



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Zielmarktanalyse Indonesien

Schiffbau und Offshore-Industrie



Deutsch-Indonesische
Industrie- und Handelskammer

IMPRESSUM

Herausgeber

AHK Indonesien (EKONID)
Jl. H. Agus Salim No. 115
Jakarta 10310
Tel.: +62 21 315 4685 / Fax: +62 21 315 7088, 515 5276

Text und Redaktion

Mike Neuber, Margareth Salindeho, Severin Zanner

Stand

Dezember 2023

Druck

AHK Indonesien

Gestaltung und Produktion

Mike Neuber, Margareth Salindeho, Severin Zanner

Bildnachweis

Freepik

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnung Indonesien 2024 für deutsche Unternehmen der Zulieferindustrie für Schifffahrt und Schiffbau mit Schwerpunkt auf Technologien für Klima- und Umweltschutz sowie maritime Digitalisierung erstellt.

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.

Inhalt

1.	Abstract	5
2.	Zielmarkt Indonesien.....	6
2.1	Geografie und Bevölkerung	6
2.2	Politik	8
2.3	Wirtschaftliche Entwicklung	8
2.4	Investitionsklima	10
2.5	Geschäftsetikette	11
3.	Sektorspezifische Marktinformationen.....	12
3.1	Marktvolumen und -potenzial für deutsche Unternehmen	13
3.1.1	Schifffahrt und Hafenwesen	13
3.1.2	Schiffbau	21
3.1.3	Offshore-Markt.....	28
3.2	Aktuelle Pläne, Projekte und Ziele	32
3.2.1	Schiffbau	32
3.2.2	Offshore.....	33
3.3	Wettbewerbssituation	34
4.	Markteintritt	36
4.1	Rechtliche und politische Rahmenbedingungen.....	36
4.1.1	Sektorspezifische rechtliche Besonderheiten.....	36
4.1.2	Investitionsrecht	38
4.1.3	Gesellschaftsrecht und Gesellschaftsformen	39
4.2	Technische und logistische Voraussetzungen und Prozeduren, Zollinformationen.....	41
4.2.1	Wareneinfuhrbestimmungen.....	42
4.2.2	Prozessablauf bei der Wareneinfuhr	42
4.2.3	Zollinformationen.....	43
4.3	Markteintritts- und Vertriebsinformationen	45
4.4	Potenzielle Marktbarrieren	45
4.4.1	Lokaler Wertschöpfungsanteil.....	45
4.4.2	Indonesische Nationalstandards.....	46
4.4.3	Geistiges Eigentum.....	46
4.4.4	Sonstige Marktbarrieren	46
4.5	Finanzierungsmöglichkeiten.....	47
5.	Fazit und SWOT-Analyse	48
6.	Anhang	51
6.1	Marktakteure	51

7.	Abkürzungsverzeichnis	59
8.	Abbildungsverzeichnis	60
9.	Tabellenverzeichnis	61
10.	Währungsumrechnung	61
11.	Quellenverzeichnis	62

1. Abstract

Indonesien, ein Archipel mit mehr als 17.000 Inseln, ist durch seinen Reichtum an maritimen Ressourcen und seine strategische geografische Lage als größte Volkswirtschaft Südostasiens geprägt. Die Entwicklung des Landes und seine Bemühungen um eine stärkere Positionierung auf der Weltbühne, machen es in vielen Bereichen zu einem interessanten Markt. Mit einer ausgedehnten Küstenlinie und einem riesigen maritimen Gebiet verfügt Indonesien über ein immenses Potenzial für die Entwicklung einer weltweit wettbewerbsfähigen maritimen Industrie und eröffnet vielfältige Geschäftsmöglichkeiten für Schiffbau- und Offshore-Unternehmen.

In Anerkennung des enormen maritimen Potenzials des Landes kündigte Präsident Joko Widodo das Ziel an, Indonesien zur maritimen Achse der Welt zu entwickeln. Der Fokus dabei liegt in den Bereichen maritime Kultur, Ressourcennutzung, Infrastruktur, Diplomatie und Verteidigung. Um dieses Ziel zu erreichen, werden verschiedene nationale Programme, wie die Einrichtung von Seeverkehrsstrecken für eine gleichmäßig verteilte maritime Infrastruktur im Rahmen des „Sea Toll“-Programmes, umgesetzt. Dazu wird die Digitalisierung von Häfen vorangetrieben, um Handelsprozesse effizienter zu gestalten und eine Senkung der Logistikpreise zu erzielen.

Die Schiffbau- und Offshore-Industrie ist eine der wichtigsten Säulen der maritimen Wirtschaft. Im Inland treibt die Kabotage-Politik die Nachfrage nach dem Bau neuer, im Inland hergestellter Schiffe an. Trotz dessen werden auch weiterhin neue und gebrauchte Schiffe für den internationalen Handelsverkehr in großem Umfang aus dem Ausland eingeführt. Die Kapazität der einheimischen Schiffbauindustrie ist in den letzten zehn Jahren gewachsen, aber die Abhängigkeit der Industrie von importierten Komponenten hält an. Im Offshore-Bereich bietet die Erkundung und Ausbeutung von Öl und Gas vielseitige Geschäfts- und Investitionsmöglichkeiten. Die Entwicklung in diesem Bereich ist auf Schiffe und andere maritime Technologien angewiesen, die nach jetzigem Stand im Land nicht hergestellt werden können und daher importiert werden müssen.

Um die Qualität und die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Industrie zu verbessern, flankiert Indonesien die Unabhängigkeit der Industrie von importierten Produkten mit politischen Maßnahmen. So wird der Zugang zum indonesischen Markt für im Ausland hergestellte Produkte eingeschränkt, insbesondere bei Projekten des öffentlichen Sektors. Das Land verfolgt eine Politik des "Local Content", d. h. es gelten bestimmte Anforderungen für die Verwendung lokaler Komponenten in Produkten oder Dienstleistungen. Zur Erfüllung der Anforderungen können bei importierten Produkten u. a. die Anzahl lokaler Arbeitskräfte und im Inland durchgeführte Fertigungsschritte angerechnet werden. Der Einsatz lokal gefertigter Bauteile hat einen besonders positiven Einfluss bei der Berechnung. Je höher der lokale Anteil eines Produkts ist, desto bessere Chancen bestehen für die Vermarktung. Ausgenommen von derartigen Anforderungen sind jedoch Produkte, die nicht in Indonesien hergestellt werden können, wie z. B. Produkte mit einem hohen Grad an Technologie und Innovation.

Indonesien und Deutschland arbeiten im maritimen Bereich schon sehr lange zusammen. Auch die breite Öffentlichkeit hat großes Vertrauen in importierte Schiffe und/oder Komponenten aus Deutschland. Allerdings hat sich im maritimen Sektor ein intensiver Wettbewerb entwickelt. Deutsche Produkte, die auf den indonesischen Markt gelangen wollen, stehen in Konkurrenz zu Produkten aus anderen asiatischen Ländern, insbesondere China, das nach den Einfuhrdaten in den letzten fünf Jahren die meisten Schiffsprodukte nach Indonesien geliefert hat. In der Regel weisen diese Produkte einen niedrigeren Preis bei ausreichender technischer Qualität gegenüber Produkten „Made in Germany“ auf.

Damit ein ausländischer Hersteller seine Technologie in Indonesien verkaufen kann, müssen bestimmte rechtliche Voraussetzungen erfüllt sein. Der Vertrieb ist nur über einen in Indonesien tätigen Vertriebshändler oder durch die Gründung eines lokalen Unternehmens möglich. Beide Optionen bringen ihre eigenen Herausforderungen mit sich.

Die vorliegende Marktstudie gibt einen Überblick über die aktuelle Situation des maritimen Sektors in Indonesien, insbesondere über die wachsende Schiffbau- und Offshore-Industrie des Landes. Neben einer Übersicht über die

Entwicklung der Industrie und damit einhergehende Geschäftschancen, umfasst sie die Herausforderungen und Hindernisse, die auf dem indonesischen Markt zu erwarten sind, einschließlich kultureller Unterschiede und Geschäftsmerkmale. Abgerundet wird die Abhandlung durch Informationen zum Marktzugang, wie z. B. die Verfahren zur Unternehmungsgründung, marktspezifische und allgemeine Zollinformationen sowie Finanzierungsmöglichkeiten. Letztlich unterstützt diese Studie deutsche Unternehmen dabei, den Zielmarkt Indonesien zu verstehen und zeigt auf, in welchen Bereichen sich Chancen für einen Markteintritt ergeben.

2. Zielmarkt Indonesien

2.1 Geografie und Bevölkerung

Indonesien ist der größte Archipel der Welt, gelegen zwischen dem Indischen Ozean im Südwesten und dem Pazifischen Ozean im Nordosten. Die mehr als 17.000 Inseln erstrecken sich von Ost nach West über eine Entfernung von ca. 5.100 km und auf eine Fläche von 1,9 Millionen km². Lediglich ein knappes Drittel, nämlich 6.044 der indonesischen Inseln, sind bewohnt. Die drei größten davon sind Java, Sumatra und Sulawesi. Aufgrund der Lage am Äquator herrscht ganzjährig ein tropisches Klima. Trocken- und Regensaison wechseln sich ab. Die Hochphase der Regensaison verläuft von Dezember bis März. Administrativ ist das Land in 38 Provinzen aufgeteilt¹ und wird von entsprechenden kommunalen Regierungen verwaltet.² Gemeinsame Grenzen auf dem Festland gibt es mit Malaysia, Brunei Darussalam, Papua-Neuguinea sowie Osttimor. Australien, Singapur, die Philippinen und Palau sind Nachbarstaaten, mit denen Indonesien Seegrenzen gemein hat. Die zur Provinz Riau gehörenden Natuna-Inseln liegen innerhalb des Gebiets, das China durch seine propagierte „Neun-Striche-Linie“ („nine-dash line“) als eigenes Territorium beansprucht. Obwohl beide Länder bisher eher partnerschaftlich miteinander umgehen, werden die militärischen Kapazitäten auf diesen Inseln sukzessive gestärkt.³

Die Inseln Indonesiens sind in einer bogenförmigen Formation, dem so genannten Pazifischen Feuerring, angeordnet und umschließen die Nahtstelle zwischen der Pazifischen und der Australischen Kontinentalplatte. Die Region weist deswegen eine ständige tektonische Aktivität auf, was sich durch zahlreiche Vulkane zeigt, von denen viele noch aktiv sind. Darüber hinaus sind häufige Erdbeben ein Beweis für die Dynamik des Feuerrings. Die jahrhundertelange vulkanische Aktivität hat zur Entstehung fruchtbarer Böden beigetragen, die eine intensive landwirtschaftliche Nutzung ermöglichen. Gleichzeitig steigert das heiße und feuchte tropische Klima, das durch eine hohe relative Luftfeuchtigkeit von 95 % und ganzjährige Durchschnittstemperaturen von 25 bis 27 Grad Celsius gekennzeichnet ist, die Fruchtbarkeit des Landes. Das Klimamuster folgt einem ausgeprägten saisonalen Zyklus mit einer Regenzeit von Dezember bis März und einer Trockenzeit in den übrigen Monaten. Diese klimatischen Bedingungen haben im Laufe der Jahrtausende im ganzen Land das Wachstum ausgedehnter Regenwälder mit einer enormen Artenvielfalt gefördert. Bemerkenswerterweise beherbergt Indonesien 10 % der Regenwälder der Welt. Sowohl an Land als auch in den umliegenden Meeresökosystemen weist Indonesien weltweit die größte Artenvielfalt auf.

