kleine Fischerboote und Schiffe zur Überwachung des Seeverkehrs.<sup>98</sup>

Die Schiffbauindustrie und die Regierung haben das Ziel, in den kommenden Jahren lokale Zuliefererketten zu schaffen, die einen Anteil von 50 % an den in indonesischen Schiffen verbauten Vorprodukten erreichen. IPERINDO setzt sich zu diesem Zweck für die Bildung von Joint Ventures ein, die es ermöglichen sollen, dass bestimmte Komponenten in Indonesien produziert oder montiert werden. Hier gibt es bereits erste Kooperationen: Der Schiffbauer PT. Steadfast Marine etwa kooperiert auf seiner Werft in Pontianak (Kalimantan) mit einem Unternehmen aus Singapur, um vor Ort Winden und Deckanlagen zusammenzubauen; der indonesische Vertreiber und Maschinenausrüster Bumi Cahaya Unggul kooperiert mit dem deutschen Pumpenhersteller Allweiler und produziert Pumpen in Jakarta.<sup>99</sup>

### 3.2.5 Die Rolle Deutschlands und deutscher Produkte für die Schiffbaubranche Indonesiens

Deutsche Zulieferer können von den indonesischen Bemühungen, eine nationale Schiffbauindustrie aufzubauen, profitieren. Es ist hierbei von Vorteil, dass deutsche Firmen stark auf zukunftssträchtige Nischen und Hightech-Produkte setzen und dabei eine weltweit führende Rolle einnehmen. Jedoch nimmt die Konkurrenz aus Asien, wo man eifrig eigene Zuliefererindustrien

<sup>95</sup> (The Jakarta Post, 2017-b)

<sup>96</sup> (The Straits Times, 2017-b)

<sup>97</sup> (Iperindo, 2017)

<sup>98</sup> (Iperindo, 2017)

<sup>99</sup> (Hwee, 2016)

aufbaut, beständig zu. Besonders China, das ebenfalls in den Markt für High-Tech-Schiffe einsteigen will, könnte deutschen Zulieferern in Zukunft Konkurrenz machen.<sup>100</sup> Die größten Zuliefererländer in Indonesien sind nach Auskunft dortiger Schiffbauer Korea, China und Japan. Deutschland spielt allerdings in gewissen Segmenten eine bedeutende Rolle, besonders bei Maschinen, Separatoren, Pumpen, Dieselgeneratoren, Frischwassergeneratoren, Feuerbekämpfungssystemen, Kommunikationssystemen, Brückenausrüstungen und Spezialanfertigungen. Des Weiteren schätzt man im Schiffbau auch deutsche Elektrik und Schweißtechnik. Vor allem dann, wenn es um den Bau hochtechnologisierter, schneller Schiffe geht, vertrauen Schiffbauer auf deutsche Produkte. Laut Brancheninsidern sind deutsche Produkte immer dann gefragt, wenn die Auftraggeber an Qualität interessiert sind und eine langfristige Perspektive haben. Schiffbauer und Auftraggeber, die kurzfristig orientiert sind und für die der Preis von Komponenten das entscheidende Kriterium ist, kommen dagegen für deutsche Anbieter kaum als Kunden in Frage. Zwar wird indonesischen Geschäftsleuten häufig nachgesagt, eine kurzfristige Orientierung zu haben, es wird jedoch auch zunehmend das Gegenteil beobachtet. Daher müssen sich Anbieter von Qualitätsprodukten im Normalfall keine Sorgen um eine entsprechende Nachfrage machen, selbst wenn sie nicht mit den niedrigen Preisen einiger Konkurrenten mithalten können.

Ein Beweis für das Vertrauen, welches Indonesien in den deutschen Schiffbausektor setzt, ist die bereits seit mehr als 50 Jahren bestehende Kooperation mit der Meyer Werft GmbH. Im Rahmen der Zusammenarbeit hat das Unternehmen nach eigener Aussage seit Anfang der 1980er Jahre die wohl weltweit größte Serie von Passagierschiffen für Indonesien gebaut. Dabei handelt es sich um bislang 24 Schiffe mit Aufnahmekapazitäten von 1.000 bis 3.000 Fahrgästen. Der Großteil der im indonesischen Archipel verkehrenden Passagierschiffe stammt damit aus deutscher Produktion. Zuletzt lief im Jahr 2008 als vierundzwanzigstes Schiff die „Gunung Dempo“ mit Platz für mehr als 1.500 Fahrgäste vom Stapel. Im Jahr 2016 wurde eine Vereinbarung über Entwicklung und Bau eines neuen Passagierschifftypus mit dem staatseigenen indonesischen Schifffahrtsunternehmerin PT. Pelni getroffen. Etwa ein Jahr später wurde jedoch berichtet, dass es noch keine Einigung über den Preis für das Schiff gegeben hat, und Pelni alternative Optionen prüft, um seine alternden Schiffe zu ersetzen.<sup>101</sup> Neben Passagierschiffen hat die Meyer Werft auch andere Schiffstypen nach Indonesien ausgeliefert.

Im Rahmen dieser jahrzehntelangen währenden Kooperation wurden zudem schon mehr als 300 indonesische Ingenieure in Deutschland aus- bzw. weitergebildet. Weitere Fachkräfte mit einem deutschen Bildungshintergrund entstammen Kooperationen technischer Universitäten beider Länder, wie beispielsweise dem binationalen dualen Bachelor-Studiengang *Marine Engineering* am *Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)* in Surabaya mit der Hochschule Wismar.

Betrachtet man die deutschen Exporte von Schiffbaukomponenten der Jahre 2014 bis 2016, so wird deutlich, dass deutsche Produkte gemessen an den Gesamtimporten noch eine relativ geringe Rolle spielen. Insider erklären dies jedoch auch damit, dass viele deutsche Komponenten etwa in China produziert und von dort aus in Indonesien eingeführt werden, und weisen darauf hin, dass die Zahlen daher nicht unbedingt das reale Bild widerspiegeln.

---

<sup>100</sup> (Süddeutsche Zeitung, 2017)

<sup>101</sup> (Kompas.com, 2017-a)

Tabelle 12: Indonesische Importe einiger beim Schiffbau relevanter Komponenten aus Deutschland und weltweit, 2014-2016, in Tsd. EUR

Beschreibung	SITC Code		2014	2015	2016
Derrickkrane; Kabelkrane, Laufkrane, Verladebrücken und andere Krane; fahrbare Hubportale, Portalhubkraftkarren und Krankraftkarren	8426	DEU	14.995	21.957	19.292
		GES	438.603	546.941	359.227
		%	3.4%	4.0%	5.4%
Antriebsmotoren für Wasserfahrzeuge	840810	DEU	279	424	15.370
		GES	46.214	59.063	61.272
		%	0.6%	0.7%	25.1%
Funkmessgeräte (Radargeräte), Funknavigationsgeräte und Funkfernsteuergeräte	8526	DEU	899	3.711	2.535
		GES	34.991	103.514	73.625
		%	2.6%	3.6%	3.4%
Dampfturbinen für den Antrieb von Wasserfahrzeugen	840610	DEU	0	0	2
		GES	540	72.797	331.364
		%	0,0%	0,0%	0,0%
Kompasser, einschließlich Navigationskompasser; andere Navigationsinstrumente, -apparate und -geräte	9014	DEU	217	469	508
		GES	17.485	17.859	13.781
		%	1.2%	2.6%	3.7%
Schiffsanker, Draggen, Teile davon, aus Eisen oder Stahl	731600	DEU	11	187	42
		GES	17.327	16.315	9.286
		%	0.1%	1.1%	0.5%
Schiffsschrauben und Schraubenflügel dafür	848710	DEU	294	272	1.480
		GES	20.286	16.979	9.460
		%	1.4%	1.6%	15.6%

Quelle: (International Trade Center, 2018)

### 3.3 Schifffahrt

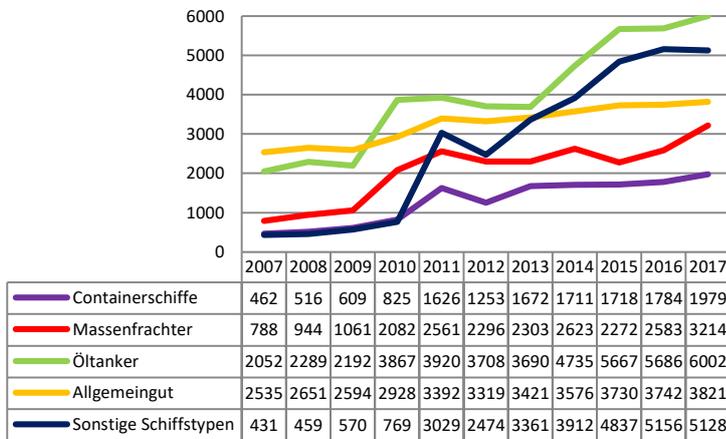
Indonesiens Schifffahrtsbranche befindet sich dank einer stabilen Inlandsnachfrage, trotz einer anhaltenden Flaute im internationalen Geschäft, im Aufwind. Seit Mitte der 2000er Jahre ist die indonesische Flotte rasant gewachsen. Laut Informationen der Vereinigung indonesischer Schiffseigner INSA hat sich die gesamte Anzahl indonesischer Schiffe von 6.041 Einheiten im Jahr 2005 auf 24.046 Einheiten Stand 2016 vervierfacht. Die Transportkapazität der Schiffe, die unter indonesischer Flagge operieren, wuchs dabei sprunghaft von 5,67 Millionen Bruttoreaumzahl (BRZ) auf 38,5 Millionen BRZ an. Gleichzeitig nahm auch die Zahl indonesischer Reedereien stark zu.<sup>102</sup> Auch die Daten der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) zeigen ein ähnliches Bild und unterscheiden sich nur im Detail von denen der indonesischen Schiffseigner.

Mittlerweile hat das Wachstum der Branche infolge der globalen Konjunkturschwäche etwas an Fahrt verloren. Im Jahr 2013 verzeichnete die Schifffahrtsbranche noch ein Wachstum von 10 %, doch in der Folge sanken die Wachstumsraten.<sup>103</sup> Ursachen für diesen Trend waren dabei insbesondere eine sinkende Nachfrage aus China sowie gesunkene Rohstoffpreise. Die Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise, die auch die weltweite Seetransportbranche stark beeinträchtigt haben, haben auch vor Indonesien nicht Halt gemacht. Laut INSA lagen Mitte des Jahres 2016 daher 35 % der 14.000 indonesischen Frachtschiffe ungenutzt in den Häfen.<sup>104</sup>

Doch seit Mitte des vergangenen Jahres profitiert die Branche wieder von einer steigenden Nachfrage, die einerseits durch ansteigende Rohstoffpreise und andererseits durch den staatlich forcierten Ausbau der Infrastruktur angefeuert wird. Unterstützung erfährt die Entwicklung der Branche zudem durch die Tol Laut-Initiative sowie damit einhergehende staatliche Regulierungen, die wesentliche Wettbewerbsvorteile für indonesische Schifffahrtsunternehmen mit sich bringen.

<sup>102</sup> (detikcom, 2017)<sup>103</sup> (Seatrade, 2014)<sup>104</sup> (Tempo, 2016)

**Abbildung 16: Entwicklung der Handelsflotte Indonesiens seit 2007 (Schiffe ab 100 Bruttoregistertonnen, ohne Fischereiboote), in 1.000 DWT**



Quelle: (Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD), 2018)

**Abbildung 17: Neun größte Handelsflotten weltweit nach registrierten Flaggen, in Anzahl Schiffe, 2017**



Quelle: (Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD), 2018)

Bereits 2008 wurde eine Kabotageregelung für die Branche eingeführt, die Seetransporte in nationalen Gewässern bis auf wenige Ausnahmen für Schiffe, die unter indonesischer Flagge fahren, reserviert (siehe Kapitel 4.1). Die Anzahl der einheimischen Schiffe hat daraufhin starke Zuwächse erfahren – eine Entwicklung, von der bislang insbesondere die indonesischen Reeder profitieren. Offiziellen Angaben des indonesischen Transportministeriums zufolge wuchs die Anzahl indonesischer Schifffahrtsunternehmen zwischen 2012 und 2016 mit jährlich durchschnittlich 4,91 % und wurde im Jahr 2016 auf 4.028 Einheiten beziffert.<sup>105</sup> Als Folge der Kabotageregelung sowie der verstärkten Fokussierung auf die Entwicklung der maritimen Transportinfrastruktur ist auch die Anzahl der Handelsschiffe stark angestiegen. Mittlerweile hat Indonesien Panama überholt und besitzt nach Anzahl der Schiffe Stand 2017 die größte Handelsflotte weltweit (siehe Abbildung 17).

Infolge dieser protektionistischen Maßnahmen wurde jedoch auch das internationale Geschäft vernachlässigt, worunter die Wettbewerbsfähigkeit vieler indonesischer Reeder auf dem internationalen Parkett litt. Die Zahlen des Transportministeriums belegen, dass indonesische Reedereien im Jahr 2016 einen Marktanteil von lediglich 6,4 % am Export und Import von Gütern und Waren hatten. Der weitaus größte Anteil an internationalen Transporten wird durch ausländische Schifffahrtsgesellschaften ausgeführt. Schätzungen zufolge belaufen sich die dadurch entgangenen potenziellen Einkünfte für indonesische Schifffahrtsgesellschaften auf 15 Milliarden USD jährlich.<sup>106</sup>

Das Ministerialdekret Nr. 82/2017, welches die Dominanz ausländischer Unternehmen im Auslandsgeschäft verringern soll, sorgt daher für positive Stimmung innerhalb der Branche. Die Regulierung wurde im Dezember 2017 verabschiedet und soll am 26. April 2018 in Kraft treten. Sie besagt, dass Exporte von indonesischem Palmöl und indonesischer Kohle – zwei der wichtigsten Exportgüter des Landes – von indonesischen Reedereien durchgeführt und von indonesischen Versicherern versichert werden müssen. Dasselbe soll zukünftig für den Import von Reis gelten.

Die Regierung beabsichtigt, auf diese Weise indonesischen Reedern den Weg zu einem größeren Anteil am internationalen Geschäft zu ebnet. Doch es gibt auch Stimmen, die Zweifel an der Wirksamkeit dieses Vorhabens aufkommen lassen. Sie kritisieren, dass die Kapazitäten indonesischer Anbieter nicht ausreichen, um mit der Kosteneffizienz ausländischer Wettbewerber zu konkurrieren. Während Frachtschiffe im Auslandsgeschäft über Kapazitäten von mehr als 60.000 DWT verfügen sollten, liegt die Tragfähigkeit von knapp 75 % der indonesischen Schiffe zwischen 10.000 und 35.000 DWT. Hinzu kommt, dass viele dieser Schiffe veraltet sind. Kritik kommt auch von Vertretern der betroffenen Sektoren. Sie befürchten, dass sie für

<sup>105</sup> (Ministry of Transport of the Republic of Indonesia, 2017)

<sup>106</sup> (The Jakarta Post, 2017-e)

den Transport durch indonesische Reedereien mehr bezahlen müssen, als für den Transport durch effizientere ausländische Reedereien.<sup>107</sup>

Akteure der Schifffahrtsbranche vermelden indes, dass das Geschäft angesichts positiver Entwicklungen auf den Rohstoffmärkten und im Inland bereits jetzt wieder anzieht. Vertreter einer der größten indonesischen Schifffahrtsgesellschaften – PT. Samudera Indonesia Tbk – berichten von steigendem Containerumschlag und darüber, dass mehr und mehr Schiffseigner ihre Transportkapazitäten ausbauen. Der Bereich Massenfracht profitiert besonders von Großprojekten, die sich im Osten des Landes im Zuge des Infrastrukturausbaus in der Umsetzung befinden. Die Containersparte entwickelt sich dank anhaltender Konsumentennachfrage stabil. Lediglich im Bereich der Offshore-Schifffahrt gibt es nur wenig Bewegung. Der derzeit niedrige Ölpreis macht Erkundung und Ausbeutung von maritimen Ölvorkommen unrentabel, so dass viele Unternehmen ihre Aktivitäten auf diesem Gebiet eingestellt haben. Den größten Entwicklungsmarkt lokalisieren die Marktakteure der Schifffahrtsbranche in den östlichen Landesteilen und in der Folge konzentrieren sich ihre Aktivitäten dort.<sup>108</sup> Bereits jetzt verlaufen dort elf der insgesamt 13 Fahrstrecken der Tol Laut. In diesem Jahr sollen zwei weitere Haupttrouten sowie drei neue Zulieferstrecken hinzukommen.<sup>109</sup>

Nach ihrem Börsengang im Dezember 2017 konnte die Reederei Pelita Samudera Shipping rund 10 Millionen USD an frischem Kapital mobilisieren. Das Unternehmen, welches auf Kohletransporte spezialisiert ist, plant eine Ausdehnung seiner Geschäftsaktivitäten auf den Transport von Flüssigkeiten wie Rohöl und Rohpalmöl. Die im Zuge des Börsengangs generierten Mittel sollen der Anschaffung von Schleppern, Lastkähnen, Tankern und anderen schwimmenden Strukturen dienen.<sup>110</sup>

Die staatliche Schifffahrtsgesellschaft PT. Pelni beabsichtigt die Modernisierung ihrer Flotte. Für diesen Zweck wurde 2016 eine Kooperation mit der deutschen Meyer Werft für die Entwicklung und Konstruktion eines Passagierschiffs eingegangen. Neueste Meldungen berichten, dass bislang noch keine Einigung über den Preis für den Auftrag erzielt werden konnte. Daher lässt das Unternehmen prüfen, ob die Schiffe alternativ auch im Inland hergestellt werden können. Die neuen Schiffe sollen als Ersatz für ältere Schiffe dienen, die bereits mehr als 30 Jahre bei PT. Pelni im Einsatz sind.<sup>111</sup>

Die indonesische Investitionsbehörde (BKPM) hat es sich zum Ziel gesetzt, den nationalen Schifffahrtssektor, dessen Entwicklungspotenzial die indonesische Industrie- und Handelskammer auf 20 Milliarden USD schätzt, verstärkt zu entwickeln. Die Behörde verspricht sich vom Ausbau der Schifffahrt Multiplikatoreffekte, welche die Entwicklung anderer Wirtschaftssektoren positiv beeinflussen und neue Arbeitsplätze entstehen lassen.<sup>112</sup>

Laut Aussage der indonesischen Handelskammer KADIN müssten, um die ehrgeizigen, in den Plänen zur Tol Laut formulierten Ziele der Regierung Jokowi realisieren zu können, 500 Schiffe zusätzlich zum bereits vorhandenen Wachstum hinzukommen. Es wird von der Strategie der Regierung abhängen, ob diese Schiffe im Ausland erworben werden müssen oder von inländischen Werften gebaut werden können.

Deutschlands Exporte nach Indonesien für die Warengruppe 89 (Wasserfahrzeuge und schwimmende Vorrichtungen) beliefen sich im Jahr 2016 auf mehr als 67 Millionen USD. Dies entspricht angesichts einer gesunkenen Gesamteinfuhr von Produkten dieser Gruppe knapp 7 % und bedeutet einen signifikanten Anstieg gegenüber den Vorjahren. Bei genauerer Betrachtung wird ersichtlich, dass dieser Anstieg fast vollständig auf die Untergruppe 8901 (Fahrgastschiffe, Kreuzfahrtschiffe, Frachtschiffe) zurückzuführen ist und im Vergleich zu den Jahren davor einen „Ausreißer“ darstellt (siehe Tabelle 13). Der weitaus größte Anteil der deutschen Schiffsexporte ging nach Hongkong, die USA, die Cayman Inseln, Norwegen, China, die Niederlande, die Britischen Jungferninseln, Liberia, die Marshallinseln, Zypern und Singapur. Indonesien lag für deutsche Schiffsexporteure auf Platz 31 der Empfängerländer. Umgekehrt stand Deutschland an vierter Stelle der Lieferländer, nach Singapur, China und Japan.<sup>113</sup>

<sup>107</sup> Ebd.

<sup>108</sup> (Samudera, 2018)

<sup>109</sup> (CNN Indonesia, 2017)

<sup>110</sup> (Indonesia Investments, 2017-a)

<sup>111</sup> (Kompas.com, 2017-b)

<sup>112</sup> (MediaCorp News Group, 2015)

<sup>113</sup> (Market Analysis and Research, International Trade Centre (ITC), 2018)

Tabelle 13: Indonesiens Einfuhren von Schiffen aus Deutschland und der Welt (SITC-Zolltarifposition 89), in Tsd. USD

Beschreibung	SITC Code		2014	2015	2016
Wasserfahrzeuge und schwimmende Vorrichtungen	89	DEU	8.708	2.447	67.178
		GES	1.212.744	1.107.534	990.342
		%	0,72%	0,22%	6,78%
Fahrgastschiffe, Kreuzfahrtschiffe, Frachtschiffe	8901	DEU	0	0	60.343
		GES	715.646	430.366	747.837
		%	0,00%	0,00%	0,00%
Wasserfahrzeuge zum Befördern von Gütern	8902	DEU	0	0	0
		GES	14.582	2.679	254
		%	0,00%	0,00%	0,00%
Jachten und andere Vergnügungs- oder Sportboote; Ruderboote und Kanus	8903	DEU	0	0	1
		GES	2.927	6.413	3.070
		%	0,00%	0,00%	0,03%
Schlepper und Schubschiffe:	8904	DEU	0	0	0
		GES	81.759	66.070	35.068
		%	0,00%	0,00%	0,00%
Feuerschiffe, Feuerlöschschiffe, Schwimmbagger	8905	DEU	799	95	433
		GES	343.304	368.811	109.749
		%	0,23%	0,03%	0,40%
Wasserfahrzeuge, einschließlich Kriegsschiffe	8906	DEU	7.592	2.352	6.223
		GES	29.493	207.161	81.500
		%	25,74%	1,14%	7,64%
Andere schwimmende Vorrichtungen (z. B. Flöße, Schwimm-tanks, Senkkästen, Festmachertonnen, Bojen und schwim-mende Baken)	8907	DEU	318	0	178
		GES	23.762	26.032	12.861
		%	1,34%	0,00%	1,38%
Wasserfahrzeuge und andere schwimmende Vorrichtungen, zum Abwracken	8908	DEU	0	0	0
		GES	1.272	2	2
		%	0,00%	0,00%	0,00%

Quelle: (Market Analysis and Research, International Trade Centre (ITC), 2018)

### 3.4 Offshore Öl- und Gasindustrie

Seitdem im Jahr 1885 die ersten großen Ölvorkommen im Norden Sumatras entdeckt wurden, entwickelte Indonesien sich zu einem bedeutenden Akteur in der internationalen Öl- und Gasbranche. Die nachgewiesenen Ölreserven belaufen sich auf 3,6 Milliarden Barrel und mit einer Fördermenge von 831.000 Barrel am Tag im Jahr 2016 nimmt Indonesien den 23. Platz unter den weltweiten Ölproduzenten ein.<sup>114</sup> Trotz dieser Produktion ist Indonesien seit 2004 Nettoölimporteur. Dies hängt mit sinkenden Fördermengen und einem gleichzeitig deutlich gestiegenen Inlandsverbrauch seit den 1990er Jahren zusammen. Aktuell produziert Indonesien nur noch knapp die Hälfte des Gesamtbedarfs selbst. Im Gassektor rangiert Indonesien an zehnter Stelle im weltweiten Ranking der Produzenten und verfügt über die drittgrößten Reserven in Südostasien, was 1,5 % der globalen Gasvorkommen entspricht. Der tatsächliche Anteil an der weltweiten Gasproduktion nimmt jedoch seit Jahren konstant ab und entsprach 2016 nur noch 2 % der internationalen Förderung, während es 2010 noch 2,6 % waren.<sup>115</sup>

Experten gehen zwar von einer leichten Erholung des weltweiten Offshore-Marktes im Bereich Forschung und Produktion aus, doch der asiatisch-pazifische Raum, dem Indonesien angehört, wird davon zunächst wenig profitieren. Zwar verzeichnet Asien das höchste Nachfragerwachstum nach Öl und Gas weltweit, doch die hohen Erschließungskosten und abnehmenden Reserven in Malaysia und Indonesien schrecken potenzielle Investoren ab. Ein weiteres Problem stellt der langwierige Konflikt über die Grenzen im Südchinesischen Meer dar. Nach jahrelanger Neutralität hat Indonesien im September 2017 ebenfalls Ansprüche auf Teile der rohstoffreichen Region erhoben, und den Konflikt dadurch erweitert.<sup>116</sup> Für Unternehmen wird die Situation von daher noch unkalkulierbarer und potenziell risikoreich. Investoren richten ihren Blick darum zur Zeit vor

<sup>114</sup> (U.S. Department of Energy, 2018)

<sup>115</sup> (PricewaterhouseCoopers, 2017-b)

<sup>116</sup> (The New York Times, 2017)

allem auf Regionen im Nord-Atlantik. Ausschlaggebender Faktor ist jedoch der Ölpreis. Die indonesische Regierung hofft darum auf eine weitere Steigerung des Preises und auf damit einhergehende höhere Investitionen.<sup>117</sup>

Weitere Stimmen sprechen ebenfalls von einem geringen Wachstum, beziehen sich in ihren Prognosen allerdings primär auf die indonesische Offshore-Industrie. Vor allem die mangelnde Rechtssicherheit für ausländische Öl- und Gasunternehmen, die ungenügende Infrastruktur sowie eine aus Unternehmenssicht unvorteilhafte Fiskalpolitik sind Gründe für diese Ansicht. In den vergangenen Jahren haben darum einige der weltweit führenden Produktionsfirmen, wie Exxon Mobile und Chevron, ihre Investitionen für Erkundung und Förderung vor Ort reduziert.<sup>118,119</sup> Die vorhandene Lücke füllen nun in erster Linie staatseigene Unternehmen und chinesische Firmen. Beispielsweise hat PetroChina nach übereinstimmenden Informationen von Reuters und S&P im Januar 2018 angekündigt, in Zukunft im großen Stil in Indonesien investieren zu wollen.<sup>120,121</sup>

Im Jahr 2017 betrug die Gesamtinvestitionen für die Öl- und Gasindustrie 10,18 Milliarden USD, wobei 9,33 Milliarden USD im Upstream-Sektor und 845 Millionen USD im Downstream-Sektor investiert wurden. Damit ist der vorläufig tiefste Wert der letzten Jahre erreicht. Noch im Jahr 2014 lag die Investitionssumme bei über 20 Milliarden USD. Für das Jahr 2018 rechnet die indonesische Regierung mit einem deutlichen Aufschwung der Branche und geht von insgesamt 17,04 Milliarden USD an Investments aus. Auf diese Weise, so Ego Syahrial, Generaldirektor für Öl und Gas, würde das Niveau von 2015 wieder erreicht werden.<sup>122</sup> Einem Bericht der Informationsplattform *offshore-technology.com* zufolge, wird Indonesien in der Region Südostpazifik bis zum Jahr 2025 die zahlenmäßig meisten neuen Förderprojekte aufnehmen.<sup>123</sup> Dazu zählt auch das mit 46 Billionen Kubikfuß an förderbaren Reserven größte Gasfeld Südostasiens, Natuna, wo die Produktion 2020 aufgenommen werden soll. Allein im Jahr 2018 werden demnach vier neue Projekte im Upstream-Sektor durch die Regierung gefördert und weitere drei Downstream-Unternehmungen vom Staat ausgeschrieben. Darüber hinaus wird die indonesische Regierung im März 2018 insgesamt 43 Öl- und Gasblöcke zur Auktion ausschreiben, für die sich in vorangegangenen Auktionen keine Investoren gefunden hatten.<sup>124</sup>

Allerdings sind die Investitionen im Öl- und Gasbereich in Indonesien in den vergangenen Jahren regelmäßig hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Für das Jahr 2017 waren vom Staat 12,29 Milliarden USD prognostiziert worden, so dass die tatsächliche Summe von 10,18 Milliarden einer Zielerreichung von 83 % entspricht.<sup>125</sup> Große Teile der erwarteten Investitionen gehen daher vom staatseigenen Konzern Pertamina aus, der allein im Jahr 2018 über 3,234 Milliarden USD im Upstream-Sektor Indonesiens investieren wird. Unter anderem wird das Unternehmen den bedeutenden Mahakam Block von den bisherigen Betreibern Total E&P und Inpex übernehmen.<sup>126</sup>

Öl und Gas werden in Indonesien überwiegend durch ausländische Kontraktoren unter so genannten *Production Sharing Contracts (PSC)* produziert. Die wichtigsten dieser Unternehmen für das Jahr 2016 sind in Abbildung 18 und Abbildung 19 aufgeführt. Im Januar 2017 wurden die Rahmenbedingungen für PSCs in Indonesien verändert, um deren Attraktivität zu erhöhen. Das bisherige, umständliche Kostenersatzsystem der Regierung wurde gegen ein Gross-Split-Modell (Brutto-Aufteilungsschema) ersetzt, was nach Meinung der Regierung ein faireres Verteilungssystem für Land und Betreiber darstellt. Die Reform konnte jedoch bisher noch keine deutlichen Erfolge bei der Erhöhung ausländischer Investitionen erzielen, was teilweise auf Unklarheiten bei der Berechnung zurückzuführen ist.<sup>127</sup> Ab 2018 übernimmt das Staatsunternehmen Pertamina nun die Öl- und Gasförderung an acht Standorten, die vorher im Rahmen von PSCs durch ausländische Unternehmen betrieben wurden und deren Verträge dieses Jahr auslaufen.<sup>128</sup> Die Regierung hofft nun vor allem auf steigende Öl- und Gaspreise, um die aktuelle Investitionsflaute zu beenden und ausländische Unternehmen zurück ins Land zu holen.