Indonesien ist mit einer Bevölkerung von über 275 Millionen Menschen das viertgrößte Land der Welt. Die wirtschaftlich wichtigste Insel ist Java, auf der ca. 56 % der indonesischen Bevölkerung leben.⁴ Die Hauptstadt Jakarta, die ebenfalls auf der Insel Java liegt, beherbergt in ihrem Kerngebiet etwa 12 Millionen Einwohner und in ihrer Metropolregion weitere 30 Millionen. Damit ist der Großraum Jakarta nach Tokio die zweitgrößte Metropolregion der Welt. Bemerkenswert ist, dass Java eine außergewöhnlich hohe Bevölkerungsdichte aufweist, die über 1.000 Einwohner pro Quadratkilometer beträgt und damit zu den höchsten der Welt gehört. Im Gegensatz dazu weisen andere Regionen des Archipels unterschiedliche demografische Gegebenheiten auf. Die Bevölkerungsdichte variiert von nur zehn Einwohnern pro Quadratkilometer in bestimmten Gebieten Kalimantans über durchschnittlich 30 in Papua und den Molukken bis hin zu 300 auf Sumatra.

1 (Paat, 2022)

2 (Leinbach, et al., 2023)

3 ((LSNW), 2023)

4 (BPS - Badan Pusat Statistik, 2021)

Im Januar 2022 hat die indonesische Regierung das Gesetz über die neue Landeshauptstadt, *Ibu Kota Negara* (IKN) zur Verlegung der Landeshauptstadt von Jakarta verabschiedet und mit dem Bau einer neuen Hauptstadt in *Penajam Paser Utara*, Ost-Kalimantan, begonnen. Die Verlegung der Hauptstadt hat mehrere Gründe, darunter: 1) die Verwirklichung der ehrgeizigen Vision Indonesiens für 2045, die darin besteht, bis dahin zu einem Land mit hohem Einkommen und einer der fünf größten Wirtschaftsmächte der Welt aufzusteigen. Dazu beitragen soll ein wirtschaftlicher Wandel durch die Entstehung nachgelagerter Industrien und moderner Infrastruktur im Zuge der Entwicklung der neuen Hauptstadt; 2) Förderung eines inklusiven und gerechten Wirtschaftswachstums in anderen Regionen außerhalb Javas, insbesondere in Ostindonesien, da die neue Hauptstadt nahe dem geografischen Zentrum des Landes liegen und voraussichtlich das Wirtschaftswachstum in der Region Kalimantan ankurbeln wird; und 3) Jakarta gilt als ungeeignet für die weitere schnelle wirtschaftliche Entwicklung, die zu einer hohen Bevölkerungsdichte sowie zu einer Reihe von Stadtentwicklungs- und Umweltproblemen geführt hat, darunter schwere Verkehrsstaus und jährliche Überschwemmungen. Ab dem 17. August 2024 wird Nusantara der neue Amtssitz des Präsidenten sein und Jakarta offiziell in der Rolle als Hauptstadt ablösen. Die eigentliche Weiterentwicklung und Fertigstellung der neuen Hauptstadt werden sich nach aktuellen Planungen noch bis 2045 hinziehen.⁵ Die geschätzten Investitionskosten belaufen sich auf mehr als 30 Milliarden US-Dollar (USD). Grün, smart und nachhaltig soll Nusantara werden und sich mit einer Bevölkerung von 1,9 Millionen auf eine Gesamtfläche von 256.142 ha erstrecken. Um die Stadt herum sollen zudem verschiedene industrielle Cluster entwickelt werden, u. a. Smart-City-Technologien, Biokraftstoffproduktion sowie die Fertigung von Solarmodulen.⁶

Mit einem Durchschnittsalter von 29,9 Jahren ist Indonesien ein junges Land: 42,7 % der Einwohner sind unter 25 Jahre alt, weitere 42,7 % sind zwischen 25 und 54 Jahre alt. Der Anteil der Indonesier über 64 Jahre beträgt nur 6,3 %. Im Jahr 2022 verzeichnete Indonesien ein jährliches Bevölkerungswachstum von 0,64 %. Die Bevölkerung besteht aus über 700 ethnischen Gruppen, die überwiegend den malaiischen Völkern angehören, wobei Javaner die größte Gruppe bilden. Weitere wichtige ethnische Gruppen sind Menschen chinesischer, arabischer, indischer und melanesischer Abstammung. Diese ethnische Vielfalt spiegelt sich auch in der Vielzahl der lokalen Sprachen wider, die über 700 indigene Sprachen und zahlreiche Dialekte umfasst. 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

Religion hat in der indonesischen Gesellschaft einen hohen Stellenwert. Die indonesische Verfassung nennt den Glauben an einen Gott als eines der fünf Grundprinzipien, auf denen die Verfassung basiert. Alle Indonesier und Indonesierinnen müssen einer der sechs offiziellen Religionen angehören.⁷ Mit fast 242 Millionen Musliminnen und Muslimen ist Indonesien das größte islamische Land der Erde. So bekennen sich rund 87 % der Bevölkerung zum Islam. Weitere 8 % bekennen sich zum Protestantismus und 3 % zum Katholizismus. Hinduismus und Buddhismus repräsentieren zusammen 2 %. Konfuzianismus wird von knapp 1 % der Bevölkerung praktiziert.⁸

⁵ (Ibu Kota Negara, 2023)

⁶ (Malerius, 2023)

⁷ (Russell, 2020)

⁸ (Kementrian Agama RI, 2022)

2.2 Politik

Das indonesische Regierungssystem ist eine Kombination aus Präsidialsystemen und parlamentarischen Systemen. 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 das Amt des Regierungschefs innehat, wird direkt vom Volk gewählt und ernennt und entlässt das Kabinett. Darüber hinaus besteht das parlamentarische System Indonesiens aus einem Repräsentantenhaus, *Dewan Perwakilan Rakyat* (DPR), einer Regionalversammlung, *Dewan Perwakilan Daerah* (DPD) und einer verfassungsgebenden Versammlung, *Majelis Permusyawaratan Rakyat* (MPR). Die MPR besteht aus allen Mitgliedern des DPR und der DPD. Die Versammlung tritt zu Verfassungsänderungen sowie zur Amtseinführung und Amtsenthebung des Präsidenten und des Vizepräsidenten zusammen. Das DPR verfügt über gesetzgeberische Befugnisse und wird derzeit von säkularen Parteien dominiert. Sie werden im Verhältniswahlrecht mit offenen Parteilisten gewählt. Die DPD hat 136 Mitglieder aus den 38 Provinzen. Sie vertritt die Regionen und übt Beratungs- und Vorschlagsrechte ohne Gesetzgebungsbefugnisse aus. Die einzelnen Provinzen verfügen über Provinzparlamente, *Dewan Perwakilan Rakyat Daerah* (DPRD) mit jeweils eigenen Selbstverwaltungsrechten. Die Provinzregierung wird von einem Gouverneur geleitet.

Joko Widodo, allgemein bekannt als Jokowi, ist seit 2014 Präsident Indonesiens und wurde 2019 für eine zweite Amtszeit bis 2024 wiedergewählt. Eine dritte Amtszeit als Präsident ist laut indonesischer Verfassung nicht zulässig. Am 14. Februar 2024 werden allgemeine Wahlen stattfinden, die sowohl Präsidentschafts- als auch Parlamentswahlen umfassen. Im Laufe des Jahres 2023 wurde ein zunehmender Schwerpunkt auf diese bevorstehenden Wahlen gelegt. Am 14. Februar 2024 wählt Indonesien ein neues Staatsoberhaupt. Zur Wahl treten an Ganjar Pranowo, ehemaliger Gouverneur von Zentral-Java, Anies Baswedan, ehemaliger Gouverneur von Jakarta sowie Prabowo Subianto, Verteidigungsminister.⁹ Auch die Wahl des Vizepräsidenten aus mehreren potenziellen Kandidaten ist heftig umkämpft. Es wird erwartet, dass die Auswahl des Vizepräsidentenkandidaten eine wichtige Rolle bei der Bestimmung des Wahlergebnisses spielen wird, insbesondere weil keiner der Präsidentschaftskandidaten derzeit über eine Wählbarkeitsrate von mehr als 50 % verfügt. Bei den bevorstehenden Parlamentswahlen wird erwartet, dass Jokowi's Partei, *Partai Demokrasi Indonesia Perjuangan* (PDI-P) eine Mehrheit erreichen wird. Eine Unterstützung durch PDI-P hat erhebliches Gewicht. Die Partei hat den Gouverneur von Zentral-Java, Ganjar, als ihren Präsidentschaftskandidaten nominiert, der dadurch seinen aktuellen Vorsprung in den Umfragen festigen konnte. Bemerkenswert ist, dass der amtierende Präsident Joko Widodo immer noch Einfluss auf die Richtung des Wahlergebnisses hat. Seine Unterstützung könnte sich für jeden Kandidaten als vorteilhaft erweisen, da Jokowi's Zustimmungsrate mit etwa 80 % weiterhin hoch ist.¹⁰ Wer aus der Wahl als Sieger hervorgeht, wird die zukünftige Entwicklung des Landes maßgeblich prägen und seine Entwicklung in den kommenden Jahren bestimmen.