---

<sup>117</sup> (Reuters, 2017)

<sup>118</sup> (Clarksons Research, 2016)

<sup>119</sup> (The Jakarta Post, 2016-c)

<sup>120</sup> (Reuters, 2018)

<sup>121</sup> (S&P Global Platts, 2018)

<sup>122</sup> (The Jakarta Post, 2018-a)

<sup>123</sup> (*offshore-technology.com*, 2017)

<sup>124</sup> (The Jakarta Post, 2018-b)

<sup>125</sup> (Jakarta Globe, 2018)

<sup>126</sup> (S&P Global Platts, 2017)

<sup>127</sup> (Indonesia Investments, 2017-b)

<sup>128</sup> (Indonesia Investments, 2017-c)

Abbildung 18: Indonesische Ölproduzenten im Januar 2017

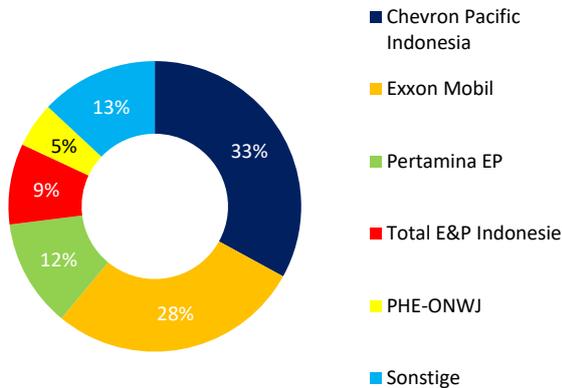
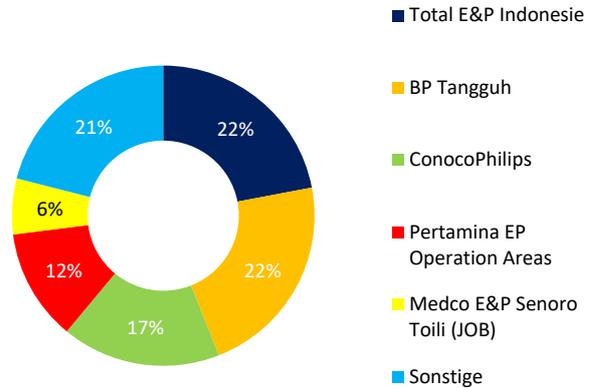


Abbildung 19: Indonesische Gasproduzenten im Januar 2017



Quelle: (PricewaterhouseCoopers, 2017-b)

### 3.5 Yachten und Segelschiffe

Der Segelsport erfreut sich in Indonesien bislang noch keiner großen Popularität. International hingegen sind die indonesischen Gewässer in den letzten Jahren ein beliebter Anlaufpunkt für tausende Segelschiffe und Yachten geworden. Vor allem die östliche Region des Landes um Java, Bali und Lombok gehört zu den favorisierten Routen des internationalen Segeltourismus. Auch einige Regatten finden in indonesischen Gewässern statt. Dazu gehören die Segelrallye Sail Indonesia, das Fremantle to Bali Ocean Classic Race oder die Wonderful Indonesia Regatta. Die Organisatoren dieser Regatten beklagen jedoch stetig abnehmende Anmeldezahlen in den vergangenen Jahren. Den Veranstaltern zufolge liegt dies vor allem an den unzureichend entwickelten Strukturen für den Segeltourismus im Land: Prozeduren und bürokratische Formalitäten beim Hafeneinlauf von Schiffen wechseln von Stadt zu Stadt, teilweise sogar von Sachbearbeiter zu Sachbearbeiter. Zusätzlich fallen oft so genannte „Sondergebühren“ für eine schnellere Behandlung und kürzere Wartezeiten an. Die Beschaffung von Ersatzteilen vor Ort ist oftmals schwierig, während eigens eingeführte Stücke teils hoch verzollt werden müssen. Selbst wenn Teile nachweislich wieder ausgeführt werden, müssen 30 % Importzoll abgeführt werden.<sup>129</sup>

Auch die allgemeine Infrastruktur muss noch weiterentwickelt werden, da oft schon Minimalanforderungen an die Häfen nicht erfüllt werden können. Gerade in kleineren Yachthäfen ist die Versorgung mit Frischwasser, Diesel, Gas oder Elektrizität ungenügend. Um die Bedingungen für den Segeltourismus in Indonesien zu verbessern, muss daher noch viel investiert werden. Als einziger Standortvorteil gelten die vergleichsweise geringen Kosten, ein Liegeplatz in Indonesien kostet beispielsweise nur die Hälfte von einem Platz in Singapur.<sup>130</sup>

Die indonesische Regierung hat dies erkannt und versucht den Segeltourismus im Rahmen der Tol Laut Strategie zu fördern. Die Ministerien für Transport und Tourismus arbeiten zusammen, um die Attraktivität der Segelrouten Indonesiens für internationale Besucher zu erhöhen und das hohe Potenzial des Marktes auszuschöpfen. In einer ersten Initiative wurden reihenweise bürokratische Hürden im Jahr 2016 abgebaut, Visabedingungen vereinfacht und die maximale Visagültigkeit für Segler deutlich verlängert. Außerdem wurde das umständliche Genehmigungsverfahren für das Kreuzen in indonesischen Gewässern verkürzt und auf eine elektronische Plattform umgestellt, was den Prozess wesentlich vereinfacht hat.<sup>131</sup>

Darüber hinaus wird auch an der Infrastruktur gearbeitet. Die bestehenden 38 Yachthäfen sollen ausgebaut und durch moderne Piers und Docks erweitert werden. Außerdem werden in Zusammenarbeit mit privaten Investoren neue Häfen eröffnet. Auch

<sup>129</sup> (Sail Indonesia, 2018)

<sup>130</sup> (Wicaksono, 2015)

<sup>131</sup> (The Straits Times, 2017-a)

sollen in Zukunft 18 neue Segelrouten erschlossen werden und laufende Regatten professioneller vermarktet werden.<sup>132</sup> 2017 wurde in diesem Zusammenhang auf Sabang, der westlichsten Stadt Indonesiens, ein neues Segelfestival ins Leben gerufen, dessen erste Durchführung im Dezember 2017 als großer Erfolg gefeiert wurde. Das indonesische Tourismusministerium hat für das Jahr 2019 die Zielmarke von jährlich 6.000 Yachten ausgegeben.

## 3.6 Maritime Sicherheit

### 3.6.1 Zusammenfassung der Situation

Die Absicherung der Landesgrenzen stellt für eine Inselnation wie Indonesien eine enorme Herausforderung dar. Das größte Land Südasiens teilt sich Landgrenzen mit Malaysia, Osttimor und Papua Neuguinea und Seegrenzen mit fünf weiteren Nachbarländern. Diese verteilen sich auf eine Küstenlänge von 54.716 km. Alleine mit Malaysia teilt sich Indonesien eine rund 2.000 km lange Grenze. Die schiere Größe und das zerklüftete Gefüge des Landes machen es potenziell verwundbar gegenüber Einflüssen, welche die nationale Sicherheit und die wirtschaftliche Entwicklung des Landes bedrohen.

Ein Faktor, der sich besonders auf die Grenzproblematik auswirkt, ist die divergierende Definition existierender Landes- bzw. Seegrenzen innerhalb des ASEAN-Raumes. Das hieraus resultierende Konfliktpotenzial führt bereits seit Jahrzehnten immer wieder zu Zerwürfnissen innerhalb der ASEAN und einem angespannten Verhältnis zum großen Nachbarn der ASEAN-Region - der Volksrepublik China. Diese erhebt ebenfalls Anspruch auf Seegebiete und Inseln innerhalb der Region.

Das größte Konfliktpotenzial innerhalb der Region birgt das Südchinesische Meer, dessen Gebiete von acht Anrainerstaaten beansprucht werden, nämlich China, Vietnam, Malaysia, Singapur, Indonesien, Brunei, den Philippinen und Taiwan. Obwohl Indonesien bislang nicht direkt von den Unstimmigkeiten im südchinesischen Meer betroffen ist, fällt dem größten Land der Region eine besondere Verantwortung in der Stabilisierung derselben zu. Der von China erhobene Anspruch auf mehr als 80 % der Gebiete des südchinesischen Meeres bedingt zudem potenziell eine aktivere Rolle Indonesiens im Streit um das Südchinesische Meer.<sup>133</sup> Mit der Umbenennung einer Region nahe den Natuna Inseln im südchinesischen Meer Mitte 2017, hat Indonesien seine Ansprüche erstmals gegenüber dem großen Nachbarn China behauptet. Mit diesem Schritt geht ein massiver Ausbau der militärischen Präsenz Indonesiens in dem besagten Gebiet einher, mit welcher der Ressourcenreichtum innerhalb der Region für Indonesien gesichert werden soll.<sup>134</sup>

Ein lange anhaltender Zwist mit den Philippinen, bezüglich der maritimen Grenze, konnte Mitte 2016 nach langen Verhandlungen beigelegt werden. Mit Malaysia herrschen bereits seit Ende der 1970er Jahre Unstimmigkeiten über den Grenzverlauf im Meer.<sup>135</sup>

Abbildung 20: Disput im Südchinesischen Meer



Quelle: (Wikimedia, 2014)

<sup>132</sup> (Wicaksono, 2015)

<sup>133</sup> (Paryanto, 2015)

<sup>134</sup> (The New York Times, 2017)

<sup>135</sup> (The Jakarta Post, 2016-a) & (Daily Express, 2015) & (Antara News, 2017)

Eine Folge der unvollständig geklärten Seegrenzen sind die immer wieder vorkommenden Fälle von illegaler Fischerei. Diese sind anteilsweise auf die Nutzung ungleicher Seekarten zurückzuführen, welche die Grenzverläufe unterschiedlich darstellen. Bis zu 5.000 widerrechtlich in indonesischen Gewässern operierende Fischkutter verursachen einen geschätzten jährlichen wirtschaftlichen Schaden in Höhe von 20 Milliarden USD.<sup>136</sup>

Als Reaktion darauf veranlasst die Jokowi-Regierung die Zerstörung von innerhalb indonesischem Territorium aufgegriffenen ausländischen Fischerbooten. Im Zeitraum von Oktober 2014 bis November 2017 hat die Küstenwache mit Hilfe der Marine insgesamt 363 illegale Fischkutter versenkt, davon alleine 127 im vergangenen Jahr. Überwiegend stammen die rechtswidrig in indonesischen Gewässern aktiven Boote aus den Nachbarländern der ASEAN wie Vietnam, den Philippinen, Malaysia und Thailand.<sup>137</sup> Im Mai 2015 befand sich erstmals auch ein 300 BRT großer Kutter chinesischer Herkunft unter den zerstörten Schiffen, was heftige diplomatische Verstimmungen mit dem bedeutenden Wirtschaftspartner China nach sich zog.<sup>138</sup> Mittlerweile kommt die Kritik auch aus den eigenen Reihen der Regierung. Zuletzt forderten im Januar 2018 Vizepräsident Jusuf Kalla und der Koordinierende Minister für Maritime Angelegenheiten Luhut Pandjaitan in der Öffentlichkeit einen Stopp dieser Praxis, die immer wieder zu diplomatischen Verstimmungen mit den Nachbarländern führt. Präsident Jokowi und Susi Pudjiastuti, Ministerin für Maritime Angelegenheiten und Fischerei, beabsichtigen jedoch, weiterhin an der Praxis festzuhalten.<sup>139</sup>

Neben illegaler Fischerei beeinträchtigen Schmuggelaktivitäten die wirtschaftliche Entwicklung Indonesiens negativ. Grobe Schätzungen der indonesischen Statistikbehörde beziffern den Anteil illegal gehandelter Waren auf mehr als 20 % des gesamten Warenverkehrs. Bis zum August 2017 verzeichneten indonesische Behörden 15.074 Fälle illegalen Waren- und Güterverkehrs. Im Vorjahr waren es im Vergleich während des gesamten Jahres nur 14.890 Fälle. Die dabei sichergestellte Schmuggelware umfasst u. a. Grundnahrungsmittel, Elektronik, gebrauchte Kleidung, Kraftfahrzeuge, Kosmetik, Minerale, Holz sowie Rauschmittel und psychotrope Substanzen.<sup>140</sup> Es wird angenommen, dass bislang lediglich 20 % der illegalen Handelsaktivitäten unterbunden werden können. Der Schaden, den die indonesische Wirtschaft dadurch nimmt, ist von enormen Ausmaßen. Illegale Aktivitäten im Grenzbereich umfassen neben dem rechtswidrigen Ein- und Ausführen von Waren und Gütern zudem den illegalen Handel mit Waffen, Drogen und Menschen. Bislang existieren in Indonesien jedoch kaum statistische Daten auf diesem Gebiet.

Weitere Bedrohungen für die Wirtschaft bzw. für die Landessicherheit gehen vom Eindringen von extremistischem Gedankengut, gefährlichen Individuen bzw. Gruppierungen und Gefahrenstoffen aus. Als größtes muslimisches Land der Erde ist Indonesien vom Einfluss fundamentalistischer Strömungen aus dem Nahen Osten bedroht, insbesondere nachdem der Islamische Staat seine Absicht erklärt hat, in der Region Südostasien ein islamisches Kalifat auszurufen. Der Anschlag vom Januar 2016 auf ein bekanntes Einkaufszentrum und weitere dadurch motivierte Aktionen haben gezeigt, dass der Einfluss des IS, wie in anderen Ländern, auch in Indonesien nicht zu unterschätzen ist.

In engem Zusammenhang dazu steht die Piraterie in südostasiatischen Gewässern. Extremistische Gruppierungen nutzen Piraterie und Entführungen als Mittel, um ihr Fortbestehen und Handeln zu finanzieren, wie das Beispiel der philippinischen Abu Sayyaf Gruppe belegt. Aber längst nicht alle Piraten sind gleichzeitig potenzielle Terroristen. In der Regel stehen ökonomische Motive im Vordergrund des Handelns. Die Bedeutung des Phänomens erschließt sich bei näherer Betrachtung der erfassten Übergriffe durch Piraten. In den Jahren 2013-2017 registrierte die Abteilung Commercial Crime Services (CCS) der Internationalen Handelskammer (ICC) insgesamt 560 Angriffe durch Piraten in Südostasien, davon 72,5 % auf indonesischem Gebiet. Die Zahl der Übergriffe in Indonesien hat jedoch seit 2016 drastisch abgenommen. Die Hauptursachen dafür sind die verstärkte Überwachung der indonesischen Hoheitsgewässer durch die Sicherheitsbehörden sowie die Intensivierung der Kooperation mit den Sicherheitsbehörden Malaysias und der Philippinen.<sup>141</sup>

---

<sup>136</sup> (The Diplomat, 2015-a)

<sup>137</sup> (detikcom, 2018)

<sup>138</sup> (The Diplomat, 2015-b)

<sup>139</sup> (Kompas.com, 2018)

<sup>140</sup> (Directorate General of Customs and Excise, 2017)

<sup>141</sup> (Dinarto, 2016) & (ICC International Maritime Bureau, 2018)

### 3.6.2 Beschaffungsplan der Marine

Schon im Jahr 2008 beschloss die damalige indonesische Regierung, ihre Streitkräfte bis zum Jahr 2024 deutlich zu vergrößern und zu modernisieren. Hierbei spielt die Marine bedingt durch die Geographie Indonesiens eine Schlüsselrolle. Um das Ziel einer sogenannten *Minimum Essential Force* zu erreichen, hatte Präsident Joko Widodo 2014 angekündigt, das Militärbudget bis 2019 auf 20 Milliarden USD zu erhöhen, was fast einer Verdreifachung entspräche. Die tatsächlichen Steigerungen fielen bisher moderater aus, so dass das Budget im Jahr 2016 bei ca. 8,3 Milliarden USD lag, was weniger als einem Prozent des BIP entspricht. Das Budget soll jedoch in den nächsten zehn Jahren weiter kontinuierlich steigen. Im Jahr 2012 wurde zudem beschlossen, dass die Abhängigkeit von Rüstungsimporten reduziert und stattdessen die lokale Rüstungsindustrie gestärkt werden soll. Bei Rüstungsimporten sollen ausländische mit indonesischen Herstellern kooperieren, so dass ein Technologietransfer stattfinden kann. Die bestehenden Beschaffungspläne für den Zeitraum bis 2024, die nicht ganz an die ursprünglich für die *Minimum Essential Force* formulierten Ankündigungen heranreichen, deuten darauf hin, dass die Marine bis dahin über 220 Schiffe und mindestens sechs Unterseeboote verfügen wird. Das ursprüngliche Ziel waren 274 Schiffe und bis zu zwölf Unterseeboote. Im Jahr 2016 verfügte die Marine über etwa 150 Schiffe.<sup>142</sup>

Wie in Kapitel 3.2.3 bereits ausgeführt, wird der Bedarf im Bereich maritime Sicherheit zu einem Teil schon jetzt durch die lokale Produktion gedeckt. Indonesische Behörden und die Marine sind dazu angehalten, lokal gebaute Schiffe einzusetzen. Allen voran übernimmt das Staatsunternehmen PT. Pal Aufträge der Marine und der Sicherheitsbehörden. Andere große indonesische Schiffbauer wie PT. Dumas und PT. Dok dan Perkapalan Surabaya werden jedoch ebenfalls durch indonesische Sicherheitsbehörden mit dem Bau von Schiffen betraut. Zu den lokal hergestellten Schiffstypen zählen u. a. Patrouillenboote, Fregatten, Raketenschnellboote, Zerstörer und Landungsschiffe. Im laufenden Jahr soll zudem, als Ergebnis einer Kooperation mit der koreanischen Daewoo Shipbuilding, das erste in Indonesien zusammengebaute U-Boot vom Stapel laufen.<sup>143</sup>

PT. Pal rechnet für 2018 mit einer Steigerung der Produktion gegenüber dem Vorjahr. So ist neben dem ersten U-Boot der Bau von sieben Raketenschnellbooten des Typs KCR 60 Meter und zwei weiterer Schiffstypen geplant. Die Aufträge kommen neben der indonesischen Marine auch aus dem Ausland. Die Philippinen, Thailand, Malaysia sowie eine Reihe von afrikanischen Ländern wie Senegal, dem Kongo, Guinea-Bissau und Burkina Faso werden von dem Unternehmen als Abnehmer genannt.<sup>144</sup>

## 3.7 Fördermaßnahmen

Die Interessen von Indonesiens maritimem Sektor werden vor allem durch zwei große Verbände vertreten: IPERINDO und INSA. Ziel beider Organisationen ist es, mittels Lobbyarbeit die Deregulierung der Branche voranzutreiben und finanzielle wie auch fiskalpolitische Anreize für Investoren und Unternehmen zu etablieren. Ein weiteres wichtiges Bestreben ist die Ausweitung der bisherigen Finanzierungsmöglichkeiten für den Sektor. In diesen Bereichen konnten in den letzten Jahren einige Erfolge verzeichnet werden, zuletzt im Herbst 2017 mit der Verabschiedung des 15. wirtschaftspolitischen Reformpakets.<sup>145</sup>

Im Fokus der Reformen durch das 15. wirtschaftspolitische Strategiepaket steht die Logistikbranche Indonesiens, die dank der neuen Regulierungen gefördert wird. In erster Linie soll die gesamte Branche in ihrer Rolle und Größe gestärkt werden, indem besonders (Schiffs-)Transport- und Versicherungsunternehmen unterstützt, sowie Häfen und Werften verbessert werden. Auch sollen in Zukunft Import und Export von weltweit gehandelten Gütern häufiger durch nationale Unternehmen geleistet werden, wodurch die inländische Industrie gefördert werden soll.

<sup>142</sup> (Mönch Publishing Group, 2016)

<sup>143</sup> (Indonesia, 2017)

<sup>144</sup> (Antara News, 2018)

<sup>145</sup> (The New York Times, 2017)

Als weiterer wichtiger Punkt gilt die Reduzierung der Kosten für den Transport. Dazu werden unter anderem folgende Strategien implementiert: (i) Reduzierung von Servicekosten im Allgemeinen, (ii) Vereinfachung von Verfahren für Transportgenehmigungen, (iii) Förderung von Investitionen in Häfen, (iv) landesweite Standardisierung von Formularen und, (v) Entwicklung von regionalen Distributionszentren.

In einem weiteren Schritt wird der staatlichen Plattform für das Transportwesen Indonesia National Single Window (INSW) mehr Autorität zugesprochen. Dazu erhält die Institution mehr Souveränität für die Entwicklung eines elektronischen Service-systems für den Import und Export, zur Beschleunigung der Warenlöschung in den Häfen und um als nationale Organisation ein kompetenter und souveräner Ansprechpartner für internationale Unternehmen und Regierungsorganisationen zu sein. Außerdem soll die Distribution insgesamt vereinfacht werden. Dazu wurde eine neue Taskforce gegründet mit dem Ziel, die lange Liste von verbotenen oder eingeschränkt zugelassenen Gütern in Zukunft zu verringern.

Ebenfalls im Paket enthalten sind weitere Deregulierungen und Zusammenfassungen von existierenden Gesetzen und Verordnungen. Auf diese Weise soll mehr Übersicht über das System geschaffen werden.<sup>146</sup>

Auch in den Jahren zuvor sind zahlreiche Fördermaßnahmen für den maritimen Sektor implementiert worden. Im Rahmen des JARING-Programmes wurde im Mai 2015 das Finanzierungsvolumen der Branche durch Banken deutlich erhöht, die Informationsbereitstellung für Banken wie Unternehmen verbessert und neue Regularien eingeführt. Zahlreiche landesweite Banken sowie das Ministerium für Fischerei und maritime Angelegenheiten arbeiten im JARING-Programm zusammen um Unternehmen einen besseren Zugang zu Krediten und alternativen Finanzierungsmodellen zu gewähren.<sup>147</sup> 2015 traten des Weiteren Gesetze in Kraft, die Schiffstreibstoff auf internationalen Fahrten von der Mehrwertsteuer befreien und die Einkommenssteuer für Schiffseigner um 1,2 % sinken ließen. Als besonders wichtiger Schritt zur Förderung der nationalen Schifffahrt gilt vor allem die Einführung des Kabotageprinzips. Dessen Weiterentwicklung unter dem Namen Beyond Cabotage befindet sich aktuell in der Umsetzung. Dabei wird auf eine vorteilhaftere Anwendung der Incoterm-Klauseln gesetzt, um die Situation der nationalen Schifffahrtsunternehmen weiter zu verbessern (siehe Kapitel 4.1).

---

<sup>146</sup> (Bank Indonesia, 2017-b)

<sup>147</sup> (The Jakarta Post, 2017-a)

# 4 Rechtliche Rahmenbedingungen

## 4.1 Schifffahrt

### 4.1.1 Beschränkung der Kabotage zur Stärkung der Nationalen Schifffahrt - Präsidentialverordnung Nr. 5/2005

Das Kabotageprinzip besagt, dass alle Aktivitäten der Schifffahrt in Gewässern eines Staates unter dessen Gerichtsbarkeit fallen und dass ein Staat somit berechtigt ist, Aktivitäten ausländischer Schiffe in seinen Gewässern zu beschränken. Die indonesische Präsidentialverordnung (Inpres) Nr. 5/2005<sup>148</sup> beschränkte erstmals die Kabotage in Indonesien. Demnach sollten nur noch Schiffe unter indonesischer Flagge und mit indonesischer Mannschaft in den nationalen Gewässern verkehren und nur nationale Reedereien innerhalb indonesischer Gewässer operieren. Die Verordnung bedurfte jedoch noch einer Konkretisierung in Form eines Gesetzes, welche 2008 erfolgte.

### 4.1.2 Umsetzung der Kabotagebeschränkung - Schifffahrtsgesetz Nr. 17/2008

Das Schifffahrtsgesetz Nr. 17/2008<sup>149</sup> trat im Mai 2011 in Kraft. In Artikel 8 setzt das Gesetz die in der Präsidentialverordnung 5/2005 eingeführte Beschränkung der Kabotage um. Hier wird festgelegt, dass

- Transportaktivitäten zwischen Orten in ausschließlich indonesischen Gewässern durch indonesische Seetransportunternehmen durchgeführt werden müssen. Diese müssen Schiffe einsetzen, welche unter indonesischer Flagge fahren und mit indonesischen Staatsbürgern bemannt sind;
- Schiffe, die nicht unter indonesischer Flagge fahren, sind vom Passagier- und Frachttransport zwischen indonesischen Häfen oder Inseln, die in indonesischen Gewässern liegen, ausgeschlossen.