2.3 Wirtschaftliche Entwicklung

Indonesien gilt als die größte Volkswirtschaft in Südostasien, mit einer kontinuierlichen durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von etwa 5 % in den vergangenen zehn Jahren. Indonesien ist Gründungsmitglied des seit 1967 existierenden Verbands Südostasiatischer Nationen (ASEAN) und dessen wirtschaftliches Schwergewicht. Bereits im Gründungsjahr steuerte Indonesien mit knapp 6 Milliarden USD ca. 25 % zum damaligen Bruttoinlandsprodukt (BIP) von ASEAN bei.¹¹ Mit einer Bevölkerung von über 275 Millionen stellt es mehr als ein Drittel der Gesamtbevölkerung der ASEAN-Staaten und ist damit das bevölkerungsreichste Land der Region. Als führende Volkswirtschaft innerhalb der ASEAN machte die Wirtschaftsleistung Indonesiens, von geschätzt rund 1,18 Billionen USD (ca. 1,11 Billionen EUR) im Jahr 2022, über ein Drittel des Bruttoinlandsprodukts der Region aus. Im Jahr 2022 verzeichnete Indonesien ein deutliches Wachstum und wird voraussichtlich im Jahr 2023 weiter um etwa 5 % wachsen.¹² Dieses Wachstum ist sowohl auf die inländische Erholung von der COVID-19-Pandemie als auch auf einen weltweiten Wiederanstieg der Rohstoffpreise und der Nachfrage zurückzuführen. Im Jahr 2022 wuchs das BIP

⁹ (Fitch Solutions, 2023)

¹⁰ (Universitas Islam Internasional Indonesia; 2023)

¹¹ (The ASEAN Secretariat, 2017)

¹² (ARC Group, 2023)

Indonesiens um 5,31 %, angetrieben durch positive Entwicklungen in allen Wirtschaftssektoren.¹³ Bemerkenswert ist, dass der private Konsum mit 56,4 % weiterhin den größten Beitrag zum indonesischen BIP leistete, gefolgt von Staatsausgaben, Investitionen und Nettoexporten.¹⁴ Im ersten Quartal 2023 zeigten alle Wirtschaftssektoren ein positives Wachstum, mit bemerkenswerten Beiträgen aus der verarbeitenden Industrie, dem Groß- und Einzelhandel sowie dem Bergbau- und Steinbruchsektor.¹⁵

Im Jahr 2022 erwiesen sich die Nettoexporte als Haupttreiber des Wirtschaftswachstums. Ein starker Anstieg der Rohstoffpreise infolge des Konflikts in der Ukraine trug wesentlich zur Wertsteigerung der indonesischen Palmöl- und Kohleexporte bei. Infolgedessen verbesserte sich der Leistungsbilanzsaldo des Landes. Zu Indonesiens wichtigsten Exportgütern zählen Kohle, Palmöl, Erdgas, Eisen und Stahl, Textilien/Bekleidung, Kraftfahrzeuge und Lebensmittel. Zu den wichtigsten Exportzielen Indonesiens gehören China, die Vereinigten Staaten, Japan, Indien, Malaysia, Singapur und Südkorea. Auf der Importseite führt Indonesien vor allem chemische Erze, Petrochemikalien, Erdöl, Nahrungsmittel, Eisen und Stahl, Textilien und Elektronik ein. Die wichtigsten Länder, aus denen Indonesien diese Waren importiert, sind China, Singapur, Japan, die Vereinigten Staaten, Malaysia, Südkorea und Australien.

Tabelle 1: Wichtige Wirtschaftsdaten und Ausblick für Indonesien

Kategorie	Daten
BIP nominal (in Mrd. USD)	2021: 1.188; 2022: 1.319; 2023: 1.417*; 2024: 1.542*
BIP pro Kopf nominal (in USD)	2021: 4.363; 2022: 4.798; 2023: 5.109*; 2024: 5.509*
BIP-Entstehung (% Anteil)	2020: Bergbau/Industrie 28,6; Handel/Gaststätten/Hotels 16,1; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 14,2; Bau 11,1; Transport/Logistik/Kommunikation 9,3; Sonstige 20,7
Inflationsrate (%)	2021: 1,6; 2022: 4,6*; 2023: 5,5*
Arbeitslosenquote (%)	2021: 6,5; 2022: 5,5; 2023: 5,3*
Rohstoffe	Palmöl, Reis, Mais, Rohrzucker, Kokosnüsse, Maniok, Bananen, Eier, Geflügel, Kautschuk Kohle, Nickel, Erdöl, Zinn, Erdgas, Bauxit, Kupfer, Gold, Silber, Gas
Einfuhrgüter nach SITC (% der Gesamteinfuhr)	2021: Chem. Erzeugn. 16,6; Maschinen 11,9; Nahrungsmittel 10,0; Elektronik 8,4; Petrochemie 7,1; Eisen und Stahl 6,3; Rohstoffe. (ohne Brennst.) 5,7; Elektrotechnik 4,4; Textilien/Bekleidung 4,1; Erdöl 3,6; Sonstige 21,9
Ausfuhrgüter nach SITC (% der Gesamteinfuhr)	2021: natürl., Fette, Wachse 13,3; Kohle 13,6; Rohstoffe. (ohne Brennst.) 8,8; Chem. Erzeugn. 8,1; Eisen und Stahl 9,2; Nahrungsmittel 7,3; Textilien/Bekleidung 5,5; Kfz und -Teile 3,7; Gas 3,2; Elektrotechnik 3,1; Sonstige 24,2

* vorläufige Werte, Schätzung oder Prognose
Quelle: (GTAI, 2023)

Die Inflationsrate lag 2023 bei 5,5% (siehe Tabelle 1). Die Aussichten für das Wirtschaftswachstum im Jahr 2023 deuten auf einen Rückgang im Vergleich zu 2022 hin, was größtenteils auf einen anhaltenden Inflationsdruck zurückzuführen ist. Laut einem Bericht der Weltbank verzeichnete Indonesien im gesamten Jahr 2022 eine Inflationsrate von 4,2 %. Seitdem ist die Gesamtinflation jedoch leicht zurückgegangen und lag im Mai 2023 bei 4 % im Jahresvergleich.¹⁶ Die prognostizierte wirtschaftliche Entwicklung für 2023 in Indonesien deutet auf eine Verlangsamung der Wachstumsrate auf 4,8 % hin.¹⁷ In Übereinstimmung mit der von der Bank Indonesia festgesetzten Obergrenze, erwartet die Weltbank einen weiteren Rückgang der Inflation, wobei zwischen 2024 und 2025 eine durchschnittliche Rate von etwa 3,5 % erwartet wird. Darüber hinaus wird die indonesische Wirtschaft ab 2024 voraussichtlich um 5,1 % wachsen.

Deutschlands Exporte nach Indonesien beliefen sich im Jahr 2022 auf 3,16 Milliarden USD (~2,9 Milliarden EUR), was einem Anstieg von 3,6 % im Vergleich zu 2021 entspricht. Der bilaterale Handel zwischen Indonesien und

¹³ (Wijaksana, 2023)

¹⁴ (PwC Indonesia, 2023-b)

¹⁵ (Bank Indonesia, 2023)

¹⁶ (World Bank, 2023)

¹⁷ (PwC Indonesia, 2023-b)

Deutschland erreichte im Zeitraum von Januar bis Oktober 2022 6,7 Milliarden EUR. Die Höhe der ausländischen Direktinvestitionen (FDI) aus Deutschland in Indonesien betrug von Januar bis September 2022 175,9 Millionen USD (~166,9 Millionen EUR). Angesichts dieses beträchtlichen Handelsvolumens ist Deutschland der wichtigste Partner Indonesiens innerhalb der Europäischen Union.

2.4 Investitionsklima

Der Prognose- und Beratungsdienstleister *Economist Intelligence Unit* (EIU) stuft Indonesiens Geschäftsumfeld Anfang 2023 auf Platz 58 von 82 untersuchten Ländern ein.¹⁸ Gegenüber dem Vorjahr hat das Land damit drei Ränge eingebüßt. Eine Ursache für diese Entwicklung ist möglicherweise die Ungewissheit als Folge einer wichtigen Gesetzesreform, die Ende 2021 wegen Prozessmängeln für teilweise verfassungswidrig erklärt wurde. Die Reform ist Ausdruck der umfassenden Bestrebungen der Jokowi-Regierung das Investitionsumfeld zu verbessern. Zwischen September 2015 und November 2018 hat die Regierung insgesamt 16 Wirtschaftsprogramme aufgelegt, darunter verschiedene Anreize und Erleichterungen bei der Lizenzvergabe, wie z. B. Steuererleichterungen, neue Regelungen zu Steuerabgaben, Vereinfachung der Grundbucheintragung und Kreditvergabe. Das allgemeine Ziel besteht darin, die Investitionsbedingungen zu verbessern und die Prozesse für die Unternehmensgründung im Land zu vereinfachen. Darüber hinaus wurde die indonesische Investitionsbehörde zu einem Investitionsministerium, *Badan Koordinasi Penanaman Modal* (BKPM) umgewandelt und Lizenzierungsprozesse durch die Einrichtung von „One-Stop-Service (OSS)-Zentren“ vereinfacht. Auch staatliche Investitionen in die Infrastruktur wirken sich positiv auf das Investitionsklima aus. Trotz der positiven Entwicklungen weist das Land weiterhin einige Herausforderungen für Investoren auf. Dazu zählen insbesondere hohe Risiken und Unsicherheitsfaktoren, Probleme beim Landerwerb, bürokratische Hürden und schwierige Investitionsbedingungen außerhalb der städtischen Zentren Jakarta und Surabaya.

Am 5. Oktober 2020 verabschiedete das indonesische Parlament das sogenannte Omnibus-Gesetz, ein Gesetzespaket, das über 1.200 Änderungen an bestehenden Gesetzen vornimmt. Im Wesentlichen lockert das Gesetz viele bestehende Regelungen und beseitigt damit bisherige Hürden für Anleger. Das Omnibus-Gesetz sorgte in Indonesien für große Unruhe bei Bürgern, Gewerkschaften sowie Menschenrechts- und Umweltorganisationen, da es schnell ausgearbeitet wurde und ein breites Themenspektrum adressiert. Es dereguliert Vorschriften in den Bereichen Umweltschutz, Arbeitsrecht, Bildung, Halal-Zertifizierung und reduziert die Befugnisse der Regionalregierungen. Als Folge von Prozessmängeln bei der Ausarbeitung wurde es im November 2021 vom indonesischen Verfassungsgericht für bedingt verfassungswidrig befunden. Die Regierung hatte zwei Jahre, um die bemängelten Aspekte des Gesetzes zu verbessern, bevor es für vollständig verfassungswidrig erklärt würde. Bis dahin behielten alle darin enthaltenen Bestimmungen ihre Gültigkeit. Die Regierung löste dies 2022 mit der Regierungsverordnung 2/2022. Diese implementierte ein neues Gesetz, welches das Omnibus-Gesetz rechtskräftig werden ließ und wichtige Änderungen in den Bereichen Arbeitsrecht, Wasser-Ressourcen und Halal-Zertifizierung beifügte.¹⁹ Ein entscheidender Aspekt des Omnibus-Gesetzes ist die Überarbeitung der bisherigen Negativliste für ausländische Investitionen. In der Negativliste (Präsidentialdekret Nr. 44/2016) waren 515 Wirtschaftszweige aufgeführt, in denen ausländische Investitionen bis zu diesem Zeitpunkt nicht erlaubt waren. Der Großteil der dort aufgeführten Branchen stand zum Schutz des nationalen Interesses und der heimischen Wirtschaft nur inländischen Unternehmen offen. Durch die Neugestaltung (Präsidentialdekret Nr. 10/2021) hat die indonesische Regierung einen großen Schritt in Richtung ausländischer Unternehmen gemacht und deutlich mehr Geschäftsfelder für Unternehmen aus dem Ausland geöffnet. Die neue sogenannte Positivliste trat am 04.03.2021 in Kraft. Die Mindestkapitalanforderung für Auslandsinvestitionen beträgt unverändert 10 Milliarden Indonesische Rupiah (IDR) (ca. EUR 600.000,00).