Das Schifffahrtsgesetz fordert, dass jede indonesische Schifffahrtsgesellschaft mit ausländischen Teilhabern mindestens ein Schiff mit Selbstantrieb besitzen muss, das größer ist als 5.000 BRT.

Das Schifffahrtsgesetz lässt große Interpretationsspielräume frei, etwa, wenn es um den Begriff „Schiff“ geht, der nicht näher definiert wird. Für relevante Behörden gelten daher auch schwimmende Produktions- und Lagereinheiten, mobile Hochseebohrenheiten, schwimmende Strukturen, welche auf Hochsee technische und Reparaturdienstleistungen zur Verfügung stellen und die von Unternehmen als Ergänzung zu deren Kerngeschäft genutzt werden, als Schiffe. Diese schwimmenden Strukturen werden daher also ebenfalls dem Kabotageprinzip untergeordnet, auch wenn sie nicht in einheimischen Seetransportaktivitäten eingesetzt waren. Als Folge davon sollten die Betreiber dieser Strukturen sich selbst als „Indonesisches Seebeförderungsunternehmen“ lizenzieren lassen, in Indonesien beheimatet sein und die 49 %-Grenze für ausländische Beteiligungen beachten.

Bald zeigte sich, dass Indonesien nicht in allen Bereichen Schiffe unter indonesischer Flagge bereitstellen kann, vor allem im Offshore Öl- und Gasbereich. Überarbeitungen des Gesetzes wurden notwendig.

---

<sup>148</sup> (The President of the Republic of Indonesia, 2005)

<sup>149</sup> (The President of the Republic of Indonesia, 2008)

### 4.1.3 Ausnahmen für die Kabotagebeschränkung - Regierungsverordnungen Nr. 20/2010, Nr. 22/2011 und 48/2011

Die Regierungsverordnungen Nr. 20/2010<sup>150</sup> und Nr. 22 aus dem Jahr 2011<sup>151</sup> lockern einige der Beschränkungen, die in dem Gesetz Nr. 17/2008 zur Kabotage erlassen wurden. Für bestimmte Hochseeschiffe werden Ausnahmen eingeräumt und die Fristen, innerhalb derer Aktivitäten ausländischer Schiffe noch erlaubt sind, wurden zum Teil verlängert. In der Regierungsverordnung 22/2011 werden auch Ausnahmen zugelassen, wenn es um Transportservices für die Hochsee-Öl- und Gasindustrie geht, die noch sehr von globalen Unternehmen abhängt.<sup>152</sup>

Außerhalb der Bereiche Passagier- und Frachttransport können ausländische Schiffe innerhalb indonesischer Gewässer nun solche Aktivitäten durchführen, die nicht mit unter indonesischer Flagge fahrenden Schiffen oder Konstruktionen bedient werden können. Diese Schiffe sollen eine Sondergenehmigung des Transportministeriums erhalten, bevor sie mit ihren Aktivitäten beginnen. Diese Bereiche, für die diese Ausnahmen gelten, sind:

- Erschließung von Öl und Gas
- Bohrungen
- Offshore-Bau
- Unterstützung von Offshore-Bau
- Baggern
- Bergungen und Unterwasserbau

### 4.1.4 Verlängerung der Ausnahmen für die Kabotagebeschränkung - Ministerialverordnungen Nr. 10/2014, 200/2015 und 100/2016

Im März 2014 wurde eine weitere Überarbeitung des Gesetzes Nr. 17/2008 beschlossen, die Ministerialverordnung Nr. 10/2014<sup>153</sup> des Transportministeriums, in welcher gesetzte Ausnahmefristen für Schiffe und schwimmende Strukturen zum Teil noch einmal verlängert werden. Dies betrifft insbesondere Schiffe und Anlagen, die in der Offshore-Öl- und Gasindustrie eingesetzt werden und die von nationalen Betreibern bisher immer noch nicht bereitgestellt werden können, wie etwa Tiefseebohrschiffe oder Hubinseln.

Im Dezember 2015 wurde mit der Ministerialverordnung 200/2015 die Zeitdauer für die Nutzung von drei Schiffstypen, die in Zusammenhang mit Öl- und Gasabbau genutzt werden, nochmals bis Ende 2016 verlängert unter der Voraussetzung, dass keine Schiffe unter indonesischer Flagge zur Verfügung stehen, die sich in Besitz einer indonesischen Schifffahrtsgesellschaft befinden. Eine Empfehlung durch den nationalen Schiffsgeignerverband INSA war seitdem bei der Beantragung der Genehmigung nicht mehr nötig.

Im November 2016 wurde die Ministerialverordnung 100/2016 erlassen. Hier werden Prozeduren und Anforderungen weiter konkretisiert, mit deren Hilfe man Genehmigungen zum Einsatz von Schiffen unter fremder Flagge in indonesischen Gewässern erhalten kann – gültig für alle Aktivitäten außer dem Transport von Passagieren oder Waren. Dazu gehören Aktivitäten in den Bereichen Öl- und Gas, Bohren und Ausbaggern, Offshorebau, Bergungsarbeiten und Unterwasserarbeiten. Geltende Ausnahmen werden nun bis Dezember 2017 nochmals verlängert. Ausländische Schiffe können Offshore-Aktivitäten in indonesischen Gewässern im Wesentlichen unter folgenden Bedingungen durchführen:

- Indonesisch beflaggte Schiffe sind für die vorgesehenen Arbeiten nicht verfügbar;
- Die Schiffe werden im Sinne von Projekten des nationalen Interesses eingesetzt;

---

<sup>150</sup> (The President of the Republic of Indonesia, 2010)

<sup>151</sup> (The President of the Republic of Indonesia, 2011)

<sup>152</sup> (Global Business Guide Indonesia, 2014)

<sup>153</sup> (Minister of Transport of the Republic of Indonesia, 2014)

- Die Schiffe werden von einer indonesischen Schifffahrtsgesellschaft betrieben, die im Besitz einer gültigen Seetransportlizenz ist;
- Die Schiffe dürfen nur für eine bestimmte Zeitdauer eingesetzt werden.

#### 4.1.5 Ausweitung der Beschränkungen auf Export, Import und Versicherung (*Beyond Cabotage*) – Ministerialverordnung Nr. 82/2017

Mit der Ministerialverordnung 82/2017<sup>154</sup>, die am 26. April 2018 in Kraft tritt, werden weitere Beschränkungen für ausländische Reedereien verhängt, und zwar für den Export von Kohle und Rohpalmöl, sowie den Import von Reis und Beschaffungsaufträge der Regierung. Diese Transporte dürfen dann nur noch von indonesischen Reedereien durchgeführt werden. Des Weiteren müssen diese Transporte bei indonesischen Versicherungsanbietern versichert werden.

In der neuen Regulierung wird zudem allgemein und ohne zeitliche Beschränkung festgelegt, dass in dem Fall, dass kein indonesischer Anbieter ein benötigtes Schiff oder eine benötigte Dienstleistung anbieten kann, auf ausländische Unternehmen zurückgegriffen werden kann. Diese Ausnahmeregelung ist nicht mehr auf einzelne Sektoren beschränkt. Die genauen Voraussetzungen für die Genehmigung einer Ausnahme wurden in der Verordnung noch nicht gesetzlich festgelegt – dies ist die Aufgabe des zuständigen Generaldirektors.

#### 4.1.6 Ballast Water Management

Am 24. November 2015 ratifizierte Indonesien die *Ballast Water Management Convention* der *International Maritime Organization (IMO)*.<sup>155</sup> Diese sieht vor, dass Schiffe auf internationalen Routen Treatment-Systeme nutzen müssen, die gewährleisten, dass im mitgeführten Ballastwasser keine lebenden Organismen sind, die sich bei Kontakt mit fremden Ökosystemen in diesen unkontrolliert vermehren oder ihnen auf andere Art Schaden zufügen können. Dies kann zum Beispiel durch automatischen Austausch des Wassers vor der Ankunft oder durch Filtern und Desinfizieren des Ballastwassers erreicht werden.

Im September 2017 trat die Konvention in Kraft, sie gilt jedoch vorerst nur für neu gebaute Schiffe, während bereits existierende Schiffe teilweise erst bis 2024 nachgerüstet werden müssen. Diese Deadline hängt jedoch vom Schiffstyp ab, so dass manche Schiffe auch schon bis 2019 nachgerüstet werden müssen.<sup>156</sup> In Indonesien wird laut Brancheninsidern die Ausrüstung mit Treatment-Systemen noch nicht kontrolliert und das Fehlen solcher Systeme nicht sanktioniert. Daher werden die Anforderungen des Abkommens lediglich von einigen wenigen international operierenden Schifffahrtsunternehmen umgesetzt.

## 4.2 Aufhebung des Hafenbetreibermonopols - Schifffahrtsgesetz Nr. 17/2008

Das Gesetz Nr. 17 aus dem Jahr 2008<sup>157</sup> vereinfacht Regularien zu Geschäftslizenzen und Hafenmanagement mit dem Ziel, den Wettbewerb anzuheizen und private Investitionen anzuregen. In 355 Artikeln werden unter anderem Fragen wie Schifffahrt, Navigation, Umweltschutz, Fürsorge für Seeleute, Unfälle, Bildung oder Küstenwache behandelt. Mit diesem Gesetz wurde auch das Monopol des staatlichen Hafenbetreibers Pelindo (I bis IV) beendet. Seitdem können auch private Hafenbetreiber und -dienstleister in Häfen aktiv sein. Indonesien implementiert durch dieses Gesetz eine Hafenverwaltung, die als Landlord-Hafen bekannt ist. Hier reguliert die Regierung, repräsentiert durch die Hafenbehörde, die grundlegende Hafeninfr-

<sup>154</sup> (Minister of Trade of the Republic of Indonesia, 2017)

<sup>155</sup> (World Maritime News, 2015)

<sup>156</sup> (The Maritime Executive, 2018)

<sup>157</sup> (The President of the Republic of Indonesia, 2008)

struktur und deren Nutzung. Der Zugang zum Hafengelände, den Anlagen oder zum Wasser etwa muss durch die Hafenbehörde im individuellen Hafenmasterplan geregelt werden.<sup>158</sup> Der Hafenbetreiber auf der anderen Seite pachtet die Anlagen und stellt Hafendienstleistungen zur Verfügung, basierend auf Langzeitverträgen bzw. auf Konzessionsbasis.

### 4.3 Präsidialdekret Nr. 44/2016 (Negativliste)

Die Negativliste von 2016 erweitert insgesamt die Beteiligungsmöglichkeiten ausländischer Investoren an indonesischen Wirtschaftssektoren. Es wurden 34 wirtschaftliche Aktivitäten aus der Liste gelöscht und somit für ausländische Investitionen geöffnet. Im Bereich maritime Wirtschaft wurde besonders das Transportwesen weiter zugänglich gemacht. Der erlaubte Anteil ausländischer Beteiligungen an Cargohandlingsservices etwa wurde von 49 % auf 67 % erhöht. Investoren aus ASEAN-Staaten erhalten weitere Anreize. Bergungsdienste und Unterwasserarbeiten sind nun zu 100 % für ausländische Investoren geöffnet, bedürfen aber einer speziellen Lizenz des Transportministeriums. Bisher fielen diese Bereiche unter die Kabotageregelung und waren daher, wie der inländische Seetransport, auf 49 % ausländische Beteiligung begrenzt. Der Bereich der internationalen Seetransporte ist nur für Unternehmen aus ASEAN-Staaten geöffnet, deren Beteiligung auf 70 % beschränkt ist, während das Limit für Unternehmen aus anderen Ländern bei 49 % liegt. Ganz ausgeschlossen sind ausländische Anbieter von so genannten *Vessel Tracking Services*, also elektronischen Überwachungssystemen für die Kontrolle und Lenkung des Schiffsverkehrs.<sup>159</sup>

#### 4.3.1 Hafenmanagement und -betrieb

Die Negativliste vom Mai 2016 löste das entsprechende Präsidialdekret aus dem Jahr 2014 ab. Dort war bereits der Bereich des Hafenmanagements für ausländische Betreiber geöffnet worden, um Investoren anzulocken. Ausländischen Kapitalgebern wurde für die Dauer einer Konzession die Teilhabe am Betrieb von Hafenanlagen erlaubt – jedoch lediglich im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften, immerhin aber bis zu 95 %, wo zuvor nur bis 49 % erlaubt waren. Dies beinhaltet auch die Bereitstellung von Anlegern, Gebäuden, Terminals für Container und Massengut sowie Ro-Ro Terminals. Außerhalb von öffentlich-privaten Partnerschaften bleibt allerdings die 49 %-Marke erhalten. Neben zahlreichen Gelegenheiten für direkte Investitionen wird auch erwartet, dass dieses Gesetz neue Geschäftsfelder für Beratungstätigkeiten durch Projekt- und Rechtsgutachter erschließt.

#### 4.3.2 Schifffahrt

Laut Schifffahrtsgesetz Nr. 17/2008 kann ein Schifffahrtsunternehmen als Joint Venture zwischen einer natürlichen oder rechtlichen indonesischen Person und einer ausländischen Einheit betrieben werden, die mindestens ein Schiff unter indonesischer Flagge und mindestens 5.000 BRT besitzt. Die Mehrheit muss der indonesischen Organisation gehören. Die als Negativliste bekannte Regulierung 44/2016 räumt dabei Investoren aus den ASEAN-Ländern bevorzugte Rechte ein. Sie dürfen sich mit bis zu 70 % an international operierenden indonesischen Schifffahrtsgesellschaften beteiligen, während das Engagement ausländischer Investoren anderer Herkunft auf 49 % eingeschränkt ist. Bei ausschließlich im Inland aktiven Schifffahrtsunternehmen erlaubt die Negativliste für alle ausländischen Investoren lediglich eine Beteiligung von 49 %. Diese Regulierung birgt allerdings noch viele Unklarheiten, etwa bei den Regelungen zur Registrierung von Schiffen. Denn an anderer Stelle wird als Voraussetzung genannt, dass ein Unternehmen, welches in Indonesien ein Schiff registrieren will, sich mehrheitlich in indonesischem Besitz befinden muss.<sup>160</sup>

---

<sup>158</sup> (Ray, 2008, S. 16)

<sup>159</sup> (Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), 2018)

<sup>160</sup> (Global Business Guide Indonesia, 2015-a)

## 4.4 Wareneinfuhrbestimmungen<sup>161</sup>

Der Import von Waren und Gütern aus dem Ausland unterliegt einer Reihe von Regularien, welche obligatorischen Charakter für das exportierende Unternehmen haben. Das weitreichende Regelwerk ist für Unternehmen, die neu in den indonesischen Markt einsteigen wollen, nicht immer einfach zu erfassen. Für ausländische Anbieter ist es jedoch nicht zwingend notwendig eine eigene Niederlassung in Indonesien zu gründen. Die Bestimmung eines lokalen Agenten oder Distributors kann wesentlich dazu beitragen einen Markteintritt zu beschleunigen (siehe Kapitel 5.1). Viele ausländische Unternehmen entscheiden sich zunächst für eine Zusammenarbeit mit einem lokalen Unternehmen, bevor in einem nächsten Schritt eine eigene Niederlassung gegründet wird, nachdem das lokale Geschäft eine Ausweitung des Engagements erforderlich macht.

Laut der Regulierung des Handelsministers Nr. 11/M-DAG/PER/3/2006, welche die Voraussetzungen und Prozesse für die Vergabe einer Registrierungsbescheinigung (Surat Tanda Pendaftaran/STP) für Agenten und Distributoren in Indonesien regelt, kann ein ausländisches Unternehmen lokale Agenten oder Distributoren für den Vertrieb von dessen Produkten oder Dienstleistungen bestimmen. Voraussetzung dafür ist, dass ein solcher lokaler Agent oder Distributor als nationales Handelsunternehmen registriert ist. Dabei wird unterschieden zwischen Agent, Sub-Agent, Sole Agent, Distributor, Sub-Distributor und Sole Distributor.

Das importierende Unternehmen muss über eine gültige Identifikationsnummer (Angka Pengenal Impor / API) und eine Zollidentifikationsnummer (Nomor Identitas Kepabean / NIK) verfügen. Die API dient als Nachweis der Identität des Importeurs und wird für fünf Jahre erteilt. Nach Ablauf kann die API verlängert werden. Generell werden zwei API-Formen unterschieden:

1. Generelle Identifikationsnummer (API-U): Sie wird an Unternehmen vergeben, welche Waren und Güter für den Zweck des Handels oder Transfers an Drittparteien importieren. Die API-U kann bei der jeweiligen Repräsentanz des Handelsministeriums auf Provinzebene beantragt werden.
2. Produzentenidentifikationsnummer (API-P): Eine API-P wird an Unternehmen vergeben, welche Waren und Güter als Rohmaterial und/oder für die Unterstützung des eigenen Produktionsprozesses einführen. Die API-P wird in drei Typen unterschieden und je nach Typus entweder beim Indonesia Directorate General of Foreign Trade, der indonesischen Investitionsbehörde BKPM oder der jeweiligen Repräsentanz des Handelsministeriums auf Provinzebene beantragt.

Ein Import von Waren und Gütern ohne das Vorhandensein einer API kann nur im Ausnahmefall und mit vorheriger Genehmigung des Handelsministeriums erfolgen.

Die NIK dient zur eindeutigen Identifikation des importierenden Unternehmens bei der Zollbehörde (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai / DJBC). Die Erteilung einer NIK erfolgt durch die Zollbehörde. Die NIK besitzt dann unbeschränkte Gültigkeit, mit Ausnahme einer Annullierung durch die Zollbehörde.

Ferner kann die Einfuhr bestimmter Produkte die Beantragung einer speziellen Identifikationsnummer (Nomor Pengenal Importir Khusus / NPIK) oder eine Registrierung als Importeur bestimmter Produkte (Importir Terdaftar Produk Tertentu / ITPT) erfordern.

## 4.5 Zollbefreiungen

Wie bereits in Kapitel 3.2 angesprochen hat die indonesische Regierung die Aufhebung von Einfuhrzöllen für 107 Schiffbaukomponenten angekündigt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Komponenten, die nach jetzigem Stand lokal nicht produziert werden. Auf diese Weise sollen lokale Schiffbauer konkurrenzfähiger und die Standardisierung im indonesischen Schiffbausektor vorangetrieben werden. Außerdem sollen die Fertigkeiten indonesischer Schiffbauer durch Know-how-Transfer

---

<sup>161</sup> (AHK Indonesien, 2016) & (Global Business Guide Indonesia, 2016)

stufenweise verbessert und importierte Komponenten nach und nach durch lokale Produkte substituiert werden. Die Veröffentlichung einer entsprechenden Regulierung des Industrieministeriums ist für Ende Januar 2018 vorgesehen. Im Anschluss muss das Finanzministerium darauf basierend die existierenden Vorgaben zur Erhebung von Einfuhrzöllen im Rahmen der Regulierung des Finanzministers Nr. 6/2017 revidieren, bevor die geplante Zollbefreiung in Kraft tritt.<sup>162</sup>

#### 4.6 Allgemeine Prozessabläufe bei der Einfuhr<sup>163</sup>

Vor Ankunft der importierten Waren und Güter muss der Importeur eine Zollerklärung (Pengajuan Impor Barang / PIB) beim jeweiligen Zollamt einreichen und Einfuhrzoll, Mehrwertsteuer sowie ggf. andere anfallende Steuern bei einer von der indonesischen Nationalbank, als Depotbank mit Genehmigung zur Durchführung von Transaktionen in ausländischer Währung, festgelegten Bank einzahlen.

Nach Abschluss des Zahlungsvorganges reicht der Importeur die Zollerklärung gemeinsam mit den zugehörigen Nachweisen und Belegen beim Zollamt ein, um die Zollfreigabe (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang / SPPB) zu erlangen. Die erforderlichen Nachweise und Belege beinhalten:

- Zahlungsnachweis
- Identifikationsnummer (API)
- Steuernummer (Nomor Pokok Wajib Pajak / NPWP)
- Zollregistrierungsschreiben (Surat Registrasi Pabean / SRP)
- Einzahlungsformular für die Hinterlegung von Zollgebühren, Verbrauchssteuer und sonst. Steuern (Surat Setoran Pabean, Cukai dan Pajak / SSPCP)
- Handelsrechnung
- Konnossement (Bill of lading / B/L) or Luftfrachtbrief (Air waybill / AWB)
- Versicherungsbrief
- Autorisierungsschreiben, wenn ein Zollabwicklungsdienstleistungsunternehmen (Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan / PPJK) mit der Durchführung der Zollformalitäten beauftragt wurde

Wurden alle erforderlichen Dokumente ordnungsgemäß eingereicht und von der Zollautorität für in Ordnung befunden, wird die Zollfreigabe erteilt. Andernfalls muss die Sendung vor Erteilung der Zollfreigabe weitere Dokumentenprüfungen bzw. physische Überprüfungen durchlaufen.

Mit Vorlage der Originaldokumente und der erfolgten Zollfreigabe können die Güter den Zollbereich verlassen.

Detailliertere Informationen zur Wareneinfuhr können bei der AHK Indonesien angefragt werden. Alternativ ist eine Prozessbeschreibung der Abläufe beim Import von Waren und Gütern nach Indonesien auf der Webseite des EU-Indonesia Business Network (EIBN) über [http://www.eibn.org/en/page/bizguide\\_content/2](http://www.eibn.org/en/page/bizguide_content/2) abrufbar.

---

<sup>162</sup> (Bisnis.com, 2018)

<sup>163</sup> (EU-Indonesia Business Network, 2016) & (AHK Indonesien, 2016)

## 5 Markteintritt

Für den erfolgreichen Markteintritt in Indonesien sind persönliche und vertrauensbasierte Beziehungen zu lokalen Partnern unerlässlich. Der Aufbau eines Netzwerks vor Ort ist darum von besonderer Bedeutung. Um in den Markt für Maschinen und Schiffskomponenten einzutreten, gibt es verschiedene Möglichkeiten; die wichtigsten Formen sowie die bedeutendsten Auftraggeber sind nachfolgend aufgeführt:

### Schiffseigner

Reedereien haben eine sehr genaue Vorstellung davon, was für Komponenten und Equipment sie für ihre Schiffe benötigen. Sie geben den Schiffbauern in der Regel mit dem Auftrag vor, welche Produkte sie haben möchten. Persönliche Besuche bei indonesischen Reedern sind daher wichtig. Es ist hier allerdings anzumerken, dass private Reedereien ihre Schiffe immer noch gerne im Ausland, etwa in China, kaufen oder in Auftrag geben.

### Staatliche Auftraggeber

Die indonesische Regierung, darunter vor allem die Ministerien für Transport, Verteidigung und Fischerei bestellen in großer Zahl Schiffe bei nationalen Werften, um den nationalen Schiffbau im Rahmen der *Tol Laut*-Strategie anzukurbeln. Die Aufträge werden national ausgeschrieben, wobei Entscheidungsträger oft klare Vorstellungen von den gewünschten Produkten haben. Kontakte zu den Führungspositionen können darum sehr hilfreich sein.

### Werften

Ebenfalls Einfluss auf die Wahl der Komponenten und des Equipments haben einige große Werften. PT. Pal unterhält beispielsweise über direkte Kontakte und Distributoren Beziehungen mit Produzenten aus Deutschland. Eine Kontaktaufnahme mit größeren Werften kann darum lohnenswert sein, vor allem wenn diese den entsprechenden Entscheidungsspielraum oder Einfluss auf Schiffseigner haben, um die Komponentenwahl zu beeinflussen.

### Vertriebsagenten und Händler

Eine weitere Möglichkeit ist der Vertrieb mit Hilfe eines Distributors. Die hohe Bedeutung persönlicher Kontakte macht die Kooperation mit einem lokalen Agenten oder Händler zur einfachsten Möglichkeit um den Markteintritt erfolgreich zu bewältigen. Das ausländische Unternehmen autorisiert dabei einen lokalen Händler bzw. Agenten für den Vertrieb seiner Produkte und profitiert von dessen bereits vorhandenem Netzwerk. Marktrisiken sowie Zeit- und Kostenaufwand in Zusammenhang mit dem Markteintritt können auf diese Weise häufig signifikant reduziert werden. Entscheidend für den Erfolg des Engagements ist dabei die Wahl des richtigen lokalen Partners. Idealerweise sollte dieser über ein weitreichendes Netzwerk zu den relevanten Abnehmern sowie zu staatlichen Akteuren verfügen und gleichzeitig umfassende Marktkenntnisse aufweisen und aktuellen Konsumtrends folgen. Häufig repräsentieren die lokalen Vertriebspartner mehr als ein ausländisches Unternehmen.

Um tiefer in den Markt einzusteigen, bietet es sich an, eine eigene Niederlassung in Indonesien einzurichten. Alternativ kann auch ein Produktionsstandort vor Ort gegründet werden. Diese beiden Optionen werden in den folgenden Kapiteln weiter vertieft:

### 5.1 Einrichtung einer eigenen Niederlassung in Indonesien

Durch die Neudefinierung der Rolle der indonesischen Investitionsbehörde BKPM als One-Stop-Service soll der Prozess der Unternehmensgründung in Indonesien entscheidend vereinfacht und beschleunigt werden. Für die Einrichtung einer Auslandsvertretung in Indonesien kommt entweder die Repräsentanz (Representative Office) oder die indonesische Haftungsbeschränkte Gesellschaft (PT PMA) in Frage.

### 5.1.1 Repräsentanz (Representative Office)

Ausländische Unternehmen der Sektoren Handel, Dienstleistungen, Öl und Gas, Bergbau und Bankwesen dürfen in Indonesien eine Repräsentanz eröffnen. Diese Form der Vertretung unterliegt jedoch verschiedenen Einschränkungen im Vergleich zu einer Gesellschaft mit begrenzter Haftung. So darf zwar Marketing betrieben werden, Gewinne sind allerdings nicht gestattet.<sup>164</sup> In vielen Fällen ist jedoch die Gründung einer Repräsentanz ausreichend. Außerdem sind, von Banken abgesehen, Zweigstellen ausländischer Unternehmen in Indonesien grundsätzlich nicht gestattet. Das indonesische Recht kennt drei Arten von Repräsentanzen, die sich beispielsweise bei den Voraussetzungen und Genehmigungsprozessen unterscheiden:

- Allgemeine ausländische Repräsentanz
- Ausländische Handelsrepräsentanz
- Baurepräsentanz zur Umsetzung von Bauprojekten<sup>165</sup>

#### Die allgemeine ausländische Repräsentanz (Kantor Perwakilan Perusahaan Asing / KPPA)

Die Gründung einer allgemeinen ausländischen Repräsentanz ermöglicht ausländischen Investoren eine kostengünstige Möglichkeit zur Sondierung der bestehenden Marktchancen. Häufig entscheiden sich ausländische Investoren zunächst für die Einrichtung einer Repräsentanz, um den Markt „besser kennenzulernen“. Wenn der Markt sich positiv entwickelt, kann anschließend die Gründung einer PT. PMA folgen.