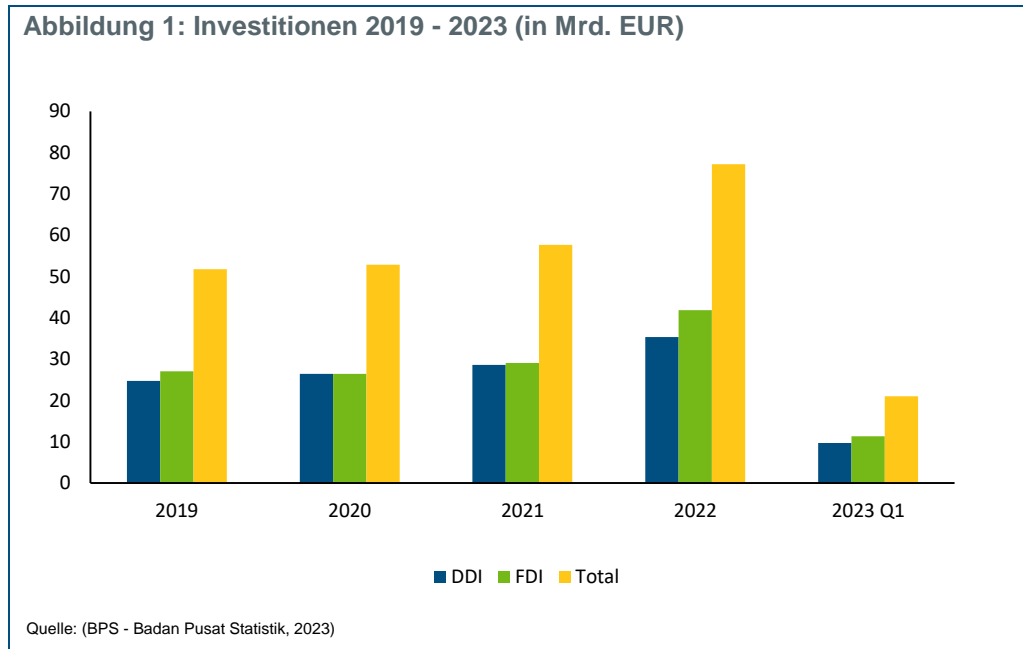
Darüber hinaus spielen Freihandelszonen und Sonderwirtschaftszonen eine wichtige Rolle. Indonesien verfügt derzeit über vier Freihandelszonen und neunzehn Sonderwirtschaftszonen, die sich jeweils auf ausgewählte Wirtschaftssektoren konzentrieren.²⁰ Dadurch sollen die Außeninseln für Investoren attraktiver werden und außerhalb der Wirtschaftszentren Javas Arbeitsplätze geschaffen werden. Abhängig von der Branche und dem

¹⁸ (The Jakarta Post, 2023)

¹⁹ (IR Global, 2023)

²⁰ (Medina A. F., 2023-a)

Investitionsvolumen können in den ausgewiesenen Gebieten Steuerrückerstattungen und Steuerbefreiungen zwischen 20 und 100 % mit einer Laufzeit von bis zu 25 Jahren geltend gemacht werden. Darüber hinaus können Rohstoffe mehrwertsteuerfrei importiert und lokal produzierte Waren, die im Inland abgesetzt werden, mehrwertsteuerfrei vermarktet werden.



Indonesien verzeichnet seit 2020 ein stetiges Wachstum in- und ausländischer Investitionen, wobei 2022 ein Rekordjahr war (siehe Abbildung 1). Die Umsetzung des Omnibus-Gesetzes spielt eine entscheidende Rolle bei der Angleichung der Regierungspolitik auf regionaler und zentraler Ebene und steigert dadurch die Attraktivität Indonesiens als Investitionsstandort. Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert einen Anstieg der ausländischen Direktinvestitionen (FDI) Indonesiens um 19 % im Jahr 2023. Investitionsminister Bahlil Lahadalia zeigt sich sogar noch optimistischer und erwartet eine Wachstumsrate von über 19 %, basierend auf einem Anstieg von 20 % im ersten Quartal 2023. Damit beliefen sich die FDI zu Beginn des Jahres auf beeindruckende 11 Milliarden EUR und überstiegen damit die inländischen Direktinvestitionen (DDI).²¹

2.5 Geschäftsetikette

Zwischen der indonesischen und der deutschen Kultur gibt es erhebliche Unterschiede, die auch für den Umgang mit lokalen Partnern von großer Bedeutung sind, um erfolgreiche Geschäftsbeziehungen zu führen. Generell gelten für Indonesien viele Regeln, die auch in anderen asiatischen Ländern üblich sind. Zurückhaltung und Höflichkeit sind sehr geschätzt und es ist wichtig, unter allen Umständen das Gesicht zu wahren. Ein freundlicher Umgang miteinander ist daher ein Muss. Nachfolgend sind einige der wichtigsten Aspekte und Verhaltensweisen im Geschäftsleben zusammengefasst:

- Alter und (berufliche) Position haben in der indonesischen Gesellschaft einen hohen Stellenwert. Ältere und ranghöhere Personen werden immer zuerst begrüßt.
- Für Indonesier stehen zwischenmenschliche Beziehungen an erster Stelle. Gute persönliche Beziehungen zu Entscheidungsträgern sind daher von großer Bedeutung und Smalltalk kommt entsprechend häufig vor. Ein gutes Netzwerk ist das A und O für den Geschäftserfolg.
- Innerhalb eines Unternehmens sollte ein freundschaftliches Klima herrschen, denn auch im Privatleben ist Harmonie von großer Bedeutung.

²¹ (Masitoh, 2023)

- Die linke Hand gilt als unrein. Es sollte daher strikt vermieden werden, Menschen mit der linken Hand zu begrüßen, Dinge mit ihr zu reichen oder anzunehmen.
- Visitenkarten werden mit beiden Händen präsentiert, ggf. mit einer leichten Verbeugung. Erhaltene Visitenkarten werden kurz studiert und dann offen auf den Tisch gelegt.
- Hemd, Hose und Krawatte sowie eventuell ein Anzug gehören zur üblichen Geschäftskleidung. Indonesier tragen oft Batikhemden. Auch bei Ausländern wird das Tragen von Batik geschätzt.
- Pünktlichkeit ist nicht unbedingt üblich. Verspätetes Erscheinen zu Besprechungen gilt nicht als unhöflich und wird sogar bei privaten Einladungen zu Hause erwartet. Ausländer sollten sich dessen bewusst sein, aber im Geschäftsleben auf die eigene Pünktlichkeit achten.
- Stellen Sie sicher, dass die andere Person Sie verstanden hat. Indonesier zeigen es nicht deutlich, wenn etwas nicht verstanden wurde. Ein „Ja“ kann eine Zustimmung zu einem Vorschlag sein, die Antwort kann aber auch nur gewählt werden, um freundlich zu wirken und nicht direkt zu widersprechen.
- Ein Lächeln sollte nicht überinterpretiert werden, da es oft auch eingesetzt wird, um Unsicherheiten zu überspielen.
- Höflichkeit und Geduld sind unerlässlich. Abneigungen oder Missbilligungen sollten nicht direkt und keinesfalls im Beisein Dritter kommuniziert werden.
- Indonesier sind bestrebt, (offene) Konflikte zu vermeiden. Kritik wird daher nicht immer geäußert, sondern unter Verschluss gehalten, um Konflikte zu vermeiden. Öffentliche Kritik wird sowohl vom Kritisierten als auch beim Kritisierenden als Gesichtsverlust empfunden.
- Wut auszudrücken, z. B., indem man die Stimme erhebt, Türen zuschlägt, sich aggressiv verhält, die Hände in die Hüften stemmt usw., gilt als sehr unhöflich und führt zu Gesichtsverlust.
- Im Land besteht eine starke Präferenz für die ausschließliche Kommunikation über WhatsApp bei fast allen arbeitsbezogenen Angelegenheiten.

3. Sektorspezifische Marktinformationen

Indonesien ist mit über 17.000 Inseln und einer Küstenlinie von über 95.000 km der größte Archipel der Welt. Fast drei Viertel der Gesamtfläche des Landes bestehen aus Wasser (5,9 Millionen km²). Davon entfallen 3,2 Millionen km² auf die Hoheitsgewässer und 2,7 Millionen km² auf die exklusive Wirtschaftszone Indonesiens, *Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia* (ZEEI). Indonesien ist darüber hinaus auch das Land mit der viertlängsten Küstenlinie der Welt nach Kanada, den USA und Russland.

Der weltweite Warentransport erfolgt zu 90 % auf dem Seeweg. Davon passieren 40 % durch indonesische Gewässer.²² Indonesien befindet sich zwischen den zwei Kontinenten Asien sowie Australien und Ozeanien und bietet direkten Zugang zum indischen und pazifischen Ozean. Wichtige Transportwege sind die Straße von Malakka, die Straße von Makassar sowie die Sunda-Straße.²³

Der Seeverkehrssektor ist ein wichtiger Wirtschaftszweig. Auch im Inland erfolgt der Warentransport primär per Schiff. Mehr als 12 Millionen Beschäftigte sind in diesem Bereich tätig.²⁴ Im Jahr 2020 trug die maritime Industrie 11,3 % zum BIP Indonesiens bei. Bis 2045 wird ein Anstieg auf 12,5 erwartet.²⁵ In Anbetracht der Bedeutsamkeit des indonesischen maritimen Sektors ist dieser auch ein wichtiges Symbol für die nationale Stärke und Souveränität des Landes. Die Dynamik des Sektors wird insbesondere getrieben von der Notwendigkeit für mehr Effizienz im inländischen Warentransport (Auslastung, Digitalisierung), die zunehmende Bedeutsamkeit von mehr Umweltverträglichkeit (u. a. Kraftstoffe) sowie der maritimen Sicherheit. Angesichts dieser Voraussetzungen bietet Indonesien ein großes Geschäftspotenzial für den maritimen Sektor.

²² (Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia, 2018)

²³ (Hadyanti, Prakoso, & Rudiawan, 2021)

²⁴ (Lee, 2023)

²⁵ (Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment of the Republic of Indonesia, 2022)

Mit einem detaillierten Blick auf die Marktsituation im maritimen Sektor Indonesiens, insbesondere in der Schiffbau- und Offshore-Industrie, werden im folgenden Kapitel das Marktpotenzial für deutsche Unternehmen, aktuelle Entwicklungen und die Herausforderungen des Marktes untersucht.

3.1 Marktvolumen und -potenzial für deutsche Unternehmen

Zu Beginn seiner ersten Amtszeit im Jahr 2014 erklärte Präsident Joko Widodo den maritimen Sektor zu einem prioritären Pfeiler der Vision, Indonesien zu einem Dreh- und Angelpunkt des globalen maritimen Sektors, einem *Global Maritime Fulcrum* (GMF) zu machen, einer Nation zwischen dem Indischen und dem Pazifischen Ozean, die durch maritime Kultur, Ressourcen, Infrastruktur, Diplomatie und Verteidigung gekennzeichnet ist.²⁶ Obwohl der Plan zur Verwirklichung dieser Vision keine detaillierten Erläuterungen enthält, hat das GMF-Konzept in der indonesischen Vision 2045 Bestand. Dabei handelt es sich um einen langfristigen Entwicklungsplan, der darauf abzielt, Indonesien in eine entwickelte, wohlhabende und einkommensstarke Nation zu verwandeln, die unter den fünf größten Wirtschaftsmächten der Welt vertreten ist, und in dem die Regierung den maritimen Sektor als eines der grundlegenden Elemente für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung benennt.²⁷

3.1.1 Schifffahrt und Hafewesen

Im Rahmen der maritimen Entwicklungsstrategie, die in der Indonesien-Vision 2045²⁸ dargelegt ist, unterstreicht die Regierung drei Hauptaspekte auf dem Weg dorthin, darunter: 1) die Stärkung der maritimen Wirtschaft durch die Verbesserung der Seeverbindungen, die Förderung der Fischereiindustrie und die Unterstützung eines integrativen Meerestourismus; 2) die Förderung einer maritimen Kultur, die hochqualifizierte maritime Fachkräfte hervorbringt, den maritimen technologischen Fortschritt unterstützt und eine robuste maritime Kultur als Grundlage der maritimen Zivilisation aufrechterhält und 3) die Verbesserung der maritimen Stärke durch ein robustes und zuverlässiges maritimes Verteidigungssystem, das für die Bewältigung regionaler und globaler Herausforderungen im Bereich der maritimen Sicherheit von entscheidender Bedeutung ist. Darüber hinaus wird der Seeverkehr als Hauptelement der maritimen Konnektivität durch die Entwicklung von 48 Hafenstädten, einem System von vernetzten Häfen und sieben internationalen Drehkreuzen, Kurzstreckenseeverkehr und ein modernes Hafenmanagement entwickelt und ausgebaut.

Die Regierung legt aufgrund der ungleichmäßigen wirtschaftlichen Entwicklung im Land großen Wert auf die maritime Konnektivität. Der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Aktivitäten liegt vor allem auf der Insel Java, was zu einem Ungleichgewicht in der nationalen Infrastruktur führt. Dies wiederum hat eine erschwerte und kostspielige Handelsmobilität von Waren und Dienstleistungen in andere Regionen zur Folge. Hier besteht ein signifikantes Preisgefälle zwischen den Regionen Indonesiens. Die Logistikkosten außerhalb der Insel Java können mehr als doppelt so hoch sein als auf Java. Selbst die Logistikkosten von Indonesien zu internationalen Zielen fallen im Vergleich niedriger aus. So kostet der Güterversand nach Padang rund 600 USD, nach Banjarmasin etwa 650 USD und nach Jayapura rund 1.000 USD. Dagegen ist der Versand nach Singapur mit 185 USD günstiger, und der Versand nach Guangzhou, China, kostet mit etwa 400 USD ebenfalls weniger.²⁹ Das interaktive Vergleichsinstrument *Logistics Performance Index* (LPI) der Weltbank stellt fest, dass eine schwache Seeverkehrsinfrastruktur die Hauptursache für Indonesiens hohe Logistikkosten ist.³⁰

Viele der abgelegenen Inseln Indonesiens haben Häfen, die unzureichend verwaltet werden und sich aufgrund mangelnder Wartung, Technologie und Ausrüstung in einem baufälligen Zustand befinden. Dazu kommt, dass der Umfang der aus abgelegenen Gebieten zurückkehrenden Ladungen, oft gering ist und höchstens 30 % der Schiffskapazität ausmacht, was zu Einnahmeverlusten für die Unternehmen führt.³¹ Aus diesem Grund hat die Regierung das Seemaut- Programm „Sea Toll“- ins Leben gerufen, das darauf abzielt, die Seeverkehrsrouten vor

²⁶ (Ministry of Communication and Information Technology Indonesia, 2016)

²⁷ (Laksana, 2019)

²⁸ (Ministry of National Development Planning of the Republic of Indonesia, 2019)

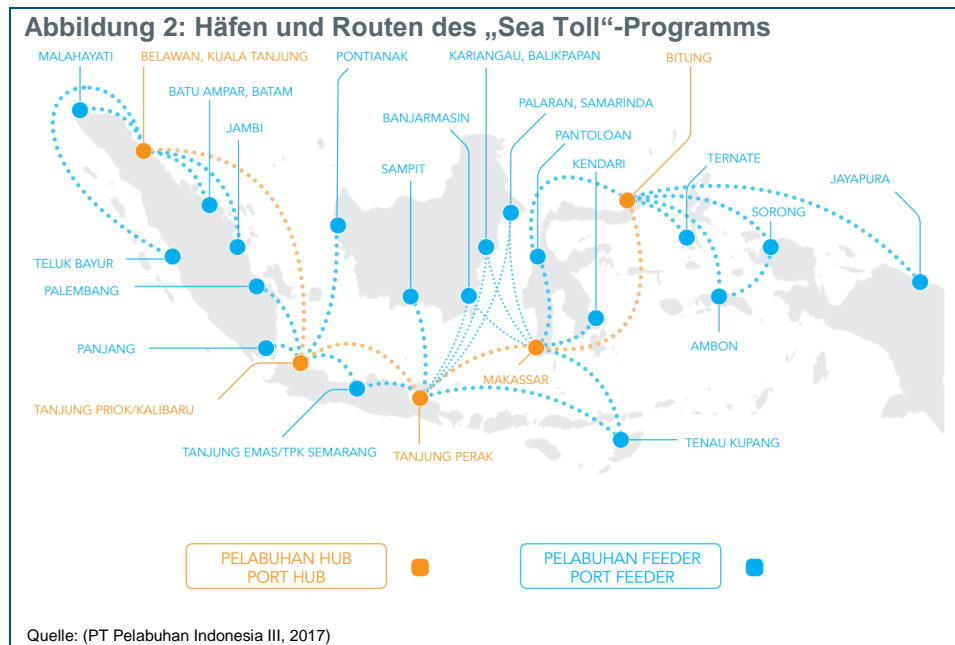
²⁹ (Setijadi, 2017)

³⁰ (Kusdiana & Larasati, 2021)

³¹ (Ramadhan, 2019)

allem im Osten Indonesiens durch den Bau neuer Häfen sowie die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Häfen zu verbessern. Ziel ist es, die Verkehrsverbindungen zwischen West- und Ostindonesien zu vereinfachen und den Handel zwischen den Ländern des südlichen Pazifiks und ihren ostasiatischen Partnern zu fördern. Mit dieser Strategie strebt Indonesien danach, zukünftig eine wesentliche Rolle bei der inländischen und internationalen Logistikverteilung zu spielen.³²

Das „Sea Toll“-Programm soll Hub-Häfen oder Haupthäfen, die von Schiffen mit großer Kapazität angelaufen werden können, mit Zubringerhäfen, also kleineren Häfen für Schiffe mit geringerer Kapazität, verbinden. Im Nationalen Mittelfristigen Entwicklungsplan 2015-2019 (RPJMN 2015-2019) war für das „Sea Toll“-Programm ein Maximum von fünf Hub-Häfen (einschließlich der Häfen von Belawan/Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar und Bitung), und 19 Zubringerhäfen (einschließlich der Häfen von Malahayati, Batam, Jambi, Palembang, Panjang, Teluk Bayur, Tanjung Emas, Pontianak, Banjarmasin, Sampit, Balikpapan/Kariangau, Samarinda/Palaran, Tenau/Kupang, Pantoloan, Ternate, Kendari, Sorong, Ambon und Jayapura) vorgesehen (siehe Abbildung 2). Das Programm wird von der Regierung in Partnerschaft mit dem staatlichen Unternehmen *PT Pelayaran Nasional Indonesia* (Pelni) durchgeführt. Pelni fungiert dabei als Entwicklungsagent und führt subventionierte Schifffahrt in abgelegene Gebiete Indonesiens durch.³³ Die Ausweitung und Entwicklung des Programms dauert bis heute an. Allein für das Jahr 2023 hat das Verkehrsministerium Mittel in Höhe von 1,59 Billionen IDR für die Entwicklung des „Sea Toll“-Programms eingeplant.³⁴



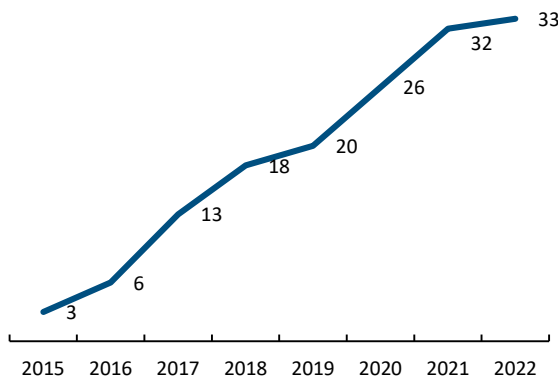
Der Ausbau der „Sea Toll“ hat sich seit seiner Einführung kontinuierlich positiv entwickelt. Bis 2022 hat Indonesien 33 „Sea Toll“-Routen eingerichtet (siehe Abbildung 3), und es wird erwartet, dass die Zahl der Routen bis Ende 2023 auf 39 ansteigen wird. Neben PT Pelni sind zwei weitere staatliche Unternehmen, PT ASDP und PT Djakarta Lloyd, und einige private Unternehmen für die Bewirtschaftung des Programms zuständig: PT Pelni betreibt 11 Strecken, PT ASDP 5 Strecken, PT Djakarta Lloyd 4 Strecken und 19 weitere Strecken werden von privaten Betreibern bedient.³⁵ Die Liste der Streckenentwicklung kann über die Website der indonesischen Regierung <http://gerairmaritim.kemendag.go.id/travek> eingesehen werden.