Die Gründung einer KPPA erfordert kein Mindestinvestitionskapital (im Gegensatz zur PT. PMA) und sie kann für nahezu alle Wirtschaftsbereiche eingesetzt werden. Als Standort der KPPA muss ein Bürogebäude in einer indonesischen Provinzhauptstadt gewählt werden. Im Gegensatz zur PT. PMA bestehen keine Anteilsbeschränkungen, so dass der ausländische Investor die volle Kontrolle über die Repräsentanz behält. Mit Abschluss der Einrichtung ist die Gültigkeit auf drei Jahre limitiert. Nach Ablauf der Zeit ist eine zweimalige Verlängerung der Gültigkeitsdauer um jeweils ein Jahr möglich.

Diese Form der Repräsentanz erlaubt es dem ausländischen Unternehmen, den Markt zu erkunden, seine Produkte und Dienstleistungen in Indonesien zu bewerben, Geschäftspartner (Distributoren / Agenten) zu identifizieren und sich mit der indonesischen Geschäftskultur vertraut zu machen. Eine direkte Geschäftstätigkeit sowie die Generierung von Gewinnen sind jedoch ausdrücklich untersagt. Eine häufig angewendete Strategie ist daher, dass die Repräsentanz die Produkte des Mutterunternehmens bewirbt und bei potenziellen indonesischen Abnehmern anpreist. Der Geschäftsabschluss findet dann zwischen dem Mutterunternehmen und dem indonesischen Käufer statt.

Eine KPPA kann von einem oder mehreren Inländern oder Ausländern geleitet werden. Sie kann zudem ausländische Mitarbeiter einstellen, wenn diese über die entsprechende Expertise verfügen und ihre Beschäftigung durch die lokalen Autoritäten genehmigt wird. Zu beachten ist jedoch, dass ein Verhältnis von 1:3 zwischen ausländischen und lokalen Mitarbeitern eingehalten werden muss. Auch wenn es sich beim Leiter der Repräsentanz um einen Inländer handelt, muss das Unternehmen mindestens drei weitere lokale Mitarbeiter beschäftigen.

Obwohl die Repräsentanz keine Gewinne generiert, muss sie monatlich anfallende Steuern entrichten und Bericht über einbehaltene Quellensteuern erstatten. Einkommensteuer wird infolge der eingeschränkten Geschäftstätigkeit nicht erhoben. Ein begrenzter Einkommensteuersatz kann jedoch dann fällig werden, wenn die Geschäftstätigkeit der Repräsentanz von den zuständigen indonesischen Steuerbehörden als „indirekt Gewinne generierend“ befunden wird.

Die Beantragung einer KPPA erfolgt bei der indonesischen Investitionsbehörde BKPM. Der gesamte Gründungsprozess nimmt in etwa 30-40 Tage in Anspruch. Die erforderlichen Dokumente und Unterlagen müssen nicht beglaubigt werden.

---

<sup>164</sup> Eine Ausnahme gilt für die Baubranche.

<sup>165</sup> Nachfolgend nicht weiter behandelt

## Die ausländische Handelsrepräsentanz (Kantor Perwakilan Perusahaan Perdagangan Asing / K3PA)

Wie die KPPA bietet die K3PA ausländischen Investoren eine kostengünstige Möglichkeit, innerhalb kurzer Zeit den indonesischen Markt zu betreten. Eine K3PA kann von einem ausländischen Unternehmen bzw. einer Unternehmensgruppe gegründet werden und, basierend auf der Regulierung des Handelsministers Nr. 10/M-DAG/PER/3/2006, bezüglich der Bedingungen und Prozeduren für die Erteilung einer Handelsvertretungs-Geschäftslizenz, die Form eines Vermittlers (selling agent), Herstelleragenten (manufacturer's agent) oder Einkaufsagenten (purchasing agent) annehmen.

Die Unternehmensform der K3PA eignet sich insbesondere für produzierende Unternehmen bzw. Produkteigner, die beabsichtigen, ein Vertriebsnetz aus Distributoren und Agenten in Indonesien aufzubauen.

Die K3PA ist berechtigt:

- Vermarktungsaktivitäten für Produkte, welche im Ausland von ausländischen Unternehmen oder Unternehmensgruppen gefertigt werden, in Indonesien einzuführen, zu bewerben und zu verbessern;
- Informationen und Instruktionen bezüglich der Nutzung und der Einfuhr derartiger Produkte an Unternehmen oder Nutzer weiterzugeben (für diesen Zweck muss die K3PA, mit dem Einverständnis des Mutterunternehmens, ein lokales Unternehmen als Agenten für die beworbenen Produkte bestimmen);
- Marktforschung zu betreiben und die Aufsicht über Verkäufe, die aus den zu den produktbezogenen Marketingaktivitäten resultieren, zu führen;
- Marktforschung zu betreiben, welche im Zusammenhang mit der Beschaffung von Produkten aus Indonesien, die von der Hauptgesellschaft benötigt werden, steht;
- Sich im indonesischen Markt zu vernetzen und allen interessierten indonesischen Parteien Informationen und Richtlinien für die Voraussetzung zum Export von Produkten bereitzustellen;
- Ausführbezogene Verträge mit indonesischen natürlichen und juristischen Personen oder Geschäftseinheiten im Namen der Hauptgesellschaft einzugehen.

Nach Artikel 4 der Regulierung des Handelsministers Nr. 10/2006 bezüglich der Erteilung einer Handelsvertretungs-Geschäftslizenz ist einer ausländischen Handelsrepräsentanz die Durchführung von Geschäften, Transaktionen oder Vertriebsaktivitäten, welche einen vollständigen Transaktionsprozess darstellen, d. h. von Beginn bis Ende, untersagt (z. B. Einreichung von Ausschreibungsunterlagen, Vertragsabschluss und Schadensabwicklung). Wie für die allgemeine ausländische Repräsentanz gilt für die ausländische Handelsrepräsentanz, dass sie keine Gewinne erwirtschaften darf.

Die Beantragung auf Eröffnung einer K3PA erfolgt bei der Investitionsbehörde BKPM. Der Prozess der Gründung nimmt etwas mehr Zeit in Anspruch als bei der KPPA. Zunächst muss als Grundvoraussetzung eine Lizenz zum Betrieb einer ausländischen Handelsrepräsentanz (Surat Izin Usaha Perwakilan Perdagangan Asing / SIUP3A) beim BKPM eingeholt werden. Die Lizenzgültigkeit ist zunächst temporär und auf zwei Monate beschränkt, kann jedoch innerhalb dieser Zeit in eine permanente Form mit einem Jahr Gültigkeit umgewandelt werden. Diese permanente Lizenz kann anschließend um jeweils maximal drei Jahre verlängert werden. Die für die Beantragung erforderlichen Dokumente müssen in beglaubigter Form vorliegen.

### 5.1.2 Indonesische haftungsbeschränkte Gesellschaft (PT PMA)

Häufigste Rechtsform für Investitionen in Indonesien ist die PT. PMA (Perseroan Terbatas, Penanaman Modal Asing). Die Gründung muss bei der indonesischen Investitionsbehörde beantragt werden. Dabei wird zwischen zwei Grundformen unterschieden. Zum einen besteht die Möglichkeit zur Gründung eines rechtlich unabhängigen Tochterunternehmens des ausländischen Unternehmens. Zum anderen kann das Investment auch in Form eines Joint Ventures zwischen einer internationalen Gesellschaft und einer indonesischen natürlichen bzw. juristischen Person durchgeführt werden. Bei einem Joint Venture gilt jedoch zu beachten, dass der indonesische Partner mindestens 5 % des Eigenkapitals der PT. PMA besitzen muss. Außerdem müssen ein Direktor als Geschäftsführer sowie eine weitere bevollmächtigte Person zur Kontrolle der Arbeit des Direktors bestimmt werden.

Für reine Importunternehmungen wird ebenfalls die Gründung einer PT. PMA empfohlen, da es reinen Importeuren nicht gestattet ist, direkt an Endkunden zu verkaufen. Darum muss der Vertrieb über lokale Distributoren organisiert werden. Bei derartigen Importunternehmungen kann der Anteil von ausländischen Unternehmen bis zu 100 % betragen. Alternativ können ausländische Unternehmen als Distributoren auftreten. In diesem Fall dürfen Direktverkäufe getätigt werden und es besteht die Möglichkeit der Zusammenarbeit mit anderen Distributoren. Zudem ist es Distributoren erlaubt auch After Sales Dienstleistungen für das ausländische Unternehmen durchzuführen. Während die Anteile ausländischer Unternehmen an Distributoren in der Vergangenheit auf 33 % beschränkt waren, erlaubt die 2016 aktualisierte Negativliste eine Teilhaberschaft mit bis zu 67 % Gesellschaftsanteilen.

### Gründung einer PT PMA

Gewinnorientierte Direktinvestitionen erfordern grundsätzlich die Gründung einer PT PMA. Voraussetzung hierfür ist zunächst die Registrierung (*Investment Registration*) bei der Investitionsbehörde BKPM. Der ausländische Investor reicht zu diesem Zweck einen Zulassungsantrag (*Letter of Intent*) ein, dessen Inhalt durch das „Model I/PMA-Formular“ spezifiziert ist. Die Registrierung beim BKPM behält danach für sechs Monate ihre Gültigkeit. Innerhalb dieses Zeitrahmens muss die Gründung der PT PMA durchgeführt werden.

Nach erfolgter Genehmigung durch das BKPM, ist eine notarielle Beglaubigung des Gesellschaftsvertrags der PT PMA vorzunehmen (*Deed of Establishment*). Der Gesellschaftsvertrag muss in indonesischer Sprache vorliegen. Darüber hinaus ist nachzuweisen, dass die Einzahlung des Stammkapitals auf ein indonesisches Konto eingegangen ist. Den derzeit geltenden Vorgaben entsprechend beträgt das allgemeine Mindeststammkapital 10 Mrd. IDR (rund 1,2 Mio. USD), wovon mindesten 25 % direkt einbezahlt werden müssen. Der Rest muss in Form eines Investitionsplans dargelegt werden. Für einige Sektoren gelten Sonderregelungen, die gesondert beachtet werden müssen. Der Gesellschaftsvertrag muss Informationen zu Zweck, Standort, Kapital und Managementvorschriften des Unternehmens enthalten, die im Einklang mit den Bestimmungen des indonesischen Investitionsgesetzes und anderen relevanten Regulierungen sowie mit den individuellen Bedingungen und Vorgaben für die Unternehmensgründung stehen. Darüber hinaus müssen Informationen über die Gründer, Direktoren, Kommissionäre und Anteilseignerin in dem Vertrag aufgeführt sein.

**Abbildung 21: Zusammengefasster Ablauf der Prozesse bei der Gründung einer PT PMA**



Als nächster Schritt folgt die Beantragung einer Bestätigung des Firmensitzes (*Letter of Domicile*) bei der untersten Gebietskörperschaft (Sub-Regency, Kelurahan). Danach müssen eine Taxpayer Registration Number (NPWP) sowie eine Taxable Entrepreneur Number (PKP) bei der Steuerbehörde (Tax Office, Ministry of Finance) eingeholt werden. Die Gesamtheit aller aufgeführten Dokumente muss anschließend zur Überprüfung mit dem indonesischen Gesellschaftsrecht beim Justizministerium (Ministry of Law and Human Rights, MoLHR) eingereicht werden. Erst per Genehmigung durch das Justizministerium erlangt die PT PMA Rechtssubjektsqualität, womit der Gründungsprozess abgeschlossen ist. Für die Betriebsaufnahme sind jedoch noch weitere Schritte vorzunehmen, die von dem Sektor, in dem das Unternehmen angesiedelt ist, abhängig sind. In

jedem Fall muss sich das neu gegründete Unternehmen jedoch im Firmenregister (TDP) der Handelsministeriums (Trade Ministry Office) registrieren.

Im jährlichen Doing Business Ranking der Weltbank liegt Indonesien im Jahr 2018 auf Platz von 144 von insgesamt 190 untersuchten Ländern. Im Jahr 2017 lag das Land in dieser Kategorie noch auf Platz 151 und konnte sich damit erneut verbessern (2016: Platz 167). Laut der Weltbankstudie umfasst der Gesamtprozess einer Unternehmensgründung insgesamt 11 verschiedene Schritte und dauert im Durchschnitt aktuell 23,1 Tage (2016 waren es noch 47,8).<sup>166</sup> Zusätzlich zu den vorliegenden Informationen können weiterführende Hinweise für den Markteintritt in Indonesien beispielsweise in den folgenden Publikationen gefunden werden: „Taxation and Investment in Indonesia 2017“ (Deloitte Touche Tohmatsu Limited, 2017), „Doing Business 2018 Economy Profile Indonesia“ (The World Bank Group, 2017), „Investing in Indonesia 2015“ (KPMG, 2015) oder auf der 2017 neuentwickelten Webseite der indonesischen Investitionsbehörde für ausländische Unternehmen, auf welcher unter anderem der gesamte Zulassungsprozess online nachvollzogen werden kann.<sup>167</sup>

## 5.2 Interkulturelle Besonderheiten

Die indonesische Kultur unterscheidet sich in vielerlei Hinsicht von der westlichen. Für den erfolgreichen Abschluss von Geschäften ist es daher von elementarer Bedeutung diese Unterschiede zu kennen und zu berücksichtigen. In den folgenden Abschnitten sind einige der grundlegenden Regeln und Verhaltensweisen aufgeführt:

### Hierarchiedenken

Alter und (berufliche) Position sind von hoher Bedeutung in der indonesischen Gesellschaft. Höhergestellte werden mit Bapak/Pak oder Ibu/Bu (Vater/Mutter) angesprochen, ältere Menschen in einer Gruppe prinzipiell zuerst begrüßt. Offene, direkte Kritik oder das Anzweifeln der Entscheidungen von Autoritätspersonen gilt als schwerer Tabubruch in Indonesien. Auch wenn man Fehler erkennt, wird darauf nur indirekt hingewiesen. Allgemein ist es wichtig niemals das Gesicht zu verlieren und andere das ihre wahren zu lassen. Auch im Umgang mit Angestellten sollte es darum vermieden werden, diese zu beschämen oder offen zu kritisieren, selbst wenn man dies aus westlichen Unternehmensverhältnissen kennt. Das Delegieren von Verantwortung ist sehr unüblich in Indonesien und Mitarbeiter sichern sich lieber zwei Mal bei ihrem Vorgesetzten ab, als selber Entscheidungen zu treffen. Bei Geschäftsgesprächen ist der Rang des Gesprächspartners daher ein wesentlicher Faktor für deren Ausgang und nachfolgende Entwicklungen.

### Sozialer Umgang

Für Indonesier stehen zwischenmenschliche Beziehungen an oberster Stelle. Während Europäer eher sachorientiert sind und schnell zum Punkt kommen wollen, wird in Indonesien der soziale Umgang höher geschätzt. Das persönliche Verhältnis ist entscheidend, da Aufgaben oft nach Sympathie und Beziehung erledigt werden. Für erfolgreiche Geschäfte sind daher Beziehungen zu den Entscheidungsträgern wesentlich, Small Talk wird entsprechend viel betrieben. Um das erforderliche Vertrauen für Geschäfte aufzubauen, ist es auch nicht ungewöhnlich sich gegenseitig zum Essen oder sogar nach Hause einzuladen. Wichtige Verträge werden oft beim gemeinsamen Lunch oder auf dem Golfplatz abgeschlossen.

### Zeitverständnis

Wie in vielen asiatischen Ländern ist auch in Indonesien das Zeitverständnis ein anderes als im Westen. Allgemein wird weniger Wert auf klassische Pünktlichkeit gelegt und Zeitmanagement anders definiert als in Deutschland. Schlagwort dafür ist der Begriff „Jam Karet“ was so viel wie „Gummizeit“ heißt. Unpünktliches Erscheinen bei Treffen gilt nicht als unhöflich und wird bei privaten Einladungen zu Hause sogar erwartet. Auch im Geschäftsgebaren äußert sich die Gummizeit beispielsweise im Ausreizen von Deadlines oder langwierigen Verhandlungen.

<sup>166</sup> (The World Bank Group, 2017)

<sup>167</sup> <http://www.bkpm.go.id/en/investing-in-indonesia>

## Weitere Dos and Don'ts

- Die Begrüßung erfolgt mit der rechten Hand. Dabei wird die Hand nur sanft gedrückt. Die linke Hand dagegen gilt als unrein und sollte nicht genutzt werden, auch nicht, um auf jemanden zu zeigen oder Geschenke anzunehmen
- Der Austausch von Visitenkarten wird zelebriert. Karten werden mit beiden Händen übergeben und auch beidhändig angenommen. Lassen Sie sich Zeit und studieren Sie eine erhaltene Visitenkarte, damit zeigen Sie Respekt. Auf keinen Fall sollte die Karte anschließend in die hintere Hosentasche gesteckt werden.
- Lautes Reden und wildes Gestikulieren wird als aggressives Verhalten verstanden und häufig mit Gesichtsverlust gleichgesetzt.
- Indonesier, gerade auf Java, lächeln viel und gerne. Ein freundlicher Gesichtsausdruck kann hier Türen öffnen. Doch interpretieren sie nicht zu viel in ein Lächeln hinein, es wird auch oft genutzt um Unsicherheiten zu überspielen. Auch kann ein Ja eine Zustimmung zu einem Vorschlag sein, die Antwort kann jedoch auch nur gewählt werden, um freundlich zu wirken und nicht direkt zu widersprechen. Hinterfragen Sie im Zweifel lieber noch einmal, wie ein Ja gemeint war.

## 6 Chancen und Risiken des Markteintritts

**Tabelle 14: SWOT-Analyse des maritimen Sektors in Indonesien und der indonesischen Wirtschaft allgemein**

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Indonesien ist geographisch prädestiniert für maritime Wirtschaft (viele Hafenstädte, große und ressourcenreiche Hoheitsgewässer, Nähe zu internationalen Handelsrouten)</li> <li>● Konstantes Wirtschaftswachstum von mindestens 5 % pro Jahr</li> <li>● Großer Binnenmarkt mit stetig steigendem Privatkonsum</li> <li>● Ökonomische Stabilität</li> <li>● Weitgehend freie Wirtschaft (jedoch viele Staatsunternehmen und leicht protektionistische Züge)</li> <li>● Geringe Lohnkosten</li> <li>● Demokratie und Pressefreiheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Bürokratische Hürden und langwierige Genehmigungsverfahren</li> <li>● Etablierung eines neuen Unternehmens nimmt einige Zeit in Anspruch</li> <li>● Derzeit noch unterentwickelte Infrastruktur in weiten Teilen des Landes</li> <li>● Zurückhaltung lokaler Banken bei Projektfinanzierung</li> <li>● Fachkräftemangel</li> <li>● Verpflichtung zu Partnerschaften mit lokalen Unternehmen für Investoren</li> </ul>
Chancen	Bedrohungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ausbau der maritimen Infrastruktur und Aufbau einer nationalen maritimen Industrie werden von der Regierung gefördert und finanziert</li> <li>● Gesetzgeber geht mit neuen Regulierungen meist auf Bedürfnisse der Marktteilnehmer ein</li> <li>● Mittelfristig hoher Bedarf an Schiffen und Schiffkomponenten, auch für spezialisierte Schiffe</li> <li>● Indonesische Zulieferer können Bedarf an Komponenten noch nicht selbst decken</li> <li>● Deutsche Technologie ist bei indonesischen Unternehmen hoch geschätzt</li> <li>● Reorganisation des Industriestandorts Batam</li> <li>● Steigende Rohstoffpreise könnten Offshoreindustrie beflügeln</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Bürokratie und Korruption</li> <li>● Rechtliche Rahmenbedingungen (z.B. Negativliste) nicht langfristig gesichert</li> <li>● Kursschwankungen der indonesischen Währung nicht ausgeschlossen</li> <li>● Restriktive Wirtschaftspolitik mit protektionistischen Elementen, die ausländische Unternehmen teilweise benachteiligen</li> <li>● Populistische Strömungen nahmen in der nationalen Politik zuletzt leicht zu</li> <li>● Allgemeine Bedrohung durch Vulkane und Erdbeben</li> </ul>

Der Markteintritt in Indonesien ist für ausländische Firmen nicht einfach, aber dennoch lohnenswert. Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes ist wie im gesamten ASEAN-Raum sehr positiv. Die politischen Verhältnisse sind in der drittgrößten Demokratie der Welt weitgehend stabil und die Wirtschaft ist, abgesehen vom großen Einfluss der zahlreichen Staatsunternehmen, marktwirtschaftlich organisiert und frei. Als Schlüsselindustrie für die Entwicklung des ganzen Landes hat der maritime Sektor ein besonders großes Potenzial, das auch die Regierung erkannt hat. Daher wird die maritime Infrastruktur von der Regierung beherzt ausgebaut und die maritimen Wirtschaftssektoren tatkräftig unterstützt. So entsteht eine Dynamik, von der auch deutsche Unternehmen profitieren können.

Wichtige Gründe für das Wachstum der indonesischen Wirtschaft, das zuletzt bei 5 % lag und laut Prognosen im nächsten Jahr noch etwas höher liegen soll, sind die geringen Lohnkosten und die konsumfreudige und wachsende Mittelschicht. Die Konsumorientierung stärkt die Stabilität der indonesischen Volkswirtschaft und führt zu einer relativ geringen Abhängigkeit von der globalen Konjunktur. Der Faktor der geringen Lohnkosten ist jedoch auch Ausdruck eines nach wie vor geringen allgemeinen Ausbildungsniveaus. Zwar erhalten viele Indonesier eine gute Grundbildung und viele erwerben Universitätsabschlüsse, jedoch mangelt es noch in vielen Bereichen an Fachkräften. Das geringe Lohnniveau führte zudem zur Entwicklung eines Arbeitsrechts, welches häufig vor allem die Interessen der Arbeitnehmer berücksichtigt (besonders dann, wenn es sich beim Arbeitgeber um ein ausländisches Unternehmen handelt). Das konsumorientierte Wirtschaftssystem führte außerdem in Kombination mit einigen protektionistischen Regulierungen zu einer Vernachlässigung und Schwächung der Exportwirt-

schaft. Diesem Problem wird jedoch zunehmend durch Reformen begegnet. Insgesamt wird die Wirtschaftspolitik des amtierenden Präsidenten "Jokowi", wenngleich er nicht alle seine Versprechen einlösen konnte, positiv bewertet. Ob er sein Ziel von 7 % Wirtschaftswachstum noch erreicht, wird maßgeblich davon abhängen, wie schnell der Infrastrukturausbau voranschreitet und ob bürokratische Hürden abgebaut und mehr Rechtssicherheit geschaffen werden kann.

Der Markteinstieg in Indonesien bringt einige Herausforderungen mit sich. Zwar werden bürokratische Prozesse immer weiter beschleunigt – z.B. hat die Einführung der One-Stop-Stellen für Unternehmensgründungen bereits zu Verbesserungen geführt – jedoch dauert die Beantragung von Genehmigungen oder die Registrierung von Unternehmen noch immer länger als nötig. Zudem führen protektionistische Tendenzen in der Wirtschaftspolitik mitunter zu Ineffizienzen. So wurden zum Beispiel zuletzt die Importe von Stahl stark beschränkt, um die heimische Stahlindustrie zu stärken. Dies führte jedoch dazu, dass Maschinen und andere Komponenten, sowie Ersatzteile, die aus dem Ausland importiert werden und Stahl enthalten, nicht mehr eingeführt werden konnten. Auf dieses Problem wurde zwar umgehend mit einer Ausnahmeregelung reagiert, jedoch wird seitdem mit bis zu zwei Wochen deutlich mehr Zeit für den Import von Komponenten und Ersatzteilen benötigt als vor Einführung der Stahlimportbeschränkungen. Generell ist mit Änderungen in der Gesetzgebung jederzeit zu rechnen, wie auch die regelmäßigen Updates der Negativliste belegen. Allerdings versucht der Gesetzgeber dabei stets auf die Belange der Marktakteure einzugehen, und ist sich nicht zu schade, gut gemeinte aber nicht zielführende Regelungen im Nachhinein anzupassen.

Ein wichtiger Aspekt, den ausländische Firmen beim Markteinstieg in Indonesien beachten müssen, ist die Bedeutung persönlicher Kontakte im Geschäftsleben. Als Neueinsteiger ist es meist notwendig, einige Zeit und Anstrengung in den Aufbau und die Pflege von Geschäftskontakten zu investieren, bevor Geschäfte abgeschlossen werden können. Daher ist es ratsam, von Beginn an mit indonesischen Firmen zu kooperieren, die bereits ein gutes Netzwerk haben – im Idealfall auch zu Behörden. Die Zusammenarbeit mit Distributoren, die bereits im indonesischen Markt verankert sind, ist eine in der Praxis häufig angewandte Möglichkeit für den Markteinstieg. Auch das Thema Korruption, die zwar hart bekämpft wird aber noch immer ein großes Problem darstellt, kann durch die Kooperation mit vertrauenswürdigen indonesischen Partnern im Idealfall umgangen werden.

Die vielseitigen Anstrengungen der Regierung in Kooperation mit Akteuren des maritimen Sektors, um diesen international wettbewerbsfähig zu machen, bewirken eine positive Grundhaltung von Experten bezüglich der weiteren Entwicklung des Sektors. Greifen die durch die Regierung beabsichtigten und bereits begonnenen Infrastrukturmaßnahmen, so wird eine wesentliche Bremse der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung beseitigt und das Wachstum auch in der maritimen Industrie weiter angeregt. Die Nachfrage nach Tankern und Frachtern sollte auch in den kommenden Jahren gemeinsam mit der Nachfrage nach Energie und Gütern in Südostasien weiter steigen. Ein entscheidender Treiber der positiven Entwicklung des maritimen Sektors sind auch die Bestellungen zahlreicher Schiffe durch die Regierung, Staatsunternehmen und die Marine, die auch für die nächsten Jahre ambitionierte Beschaffungspläne haben.

Auch im Offshore-Bereich kann sich ein positiver Trend einstellen, falls die globale Nachfrage nach Energie steigt, und wenn die Restrukturierung des Offshore-Industrie-Standorts Batam Früchte trägt. Es muss allerdings aufmerksam verfolgt werden, welche Bereiche die Regierung für ausländische Investoren weiterhin offenhält und wie sich die Preise von Öl und Gas entwickeln. Eine überwiegend durch Pertamina oder andere staatliche Akteure vorgenommene Erschließung der Öl- und Gasreserven wird langfristig nicht zu finanzieren sein, zumal die Förderung der Öl- und Gasvorkommen in Indonesien und anderen Ländern Südostasiens derzeit teurer ist als in anderen Regionen der Welt. Daher muss die Regierung bei der Gestaltung des steuerlichen und rechtlichen Rahmens voraussichtlich gegenüber den großen Öl- und Gasunternehmen Zugeständnisse machen, um sich weiterhin das Engagement dieser ausländischen Investoren zu sichern.