³² (Prihartono, Irawan, Bastian, Deddy, & Setyanto, 2015)

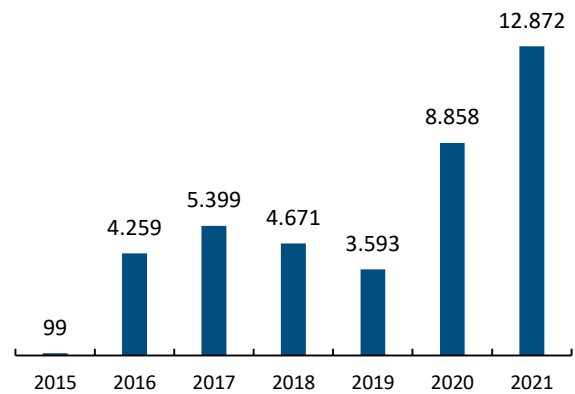
³³ (PT Pelayaran Nasional Indonesia, 2023)

³⁴ (Sari & Sukmana, 2022)

³⁵ (Purnomo, 2023)

Abbildung 3: Entwicklung der Anzahl von nationalen „Sea Toll“-Routen (2015-2022)

Quelle: (Rizaty, 2022)

Abbildung 4: Schiffs-ladungsrealisierung der Warenverteilung im Rahmen des „Sea Toll“-Programms (2015-2021, in TEUs)

Quelle: (PT Pelayaran Nasional Indonesia, 2021)

Abbildung 4 zeigt, dass die Effizienz der Schifffahrt einem schwankenden Muster folgt. Nach einem Anstieg der Frachtmengen zwischen 2015 und 2017 ging die Produktivität der Schifffahrt auf den „Sea Toll“-Strecken von 2017 auf 2018 zurück. Dies wurde auf das anhaltende Problem von unausgewogenen Frachtmengen bei der Rückfahrt zurückgeführt, das nach wie vor ungelöst ist. Ein durchschnittliches Verhältnis von 223.000 Tonnen zu 5.000 ist ein deutlicher Beleg für eine begrenzte Aktivität beim Rücktransport. Daher liegt ein Fokus auf der Optimierung der Ladungsmengen aus den östlichen Teilen des Landes. Die Regierung hat dazu das *„Rumah Kita“-*Programm ins Leben gerufen, mit dem Lagerkapazitäten für lokale Rohstoffprodukte z. B. aus der Fischerei, aus Aquakulturen, aus der Viehzucht und von Plantagen geschaffen werden, um den Ein- und Ausgangshandel auf dem Seeweg auszugleichen.³⁶ Darüber hinaus wirkte sich eine Kürzung der Subventionen für den Transport über „Sea Toll“-Strecken im Jahr 2019 um 50 % gegenüber dem Vorjahr (von 447 Milliarden IDR im Jahr 2018 auf 222 Milliarden IDR im Jahr 2019) auf die Zahlen aus. Nichtsdestotrotz hat der Nationale Mittelfristige Entwicklungsplan (RPJMN) 2020-2024, der die Entwicklung des „Sea Toll“-Netzwerks, einschließlich der Subventionen für 120 Hafenanlagen und 18 mautpflichtige Seetransportrouten, bekräftigt, die Produktivität der Schifffahrt wieder ansteigen lassen.³⁷

Im Jahr 2021 bewirtschaftete PT Pelnı zehn der bis dahin insgesamt 32 Seemautrouten. Auf diesen Strecken konnte das Unternehmen eine tendenzielle Zunahme der Frachtmengen verzeichnen, mit einem Spitzenwert von 12.872 Zwanzig-Fuß Container Einheiten, *Twenty-foot equivalent units* (TEU) im Jahr 2021, bestehend aus abgehenden Frachten von rund 8.470 TEU (65,8 %) und 4.402 TEU (34,2 %) Rückfrachten. Diese Zahl stieg bis Dezember 2022 auf 14.508 TEU (abgehende Ladung von 9.538 TEU, zurückkehrende Ladung von 4.970 TEU) und wird voraussichtlich bis Ende 2023 auf 15.225 TEU ansteigen.³⁸ Im Zuge der Entwicklung des „Sea Toll“-Programms für den Seeverkehr und der Zunahme der Seefrachtendungen sind die Preisunterschiede in abgelegenen Gebieten allmählich gesunken.

Nach Angaben des Handelsministeriums konnten durch die Nutzung der „Sea Toll“-Strecken im Jahr 2022 die Preisunterschiede bei Grundnahrungsmitteln und lebenswichtigen Gütern um durchschnittlich 12 % gesenkt werden, insbesondere in den Regionen Papua, Maluku und Ost-Nusa Tenggara. In Supiori, Papua, zum Beispiel, sank der Preis für Weizenmehl von 20.000 Rupiah pro Kilogramm auf 10.000 Rupiah pro Kilogramm, was einer Veränderung von 50 % entspricht (siehe Tabelle 2). Um die Preisunterschiede weiter zu verringern, überarbeitet die Regierung derzeit die Regeln für Waren, die mittels des „Sea-Toll“-Programms transportiert werden können. Derzeit fallen elf Arten von Gütern des Grundbedarfs, sieben Arten von als wichtig klassifizierten Gütern sowie 36 weitere Güter unter diese Regelung. In Zukunft will die Regierung diese Kategorien um Produkte erweitern, die den besonderen Vorteilen

³⁶ (Rahayu, 2019)³⁷ (Ministry of National Development Planning of the Republic of Indonesia, 2020)³⁸ (Rahman, 2023)

der einzelnen Regionen Rechnung tragen. Auch die Zahl der Rumah Kita-Verteilstellen wird weiter steigen. Zu den Stand Anfang 2023 zwölf Rumah Kita sollen bis Ende des Jahres sieben neue Einrichtungen hinzukommen. Als Lager- und Verteilstellen ermöglichen die Rumah³⁹⁴⁰

Tabelle 2: Preisveränderungen bei Gütern des Grundbedarfs in ausgewählten Regionen entlang der „Sea Toll“-Strecken für die Periode Januar-Dezember 2022

Region	Güter	Ohne „Sea Toll“ (IDR)	„Sea Toll“ (IDR)	Veränderung in %
Anambas, Provinz Riau	Weizenmehl	13.000/kg	10.000/kg	23,08 %
	Zucker	14.000/kg	11.000/kg	21,43 %
	Speiseöl in Flaschen	22.000/l	18.000/l	18,18 %
Sabu Raijua, Ost-Nusa Tenggara	Speiseöl in Flaschen	25.000/l	14.000/l	44,00 %
	Broiler-Hähnchenfleisch	65.000/kg	50.000/kg	23,08 %
	Zucker	18.000/kg	14.500/kg	19,44 %
Tidore, Nord-Molukken	Sojabohnen	20.000/kg	12.000/kg	40,00 %
	Weizenmehl	12.000/kg	9.000/kg	25,00 %
	Rote Zwiebeln	45.000/kg	35.000/kg	22,22 %
Buru, Molukken	Broiler-Hähnchenfleisch	45.000/kg	30.000/kg	33,33 %
	Speiseöl in Flaschen	20.000/l	14.000/l	30,00 %
	Rote Zwiebeln	70.000/kg	50.000/kg	28,57 %
Ost-Halmahera, Nord-Molukken	Zucker	17.000/kg	10.000/kg	41,18 %
	Broiler-Hähnchenfleisch	50.000/kg	30.000/kg	40,00 %
	Reis	15.000/kg	10.000/kg	33,33 %
Supiori, Papua	Weizenmehl	20.000/kg	10.000/kg	50,00 %
	Reis	20.000/kg	13.000/kg	35,00 %
South Buru, Papua	Rote Zwiebeln	65.000/kg	35.000/kg	46,15 %
	Speiseöl in Flaschen	30.000/l	18.000/l	40,00 %
	Hühnereier	37.500/kg	26.000/kg	30,67 %

Quelle: (Widi, 2023)

PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) ist ein staatliches Unternehmen, das als offizieller Verwalter und Entwickler von Häfen in Indonesien fungiert. In der Vergangenheit war PT Pelindo in vier verschiedene Unternehmenseinheiten unterteilt, die ihre eigenen Betriebsbereiche hatten. Im Jahr 2021 fusionierte die Regierung PT Pelindo zu einer großen Einheit mit dem Ziel, die Effektivität und Effizienz der nationalen Häfen zu steigern.⁴¹ Der indonesische Minister für staatliche Unternehmen, Erick Thohir, erklärte den durch den Zusammenschluss von Pelindo erwarteten Nutzen wie folgt:⁴²

- Schaffung eines integrierten Servicenetzes
- Erhöhung der Hafenskapazitäten
- Beschleunigung der betrieblichen Standardisierung
- Verbesserung des Zugangs zu den Häfen
- Reduzierung der Logistikkosten im Rahmen des „Sea Toll“-Programms

⁴⁰ (Widi, 2023)

⁴¹ (PT Pelabuhan Indonesia (Persero), 2023)

⁴² (Iswinarno, 2023)

Nach dem Zusammenschluss besteht Pelindo aus 4 Sub-Holdings: 1) Pelindo Multi Terminal, welches landesweit Nicht-Container-Aktivitäten verwaltet, einschließlich Flüssigmassengut-Terminals, Trockenmassengut-Terminals, Passagier-Terminals und Spezial-Terminals; 2) Pelindo Solusi Logistik, das sich auf Be- und Entladung, Lagerung, Vertrieb und andere logistische Dienstleistungen konzentriert; 3) Pelindo Terminal Petikemas, das sich auf Containerbe- und -entladung konzentriert; und 4) Pelindo Jasa Maritim, das Schlepp- und Liegeplätze, Lotsendienste, und andere maritime Dienstleistungen verwaltet.

Abbildung 5: Karte der 28 wichtigsten Häfen Indonesiens (2023)



Quelle: (Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia, 2023-b)

Nach Angaben des Verkehrsministeriums aus dem Jahr 2022 verfügt Indonesien über insgesamt mehr als 3.600 Häfen. Davon werden 636 Häfen für den Seeverkehr genutzt, darunter 28 Haupthäfen (siehe Abbildung 5), 164 Drehkreuzhäfen, 166 regionale Drehkreuzhäfen und 278 andere lokale Drehkreuzhäfen. Von den 636 Häfen sind 102 kommerzielle Häfen und 534 nicht-kommerzielle Häfen. Bei den übrigen Häfen handelt es sich um kleinere Häfen, die von anderen Institutionen betrieben werden, sowie um eine unbekannte Anzahl kleiner privater Häfen. Es wird erwartet, dass die Zahl der Häfen in Indonesien weiter steigt, da das Verkehrsministerium im Nationalen Hafen-Masterplan von 2017 die Entwicklung von 1.321 neuen Hafenstandorten bis Ende 2023 festgelegt hat.⁴³ In Anbetracht des Verkehrs zwischen den Inseln und des internationalen Handels sind jedoch die 102 Handelshäfen für die Schifffahrtsindustrie von besonderer Bedeutung. Pelindo ist der größte Betreiber von Handelshäfen des Landes, mit einem Anteil von 71 der insgesamt 102 kommerziellen Häfen Stand Ende 2022.⁴⁴