Die Regierungspläne zur Errichtung eines maritimen Highways und die damit verbundene Vorgabe mehr Schiffe aus lokaler Produktion einzusetzen, sollen die indonesische Schiffbauindustrie stärken und mittelfristig eine Zulieferindustrie entstehen lassen. Der Verband indonesischer Schiffbauer IPERINDO strebt daher strategische Partnerschaften zwischen indonesischen und ausländischen Unternehmen des maritimen Sektors an. Nach wie vor müssen 70% aller Schiffskomponenten aus dem Ausland eingeführt werden. Die aktuelle Sektorpolitik Indonesiens und die offene Haltung der indonesischen Schiffbaubranche eröffnen daher auch für deutsche Unternehmen des maritimen Sektors sehr gute Geschäftschancen.

Laut Aussage von Eddie Logam, Vorsitzender von IPERINDO, benötigt Indonesien bereits jetzt mehr als 1.000 neue Schiffe pro Jahr, wobei lokale Schiffbauer nach derzeitigem Stand nur rund 30 % des Bedarfs decken können. Angesichts der erwarteten Entwicklungen wird diese Zahl zukünftig noch steigen. Hierin liegen mannigfaltige Geschäftsmöglichkeiten beim Neubau und der Wartung von Schiffen sowie bei deren Ausstattung. Der Ausbau der Hafeninfrastruktur bietet Technologielieferanten und Hafenbetreibern gute Möglichkeiten zur Partizipation.

Deutsche Unternehmen können im maritimen Sektor besonders mit technologieintensiven Produkten und Know-how punkten. Im Schiffbau und im Offshore-Sektor kommen Technologien aus den Bereichen Informations- und Kommunikationstechnik, Mechatronik und Navigation dabei ebenso in Betracht wie Motoren, Pumpen, Spezialtechnik, integrative Systeme, Mess-, Regel- und Schalttechnik, Umweltschutzsysteme und Sicherheitstechnik. Außerhalb der Zuliefererindustrie, zum Beispiel im Hafenmanagement, sind vor allem Finanzierungen, Personalentwicklung und Know-how der ausländischen Partner gefragt. Beim Hafenbau und deren Ausstattung werden insbesondere Heavy Equipment, Krananlagen, Logistiksysteme und -dienstleistungen, Kühl- und Lagersysteme sowie Kommunikations- und Navigationsequipment und Sicherheitssysteme benötigt. Weitere mögliche Betätigungsfelder sind zum Beispiel Wellen- und Gezeitenkraft, Wellenmessungen und Ozeanographie sowie eine Reihe weiterer Aktivitäten im Bereich der Meerestechnologie, die auf hochentwickelte Technologien aus dem Ausland angewiesen sind.

Eine Reihe deutscher Unternehmen ist bereits vor Ort mit eigenen Repräsentanzen vertreten bzw. wird von lokalen Unternehmen repräsentiert. Darunter finden sich namhafte Unternehmen wie die Bosch Rexroth AG, MAN und die Meyer Werft, aber auch vielleicht etwas weniger bekannte Firmen wie die Voith GmbH & Co. KGaA, die VULKAN Kupplungs- und Getriebebau Bernhard Hackforth GmbH & Co. KG, die Weatherdock AG oder die Helzel Messtechnik GmbH sind vor Ort erfolgreich im Geschäft. Dabei profitieren diese Unternehmen von Ihrer lokalen Präsenz im Markt.

Die derzeitige dynamische Entwicklung des indonesischen maritimen Sektors stellt für deutsche Unternehmen einen guten Zeitpunkt dar, um in den indonesischen Markt einzusteigen. Frühzeitiges Handeln erhöht dabei die Chancen auf erfolgreiche Geschäfte und ein nachhaltiges Engagement in Indonesien oder mit den Worten von Eddie Logam: „*There are many opportunities for foreign participants, and Indonesia will greatly reward early movers*“. <sup>168</sup> Dabei ist der Erfolg nicht zuletzt von der Wahl eines erfahrenen, zuverlässigen Partners und den eigenen Kenntnissen des Marktes abhängig.

---

<sup>168</sup> (Oxford Business Group, 2015)

## 7 Bibliographie

- The World Bank Group. (2016, September 22). *Indonesia Overview*. Retrieved Oktober 30, 2016, from worldbank.org: <http://www.worldbank.org/en/country/indonesia/overview>
- AHK Indonesien. (2016). *Exporting to Indonesia - Stand 2016*. Jakarta: AHK Indonesien.
- Antara News. (2017, Februar 14). *Indonesia, Timor Leste Establish SOC to Settle Border Disputes*. Retrieved from [www.antaranews.com](http://www.antaranews.com) : <http://www.antaranews.com/en/news/109385/indonesia-timor-leste-establish-soc-to-settle-border-disputes>
- Antara News. (2018, Januar 22). *PT PAL targetkan produksi tujuh kapal rudal*. Retrieved Januar 22, 2018, from [www.antaranews.com](http://www.antaranews.com): <https://www.antaranews.com/berita/679493/pt-pal-targetkan-produksi-tujuh-kapal-rudal>
- Asian Development Bank. (2018). *Indonesia: Economy*. Retrieved Januar 22, 2018, from ADB Asian Development Bank: <https://www.adb.org/countries/indonesia/economy>
- Auswärtiges Amt. (Oktober 2014). *Länderinformation: Indonesien*. Abgerufen am 10. Februar 2015 von [http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes\\_Uebersichtsseiten/Indonesien\\_node.html#](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Indonesien_node.html#)
- Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). (n.d.). Retrieved Januar 05, 2018, from [investinindonesia.uk](http://investinindonesia.uk): [http://investinindonesia.uk/wp-content/uploads/2017/08/4\\_Development\\_of\\_Bitung\\_International\\_Hub\\_Port\\_\\_Bitung\\_\\_North\\_Sulawesi.pdf](http://investinindonesia.uk/wp-content/uploads/2017/08/4_Development_of_Bitung_International_Hub_Port__Bitung__North_Sulawesi.pdf)
- Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). (2018, Januar 23). Retrieved from <http://www.bkpm.go.id>: <http://www.bkpm.go.id/en/investment-procedures/negative-investment-list>
- Badan Pusat Statistik. (2016-a). *Perkembangan Ekspor dan Impor Indonesia September 2016*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2016-b). *Statistik Indonesia. Statistical Yearbook of Indonesia 2016*. Jakarta: Badan Pusat Statistik. Retrieved Juni 18, 2017
- Bank Indonesia. (2017-a, Juni 15). *Economic Policy Package (Phase XV) - Development of Business And Competitiveness of National Logistics Service Providers*. Retrieved Januar 08, 2018, from <http://www.bi.go.id/en/iru/highlight-news/Documents/Fact%20Sheet%20EPP%20XV.pdf>
- Bank Indonesia. (2017-b, Juni 15). *Economic Policy Package XV: Development of Business and Competitiveness of National Logistics Service Providers*. (B. Indonesia, Ed.) Retrieved Januar 22, 2018, from [www.bi.go.id](http://www.bi.go.id): <http://www.bi.go.id/en/iru/highlight-news/Pages/Economic-Policy-Package-XV.aspx>
- Bank Indonesia. (2018, Januar 22). Retrieved from [www.bi.go.id](http://www.bi.go.id): <http://www.bi.go.id/en/moneter/informasi-kurs/transaksi-bi/Default.aspx>
- Batam Indonesia Free Zone Authority. (2017). *About BIFZA - Greetings*. Retrieved Januar 10, 2018, from BIFZA - Batam Indonesia Free Trade Zone Authority: <http://datin.bpbatam.go.id/?p=61>
- Bisnis. (2017, August 20). *Pengembangan Pelabuhan Bitung Dikebut*. Retrieved Januar 05, 2017, from <http://kabar24.bisnis.com/read/20170820/78/682490/pengembangan-pelabuhan-bitung-dikebut>

- Bisnis.com. (2018, Januar 23). *Pemerintah Hapus Bea Masuk 107 Komponen Galangan Kapal Akhir Januari*. Retrieved Februar 09, 2018, from <http://industri.bisnis.com>: <http://industri.bisnis.com/read/20180123/257/729601/pemerintah-hapus-bea-masuk-107-komponen-galangan-kapal-akhir-januari>
- BKPM - Indonesia Investment Coordination Board. (2017). *Domestic and Foreign Investment Realization in Quarter II and January - June 2017*. Jakarta: BKPM. Retrieved September 19, 2017, from [http://www.bkpm.go.id/images/uploads/file\\_siaran\\_pers/2%29\\_Paparan\\_Bahasa\\_Ingggris\\_Press\\_Release\\_TW\\_II\\_dan\\_Jan\\_Juni\\_2017.pdf](http://www.bkpm.go.id/images/uploads/file_siaran_pers/2%29_Paparan_Bahasa_Ingggris_Press_Release_TW_II_dan_Jan_Juni_2017.pdf)
- Central Intelligence Agency. (2017, November 09). *The World Factbook*. Retrieved 10 26, 2016, from [www.cia.gov](http://www.cia.gov): <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>
- Chandran, N. (18. Oktober 2016). *Indonesian President Jokowi celebrates 2 years in office with an eye on 2019 vote*. Abgerufen am 30. Oktober 2016 von CNBC.com: <http://www.cnbc.com/2016/10/18/indonesian-president-jokowi-celebrates-2-years-in-office-with-an-eye-on-2019-vote.html>
- Clarksons Research. (2016, August 31). *Coming Up Dry – Drilling Offshore Indonesia*. Retrieved from <https://clarksonresearch.wordpress.com>: <https://clarksonresearch.wordpress.com/2016/08/31/coming-up-dry-drilling-offshore-indonesia/>
- CNN Indonesia. (2017, Dezember 22). *Kementerian Perhubungan Tambah Lima Rute Tol Laut di 2018*. Retrieved Januar 18, 2018, from [www.cnnindonesia.com](http://www.cnnindonesia.com): <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20171221141225-92-264014/kementerian-perhubungan-tambah-lima-rute-tol-laut-di-2018>
- Coordinating Ministry for Economic Affairs of the Republic of Indonesia. (2011). *Masterplan. Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2025*. Jakarta: Coordinating Ministry For Economic Affairs.
- Daily Express. (2015, Oktober 16). *Border Disputes Differ for Indonesia, M'sia*. Retrieved from [www.dailyexpress.com.my](http://www.dailyexpress.com.my) : <http://www.dailyexpress.com.my/news.cfm?NewsID=103802>
- Deloitte Touche Tohmatsu Limited. (2014). *Taxation and Investment in Indonesia 2014 - Reach, Relevance and Reliability*. Jakarta: Deloitte Touche Tohmatsu Limited.
- Deloitte Touche Tohmatsu Limited. (2017). *Taxation and Investment in Indonesia 2017*. Retrieved Januar 23, 2018, from <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-indonesiaguide-2017.pdf>
- detikcom. (2017, September 19). *Industri Pelayaran RI makin Menggeliat dalam 10 Tahun*. Retrieved Januar 17, 2018, from <https://finance.detik.com>: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3651543/industri-pelayaran-ri-makin-menggeliat-dalam-10-tahun>
- detikcom. (2018, Januar 11). *Susi Tenggelamkan 127 Kapal Maling Ikan di 2017*. Retrieved Januar 19, 2018, from <https://finance.detik.com>: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3810246/susi-tenggelamkan-127-kapal-maling-ikan-di-2017>
- Dinarto, D. (2016, Dezember 29). *Indonesia Needs to Step up Its Fight Against Maritime Piracy*. Retrieved from <http://thediplomat.com>: <http://thediplomat.com/2016/12/indonesia-needs-to-step-up-its-fight-against-maritime-piracy/>
- Directorate General of Customs and Excise. (2017, September 08). *DJBC Sapu Bersih Penyelundupan di Perairan Selat Malaka*. Retrieved Januar 22, 2018, from <http://beacukai.go.id>: <http://beacukai.go.id/berita/djbc-sapu-bersih-penyelundupan-di-perairan-selat-malaka.html>

- Djamaluddin, R. (2017). Connecting Indonesia and the World: Accelerating and Balancing the Development. *World Ports Conference*. Nusa Dua.
- Dodd, C. (28. Februar 2015). *Indonesia launches massive port expansion*. Abgerufen am 17. Juli 2015 von Financeasia.com: <http://www.financeasia.com/News/394905,indonesia-launches-massive-port-expansion.aspx>
- Domínguez, G. (26. Januar 2015). *100 Days in Power - Has Indonesia's Jokowi Shaken Things up?* Abgerufen am 26. Januar 2015 von www.dw.de: <http://www.dw.de/100-days-in-power-has-indonesias-jokowi-shaken-things-up/a-18210982>
- Ernst & Young Global Limited. (2016). *ASEAN 2016 and beyond - New markets, new bases*. Ernst & Young Global Limited.
- EU-Indonesia Business Network. (2016, k.A. k.A.). *Business Guide - Export to Indonesia*. Retrieved from www.eibn.org: [http://www.eibn.org/en/page/bizguide\\_content/2](http://www.eibn.org/en/page/bizguide_content/2)
- Europaparlament. (2018, Januar 23). Retrieved from <http://www.europarl.europa.eu>: <http://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-balanced-and-progressive-trade-policy-to-harness-globalisation/file-eu-indonesia-fta>
- Global Business Guide Indonesia. (2014). *Indonesia's Shipping & Shipyard Industry*. Von www.gbgingonesia.com: [http://www.gbgingonesia.com/en/services/article/2014/indonesia\\_s\\_shipping\\_andamp\\_shipyard\\_industry.phpticle/2014/indonesia\\_s\\_shipping\\_andamp\\_shipyard\\_industry.php](http://www.gbgingonesia.com/en/services/article/2014/indonesia_s_shipping_andamp_shipyard_industry.phpticle/2014/indonesia_s_shipping_andamp_shipyard_industry.php) abgerufen
- Global Business Guide Indonesia. (13. Mai 2015-a). *ASEAN Investors Afloat in a Sea of Uncertainty in Indonesia's Shipping Industry*. Abgerufen am 09. August 2015 von gbgingonesia.com: [http://www.gbgingonesia.com/en/main/legal\\_updates/asean\\_investors\\_afloat\\_in\\_a\\_sea\\_of\\_uncertainty\\_in\\_indonesia\\_s\\_shipping\\_industry.php](http://www.gbgingonesia.com/en/main/legal_updates/asean_investors_afloat_in_a_sea_of_uncertainty_in_indonesia_s_shipping_industry.php)
- Global Business Guide Indonesia. (2016, k.A. k.A.). *Agent and Distributorship in Indonesia*. Retrieved from www.gbgingonesia.com: [http://www.gbgingonesia.com/en/main/business\\_guide/2015/agent\\_and\\_distributorship\\_in\\_indonesia\\_11386.php](http://www.gbgingonesia.com/en/main/business_guide/2015/agent_and_distributorship_in_indonesia_11386.php)
- GTAI - Germany Trade & Invest. (30. Oktober 2014-a). *Indonesiens Handelsflotte nach Regulierungen auf Expansionskurs*.
- GTAI - Germany Trade & Invest. (2014-b). Neuer Präsident Indonesiens plant "maritime Autobahn". Jakarta: German Trade and Invest (GTAI).
- GTAI - Germany Trade & Invest. (2016-a, Februar 15). *Internationale Kapitalgeber zieht es nach Indonesien*. Retrieved November 1, 2016, from GTA I - Germany Trade & Invest: <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=internationale-kapitalgeber-zieht-es-nach-indonesien,did=1410864.html>
- GTAI - Germany Trade & Invest. (2016-b, März 18). *Kaufkraft und Konsumverhalten - Indonesien*. Retrieved November 11, 2016, from GTA I - Germany Trade & Invest: <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaefspraxis/kaufkraft-und-konsumverhalten,t=kaufkraft-und-konsumverhalten--indonesien,did=1429428.html>
- GTAI - Germany Trade & Invest. (2016-c). *Wirtschaftsdaten Kompakt Indonesien. Mai 2016*. Bonn-Berlin: Germany Trade and Invest.
- GTAI - Germany Trade & Invest. (2016-d). *Wirtschaftsdaten kompakt Indonesien - November 2016*. Berlin-Bonn: GTA I - Germany Trade & Invest.

- GTAI - Germany Trade & Invest. (2016-e, August 05). Retrieved November 03, 2016, from [www.gtai.de: https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=indonesien-importiert-weniger-automobile,did=1504776.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=indonesien-importiert-weniger-automobile,did=1504776.html)
- GTAI - Germany Trade & Invest. (2017). *Wirtschaftsdaten kompakt Indonesien*. Berlin: GTAI. Retrieved September 23, 2017, from [http://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/MKT/2016/11/mkt201611222052\\_159640\\_wirtschaftsdaten-kompakt---indonesien.pdf?v=2](http://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/MKT/2016/11/mkt201611222052_159640_wirtschaftsdaten-kompakt---indonesien.pdf?v=2)
- Halimanjaya, A., Nakhooda, S., & Barnard, S. (2014). *The Effectiveness of Climate Finance: A review of the Indonesian Climate Change Trust Fund*. Londong: Overseas Development Institute.
- Handayani, O. (2017, 05 16). <http://indonesiaexpat.biz/business-property/government-prepare-sea-toll-container-ships/>. *Indonesia Expat*. Retrieved 01 16, 2008, from <http://indonesiaexpat.biz/business-property/government-prepare-sea-toll-container-ships/>
- Himawan, A. (2016, September 17). *Kemehup Terapkan Inaportnet di 12 Pelabuhan*. Retrieved from [www.suara.com: http://www.suara.com/bisnis/2016/09/17/105103/kemehub-terapkan-inaportnet-di-12-pelabuhan](http://www.suara.com/bisnis/2016/09/17/105103/kemehub-terapkan-inaportnet-di-12-pelabuhan)
- Hwee, T. H. (2016, Mai 09). *Transforming Indonesia into a maritime power*. Retrieved November 18, 2016, from IE Singapore Go Global: <http://www.iesingapore.gov.sg/Media-Centre/News/2016/5/Transforming-Indonesia-into-a-maritime-power>
- ICC International Maritime Bureau. (2018). *Piracy and Armed Robbery Against Ships 2017*. k.A.: ICC International Maritime Bureau. Retrieved Januar 18, 2018, from <https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>
- Indonesia Investments. (2016-a, Juni 11). *Fewer Restrictions on Trading Companies under New Negative Investment List*. Retrieved November 05, 2016, from [www.indonesia-investments.com: http://www.indonesia-investments.com/business/business-columns/fewer-restrictions-on-trading-companies-under-new-negative-investment-list/item6915](http://www.indonesia-investments.com/business/business-columns/fewer-restrictions-on-trading-companies-under-new-negative-investment-list/item6915)
- Indonesia Investments. (2016-b, Mai 28). *Important Changes Construction Companies in the Negative Investment List 2016*. Retrieved November 05, 2016, from [http://www.indonesia-investments.com: http://www.indonesia-investments.com/business/business-columns/important-changes-construction-companies-in-the-negative-investment-list-2016/item6863](http://www.indonesia-investments.com/business/business-columns/important-changes-construction-companies-in-the-negative-investment-list-2016/item6863)
- Indonesia Investments. (2016-c, Dezember 23). *Infrastructure Development in Indonesia*. Retrieved November 18, 2016, from [www.indonesia-investments.com: http://www.indonesia-investments.com/business/risks/infrastructure/item381?](http://www.indonesia-investments.com/business/risks/infrastructure/item381?)
- Indonesia Investments. (2016-d, Mai 27). *Opening Foreign Investment in Indonesia: E-Commerce Industry*. Retrieved November 05, 2016, from [Indonesia-Investments: http://www.indonesia-investments.com/news/todays-headlines/opening-foreign-investment-in-indonesia-e-commerce-industry/item6860](http://www.indonesia-investments.com/news/todays-headlines/opening-foreign-investment-in-indonesia-e-commerce-industry/item6860)
- Indonesia Investments. (2017-a, Dezember 05). *IPO News Indonesia: Pelita Samudera Shipping Makes Trading Debut*. Retrieved Januar 22, 2018, from [www.indonesia-investments.com: https://www.indonesia-investments.com/id/news/todays-headlines/ipo-news-indonesia-pelita-samudera-shipping-makes-trading-debut/item8397?](https://www.indonesia-investments.com/id/news/todays-headlines/ipo-news-indonesia-pelita-samudera-shipping-makes-trading-debut/item8397?)
- Indonesia Investments. (2017-b, Mai 11). *Investment in Indonesia's Oil & Gas Sector Fell in Q1-2017*. Retrieved Januar 17, 2018, from <https://www.indonesia-investments.com/news/todays-headlines/investment-in-indonesia-s-oil-gas-sector-fell-in-q1-2017/item7811?>

- Indonesia Investments. (2017-c, Januar 30). *Pertamina Appointed Operator of 8 Indonesian Oil & Gas Blocks in 2018*. Retrieved Januar 19, 2018, from Indonesia-Investments: <https://www.indonesia-investments.com/news/todays-headlines/pertamina-appointed-operator-of-8-indonesian-oil-gas-blocks-in-2018/item7565>
- Indonesia Investments. (2018, Januar 05). Credit Growth in Indonesia Bleak in 2017, Better in 2018? Retrieved Januar 08, 2018, from <https://www.indonesia-investments.com/news/todays-headlines/credit-growth-in-indonesia-bleak-in-2017-better-in-2018/item8469>
- Indonesia Ship Component Industry Association. (2017). *Indonesia Ship Component Industry Business Cooperation Opportunities*.
- Indonesia, C. (2017, August 15). *Pengerjaan Kapal Selam Buatan Indonesia Rampung Tahun 2018*. Retrieved Januar 22, 2018, from [www.cnnindonesia.com: https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170814185635-20-234709/pengerjaan-kapal-selam-buatan-indonesia-rampung-tahun-2018](http://www.cnnindonesia.com/nasional/20170814185635-20-234709/pengerjaan-kapal-selam-buatan-indonesia-rampung-tahun-2018)
- International Trade Center. (2018, Januar 12). <https://www.trademap.org/Index.aspx>. Retrieved from <https://www.trademap.org/Index.aspx>
- Iperindo. (2017). *Industrial Collaboration on Equipment and Ship Component. Discussion on Greece-Indonesia Industrial Cooperation*.
- ISEAS Yusof Ishak Institute. (2017). *Can the Decline of Batam's Shipbuilding Industry be Reversed?* Retrieved Januar 09, 2018, from [https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS\\_Perspective\\_2017\\_10.pdf](https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2017_10.pdf)
- Jakarta Globe. (2017, Februar 24). *Indonesia to Double GDP Contribution From Maritime Sector in Next Decade*. Retrieved 12 15, 2017, from <http://jakartaglobe.id/business/indonesia-double-gdp-contribution-maritime-sector-next-decade/>
- Jakarta Globe. (2018, Januar 10). *Upstream Oil and Gas Revenue Meets Target in 2017*. Retrieved Januar 19, 2018, from <http://jakartaglobe.id: http://jakartaglobe.id/business/upstream-oil-gas-revenue-meets-target-2017/>
- Kania, D. (04. Mai 2015). *Bukopin Segera "Kick Off" Kredit Kapal Laut Angkut*. Abgerufen am 02. September 2015 von [www.beritasatu.com: http://www.beritasatu.com/bank-dan-pembiayaan/271064-bukopin-segera-kick-off-kredit-kapal-laut-angkut.html](http://www.beritasatu.com/bank-dan-pembiayaan/271064-bukopin-segera-kick-off-kredit-kapal-laut-angkut.html)
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia - Ministry of Trade. (2017). *Total Balance of Trade of Indonesia. 2011-2016*. Retrieved Juli 20, 2017, from [Kementerian Perdagangan Republik Indonesia: http://www.kemendag.go.id/en/economic-profile/indonesia-export-import/indonesia-trade-balance](http://www.kemendag.go.id/en/economic-profile/indonesia-export-import/indonesia-trade-balance)
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016, Dezember 1). *Paparan Menteri Perhubungan - Kongres Maritim Indonesia Tahun 2016*. Surabaya, Ostjava, Indonesien.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017). *Statistik perhubungan 2016*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Retrieved 01 03, 2018, from [http://dephub.go.id/public/ppid\\_assets/files/posts/statistik-perhubungan-i-tahun-2016.pdf](http://dephub.go.id/public/ppid_assets/files/posts/statistik-perhubungan-i-tahun-2016.pdf)
- Kompas.com. (2017-a, Juni 12). *Pelni Berencana Gunakan Kapal Produksi Dalam Negeri*. Retrieved Januar 11, 2018, from <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/06/12/154433726/pelni.berencana.gunakan.kapal.produksi.dalam.negeri>
- Kompas.com. (2017-b, Juni 12). *Pelni Berencana Gunakan Kapal Produksi Dalam Negeri*. Retrieved Januar 22, 2018, from <http://ekonomi.kompas.com: http://ekonomi.kompas.com/read/2017/06/12/154433726/pelni.berencana.gunakan.kapal.produksi.dalam.negeri>

- Kompas.com. (2018, Januar 10). *Peneggelaman Kapal ala Susi Dipuji Jokowi, Dikritik JK dan Luhut*. Retrieved Januar 19, 2018, from <http://nasional.kompas.com: http://nasional.kompas.com/read/2018/01/10/09132351/peneggelaman-kapal-ala-susi-dipuji-jokowi-dikritik-jk-dan-luhut>
- Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD). (2017). *Ships built by country of built, annual, 2014, 2015 and 2016*. Abgerufen am 05. Januar 2018 von UNCTADstat: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>
- Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD). (2018). *Merchant Fleet by Flag of Registration and by Type of Ship, 1980-2017*. Abgerufen am 23. November 2016 von UNCTADSTAT: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>
- KPMG. (2015). *Investing in Indonesia 2015*. Jakarta: KPMG.
- Kurniawati, D. (13. Januar 2015). *100 Days of Indonesia's Jokowi: Mixed Record*. Abgerufen am 26. Januar 2015 von [www.asiasentinel.com: http://www.asiasentinel.com/politics/jokowis-first-100-days-mixed-record/](http://www.asiasentinel.com: http://www.asiasentinel.com/politics/jokowis-first-100-days-mixed-record/)
- Marintec Indonesia. (2016, April 22). *Megaproyek Makassar Dikebut*. Retrieved November 09, 2016, from <http://marintecindonesia.com: http://marintecindonesia.com/megaproyek-makassar-new-port-dikebut/>
- Market Analysis and Research, International Trade Centre (ITC). (2018, k. A. k. A.). *Trade Map - Bilateral trade between Indonesia and Germany | Product: 89 Ships, boats and floating structures*. Retrieved Januar 18, 2018, from [www.trademap.org: https://www.trademap.org/Bilateral\\_TS.aspx?nvpm=1|360|276|89||4|1|1|2|1|1|1](https://www.trademap.org: https://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx?nvpm=1|360|276|89||4|1|1|2|1|1|1)
- McKinsey & Company. (2012). *The Archipelago Economy - Unleashing Indonesia's Potential*. k.A.: McKinsey Global Institute.
- MediaCorp News Group. (2015, Mai 26). *Indonesia's shipping industry estimated at US\$20b*. Retrieved August 28, 2015, from [www.hannelnewsasia.com: http://www.channelnewsasia.com/news/business/indonesia-s-shipping/1873418.html](http://www.hannelnewsasia.com: http://www.channelnewsasia.com/news/business/indonesia-s-shipping/1873418.html)
- Minister of Trade of the Republic of Indonesia. (2017, October 26). Regulation of Minister of Trade of Republic of Indonesia Concerning Provisions for th Use of Sea Transportation and National Insurance for the Export and Import of Certain Goods. The Government of the Republic of Indonesia. Retrieved Januar 19, 2018, from <http://www.apbi-icma.org/wp-content/uploads/2018/01/Permendag-82-Tahun-2017-English-Version-.pdf>
- Minister of Transport of the Republic of Indonesia. (11. März 2014). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 10 Tahun 2014 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing. Jakarta: The Government of the Republic of Indonesia.
- Ministry of Finance. (2017, Januar 27). *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 6/PMK.010/2017 Tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor*. Retrieved Februar 06, 2018, from <http://www.sjdih.depkeu.go.id: http://www.sjdih.depkeu.go.id/fullText/2017/6~PMK.010~2017Per.pdf>
- Ministry of Transport of the Republic of Indonesia. (2016). *Statistik Perhubungan 2014 Buku I*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Ministry of Transport of the Republic of Indonesia. (2017). *Statistik Perhubungan 2016 - Buku I*. Jakarta: Ministry of Transport of the Republic of Indonesia. Retrieved Januar 17, 2018, from [http://www.dephub.go.id/public/ppid\\_assets/files/posts/statistik-perhubungan-i-tahun-2016.pdf](http://www.dephub.go.id/public/ppid_assets/files/posts/statistik-perhubungan-i-tahun-2016.pdf)
- Mönch Publishing Group. (2016, Oktober 31). Retrieved Januar 25, 2018, from [www.monch.com: http://www.monch.com/mpg/news/15-maritime/145-indonesian-modernisation-plans-and-capabilities.html](http://www.monch.com: http://www.monch.com/mpg/news/15-maritime/145-indonesian-modernisation-plans-and-capabilities.html)

- Natahadibrata, N. (20. Mai 2015). *Port operators get concessions in Surabaya and Makassar*. Abgerufen am 21. Juli 2015 von Jakarta Post: <http://www.thejakartapost.com/news/2015/05/20/port-operators-get-concessions-surabaya-and-makassar.html>
- Noer, C. H. (2015, Februar 07). *Kebangkitan Industri Galangan Kapal dari Timur*. Retrieved November 17, 2016, from Antara Jatim : <http://www.antarajatim.com/lihat/berita/151210/kebangkitan-industri-galangan-kapal-dari-timur>
- Nonto, A. W. (2015, Januar 01). *Hopes for Shipbuilding Sail on the Horizon*. Retrieved Juli 21, 2015, from Jakarta Globe: <http://thejakartaglobe.beritasatu.com/business/hopes-for-shipbuilding-sail-on-the-horizon/>
- Nusantara Maritime News. (2015-a, Juli 29). *Industri Perkapalan Ditargetkan Bangun Kapal 200 Ribu DWT*. Retrieved November 15, 2016, from maritimnews.id: <https://maritimnews.id/industri-perkapalan-ditargetkan-bangun-kapal-200-ribu-dwt/>
- offshore-technology.com. (2017, September 19). *Indonesia to witness most planned project starts in Southeast Asia*. Retrieved Januar 17, 2018, from offshore-technology.com: <http://www.offshore-technology.com/research-reports/researchreportindonesia-to-witness-most-planned-project-starts-in-southeast-asia-5928837/>
- Okezone Finance. (2017, Dezember 19). <https://economy.okezone.com/read/2017/12/19/320/1833011/pelindo-iii-gandeng-investor-china-garap-proyek-reklamasi-di-teluk-lamong>. Retrieved Januar 04, 2018, from <https://economy.okezone.com/read/2017/12/19/320/1833011/pelindo-iii-gandeng-investor-china-garap-proyek-reklamasi-di-teluk-lamong>
- Oxford Business Group. (2015). *Eddy K Logam, Chairman, Indonesia Ship Building and Offshore Association (IPERINDO): Interview*. Retrieved Februar 09, 2018, from <https://oxfordbusinessgroup.com>: [https://oxfordbusinessgroup.com/interview/obg-talks-eddy-k-logam-chairman-indonesia-ship-building-and-offshore-association-iperindo#report\\_launcher](https://oxfordbusinessgroup.com/interview/obg-talks-eddy-k-logam-chairman-indonesia-ship-building-and-offshore-association-iperindo#report_launcher)
- Paryanto. (2015, k.A. k.A.). *Indonesian Security Challenges: Problems and Prospect to Improve National Security*. Retrieved from <http://web.isanet.org> : <http://web.isanet.org/Web/Conferences/AP%20Hong%20Kong%202016/Archive/3f32ce2b-3231-4319-8ccf-efebd8f38c66.pdf>
- PricewaterhouseCoopers. (2017-a, September 06). *Infrastructure: Construction of Patimban Port expedited*. Retrieved Januar 05, 2018, from <https://www.pwc.com/id/en/media-centre/infrastructure-news/september-2017/infrastructure--construction-of-patimban-port-expedited.html>
- PricewaterhouseCoopers. (2017-b). *PwC Indonesia Oil and Gas in Indonesia: Investment and Taxation Guide May 2017 - 8th Edition*. Jakarta: PricewaterhouseCoopers. Retrieved Januar 17, 2018, from <https://www.pwc.com/id/en/energy-utilities-mining/assets/oil-and-gas/oil-and-gas-guide-2017.pdf>
- Pt. Dok & Perkapalan. (2018, Januar 22). <http://www.dok-sby.id/main/>. Retrieved Januar 22, 2018, from <http://www.dok-sby.id/main/>: <http://www.dok-sby.id/main/>
- PT. PAL Indonesia (PERSERO). (N.N.). *Shipbuilding Industry and General Engineering. Company Profile*. N.N.: PT. PAL Indonesia (PERSERO).
- PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero). (2016). *Annual Report 2016*. PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero).
- PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero). (2015). *Advancing Excellence through Performance. Annual Report 2015*. Jakarta: PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

- PT. Pelabuhan Indonesia II. (2016). *Annual Report 2016*. Jakarta: PT. Pelabuhan Indonesia II.
- PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero). (2017). *Annual Report 2016*. PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero).
- PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero). (2016). *Annual Report 2016*. Makassar: PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero).
- Rahmat, R. (2017, 04 10). Indonesia commissions first Martadinata-class guided-missile frigate. *Janes 360*. Retrieved 01 16, 2018, from <http://www.janes.com/article/69422/indonesia-commissions-first-martadinata-class-guided-missile-frigate>
- Ray, D. (2008). *Indonesian Port Sector and the 2008 Shipping Law*. N.N.: Behörde der Vereinigten Staaten für internationale Entwicklung (USAID).
- Republika. (2017, Mai 19). *OJK Sebut Perbankan Rugi Tak Modali Sektor Kelautan*. Retrieved Januar 08, 2018, from <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/keuangan/17/05/18/oq5jwh415-minim-kredit-perbankan-ke-sektor-maritim-dan-kelautan-hanya-124-persen>
- Reuters. (2017, Dezember 20). *Offshore oil searches are coming back to fashion - just not in Asia*. Retrieved Januar 19, 2018, from reuters.com: <https://www.reuters.com/article/us-offshore-drilling-asia-analysis/offshore-oil-searches-are-coming-back-to-fashion-just-not-in-asia-idUSKBN1EE0IQ>
- Reuters. (2018, Januar 10). *reuters.com*. Retrieved Januar 17, 2018, from <https://www.reuters.com/article/indonesia-petrochina-contracts/petrochina-eyes-extension-of-indonesian-contracts-idUSL4N1P5261>
- S&P Global Platts. (2017, 12 16). *Indonesia's Pertamina boosts 2018 upstream investment by 21% on year, focuses on Mahakam*. Retrieved 01 17, 2018, from <https://www.platts.com/latest-news/oil/jakarta/indonesias-pertamina-boosts-2018-upstream-investment-27900966>
- S&P Global Platts. (2018, Januar 11). *PetroChina eyes aggressive upstream expansion in Indonesia*. Singapore. Retrieved Januar 17, 2018, from <https://www.platts.com/latest-news/oil/singapore/petrochina-eyes-aggressive-upstream-expansion-27904964>
- Sail Indonesia. (18. 01 2018). *Indonesia for the Sailor - Different Field, Different Grasshopper*. Abgerufen am 16. August 2015 von sailindonesia.net: <http://www.sailindonesia.net/indonesia/indonesia.php>
- Samudera, P. (2018, Januar 17). (M. Neuber, & P. Retno, Interviewers)
- Santiago, A. (2017, Mai 10). *ARRIVAL AND WELCOME CEREMONY | New PN Landing Dock Vessel Davao Del Sur (LD602)*. *DWDD*, 1. Retrieved Januar 16, 2018, from <http://dwdd.com.ph/2017/05/10/arrival-and-welcome-ceremony-new-pn-landing-dock-vessel-davao-del-sur-ld602-2/>
- Santoso, Y. I. (2016, August 29). *Industri kapal lokal merasa masih anak tiri*. Retrieved November 15, 2016, from kontan.co.id: <http://industri.kontan.co.id/news/industri-kapal-lokal-merasa-masih-anak-tiri>
- Schwab, K. (2017). *The Global Competitiveness Report 2017/18*. Geneva: World Economic Forum.
- Seatrade. (2014, Januar 09). *Indonesian shipping industry growth seen slowing*. Retrieved August 28, 2015, from [www.seatrade-maritime.com: http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/indonesian-shipping-industry-growth-seen-slowing.html](http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/indonesian-shipping-industry-growth-seen-slowing.html)
- Sindonews. (2017, Februar 12). *BNI Siap Genjot Kredit Maritim di 2017*. Retrieved Januar 08, 2018, from <https://ekbis.sindonews.com/read/1179286/178/bni-siap-genjot-kredit-maritim-di-2017-1486911439>

- Strategic Asia. (2012). *Implementing Indonesia's Economic Master Plan (MP3EI): Challenges, Limitations, and Corridor Specific Differences*. k.A.: Strategis Asia.
- Süddeutsche Zeitung. (2017, Mai 23). auf Kurs in stürmischer See: Milliardenverluste in Asien, gute Geschäfte in Deutschland. Retrieved Januar 11, 2018, from [www.ke-next.de](http://www.ke-next.de): <http://www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/schiffbau---hamburg-deutsche-schiffbauer-besorgt-konkurrenz-aus-china-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-170522-99-557024>
- Suryowati, E. (03. Juli 2015). *Ini Pelabuhan Bertaraf Internasional Satu-satunya di Indonesia*. Abgerufen am 21. Juli 2015 von Kompas: <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/07/03/202800526/Ini.Pelabuhan.Bertaraf.Internasional.Satu-satunya.di.Indonesia>
- Tempo. (2016, Mai 17). *Ekonomi Lesu, 4.900 Kapal Pelayaran Menganggur*. Retrieved from <https://m.tempo.co>: <https://m.tempo.co/read/news/2016/05/17/090771568/ekonomi-lesu-4-900-kapal-pelayaran-menganggur>
- Tempo. (2017, 08 28). Newest Navy Submarine from Korea Arrives in Surabaya. *Tempo*. Retrieved 01 16, 2018, from <https://en.tempo.co/read/news/2017/08/28/055904013/Newest-Navy-Submarine-from-Korea-Arrives-in-Surabaya>
- The Diplomat. (13. Januar 2015-a). Explaining Indonesia's 'Sink The Vessels' Policy Under Jokowi. Abgerufen am 16. Juli 2015 von [www.thediplomat.com](http://www.thediplomat.com): <http://www.thediplomat.com/2015/01/explaining-indonesias-sink-the-vessels-policy-under-jokowi/>
- The Diplomat. (21. Mai 2015-b). Indonesia Sinks First Vessel From China Under Jokowi. Jakarta raises the stakes in its war on illegal fishing. Abgerufen am 16. July 2015 von [thediplomat.com](http://www.thediplomat.com): <http://www.thediplomat.com/2015/05/indonesia-sinks-first-vessel-from-china-under-jokowi/>
- The Habibie Center. (2017). *Maritime Logistics in Asean: An Investment Guidebook*. Retrieved from <https://thcasean.org/read/articles/357/Maritime-Logistics-in-ASEAN-An-Investment-Guidebook>
- The Jakarta Post. (2016-a, Juli 02). *Indonesia, Philippines to Finalize Overlapping Maritime Boundary Negotiations*. Retrieved from [www.thejakartapost.com](http://www.thejakartapost.com): <http://www.thejakartapost.com/news/2016/07/02/indonesia-philippines-to-finalize-overlapping-maritime-boundary-negotiations.html>
- The Jakarta Post. (2016-b, Oktober 28). Karpowership, PAL to build power ships to light up Indonesia. *The Jakarta Post*. Retrieved Januar 16, 2018, from [www.thejakartapost.com](http://www.thejakartapost.com): <http://www.thejakartapost.com/news/2016/10/28/karpowership-pal-to-build-power-ships-to-light-up-indonesia.html>
- The Jakarta Post. (2016-c, Dezember 14). Oil and gas outlook still gloomy next year. Retrieved from [www.thejakartapost.com/](http://www.thejakartapost.com/): <http://www.thejakartapost.com/news/2016/12/14/oil-and-gas-outlook-still-gloomy-next-year.html>
- The Jakarta Post*. (2016-d, October 20). Retrieved October 26, 2016, from Assessing first two years of Jokowi's rule: <http://www.thejakartapost.com/news/2016/10/20/assessing-first-two-years-of-jokowis-rule.html>
- The Jakarta Post. (2017-a, Mai 3). Analysis: Improving financial inclusion in Indonesia's fisheries sector. *The Jakarta Post*. Retrieved Januar 22, 2018, from <http://www.thejakartapost.com>: <http://www.thejakartapost.com/news/2017/05/03/analysis-improving-financial-inclusion-indonesia-s-fisheries-sector.html>
- The Jakarta Post. (2017-b, Juni 16). Batam economy in a state of emergency, mayor says. Retrieved Januar 10, 2018, from <http://www.thejakartapost.com>: <http://www.thejakartapost.com/news/2017/06/16/batam-economy-in-a-state-of-emergency-mayor-says.html>

- The Jakarta Post. (2017-c, Juni 22). Detention of three PAL graft suspects extended. *The Jakarta Post*, 1. Retrieved Januar 16, 2018, from <http://www.thejakartapost.com/news/2017/06/22/detention-of-three-pal-graft-suspects-extended.html>
- The Jakarta Post. (2017-d, September 12). Jokowi's approval rating remains high. *The Jakarta Post*. Retrieved from <http://www.thejakartapost.com/news/2017/09/12/jokowis-approval-rating-remains-high.html>
- The Jakarta Post. (2017-e, August 23). Local Shipping Firms Must Get Ready to Go Beyond Cabotage. Retrieved Januar 08, 2018, from <https://www.pressreader.com/indonesia/the-jakarta-post/20170823/281973197775186>
- The Jakarta Post. (2017-f, August 23). Local Shipping Frims Must Get Readz to Go Beyonf Cabotage. Retrieved Januar 08, 2018, from <https://www.pressreader.com/indonesia/the-jakarta-post/20171218/281895888597430>
- The Jakarta Post. (2018-a, Januar 10). Indonesia sets sights on \$17.04b oil and gas investment in 2018. *The Jakarta Post*. Retrieved Januar 17, 2018, from <http://www.thejakartapost.com/news/2018/01/10/indonesia-sets-sights-on-17-04b-oil-and-gas-investment-in-2018.html>
- The Jakarta Post. (2018-b, Januar 19). Indonesia to auction 43 oil and gas blocks by March. *The Jakarta Post*. Retrieved Januar 22, 2018, from <http://www.thejakartapost.com/news/2018/01/19/indonesia-to-auction-43-oil-and-gas-blocks-by-march.html>
- The Jakarta Post. (2018-c, Januar 15). Shipbuilder PT PAL to focus on Navy projects. *The Jakarta Post*, 1. Retrieved Januar 16, 2018, from <http://www.thejakartapost.com/news/2018/01/15/shipbuilder-pt-pal-to-focus-on-navy-projects.html>
- The Load Star. (2017, April 26). No need for more transshipment hubs in South-east Asia, TOC delegates told. Retrieved Januar 04, 2018, from <https://theloadstar.co.uk/no-need-transshipment-hubs-south-east-asia-toc-told/>
- The Maritime Executive. (2018, Januar 23). Retrieved from <https://www.maritime-executive.com>: <https://www.maritime-executive.com/article/imo-pushes-back-ballast-water-compliance-dates#gs.uv9quc0>
- The New York Times. (2017, September 10). *Indonesia, Long on Sidelines, Starts to Confront China's Territorial Claims*. Retrieved Januar 19, 2018, from [www.nytimes.com](http://www.nytimes.com): <https://www.nytimes.com/2017/09/10/world/asia/indonesia-south-china-sea-military-buildup.html>
- The President of the Republic of Indonesia. (28. März 2005). Instruksi President Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Jakarta: Government of the Republic of Indonesia.
- The President of the Republic of Indonesia. (22. Mai 2008). Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2008 Tentang Fokus Program Ekonomi Tahun 2008-2009. Jakarta: The Government of the Republic of Indonesia.
- The President of the Republic of Indonesia. (07. Mai 2008). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: The Government of the Republic of Indonesia.
- The President of the Republic of Indonesia. (01. Februar 2010). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Jakarta: Government of the Republic of Indonesia.
- The President of the Republic of Indonesia. (04. April 2011). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan. Jakarta: The Government of the Republic of Indonesia.
- The President of the Republic of Indonesia. (24. April 2014). Presidential Regulation of the Republic of Indonesia on List of Business Fields Closed to Investment and Business Fields Open, with Conditions, to Investment. Jakarta: Republic of Indonesia.



<http://www.thejakartapost.com/longform/2016/08/29/achieving-mastery-of-the-seas-indonesian-warship-factory-quietly-serves-the-world.html>

# 8 Anhang

## 8.1 Adressen - Kontakte - Informationsquellen

### 8.1.1 Behörden

<b>BKPM – Indonesische Investitionsbehörde (Indonesia Investment Coordinating Board)</b>	
<b>Adresse</b>	<b>Zentrale:</b> Jl. Jend. Gatot Subroto No. 44, Jakarta 12 190  P.O. Box 3186 Jakarta
<b>Telefon</b>	+62 21 525 2008  <b>BKPM – Investor Relations Unit:</b>  +62 21 5292 1329-30 +62 21 5292 1334-35
<b>Fax</b>	+62 21 520 2050
<b>E-Mail</b>	<a href="mailto:info@bkpm.go.id">info@bkpm.go.id</a>
<b>Webseite</b>	<a href="http://www.bkpm.go.id">http://www.bkpm.go.id</a>
<b>BKI - Indonesische Standardisierungs- und Zertifizierungsbehörde für den maritimen Sektor (Biro Klasifikasi Indonesia)</b>	
<b>Adresse</b>	Jl. Yos Sudarso 38-40 Tanjung Priok Jakarta 14320
<b>Telefon</b>	+62 21 430 10 17
<b>Fax</b>	+62 21 430 17 02
<b>E-Mail</b>	<a href="mailto:bkitp@klasifikasiindonesia.com">bkitp@klasifikasiindonesia.com</a>
<b>Webseite</b>	<a href="https://www.bki.co.id">https://www.bki.co.id</a>
<b>KADIN – Indonesische Industrie- und Handelskammer (Indonesian Chamber of Commerce and Industry)</b>	
<b>Adresse</b>	Menara Kadin Indonesia Lt. 29 Jalan HR Rasuna Said X-5 Kav 2-3, Jakarta 12950
<b>Telefon</b>	+62 21 527 4484
<b>Fax</b>	+62 21 527 4331 527 4332
<b>E-Mail</b>	<a href="mailto:sekretariat@kadin-indonesia.or.id">sekretariat@kadin-indonesia.or.id</a> <a href="mailto:kadin@kadin-indonesia.or.id">kadin@kadin-indonesia.or.id</a>
<b>Webseite</b>	<a href="http://www.kadin-indonesia.or.id">http://www.kadin-indonesia.or.id</a>

**Kemendag – Indonesisches Handelsministerium (Ministry of Trade)**

**Adresse** Jl. Ridwan Rais No. 5,  
Jakarta Pusat

**Telefon** +62 21 384 8667 - 384 0138

**Fax** +62 21 384 6106

**E-Mail** [contact.us@kemendag.go.id](mailto:contact.us@kemendag.go.id)

**Webseite** <http://www.kemendag.go.id>

**Kemenperin – Indonesisches Industrieministerium (Ministry of Industry)**

**Adresse** Gedung Kementerian Perindustrian  
Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 52-53  
Jakarta Selatan 12950

**Telefon** +62 21 525 5509 ext 2666

**Fax** -

**E-Mail** [humas@kemenperin.go.id](mailto:humas@kemenperin.go.id)

**Webseite** <http://www.kemenperin.go.id>

**BSNI - Indonesische Standardisierungsbehörde**

**Adresse** Gedung1 BPPT  
Jl. M.H. Thamrin Nr. 8, Kebon Sirih  
Jakarta Pusat 10340

**Telefon** +62 21 392 7422  
+62 21 392 7528

**Fax** -

**E-Mail** [bsn@bsn.go.id](mailto:bsn@bsn.go.id)

**Webseite** [www.bsn.go.id](http://www.bsn.go.id)

**Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman – Indonesisches Koordinierendes Ministerium für Maritime Affairs**

**Adresse** Gedung BPPT 1, 3rd floor  
Jl. MH Thamrin No. 8  
Jakarta Pusat 10340

**Telefon** +62 21 316 8111  
+62 21 314 1790

**Fax** -

**E-Mail** [sekretariat@maritim.go.id](mailto:sekretariat@maritim.go.id)

**Webseite** [www.maritim.go.id](http://www.maritim.go.id)

**Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) – Indonesisches Meeres- und Fischereiministerium**

**Adresse** Jl. Medan Merdeka Timur No. 16  
Jakarta Pusat 10041

**Telefon** +62 21 352 0350  
+62 21 351 9133

**Fax** -

**E-Mail** [pusdatin@kkp.go.id](mailto:pusdatin@kkp.go.id)

**Webseite** [www.kkp.go.id](http://www.kkp.go.id)

**Kementerian Perhubungan – Indonesisches Verkehrsministerium**

**Adresse** Jl. Medan Merdeka Barat No. 8  
Jakarta Pusat 10110

**Telefon** +62 21 381 1308

**Fax** -

**E-Mail** [info151@dephub.go.id](mailto:info151@dephub.go.id)

**Webseite** [www.dephub.go.id](http://www.dephub.go.id)

**Kementerian Pariwisata – Indonesisches Ministerium für Tourismus**

**Adresse** Jl. Medan Merdeka Barat No. 17  
Jakarta Pusat 10340

**Telefon** +62 21 383 8167  
+62 21 314 1790

**Fax** -

**E-Mail** -

**Webseite** <http://www.kemenpar.go.id>

**Kementerian ESDM – Indonesisches Ministerium für Energie und Bodenschätze**

**Adresse** Jl. Medan Merdeka Selatan No. 18  
Jakarta 10110

**Telefon** +62 21 380 4242

**Fax** +62 21 344 0649

**E-Mail** [puskom@esdm.go.id](mailto:puskom@esdm.go.id)

**Webseite** [www.esdm.go.id](http://www.esdm.go.id)

## 8.1.2 Verbände

<b>ABUPI (Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia) – Indonesian Port Corporation Association</b>	
<b>Adresse</b>	Grand Wijaya Center Jl. Wijaya II G-16, Kebayoran Baru Jakarta 12160
<b>Telefon</b>	+62 21 720 6902
<b>Fax</b>	+62 21 720 2860
<b>E-Mail</b>	<a href="mailto:contact@abupi.org">contact@abupi.org</a>
<b>Webseite</b>	<a href="http://www.abupi.org">http://www.abupi.org</a>
<b>BSOA - Batam Shipyard Offshore and Offshore Association)</b>	
<b>Adresse</b>	Kompleks Ruko Pluto, Blok III No.7, Bintang Industri-2 Tanjung Uncang, Batam
<b>Telefon</b>	+62778 7367338
<b>Fax</b>	+62778 7367339
<b>E-Mail</b>	<a href="mailto:info@bsoa-btm.org">info@bsoa-btm.org</a> <a href="mailto:novihasnipurwanti@gmail.com">novihasnipurwanti@gmail.com</a>
<b>Webseite</b>	<a href="http://www.bsoa-btm.org">http://www.bsoa-btm.org</a>
<b>IPERINDO – Indonesia Shipbuilding and Offshore Association</b>	
<b>Adresse</b>	Komplek Griya Inti Sentosa Jl. Griya Agung No. 77 Jakarta 14350, Indonesien
<b>Telefon</b>	+62 21 640 4253
<b>Fax</b>	+62 21 640 4253
<b>E-Mail</b>	<a href="mailto:iperindo@indo.net.id">iperindo@indo.net.id</a>
<b>Webseite</b>	<a href="http://www.iperindo.org">http://www.iperindo.org</a>
<b>INSA – Indonesian National Shipowners Association</b>	
<b>Adresse</b>	Jl. Tanah Abang III Jakarta Pusat
<b>Telefon</b>	+62 21 385 0993 +62 21 344 7149
<b>Fax</b>	+62 21 384 9522
<b>E-Mail</b>	<a href="mailto:info@insa.or.id">info@insa.or.id</a>
<b>Webseite</b>	<a href="http://www.insa.or.id">http://www.insa.or.id</a>
<b>PIKKI - Perkumpulan Industri Komponen Kapal Indonesia</b>	
<b>Adresse</b>	Jl. Galunggung I No. D 25 Kota Bekasi 17144
<b>Telefon</b>	+6221 884 3485
<b>Fax</b>	-
<b>E-Mail</b>	<a href="mailto:pikki.iscia@gmail.com">pikki.iscia@gmail.com</a> or <a href="mailto:info@aikki-iscia.org">info@aikki-iscia.org</a>
<b>Webseite</b>	<a href="http://aikki-iscia.org">http://aikki-iscia.org</a>

## 8.1.3 Messen

INAMARINE 2018		
	Termin	25. – 27. Juli 2018
	Ort	Jakarta International Expo (JIEXPO)
	Webseite	<a href="http://www.inamarine-exhibition.net">http://www.inamarine-exhibition.net</a>
Indonesia Marine and Offshore Expo 2018 Batam		
	Termin	1. August 2018
	Ort	Tbc
	Webseite	<a href="http://freshexpo.ru/en/exhibition/7849/">http://freshexpo.ru/en/exhibition/7849/</a>
7th Indonesian Maritime Expo 2019		
	Termin	Oktober 2019
	Ort	Jakarta International Expo (JIEXPO)
	Webseite	<a href="http://www.maritimexpo.co.id">http://www.maritimexpo.co.id</a>
Indo Marine 2018 Expo & Forum		
	Termin	7. – 10. November 2018
	Ort	Jakarta International Expo (JIEXPO)
	Webseite	<a href="http://indomarine.co/">http://indomarine.co/</a>
Marintec Indonesia 2019		
	Termin	18. – 21. September 2019
	Ort	Jakarta International Expo (JIEXPO)
	Webseite	<a href="http://www.marintecindonesia.com">http://www.marintecindonesia.com</a>

### 8.1.4 Publikationen

<b>Jurnal Maritim</b>	<a href="http://jurnalmaritim.com/">http://jurnalmaritim.com/</a>
<b>Indonesia Maritime Magazines</b>	<a href="http://maritimemagz.com/">http://maritimemagz.com/</a>
<b>The Maritime Executive</b>	<a href="http://maritime-executive.com/magazine">http://maritime-executive.com/magazine</a>
<b>Marine Log</b>	<a href="http://www.marinelog.com/">http://www.marinelog.com/</a>
<b>Maritime Magazine</b>	<a href="http://www.maritimemag.com/">http://www.maritimemag.com/</a>
<b>Maritime Journal</b>	<a href="http://www.maritimejournal.com/">http://www.maritimejournal.com/</a>
<b>Asia Maritime</b>	<a href="http://www.thisisasiamaritime.com/magazine.php">http://www.thisisasiamaritime.com/magazine.php</a>

### 8.1.5 Ausschreibungen

Der Zugang zu Informationen über aktuelle Projekte des öffentlichen Sektors und der Privatwirtschaft gestaltet sich in Indonesien nicht immer einfach. Häufig sind Informationen nur auf Indonesisch verfügbar und es mangelt an Übersicht. Für fast alle Bereiche gilt zudem, dass es keine einheitliche Ausschreibungsplattform gibt. Im Folgenden werden Plattformen vorgestellt, auf denen u. a. regelmäßige Ausschreibungen des marinen Sektors veröffentlicht werden.