Tabelle 3: Die 10 größten Containerterminalbetreiber der Welt

Unternehmen	Gesamtumschlag (in Millionen TEUs)
PSA Internasional, Singapur	60,3
Hutchison Port Holdings (HPH), Hong Kong	46,7
China Ocean Shipping Company (COSCO), Peking	46,1
Dubai Ports World (DPW), Dubai, UAE	44,2
Terminal AP Møller, Den Haag, Niederlande	42,8
China Merchants Port Holdings Company, China	35,1
Terminal Investment Limited (TIL), Genf, Schweiz	26,5
Pelindo, Indonesien	16,7
International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), Manila, Philippinen	8,9
Evergreen Marine Corporation (EMC), Taoyuan, Taiwan	8,5

Quelle: (Nuralamsyah & Patunggu, 2022)

⁴³ (Prakoso, 2023)

⁴⁴ (PT Pelabuhan Indonesia (Persero), 2022)

Als größtes und marktbeherrschendes Hafenerunternehmen Indonesiens betreibt Pelindo die meisten strategisch wichtigen Häfen, darunter auch die beiden wichtigsten und verkehrsreichsten Häfen des Landes. Den Hauptstadthafen Tanjung Priok, über den nicht nur der nationale, sondern auch der internationale Containerumschlag abgewickelt wird, und Tanjung Perak in Surabaya, der strategisch günstig an den wichtigsten inländischen Handelsrouten liegt und mit den großen Häfen in der Region verbunden ist.⁴⁵ Pelindo wickelt rund 95 % des Containerumschlags in Indonesien ab. Nach dem Zusammenschluss wurde die gesamte Containerumschlagskapazität von Pelindo mit 16,7 Millionen TEU angegeben (Tabelle 3), womit das Unternehmen bis 2021 der achtgrößte Containerterminalbetreiber der Welt war.⁴⁶ Die Zahl stieg im Jahr 2022 sogar auf 17,2 Millionen TEU, und es wird erwartet, dass sie auch in Zukunft weiterwachsen wird.

Die Fusion von Pelindo hat einen wesentlichen Einfluss auf die indonesische Schifffahrtsindustrie. Pelindo unternimmt eine Reihe von Anstrengungen, um die in Indonesien seit langem etablierten Hafen- und Schifffahrtssysteme zu verbessern. An erster Stelle steht die Standardisierung, angefangen bei der Entwicklung von Personal und Organisation, über Infrastruktur und Ausrüstung bis hin zu Geschäftsprozessen. Darüber hinaus treibt Pelindo durch die Implementierung von Pelindo Digital Solutions die Digitalisierung der Häfen voran. Dazu gehören mehrere Anwendungen, die der Verbesserung der Produktivität von Hafendiensten dienen:⁴⁷

1. Phinnisi: Dabei handelt es sich um ein Schiffsmanagementsystem, das zur Beschleunigung verschiedener Schiffsservice-Aktivitäten eingesetzt wird, von Annahme und Durchführung von Dienstleistungen bis hin zur Rechnungsstellung und Berichterstattung. Es zielt darauf ab, die Effizienz von Schiffsservices zu verbessern und Vorgänge zu automatisieren. Die App ist direkt mit INAPORTNET (siehe nächste Seite) integriert.
2. PTOS-M (Pelindo Terminal Operating System Multipurpose): Die App unterstützt Terminalbetreiber beim Umgang mit verschiedenen Ladungsarten - Stückgut, Flüssigmassengut und Trockenmassengut - in den Bereichen Planung, Betrieb, Überwachung und Berichterstattung. Sie ermöglicht es Nutzern, Dienstleistungen online anzufordern. Durch die Verlagerung von Transaktionen ins Internet soll die App Bestechung, Betrug und illegale Aktivitäten vorbeugen. Alle dienstleistungsbezogenen Transaktionen werden über diese Anwendung abgewickelt, die rund um die Uhr zugänglich ist und Nutzern Flexibilität und einfachen Zugang bietet, ohne an Bürozeiten gebunden zu sein.
3. Palapa Terminal Operating System (TOS): Palapa TOS ist ein System, das die betrieblichen Aktivitäten an Mehrzweck- und RoRo-Containerterminals, angefangen beim Be- und Entladen, über Umladungen bis hin zum Einschleusen und Ausschleusen von Containern abwickelt, sowie die Anwendung von Geschäftsprozessstandards bei der Planung, Überwachung und Berichterstattung sicherstellt.

Als Resultat der Schaffung und Anwendung von Standards und der Verbesserung der Hafensystematisierung, konnten ein Anstieg des Containerumschlags pro Schiff und Stunde, *Box Per Ship Per Hour* (BSH) und eine Verkürzung der Hafenaufenthaltsdauer in verschiedenen Häfen erzielt werden.⁴⁸

Tabelle 4: Vergleich von BSH und Liegezeit vor und nach dem Zusammenschluss von Pelindo (2022)

Häfen	Container pro Schiff und Stunde (BSH)		Liegezeit (in Stunden)	
	vor Zusammenschluss	nach Zusammenschluss	vor Zusammenschluss	nach Zusammenschluss
TPK Makassar	20	39	30	24
TPK Belawan	20	45	36	20
TPK Ambon	12	35	72	36

Source: (Nuralamsyah & Patunggu, 2022) & (Triyono, 2023)

In den Containerhäfen in Makassar, Belawan und Ambon, die außerhalb Javas liegen, hat sich die Verweilzeit im Hafen um durchschnittlich mehr als zehn Stunden verkürzt (siehe Tabelle 4). Auch die Anzahl der verarbeiteten

⁴⁵ (Zhang, Kang, Yong, & Tay, 2023)

⁴⁶ (PT Pelabuhan Indonesia (Persero), 2021)

⁴⁷ (Triyono, 2023)

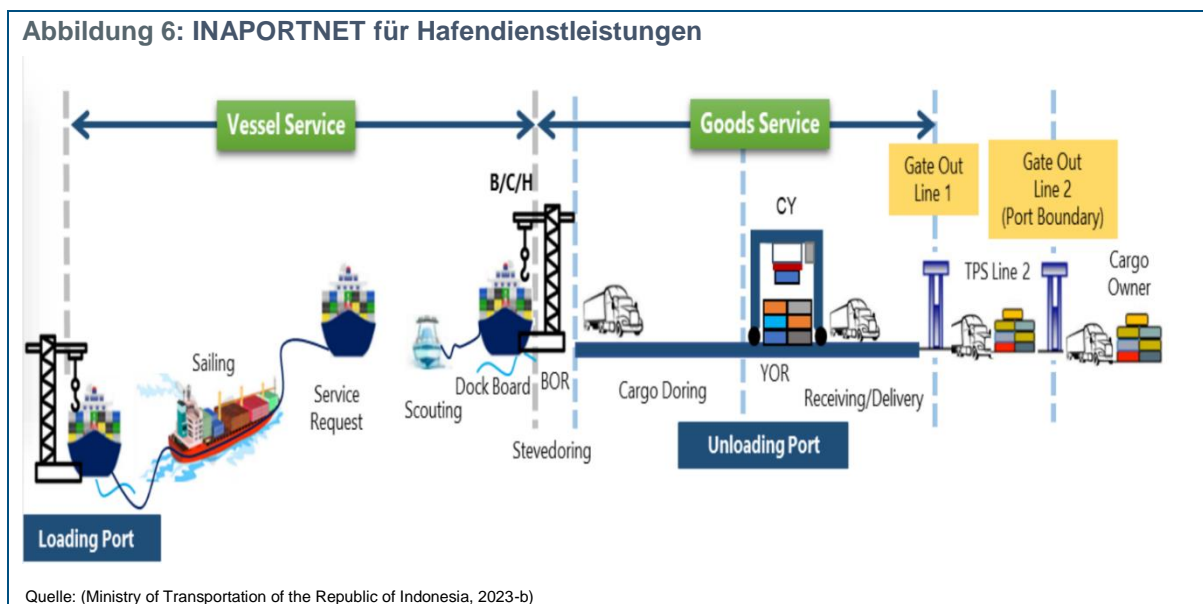
⁴⁸ (Triyono, 2023)

Container pro Schiff und Stunde ist in diesen Häfen erheblich gestiegen. Infolge der verkürzten Hafenaufenthaltszeit und der verbesserten BSH sind die Reedereien in der Lage, zusätzliche Abfahrtslinien einzurichten, was wiederum der betrieblichen Effizienz der Schiffe zugutekommt.

3.1.1.1 Digitalisierung des maritimen Sektors

In der Rangfolge der Länder mit der besten Hafenleistung der Handels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen, *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)* belegte Indonesien im Jahr 2022 Platz 9 im weltweiten Vergleich und Platz 1 in Südostasien.⁴⁹ Dieses Ergebnis wurde auf der Grundlage von Daten über die durchschnittlichen Bewegungen von Containerschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 1.000 und mehr in der ersten Hälfte des Jahres 2022, die von den jeweiligen Ländern aufgezeichnet wurden, bestimmt. Indonesien liegt auf Platz 9 hinter Kanada, Australien, Russland, den Vereinigten Staaten, Deutschland, Griechenland, Frankreich und Italien. In der Kategorie der durchschnittlichen Ankünfte von Containerschiffen liegt Indonesien über dem Durchschnitt der weltweit erfassten Häfen. Die durchschnittliche Umschlagshäufigkeit in den weltweit erfassten Häfen erreichte 20,1 während für Indonesien ein Wert von 24,9 gemessen wurde.

Nach Ansicht der indonesischen Regierung ist die Digitalisierung der Hafendienste der wichtigste Faktor für den bisherigen Erfolg der indonesischen Häfen. Neben den bereits erwähnten Online-Anwendungen von Pelindo ist die Anwendung von INAPORTNET, das als integriertes Online-Betriebssystem fungiert, ein wichtiger Schritt zur Digitalisierung indonesischer Häfen. Mit INAPORTNET soll der Verkehr im Hafen optimiert werden. Ziel ist es, das Be- und Entladen sowie das Ein- und Auslaufen von Schiffen (siehe Abbildung 6) zu beschleunigen. Die Verweildauer von Containern in indonesischen Häfen soll damit reduziert werden. Seit 2016 haben 109 Häfen in Indonesien INAPORTNET eingeführt, und bis Ende 2023 sollen 151 weitere Häfen das System übernehmen. Auf diese Weise wird das Ziel von 260 Häfen, die INAPORTNET nutzen, voraussichtlich in diesem Jahr erreicht werden.⁵⁰