Tender-Indonesia.com

Bei Tender-Indonesia.com handelt es sich um eine kostenpflichtige Webseite, die speziell dafür geschaffen wurde, um Zulieferer und Auftragnehmer bei der Suche nach Ausschreibungen und Projekten aus den Bereichen Öl und Gas, Bergbau, Elektrizität und Energie, Telekommunikation und Infrastruktur in Indonesien zu unterstützen. Die Informationsplattform wird täglich aktualisiert und bietet Unternehmen der Privatwirtschaft nach Registrierung die Möglichkeit, zeitnah auf neue Ausschreibungen zu reagieren.

- [http://tender-indonesia.com/tender\\_home/](http://tender-indonesia.com/tender_home/)
- [http://tender-indonesia.com/Project\\_room/category\\_form.php?option=tend&CAT=CT0011](http://tender-indonesia.com/Project_room/category_form.php?option=tend&CAT=CT0011)

Elektronischer Beschaffungsdienst - Layanan Pengadaan Secara Elektronik (LPSE)

LPSE ist eine elektronische Plattform, die geschaffen wurde, um Ministerien, Behörden, regionalen Arbeitseinheiten, Institutionen und weiteren Nutzern ein System zur Organisation zur Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen bereitzustellen. Das System soll den für die Beschaffung zuständigen Stellen die Suche nach geeigneten Lieferanten erleichtern. Zudem soll die Transparenz der Beschaffungsprozesse verbessert und Verantwortlichkeiten innerhalb der Prozesse klarer definiert werden. Die elektronische Organisation der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen strebt danach, den Informationszugang zu erleichtern, einen fairen Wettbewerb zu fördern, die Effizienz von Beschaffungsvorgängen und Projekten zu steigern, Monitoring- und Auditingprozesse zu unterstützen sowie durch Echtzeit-Informationszugang die Qualität der Regierungsarbeit zu fördern.

- <https://lpse.lkpp.go.id/eproc4>

INAPROC (National Procurement Portal)

INAPROC ist ein elektronisches System für die Bereitstellung von Informationen zur Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen für Projekte auf nationaler Ebene. Die Plattform wird von der Beschaffungseinheit für Güter und Dienstleistungen der indonesischen Regierung (Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah - LKPP) betrieben.

Das Informationsportal hält Informationen zu Beschaffungsplanungen und aktuelle Ankündigungen von Ministerien, Regierungsinstitutionen, Lokalregierungen und Behörden bereit. Darüber hinaus bietet INAPROC Zugang zu allen elektronischen

Beschaffungsdiensten der Regierung, Güterkatalogen für die elektronische Beschaffung sowie zu einer schwarzen Liste von gesperrten Lieferanten.

- <https://inaproc.lkpp.go.id/v3/>

Das Portal verfügt zudem über eine Suchmaschine für aktuelle Ausschreibungen

- (<http://www.lkpp.go.id/v3/#/infopublik>).

Der General Procurement Data Plan (RUP) enthält grundlegende Informationen und Daten zu den Beschaffungsplänen der nationalen Beschaffungseinheit für Güter und Dienstleistungen der indonesischen Regierung.

- (<http://sirup.lkpp.go.id/sirup>)

Des Weiteren werden öffentliche Ausschreibungen auch auf den Webseiten der relevanten Ministerien publik gemacht. Als Beispiel für den maritimen Sektor seien hier das Indonesische Transportministerium und das Ministerium für Fischerei und maritime Angelegenheiten aufgeführt. Über die folgenden Verlinkungen erhält man Zugang zu aktuellen Ausschreibungen der Ministerien.

- <http://lpse.dephub.go.id/eproc/>
- <http://lpse.kkp.go.id/eproc/lelang>

## 8.2 Marktakteure

### 8.2.1 Werften/Schiffbau

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel.: / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Adiluhung Segara Utama</b>	Jl. Perak Timur No. 512 Blok A-8 Surabaya 60165 Jawa Timur	Kontaktperson: Andi Kurniawan Marketing Manager  <a href="mailto:assishipyard@gmail.com">assishipyard@gmail.com</a> <a href="http://www.assishipyard.com/en">http://www.assishipyard.com/en</a>	Tel : +62 31 329 7768 +62 31 329 8821 Fax : +62 31 329 8324	Gegründet 1992  Schiffbau; Reparatur,
<b>ASL Shipyard Indonesia</b>	Jl. Brigjen Katamso, Tanjung Uncang Batam 29422 Kepulauan Riau	<a href="mailto:corporate@aslmarine.com">corporate@aslmarine.com</a> <a href="http://www.aslmarine.com">www.aslmarine.com</a>	Tel : +62 778 391 935 +62 778 391 936 +62 778 395 869 Fax : +62 778 391 937	Betreibt zwei Werften in Batam; Schiffbau, Schiffmaschinenbau, Reparaturen und Umbau; Chartern von Marineschiffen;
<b>Bandar Abadi</b>	Jl. Brigjend Katamso Km 6, Tanjung Uncang Batam	<a href="mailto:info@ba-shipyard.com">info@ba-shipyard.com</a> <a href="http://www.ba-shipyard.com/index.html">http://www.ba-shipyard.com/index.html</a>	Tel : +62 778 395 222 Fax : +62 778 395 333	1991 gegründet.  Schiffbau und -reparatur; Umbau von Schiffen; Stahlproduktion;
<b>Batamec Shipyard</b>	Jl. Brigjen Katamso, KM. 19 Tanjung Uncang Batam	Kontaktperson: Loy Dek Thoung General Manager  <a href="mailto:info@batamec.com">info@batamec.com</a> <a href="http://www.batamec.com">www.batamec.com</a>	Tel : +62 778 392 204 Fax : +62 778 392 208	1985 gegründet; Tochtergesellschaft des in Singapur beheimateten Hochsee-Marinekonzerns Otto Marine Ltd.; Betreiber einer der größten Werften in Batam;  Schiffdesign und -bau; Reparatur und Umbau; Stahlfabrikation in Frachtschiffen, Tankern, Holzfrachtern, Laderampen, Druckkessel, Anlegestege, Schleppboote und Frachtkähne

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel. / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Dok &amp; Perkapalan Air Kantung</b>	Jl. Raya Timah Komplek Dok Air Kantung Sungailiat 33 211 Bangka Belitung	<a href="http://www.ptdak.co.id/">http://www.ptdak.co.id/</a> <a href="mailto:info@ptdak.co.id">info@ptdak.co.id</a>	Tel : +62 717 927 21 +62 717 920 21 Fax : +62 717 945 00	Wartung; Schiffbau (Ozeanfrachter) Stahl und Holzschiffe; Fähren; Schnellboote; Handel (Maschinen; Export-Import); Schleppboot-Services;
<b>Dok &amp; Perkapalan Kodja Bahari</b>	Jl. Sindang Laut No. 119 Cilincing Jakarta 14110	Kontaktperson: Betha Gunanto Branch Manager  <a href="mailto:betha@dkb.co.id">betha@dkb.co.id</a> <a href="mailto:marketing.2@dkb.co.id">marketing.2@dkb.co.id</a> <a href="http://dkb.co.id/">http://dkb.co.id/</a>	Tel : +62 21 430 1255 Fax : +62 21 439 344 88	1990 gegründet;  4 Werften in Jakarta und 6 Zweigstellen in Sabang, Batam, Palembang, Cirebon, Semarang und Banjarmasin. Schiffbau und -reparatur; Offshore-Konstruktionen;
<b>Dok &amp; Perkapalan Surabaya</b>	Jl. Tanjung Perak Barat 433 - 435 Surabaya 60167 Jawa Timur	Kontaktperson: Riri Syaried Jetta President Director  <a href="mailto:marketing@dok-sby.co.id">marketing@dok-sby.co.id</a> <a href="http://www.dok-sby.co.id">http://www.dok-sby.co.id</a>	Tel : +62 31 329 1286 +62 31 329 1659	1910 gegründet  Schiffbau und -reparatur; Design und Engineering; Offshore-Bau; Stahlstrukturen
<b>Dumas Tanjung Perak Shipyard</b>	Jl. Nilam Barat no. 12 Perak Surabaya 60177 Jawa Timur	Kontaktperson: Yance Gunawan President Director  <a href="mailto:info@dumas.co.id">info@dumas.co.id</a> <a href="http://www.dumas.co.id/">http://www.dumas.co.id/</a>	Tel : +62 31 329 5111 Fax : +62 31 329 3240	1973 gegründet  Schiffbau und -reparatur; u.a. Frachter; Passagierschiffe, Fähren; Patrouillenboote;
<b>Galangan Balikpapan Utama</b>	Jl. Wolter Monginsidi RT. 16 No. 7 Balikpapan 76133	<a href="mailto:support@qbushipyard.com">support@qbushipyard.com</a> <a href="http://qbushipyard.com/en/about/">http://qbushipyard.com/en/about/</a>	Tel : +62 542 421 684 +62 542 422 274  Fax : +62 542 423 231	1972 gegründet, Größte Werft in Kalimantan  Ingenieursarbeiten; Schiffbau und -reparatur;

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel. / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Indonesia Marine (Indomarine)</b>	Jl. Saroni Jiwo 9 Panjangjiwo, Tenggilis Mejoyo Surabaya 60299	<a href="http://www.indomarine.co.id/">http://www.indomarine.co.id/</a>	Tel : +62 31 843 8101 +62 31 841 8917 +62 31 842 0227 Fax : +62 31 841 3291	1954 gegründet;  Design, Bau und Installation von Dampfkesseln; Dampfschiffen; Lagertanks; Pipelinesysteme und Pumpstationen; Lieferung und Installation von Maschinen und Anlagen wie Diesel-, Dampf- und Gaskraftwerken; Zement, Zellstoff und Papier; u.a.
<b>Industri Kapal Indonesia</b>	Jl. Galangan Kapal No. 31 Makassar 90211 Sulawesi Selatan	<a href="mailto:ptiki@ikishipyard.co.id">ptiki@ikishipyard.co.id</a> <a href="http://www.ikishipyard.co.id">http://www.ikishipyard.co.id</a>	Tel : +62 411 448 653 Fax : +62 411 448 658	Staatsbetrieb, gegründet 1977; Zentrum für maritime Industrie für Ostindonesien;  Stahlkonstruktion; Schiffbau und -reparatur; Offshore; Fiberglas; Laminiertes Holz;
<b>Jasa Marina Indah</b>	Pelabuhan Tanjung Emas Jl. Deli No. 21 Semarang 50129 Jawa Tengah	<a href="mailto:jmismg@indosat.net.id">jmismg@indosat.net.id</a> <a href="http://www.iasamarina.com/">http://www.iasamarina.com/</a>	Tel : +62 24 351 2040 Fax : +62 24 354 7162	1983 gegründet;  u.a. Produktion von Ankerbooten; Schleppern; Frachtkähnen; Fähren; Containerschiffen, Tanker
<b>Karimun Sembawang Shipyard</b>	P.O. Box 76 Tanjung Balai Karimun 29661 Riau	Kontaktperson: Tang Kwok Cheong General Management  <a href="mailto:kctang@ptkss.co.id">kctang@ptkss.co.id</a> <a href="http://www.sembship.com/business/biz_overseas.asp">http://www.sembship.com/business/biz_overseas.asp</a>	Tel : +62 777 233 65 Fax : +62 777 233 85	Stahlarbeiten; Stahlstrukturen; Massenfrachter;
<b>Manubar Kaltim</b>	Jl. Telkom Sei Lais Samarinda 75114	Kontaktperson: Budi Erwinata Marketing  <a href="http://www.menumbarkaltim.com/index.php">http://www.menumbarkaltim.com/index.php</a>	Tel : +62 541 748 551 +62 541 748 563 +62 541 700 8856 Fax : +62 541 739 527	Docking und Schiffbau; Reparaturen; CNC-Werkstatt;

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel.: / Fax	Kurzbeschreibung
<b>PAL Indonesia</b>	Jl. Ujung Surabaya, Jawa Timur, PO BOX 1134	Kontaktperson: Iman Sulaiman General Manager of Business and Marketing  <a href="mailto:iman36@gmail.com">iman36@gmail.com</a> / <a href="mailto:palsub@pal.co.id">palsub@pal.co.id</a> <a href="https://www.pal.co.id">https://www.pal.co.id</a>	Tel : +62 31 329 2275 Fax : +62 31 329 2530 +62 31 329 2516	1939 gegründet; größte Werft Indonesiens; Staatsunternehmen  Schiffbau, -entwicklung und -reparatur; Marineschiffe, U-Boote; Handelsschiffe; Patrouillenboote; Frachter; Containerschiffe etc.  Kooperation mit vielen großen internationalen Partnern
<b>Palma Shipyard</b>	Jl. Palma Kav. 1, Sagulung, Tanjung Uncang Batam 29424	Kontaktperson: Mr. Hadi Surya Sulistyو Marketing  <a href="mailto:admin@palmashipyard.com">admin@palmashipyard.com</a> <a href="mailto:palma@indosat.net.id">palma@indosat.net.id</a> <a href="http://www.palmashipyard.com/">http://www.palmashipyard.com/</a>	Tel : +62 778 391 642 +62 778 391 344 +62 778 391 455 Fax : +62 778 391 432	1989 gegründet;  Bau von Schleppkähnen; Containerschiffe; Krankähne; Rohpalmöl-Kähne; Ölkähne;
<b>Steadfast Marine</b>	Jl. Khatulistiwa Km. 6,6 Batu Layang, Pontianak Kalimantan Barat	<a href="http://www.steadfast-marine.com/homepage.sfm">http://www.steadfast-marine.com/homepage.sfm</a>	Tel : +62 561 881 725 Fax : +62 561 885 206	Schiffbau und -reparatur;
<b>Trikarya Alam Group</b>	Jl. Brigjen Katamso KM.8 Kawasan Industri Tanjung Uncang Batam	<a href="mailto:trikarya@trikaryaalam.com">trikarya@trikaryaalam.com</a> <a href="http://trikaryaalam.com/">http://trikaryaalam.com/</a>	Tel : +62 778 392 014 +62 778 392 015 Fax : +62 778 392 013	Schiffbau und -reparatur; Offshore Engineering; Stahlproduktion;
<b>Tegal Shipyard Utama</b>	Jl. Bali No. 5 Kota Tegal Jawa Tengah	<a href="mailto:tsutegal@gmail.com">tsutegal@gmail.com</a> <a href="http://tegalshipyardutama.com/">http://tegalshipyardutama.com/</a>	Tel : +62 283 358 290 Fax : +62 283 358 653	Schiffbau und -reparatur; Docking; Consulting; Schiffsdiagnose

Unternehmen	Adresse	E-Mail // Website	Tel.: / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Dewa Ruci Agung</b>	Jl. Nilam Barat No. 20A Surabaya	Kontaktperson: Mr. Sartono Marketing  <a href="mailto:dra_sub@yahoo.com">dra_sub@yahoo.com</a> <a href="mailto:sartono@dewaruciagung.com">sartono@dewaruciagung.com</a>  <a href="http://dewaruciagung.com/">http://dewaruciagung.com/</a>	Tel : +62 31 329 1276 +62 31 329 1913 Fax : +62 31 329 1275	1975 gegründet; Schiffbau und -reparatur;
<b>Batam Expresindo Shipyard</b>	Jl. Brigjend Katamso Km. 6 Tanjung Uncang Batam 29432	<a href="http://www.besbatam.com/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=1&amp;Itemid=8">http://www.besbatam.com/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=1&amp;Itemid=8</a>	Tel : +62 778 391 95 +62 778 391 98 Fax : +62 778 391 955	1992 gegründet. Stahl- und Aluminiumschiffbau und -reparatur; Wartung;

## 8.2.2 Indonesische Schifffahrtunternehmen

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel. / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Admiral Lines</b>	Jl. Gunung Sahari No. 79-80 Jakarta Pusat 10610	<a href="mailto:marketing@admiral.co.id">marketing@admiral.co.id</a> <a href="http://www.admiral.co.id">http://www.admiral.co.id</a>	Tel : +62 21 424 7908 Fax : +62 21 420 6267	1966 gegründet  Allgemeines Seefrachttransportunternehmen
<b>Amas Iscindo Utama</b>	Artha Graha Building, 23rd Fl Suite 2301 SCBD Lot 25 Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53 Jakarta 12190	<a href="mailto:crewingamas@amasnusa.com">crewingamas@amasnusa.com</a> <a href="http://amasnusa.com/">http://amasnusa.com/</a>	Tel : +62 21 515 3359 +62 21 515 3384 +62 21 515 3785 Fax : +62 21 515 0179	Containerschifffahrt in internationale Märkte
<b>Andhika Lines</b>	Menara Kadin Indonesia 20th Floor Jl. HR. Rasuna Said Blok X-5 Kav. 2&3 Kuningan Jakarta 12950	<a href="mailto:commercial@andhika.com">commercial@andhika.com</a> <a href="mailto:enquiries@andhika.com">enquiries@andhika.com</a> <a href="http://www.andhika-group.com">http://www.andhika-group.com</a>	Tel : +62 21 522 7220 Fax : +62 21 522 7221	1973 gegründet  Schiffmanagement; Agentur; Integrierte Logistikdienstleistungen
<b>APL Indonesia</b>	Masterpiece Building Jl. Tanah Abang IV No. 23-25 Jakarta 10160	<a href="http://www.apllogistics.com/">http://www.apllogistics.com/</a>	Tel : +62 21 383 6230 Fax : +62 21 383 6401	1991 gegründet  Sechs Standorte in Jakarta, Semarang und Surabaya; Supply Chain Expertise für verschiedenste Branchen; Spezialisiert auf Mode und Einzelhandel; Interinsulärer Vertrieb
<b>Arpeni Pratama Ocean Lines</b>	Jl. Abdul Muis No. 50 Jakarta 10160	<a href="mailto:corpsec@apol.co.id">corpsec@apol.co.id</a> <a href="http://www.apol.co.id/">http://www.apol.co.id/</a>	Tel : +62 21 350 5350 +62 21 350 5355 Fax : +62 21 384 7683	Schüttguttransporte; Flüssigcargo; Agenturdienstleistungen (Hafen; Schiffsbewirtschaftung; Cargo und Brokeging)

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel.: / Fax	Kurzbeschreibung
<b>ASDP Indonesia Ferry (Persero),PT</b>	Jl.Jend Achmad Yani kav 52A Jakarta	Kontaktperson: Rizki Dwianda Vice President Services  <a href="mailto:rizki.dwianda@indonesiaferry.co.id">rizki.dwianda@indonesiaferry.co.id</a> <a href="https://www.indonesiaferry.co.id/">https://www.indonesiaferry.co.id/</a>	Tel : +62 21 4208911 Fax : +62 21 4210544	Staatliches Unternehmen;  Hafenmanagement und Fährenservice in Indonesien
<b>Bahtera Niaga International</b>	Cilandak Commercial Estate Jalan Cilandak KKO Jakarta 12560	<a href="mailto:bni@bahteraniaga.com">bni@bahteraniaga.com</a> <a href="http://www.bahteraniaga.com/">http://www.bahteraniaga.com/</a>	Tel : +62 21 789 2177 Fax : +62 21 789 2178	2006 gegründet  Maritimer Transport im Energiesektor
<b>Bayu Maritim Berkah,PT</b>	Jl.Tambak No.21A-B Jakarta Pusat	Kontaktperson: Mohan Dass Menon Flottendirektion  <a href="mailto:mohan.menon@bayumaritim.com">mohan.menon@bayumaritim.com</a> <a href="http://www.bayumaritim.com/">http://www.bayumaritim.com/</a>	Tel : +62 21 31920123 Fax : +62 21 3914903	Schifflotte und Reederei, Fokus auf Service für Öl- und Gasindustrie.
<b>Lumoso Pratama Line,PT</b>	Gedung Tanto 8th Floor, Jl.Yos Sudarso No.36 Jakarta Utara	Kontaktperson: Kevin Jacob Commercial and Operations GM  <a href="mailto:kevin@lumososhopping.com">kevin@lumososhopping.com</a> <a href="http://lumososhopping.com/">http://lumososhopping.com/</a>	Tel : +62 21 8067 8008 Fax : +62 21 80678010	2008 gegründet. Tochterunternehmen der PT. Tanto Intim Line  Massenguttransportunternehmen
<b>Meratus Line</b>	Jl. Aloon - Aloon Priok No. 27 Surabaya 60177	Kontaktperson: Charles Menaro President Director  <a href="mailto:info@meratusline.com">info@meratusline.com</a> <a href="http://www.meratusline.com/">http://www.meratusline.com/</a>	Tel : +62 31 293 1000 +62 31 329 2288 +62 31 329 4488 Fax : +62 31 329 1616 +62 31 329 1619	Service: Logistik und Frachttransportdienstleistungen; Regional Multipurpose Liner Service; Box Operator/NVOCC; Agentur
Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel.: / Fax	Kurzbeschreibung

<b>Ocean Global Shipping</b>	Jl. Ir. H. Juanda 3 No 23 C-D- E Jakarta 10120	<a href="http://www.cosco-ogs.com/index.php">http://www.cosco-ogs.com/index.php</a>	Tel : +62 21 381 0338 +62 21 381 0789 +62 21 386 6028 Fax : +62 21 381 0855	Gegründet 1981;  Frachttransportsysteme; einheimische und international Routen, unterstützt durch die China Ocean Shipping Company (COSCO), Chinas größte und weltweit füh- rende Gruppe für Schifffahrt, Logistik und Schiffbau und -reparatur
<b>Pacific Seatrans Lines</b>	Kompleks Bekasi Mas Blok B No. 25 Jl. Ahmad Yani, Bekasi 17144	<a href="mailto:mail@pacificseatranslines.co.id">mail@pacificseatranslines.co.id</a> <a href="http://www.pacificseatranslines.co.id">www.pacificseatranslines.co.id</a>	Tel : +62 21 889 685 05 +62 21 889 685 06 Fax : +62 21 886 8964	gegründet 2005  Offshore und maritimer Transport
<b>Pelayaran Nasional Bina Buana Raya</b>	Jl. Raya Eyang Anculai KM. 57 Teluk Sebong Tanjung Uban, Riau	<a href="http://bbr.co.id/en/">http://bbr.co.id/en/</a>	Tel : +62 771 278 72 Fax : +62 771 250 21	Charterservices; Schleppkähne; Offshore Catering- schiffe
<b>Pelni (Persero)</b>	Gedung Kantor Pusat PELNI Jl. Gajahmada No. 14 Jakarta Pusat 10130	<a href="mailto:humas@pelni.co.id">humas@pelni.co.id</a> <a href="http://www.pelni.co.id/">http://www.pelni.co.id/</a>	Tel : +62 21 633 4342 Fax : +62 21 638 541 30	Interinsuläre Passagier- und Frachttransporte;
<b>Perusahaan Pelayaran Equinox</b>	Globe Building 4th-5th Floor Jl. Buncit Raya Kav. 31-33 Jakarta 12740	<a href="mailto:contact@ppequinox.com">contact@ppequinox.com</a> <a href="http://www.ppequinox.com/">http://www.ppequinox.com/</a>	Tel : +62 21 791 870 06 +62 21 791 870 07	2001 gegründet  Schiffmanagement; Crewmanagement und Agentur
<b>Rejeki Abadi Sakti</b>	Jl. Untung Suropati No. 55 Sungai Kunjang Samarinda, Kalimantan Timur	<a href="mailto:market_ras@yahoo.com">market_ras@yahoo.com</a> <a href="http://rejekiabadi-sakti.com/#home">http://rejekiabadi-sakti.com/#home</a>	Tel : +62 541 274 891 Fax : +62 541 274 684	Schleppkähne; Serviceboote; Ankerschiffe für Charter;

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel. / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Samudera Indonesia, Tbk.</b>	Samudera Indonesia Building, 8th Fl. Jl. Letjen S. Parman Kav.35 Jakarta 11480	<a href="mailto:contact.sss@samudera.com">contact.sss@samudera.com</a> <a href="http://www.samudera.com/">http://www.samudera.com/</a>	Tel : +62 21 548 0088 +62 21 534 7210 +62 21 530 4185 +62 21 549 4993 Fax : +62 21 534 7171 +62 21 549 0909	Gegründet 1964  Integriertes Frachttransport- und Logistikunternehmen; Supply Chain Consulting; multimodaler Transport; Zollgenehmigungen; Lagerung, Verpacken und physischer Vertrieb;
<b>Samudra Petrindo Asia</b>	Gedung Bimantara 18-19 fl. Jl. Kebon Sirih Kav. 17-19 Jakarta Indonesia	<a href="mailto:spaship@sampet.co.id">spaship@sampet.co.id</a> <a href="http://www.sampet.co.id">http://www.sampet.co.id</a>	Tel : +62 21 392 7446 +62 21 392 7447 Fax : +62 21 392 7449	1981 gegründet; Schiffscharter und Brokerage; Offshore-Support; Agentur; Management und Crewmanagement;
<b>Scorpa Pranedyia</b>	Ged. Menara Sudirman Lt. 7 A & D Jl. Jend. Sudirman Kav. 60 Jakarta Selatan 12190	<a href="mailto:espi@scorpapranedyia.co.id">espi@scorpapranedyia.co.id</a> <a href="http://www.scor-papranedyia.co.id/">http://www.scor-papranedyia.co.id/</a>	Tel : +62 21 522 6587 +62 21 520-8069 Fax : +62 21 522 6609 +62 21 520-8047	Spezialisiert auf Öl- und Gasfrachten
<b>Soechi Lines Tbk,PT</b>	Sahid Sudirman Center 51th Floor, Jl.Jend Sudirman Kav 86 Jakarta Pusat	Kontaktperson: Lusiana Linggo Allo,ST,MM  Einkauf  <a href="mailto:lusiana@soechi-lines.com">lusiana@soechi-lines.com</a> <a href="https://www.soechi.com/">https://www.soechi.com/</a>	Tel : +62 21 80861000 Fax : +62 21 80861001	Öl und Gastransporte; große Tankerflotte in Indonesien

### 8.2.3 Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie, Meerestechnik

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel. / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Barokah Gemilang Perkasa</b>	Jl. Jend. Sudirman No. 40 RT. 027 Balikpapan 76115	<a href="mailto:marketing@barokahperkasa-group.com">marketing@barokahperkasa-group.com</a> <a href="http://www.barokahperkasa-group.com/">http://www.barokahperkasa-group.com/</a>	Tel : +62 542 758 7297 Fax : +62 542 758 7289	Schifffahrt und Kraftstofftransport
<b>H&amp;H Utama International</b>	Jl. Mulawarman Batakan Kecil PO Box 241 Balikpapan 76115 East Kalimantan	<a href="mailto:hh@hh-utama.com">hh@hh-utama.com</a> <a href="http://www.hh-utama.com/">http://www.hh-utama.com/</a>	Tel : +62 542 770 111 Fax : +62 542 770 112	Produktion von Stahlstrukturen anhand von bereitgestellten Entwürfen.
<b>Pelayaran Menaratama Samudera Indah</b>	Komplek Duta Merlin Blok C 19-20-21 Jl. Gajahmada No. 3-5 Jakarta 10130	<a href="mailto:memsiras@cbn.net.id">memsiras@cbn.net.id</a> <a href="http://www.ptpmsi.com/">http://www.ptpmsi.com/</a>	Tel : +62 21 634 0157 Fax : +62 21 630 4239	1989 gegründet;  Bohrkähne für Offshore Erschließungen
<b>Pelayaran Tamarin Samudera</b>	Jl. Alaydrus No. 78 C Jakarta 10130	<a href="mailto:service@tamarin.co.id">service@tamarin.co.id</a> <a href="http://www.tamarin.co.id/">http://www.tamarin.co.id/</a>	Tel : +62 21 634 2275 +62 21 633 4489 Fax : +62 21 633 5557 +62 21 638 539 76	Offshore Unterstützungsleistungen wie Charterung und Re-Charterung; Lastkähne (AWB), Anchor Handling Towing Supply Vessels (AHTS), Tugs (AHT), Plattform Supply Frachter (PSV) und andere;
<b>Wintermar Offshore Marine, Tbk</b>	Jl. Kebayoran Lama No. 155 Jakarta Barat 11560	<a href="mailto:enquiries@wintermar.com">enquiries@wintermar.com</a> <a href="http://www.wintermar.com/index.html">http://www.wintermar.com/index.html</a>	Tel : +62 21 530 5201 +62 21 530 5202 Fax : +62 21 530 52 03	Unterstützung von Bohranlagen; Crewtransfers; Abschleppen; Ankerziehversorgung; Brandbekämpfung; Notfallrettung; Tauchsupport;
<b>Bayu Maritim Group</b>	Jl. Tambak No. 21A-B, Menteng Jakarta Pusat 10320	<a href="mailto:marketing@bayumaritim.com">marketing@bayumaritim.com</a> <a href="http://www.bayumaritim.com/">http://www.bayumaritim.com/</a>	Tel : +62 21 3192 0123 Fax : +62 21 391 4903	Schiffe für Unterbringung, Schlepper; Landungsboote; Crewschiffe; Versorgungsschiffe; Ankerziehschlepper; Taucherbasisschiff

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel. / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Britoil Offshore Indonesia</b>	Jl. Tanjung Riau Kawasan Industri Sekupang Batam 29432	<a href="http://www.ptbritoil.com/index.htm">http://www.ptbritoil.com/index.htm</a>	Tel : +62 778 327 691 +62 778 327 692 Fax : +62 778 327 690	Schiffbau, spezialisiert auf Ankerziehschlepper; Hochseeverorgungsschiffe und Kähne; Reparatur und Modifizierung von schwimmenden Einrichtungen;
<b>Agus Suta Line</b>	Jl. Pangeran Suriansyah No. 32 Samarinda 75113 Kalimantan	<a href="mailto:office@aslgroup.co.id">office@aslgroup.co.id</a> <a href="http://aslgroup.co.id/v12/">http://aslgroup.co.id/v12/</a>	Tel : +62 541 732 893 +62 541 732 897 +62 541 741 921 Fax : +62 541 732 891 +62 541 738 324	1988 gegründet  Wohnschiffe Lastkähne, Kranschiffe, Plattformlastkähne; AHT, Schleppkähne; Schiffsreparatur
<b>Newport Marine Services</b>	Thamrin Residences Office Park Unit C18 Thamrin Boulevard (Kebon Kacang Raya) Jakarta Pusat 10340	Kontaktperson: Sujaya Marketing  <a href="mailto:sujaya@nms-ina.com">sujaya@nms-ina.com</a> <a href="http://www.nms-ina.com/index.html">http://www.nms-ina.com/index.html</a>	Tel : +62 21 235 799 28 Fax : +62 21 235 799 27	Offshore Charterung von Frachtschiffen; Bewegung von Bohranlagen; Überwachung; Catering;
<b>Dian Bahari Sejati</b>	Equity Tower 43rd Floor Unit F-G SCBD Lot 9 JL Jend. Sudirman Kav. 52- 53 Jakarta 12190	<a href="mailto:marketing@dianbaharisejati.com">marketing@dianbaharisejati.com</a> <a href="http://www.dianbaharisejati.com/">http://www.dianbaharisejati.com/</a>	Tel : +62 21 515 2330 Fax : +62 21 515 2331	2008 gegründet;  Offshore Support schiffe für die Öl- und Gasindustrie; (AHTS und AHT), Versorgungsschiffe (PSV, MPSV, LCT),
<b>Logindo Samudramakmur</b>	Graha Corner Stone Jl. Rajawali Selatan II No.1 Jakarta Pusat – 10720	<a href="mailto:corporate@logindo.com">corporate@logindo.com</a> <a href="http://www.logindo.co.id/">http://www.logindo.co.id/</a>	Tel : +62 21 6471 3088 Fax : +62 21 6471 3220	58 Schiffe zur Unterstützung der Erschließung und Produktion von Öl und Gas

## 8.2.4 Hafenbetreiber

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel.: / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Pelabuhan Indonesia I (Persero)</b>	Jl. Krakatau Ujung No. 100 Medan 20241 Sumatera Utara	<a href="mailto:pelabuhan1@inaport1.co.id">pelabuhan1@inaport1.co.id</a> <a href="https://www.pelindo1.co.id">https://www.pelindo1.co.id</a>	Tel : +62 61 661 0220 Fax : +62 61 661 0906	Staatsunternehmen für den Hafenbetrieb im Westen Indonesiens  Betrieb von 10 Häfen in Sumatra
<b>Pelabuhan Indonesia II (Persero)</b>	Jl. Pasoso No. 1 Tanjung Priuk Jakarta Utara 14310	<a href="mailto:Corp_sec@indonesiaport.co.id">Corp_sec@indonesiaport.co.id</a> <a href="http://www.indonesiaport.co.id/">http://www.indonesiaport.co.id/</a>	Tel : +62 21 436 7505 +62 21 430 1080 Fax : +62 21 439 117 04	Staatsunternehmen für den Hafenbetrieb im zentral-westlichen Indonesien  Betrieb von 12 Häfen in West Java und Kalimantan; u. a. Indonesiens größter Hafen bei Jakarta
<b>Pelabuhan Indonesia III (Persero)</b>	Jl. Perak Timur No. 610 Surabaya 60165 Jawa Timur	<a href="mailto:humas@pp3.co.id">humas@pp3.co.id</a> <a href="http://www.pelindo.co.id/">http://www.pelindo.co.id/</a>	Tel : +62 31 329 8631 +62 31 329 8637 Fax : +62 31 329 5207	Staatsunternehmen für Hafenbetrieb in den zentral-östlichen Regionen Indonesiens  16 Häfen in Zentral- und Ost Java, Bali, Nusa Tenggara, Zentral- und Südkalimantan;
<b>Pelabuhan Indonesia IV (Persero)</b>	Jl. Soekarno No. 1 Makassar 90173 Sulawesi Selatan	<a href="mailto:humas@pelabuhan4.co.id">humas@pelabuhan4.co.id</a> <a href="http://www.inaport4.co.id/">http://www.inaport4.co.id/</a>	Tel : +62 411 361 6549	Staatsunternehmen für Hafenbetrieb im Osten Indonesiens  Häfen in Ost-Kalimantan, Sulawesi, den Molukken und Papua;

## 8.2.5 Händler von Schiffszubehör

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel.: / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Anugrah Sukses Marine</b>	Jl. Cengkeh No 19F Jakarta Barat 11110	<a href="mailto:marketing@asmarines.com">marketing@asmarines.com</a>	Tel : +62 21 691 9595 Fax : +62 21 691 9696	Drahtseile; Anker; Ankerketten; Be- und Entladedeck; Kunden stammen aus Schiffbau, Fischereibereich, Transport, Bau, Bergbau, Holz-, Öl- und Gastransport
<b>Bahtera Gunajaya</b>	Jl. Kemukus 32 Blok A/6 Jakarta 11110	Kontaktperson: Arifin / Fajar  <a href="mailto:bahteragunajaya@yahoo.com">bahteragunajaya@yahoo.com</a> <a href="mailto:info@bahteragunajaya.com">info@bahteragunajaya.com</a> <a href="http://www.bahteragunajaya.com">http://www.bahteragunajaya.com</a>	Tel : +62 21 691 2777 +62 21 691 2778 +62 21 709 532 32 Fax : +62 21 692 3837	Schiffsausstattung für kommerzielle Schiffe, Fischerei-boote und Yachten
<b>Hengtraco Protecindo</b>	Jl. Pangeran Jayakart No. 93 BC Jakarta Pusat	<a href="mailto:marketing@hengtracogroup.com">marketing@hengtra-cogroup.com</a> <a href="http://hengtracogroup.com/">http://hengtracogroup.com/</a>	Tel : +62 21 639 9195 +62 21 624 3443 Fax : +62 21 601 8922 +62 21 601 8924	1986 gegründet  Technische und Sicherheitsausstattungen
<b>Indomarine Internusa</b>	Jl. Perum Pantai Mentari U1 No. 9, Surabaya	<a href="mailto:indomarine.inter-nusa@gmail.com">indomarine.inter-nusa@gmail.com</a> <a href="http://www.ptindomarine.com/">http://www.ptindomarine.com/</a>	Tel : +62 31 381 3568 Fax : +62 31 381 3568	Schiffmaschinen; Kühlboxen; Ersatzteilmaschinen-boote; Fischereizubehör; Schiffsausstattungen; Gummibote;
<b>Jusa Rejeki Nusantara</b>	Jl. Cilincing Kesatrian No. 33 Jakarta 14120	<a href="mailto:marketing@jusa.co.id">marketing@jusa.co.id</a> <a href="http://www.jusa.co.id/">http://www.jusa.co.id/</a>	Tel : +62 21 440 7904 +62 21 441 1912 Fax : +62 21 441 1913	Schiffssicherheit und Feuerlöschgeräte (Aufblasbare Rettungsflöße, Installation von Feuerlöschgeräten und Co2 Service & Supply).
<b>Liferafts Asia</b>	Komp. Deplu Jl. Bangkok Blok. H53A No.15, Jonggol Bogor 16830	<a href="mailto:sales@liferafts.asia">sales@liferafts.asia</a> <a href="http://www.liferafts.asia/">http://www.liferafts.asia/</a>	Tel : +62 21 700 631 63	Rettungsinseln, marine Sicherheitsausrüstung;
Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel.: / Fax	Kurzbeschreibung

<b>Muara Gabe Mahita</b>	Ruko Bunder Square C-3 Jl. Dr. Wahidin SH. No. 782 Gresik 61124	<a href="mailto:sales@muaragabe.com">sales@muaragabe.com</a> <a href="http://www.muaragabe.com/">http://www.muaragabe.com/</a>	Tel : +62 31 393 0248 Fax : +62 31 393 0248	Schiffsausstattungen; Sicherheitsausstattungen; digitale Messwerkzeuge;
<b>Multiintegra</b>	Taman Berdikari Sentosa B-1D, Jl. Pemuda Jakarta Timur 13220	<a href="mailto:info@multiintegra.co.id">info@multiintegra.co.id</a> <a href="http://www.multiintegra.co.id/">http://www.multiintegra.co.id/</a>	Tel : +62 21 470 5108 Fax : +62 21 470 5126	IT Navigation, Ashore & Port Terminal, Simulation & Training Systems, Funkverkehr
<b>Nav Comm</b>	Jl. Walang Baru Blok C/34, Jakarta 14260	<a href="mailto:sales@ptnavcomm.com">sales@ptnavcomm.com</a> <a href="mailto:support@ptnavcomm.com">support@ptnavcomm.com</a> <a href="http://ptnavcomm.com/">http://ptnavcomm.com/</a>	Tel : +62 21 439 045 51 Fax : +62 21 439 045 52	Sole Agent Tokimec Inc. (Japan)  Navigationsausrüstung wie Radare, Gyro und magnetische Kompass, Autopiloten, Geschwindigkeitsmesser;
<b>RZ Marine Safety Equipment</b>	Komp. Permata Hijau, Jl. Diponegoro Blok C No 3 Bukit Tempayan Batuaji Batam	<a href="mailto:info@rzmarinesafety.com">info@rzmarinesafety.com</a> <a href="http://www.rzmarinesafety.com">www.rzmarinesafety.com</a>	Tel : +62 778 7078 895 +62 778 391 627	Branderkennung; Sicherheitsdienstleistungen für maritime und offshore-Industrie;
<b>Segara Permai</b>	Jl. Samudra No. 5 Koja Rawabadak Selatan Jakarta Utara	<a href="mailto:info@segarapermai.com">info@segarapermai.com</a> <a href="http://www.segarapermai.com/">http://www.segarapermai.com/</a>	Tel : +62 21 430 9653 +62 21 430 9654 Fax : +62 21 430 9655	1987 gegründet  Sicherheitsanwendungen für See- und Luftsicherheit; Dienstleistungen und Wartungen;
<b>Sinar Bintang Samudera Perkasa</b>	Tenggumung Baru Selatan Gang Dongki No 6/B Surabaya 60153	Kontaktperson: Sigit Adji  <a href="mailto:Sbsp.marine@gmail.com">Sbsp.marine@gmail.com</a> <a href="http://sbsp.produkanda.com/">http://sbsp.produkanda.com/</a>	Tel : +62 31 313 267 77 Mobile : +62 821 435 514 77	Produzent und Händler

Unternehmen	Adresse	E-Mail / Website	Tel. / Fax	Kurzbeschreibung
<b>Supra Baru</b>	Ruko Mega Grosir Cempaka Mas Blok M1-22 Jl. Letjen Suprpto Central Jakarta 10640	<a href="mailto:mail@suprabaru.com">mail@suprabaru.com</a> <a href="http://suprabaru.com/">http://suprabaru.com/</a>	Tel : +62 21 4287 9030 +62 21 4287 9031 Fax : +62 21 4288 0506	2012 gegründet  Sole Agent, aufblasbare Schiffe; Sicherheitsausstattung, Schweißanlagen und -zubehör; Power Transmission
<b>Suraya Segara</b>	Jl. Perak Timur 232 Surabaya	<a href="mailto:cut.irdianty@suryasegara.com">cut.irdianty@suryasegara.com</a> <a href="mailto:info@suryasegara.com">info@suryasegara.com</a> <a href="http://suryasegara.com/">http://suryasegara.com/</a>	Tel : +62 31 329 2021 +62 31 329 3116 Fax : +62 31 329 1423	Produzent und Händler für Sicherheitszubehör
<b>Wellracom Nusantara</b>	Jl. Bratang Binangun 83-85 Surabaya 60284	<a href="mailto:info@wellracom.co.id">info@wellracom.co.id</a> <a href="http://www.wellracom.co.id">www.wellracom.co.id</a>	Tel : +62 31 501 8888 +62 31 502 8888 Fax : +62 31 502 0889	1994 gegründet  Aviation-marine Elektronik und Funksysteme und -ausstattungen

### 8.3 Einfuhrzölle für Schiffbaukomponenten

HS Code	Beschreibung	Zoll (%)
3208.10.20	-- Anti-fouling and/or anti-corrosive paints for ships' hulls	5
4016.94.00	-- Boat or dock fenders, whether or not inflatable	5
7308.90.50	-- Rails for ships	12,5
7326.90.10	-- Ships' rudders	7,5
84.26	Ships' derricks; cranes, including cable cranes; mobile lifting frames, straddle carriers and works trucks fitted with a crane. - Overhead travelling cranes, transporter cranes, gantry cranes, bridge cranes, mobile lifting frames and straddle carriers :	
8426.11.00	-- Overhead travelling cranes on fixed support	5
8426.12.00	-- Mobile lifting frames on tyres and straddle carriers	5
8426.19	-- Other :	
8426.19.20	--- Bridge cranes	5
8426.19.30	--- Gantry cranes	5
8426.19.90	--- Other	5
8426.20.00	- Tower cranes	5
8426.30.00	- Portal or pedestal jib cranes	5
8487.10.00	- Ships' or boats' propellers and blades therefor	5
8526.10.10	-- Radar apparatus, ground based, or of a kind for use in civil aircraft, or of a kind used solely on sea-going vessels	0
8526.91.10	--- Radio navigational aid apparatus, of a kind for use in civil aircraft, or of a kind used solely on sea-going vessels	0
89.01	Cruise ships, excursion boats, ferry- boats, cargo ships, barges and similar vessels for the transport of persons or goods. - Cruise ships, excursion boats and similar vessels principally designed for the transport of persons; ferry- boats of all kinds :	
8901.10	-- Of a gross tonnage not exceeding 26	5
8901.10.20	-- Of a gross tonnage exceeding 26 but not exceeding 500	5
8901.10.60	-- Of a gross tonnage exceeding 500 but not exceeding 1, 000	5
8901.10.70	-- Of a gross tonnage exceeding 1, 000 but not 4.000	5
8901.10.80	-- Of a gross tonnage exceeding 4.000 but not exceeding 5.000	5
8901.10.90	-- Of a gross tonnage exceeding 5.000	5
8901.20	- Tankers :	
8901.20.50	-- Of a gross tonnage not exceeding 5.000	0
8901.20.70	-- Of a gross tonnage exceeding 5.000 but not exceeding 50.000	0
8901.20.80	-- Of a gross tonnage exceeding 50.000	0
8901.30	- Refrigerated vessels, other than those of subheading 8901.20 :	
8901.30.50	-- Of a gross tonnage not exceeding 5.000	5
8901.30.70	-- Of a gross tonnage exceeding 5.000 but not exceeding 50.000	5
8901.30.80	-- Of a gross tonnage exceeding 50, 000	0
8901.90	- Other vessels for the transport of goods and other vessels for the transport of both persons and goods : -- Not motorised :	
8901.90.11	--- Of a gross tonnage not exceeding 26	5
8901.90.12	--- Of a gross tonnage exceeding 26 but not exceeding 500	5
8901.90.14	--- Of a gross tonnage exceeding 500	0
	-- Motorised :	
8901.90.31	--- Of a gross tonnage not exceeding 26	5
8901.90.32	--- Of a gross tonnage exceeding 26 but not exceeding 500	5

8901.90.33	- - - Of a gross tonnage exceeding 500 but not exceeding 1, 000	0
8901.90.34	- - - Of a gross tonnage exceeding 1, 000 but not exceeding 4.000	0
8901.90.35	- - - Of a gross tonnage exceeding 4.000 but not exceeding 5.000	0
8901.90.36	- - - Of a gross tonnage exceeding 5.000 but not exceeding 50.000	0
8901.90.37	- - - Of a gross tonnage exceeding 50.000	0
89.02	Fishing vessels; factory ships and other vessels for processing or preserving fishery products.	
	- Fishing vessels :	
8902.00.31	- - Of a gross tonnage not exceeding 26	5
8902.00.32	- - Of a gross tonnage exceeding 26 but less than 40	5
8902.00.33	- - Of a gross tonnage of 40 or more but not exceeding 101	5
8902.00.34	- - Of a gross tonnage exceeding 101 but not exceeding 250	5
8902.00.35	- - Of a gross tonnage exceeding 250 but not exceeding 1, 000	5
8902.00.36	- - Of a gross tonnage exceeding 1, 000 but not exceeding 4.000	5
8902.00.37	- - Of a gross tonnage exceeding 4.000	5
	- Other :	
8902.00.41	- - Of a gross tonnage not exceeding 26	5
8902.00.42	- - Of a gross tonnage exceeding 26 but less than 40	5
8902.00.43	- - Of a gross tonnage of 40 or more but not exceeding 101	5
8902.00.44	- - Of a gross tonnage exceeding 101 but not exceeding 250	5
8902.00.45	- - Of a gross tonnage exceeding 250 but not exceeding 1, 000	5
8902.00.46	- - Of a gross tonnage exceeding 1, 000 but not exceeding 4.000	5
8902.00.47	- - Of a gross tonnage exceeding 4.000	5
89.03	Yachts and other vessels for pleasure or sports; rowing boats and canoes.	
8903.10.00	- InOatable	5
	- Other :	
8903.91.00	- - Sailboats, with or without auxiliary motor	5
8903.92.00	- - Motorboats, other than outboard motorboats	5
8903.99.00	- - Other	5
89.04	Tugs and pusher craft.	
8904.00.10	- Of a gross tonnage not exceeding 26	5
	- Of gross tonnage exceeding 26 :	
8904.00.31	- - Of a power not exceeding 4.000 hp	0
8904.00.39	- - Other	0
89.05	Light-vessels, fire-floats, dredgers, floating cranes and other vessels the navigability of which is subsidiary to their main function; floating docks; floating or submersible drilling or production platforms.	
8905.10.00	- Dredgers	5
8905.20.00	- Floating or submersible drilling or production platforms	0
8905.90	- Other :	
8905.90.10	- - Floating docks	5
8905.90.90	- - Other	0
89.06	Other vessels, including warships and lifeboats other than rowing boats.	
8906.10.00	- Warships	5
8906.90	- Other :	
8906.90.10	- - Of a displacement not exceeding 30 t	5
8906.90.20	- - Of a displacement exceeding 30 t but not exceeding 300 t	5
8906.90.90	- - Other	5
89.07	Other floating structures (for example, rafts, tanks, coffer-dams, landing-stages, buoys and beacons).	

8907.10.00	- Inflatable rafts	5
8907.90	- Other :	
8907.90.10	- - Buoys	5
8907.90.90	- - Other	5
8908.00.00	Vessels and other floating structures for breaking up.	5
90.14	Direction finding compasses; other navigational instruments and appliances.	
9014.10.00	- Direction finding compasses	5
9014.20.00	- Instruments and appliances for aeronautical or space navigation (Other than compasses)	5
9014.80	- Other instruments and appliances :	
	- - Of a kind used on ships, incorporating or working in conjunction with an automatic data processing machine :	
9014.80.11	- - - Sonar or echo sounder	5
9014.80.19	- - - Other	5
9014.80.90	- - Other	5
9014.90	- Parts and accessories :	
9014.90.10	- - Of instruments and apparatus, of a kind used on ships, working in conjunction with an automatic data processing machine	5
9032.89.10	- - - Instruments and apparatus incorporating or working in conjunction with an automatic data processing machine, for automatically regulating or controlling the propulsion, ballast or cargo handling systems of ships	5
9105.91.10	- - - Marine chronometers	5
9405.40.70	- - Non-flashing aerodrome beacons; lamps for railway rolling stock, locomotives, aircraft, ships or light houses, of base metal	0

Quelle: (Ministry of Finance, 2017)

## 8.4 Nationale Standards

**Tabelle 15: Nationale Standards für Komponenten aus Schiffbau und Meerestechnik**

Nummer	Beschreibung
<b>SNI 07-0724-1989</b>	Bulb-flat hot rolled steel for ship hull
<b>SNI 10-0968-1989</b>	Ships' engine spare parts for ocean and interinsular shipping
<b>SNI 10-0969-1989</b>	Tools, materials and equipment for ships' machinery
<b>SNI 10-1688-1989</b>	Ships' electrical installation: Switchgear, switchboard, distribution switchboard, distribution board.
<b>SNI 10-1689-1989</b>	Ships electrical installation : Electrical safety
<b>SNI 10-3628-1994</b>	Steel material for marine hull construction, Specification
<b>SNI 10-4135-1996</b>	Requirements for life - saving apparatus in ships
<b>SNI 10-6006-1999</b>	Electrical installation in ships - Generators and motors
<b>SNI 10-6035-1999</b>	Ships' fire retarding steel doors
<b>SNI ISO 1751:2007</b>	Shipbuilding and marine structures - Ship's side scuttles
<b>SNI ISO 22673:2011</b>	Ships and marine technology -- Launching appliances for free-fall lifeboats
<b>SNI ISO 3902:2011</b>	Shipbuilding and marine structures -- Gaskets for rectangular windows and side scuttles
<b>SNI ISO 3903: 2007</b>	Shipbuilding and marine structure - Ship's ordinary rectangular windows
<b>SNI ISO 6042: 2007</b>	Ships and marine technology - Weather tight single-leaf steel doors

Quelle : Badan Standardisasi Nasional Indonesia, [http://sisni.bsn.go.id/index.php/sni\\_main/sni/index\\_simple](http://sisni.bsn.go.id/index.php/sni_main/sni/index_simple) (Abgerufen am 13.08.2015)

[www.ixpos.de/markterschliessung](http://www.ixpos.de/markterschliessung)  
[www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)