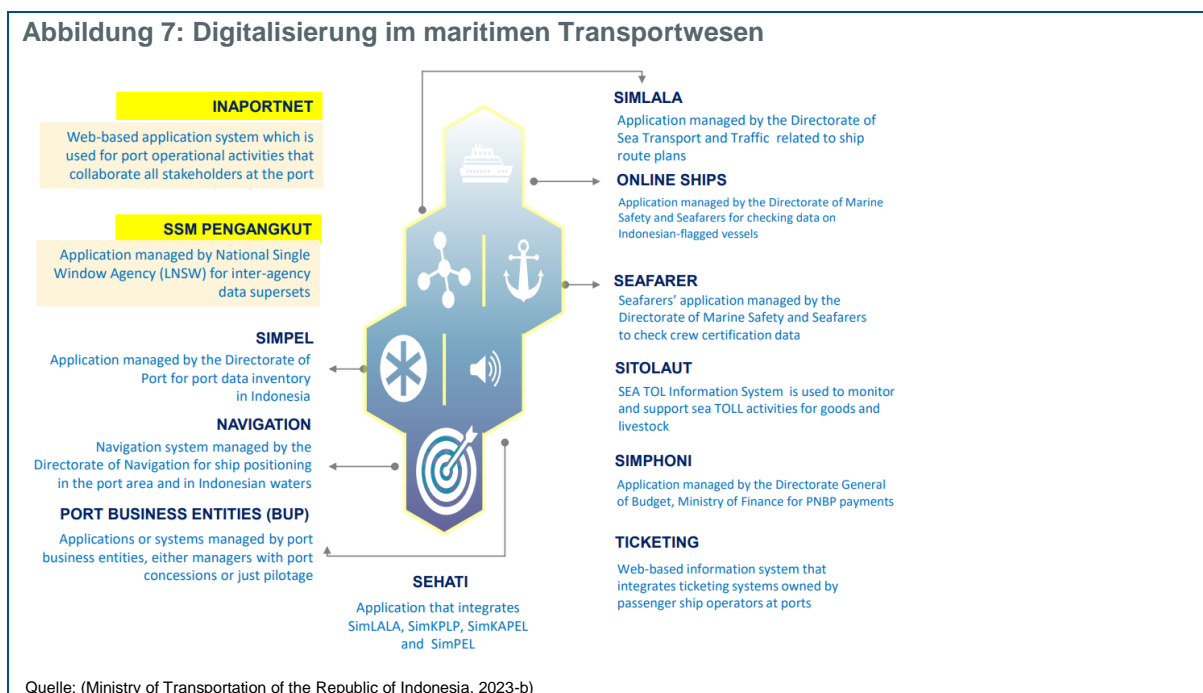
INAPORTNET wurde entwickelt, um die Intensität des persönlichen Kontakts zu reduzieren, den Warenfluss im Hafen zu verbessern, die Logistikkosten zu senken und Daten für den Versand von Waren und Gütern zu verwalten. Durch den Einsatz von INAPORTNET werden Hafendienstleistungen transparenter und effizienter. Die Bearbeitungszeit von Dienstleistungen, die zuvor ein bis drei Tage in Anspruch nahmen, kann durch INAPORTNET auf 30 Minuten reduziert werden.

⁴⁹ (Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia, 2022)

⁵⁰ (Ferdiansyah, Adji, & Nasution, 2023)

INAPORTNET erleichtert die Erfüllung obligatorischer Berichtsvorgaben für Schiffe, indem es Reedern und Unternehmen die Eingabe von Daten ermöglicht. Anhand der eingegebenen Informationen prüfen und bestimmen die Hafenbehörden die Sicherheit von Schiffen. Saubere Daten veranlassen die automatische Übermittlung der erforderlichen Schiffsanlegeunterlagen an Nutzer wie die Hafenbetriebs-Geschäftsstelle *Badan Usaha Pelabuhan* (BUP), wobei zusätzliche Informationen zum Herunterladen zur Verfügung stehen. Nutzer können auf verschiedene Dokumente zugreifen, z. B. auf Ankunftsmeldedokumente von Schiffen, Genehmigungsschreiben und Ladepläne. Das Verkehrsministerium verfolgt mit INAPORTNET vier Logistikziele: schneller und präziser Warenumsschlag, exzellenter und transparenter Service, Einführung einer intelligenten Logistik (IoT, Service und Konnektivität der Menschen) und Optimierung der Logistikkomponenten (Transport, Information, Lagerung, Rückführungslogistik und Vertrieb).⁵¹ Abbildung 6 veranschaulicht, wie das zentralisierte internetbasierte elektronische Informationssystem INAPORTNET als Back-End-Service im Hafen fungiert, um Schiffs- und Frachtaktivitäten zu unterstützen.

Darüber hinaus kommen nach Informationen des Directorate General of Sea Transportation des Verkehrsministeriums im Rahmen der Digitalisierung eine Reihe weiterer digitaler Dienste und Anwendungen zum Einsatz (siehe Abbildung 7). Die durch die zügig voranschreitende Digitalisierung erzielten Verbesserungen zeigen das Potenzial des Landes zur Steigerung der Effektivität seiner inländischen Schifffahrtsserviceleistungen.



3.1.1.2 Umweltverträglichkeit gewinnt an Bedeutung

Am 1. Januar 2020 trat eine Vorgabe der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) in Kraft, welche die Nutzung von Kraftstoffen mit einer maximalen Schwefelkonzentration von 0,50 % m/m für Schiffe vorschreibt, um die Treibhausgasemissionen in der Schifffahrt zu senken.⁵² In der Folge hat Indonesien, das seit 1961 Mitglied der IMO ist, Schritte unternommen, um die Schifffahrt umweltfreundlicher zu gestalten. Das Land hat sich verpflichtet, bis 2060 Netto-Null-Emissionen zu erreichen, wobei es bis 2030 aus eigener Kraft eine Reduzierung um 32 % und mit internationaler Unterstützung um 43 % anstrebt.⁵³

Die Schifffahrtsindustrie ist für 19 % der CO²-Emissionen Indonesiens verantwortlich.⁵⁴ Die Verordnung Nr. PM 29 des Verkehrsministers aus dem Jahr 2014 über die Vermeidung von Umweltverschmutzung im Seeverkehr, die

⁵¹ (Iman, Amanda, & Angela, 2022)

⁵² (Simorangkir, Yoga, & Dominic, 2023)

⁵³ (Ministry of Finance of Republic of Indonesia, 2022-a)

⁵⁴ (Junida & Ihsan, 2021)

zuletzt 2022 geändert wurde ("Meeresverschmutzungsverordnung"), regelt die Verwendung von schwefelarmem Kraftstoff für Schiffe, die in indonesischen Hoheitsgewässern fahren. In diesem Zusammenhang hat das Ministerium für Energie und Bodenschätze im Erlass des Generaldirektors für Öl und Gas Nr. 0179.K/DJM.S/2019 den Schwefelgehalt für schwefelarmes *Marine Fuel Oil* (MFO) auf maximal von 0,50 % m/m festgelegt.⁵⁵ Schiffe, die einen Kraftstoff mit höherem Schwefelgehalt verwenden, müssen die Nutzung eines Abgasreinigungssystems (Scrubber) nachweisen. Das eingesetzte System muss von dem Land, in dem das Schiff registriert ist, genehmigt worden sein. Jedes Schiff, das in indonesischen Gewässern verkehrt, ist zur Einhaltung dieser Vorschriften verpflichtet. Die indonesische Regierung hat bisher jedoch noch keinen klaren Fahrplan für die Umsetzung einer grünen Schifffahrt aufgestellt. Es wird erwartet, dass ein solcher Fahrplan ein Datum für das Erreichen von Nullemissionen und umfangreiche staatliche Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels festlegt.

Indessen hat die Industrie eigene Maßnahmen eingeleitet. Der staatliche Öl- und Gasproduzent Pertamina produziert schwefelarmen Treibstoff für Transitschiffe, der in den wichtigsten Exporthäfen erhältlich ist. Pertamina's eigene Reederei, *Pertamina International Shipping* (PIS), betreibt insgesamt 750 Schiffe, wovon sich 95 Schiffe im Besitz des Unternehmens befinden. Seit 2021 verwenden alle von PIS betriebenen Schiffe schwefelarmen Treibstoff. Darüber hinaus ist das Unternehmen im Prozess, verstärkt grüne Technologien einzusetzen. Dazu gehören zum Beispiel Stevenror-Luftdichtungen, um Kraftstoffverluste zu verhindern, und Öl-Wasserabscheider, um Wasser von Ölrückständen zu reinigen. PIS arbeitet auch an der Entwicklung neuer Schiffe mit umweltfreundlichem Design. Ziel ist es, die Abgasemissionen durch die Verwendung von schwefelarmem Treibstoff und Wäschern zu reduzieren. In den nächsten zehn Jahren sollen bis zu 1,6 Milliarden USD in neue umweltfreundliche Schiffe investiert werden. Die bestehende Flotte von 95 Schiffen soll um mehr als 60 Schiffe erweitert werden.⁵⁶

Gleichzeitig hat Indonesien ein Programm zur umweltfreundlichen Gestaltung der Häfen des Landes initiiert. Die so genannten grünen Hafeninitiativen sollen eine stärkere Nutzung sauberer Energie fördern und den Umweltschutz stärken. Den Anfang macht die Umstellung von Benzin auf Erdgas für kleine Boote.⁵⁷ Der Lamongan Bay Port in Ostjava beispielsweise setzt eine Reihe von Öko-Hafen-Initiativen um, darunter: a) Dekarbonisierung durch die Verwendung von komprimiertem Erdgas als LKW-Kraftstoff, Automatisierung und Entwicklung eines Gasmotoren-Energieplans; b) Energieeinsparung durch den Einsatz von LEDs, Solarzellen, Abgas-AC-Systemen und Reduzierung fossiler Energienutzung; c) Betrieb des ersten halbautomatischen Terminals in Indonesien; und d) sonstige Maßnahmen wie Abfallmanagement, Verbrennungsanlage, und Ölabscheider.⁵⁸

3.1.2 Schiffbau

Als fortschrittliche maritime Nation mit einer wachsenden Bedeutung in der globalen Schifffahrt birgt die indonesische Schiffbauindustrie ein großes Geschäftspotential für Akteure in diesem Bereich. Durch das „Sea Toll“-Programm und die Entwicklung der maritimen Aktivitäten im Land wird erwartet, dass der Bedarf und die Marktnachfrage nach inländisch produzierten Schiffen wachsen werden.

3.1.2.1 Aktuelle Situation der indonesischen Schiffbauindustrie

Etwa 80 % des indonesischen Schiffbaumarktes besteht aus kleinen und mittleren Werften.⁵⁹ Stand 2022 gab es in Indonesien 250 Schiffbauunternehmen mit einer Produktionskapazität von 1 Million *Deadweight tonnage* (DWT) pro Jahr für Neubauten und bis zu 12 Millionen DWT pro Jahr für Schiffsreparaturen. 120 dieser Unternehmen sind Mitglieder des indonesischen Werftenverbands, *Ikatan Perusahaan Industri Kapal Indonesia* (IPERINDO). Insgesamt sind diese Unternehmen über ganz Indonesien verteilt, ein großer Teil der Aktivitäten des Schiffbausektors konzentriert sich jedoch in Batam.⁶⁰ Indonesische Werften haben Erfahrung im Bau verschiedener Schiffstypen, von Passagierschiffen über Frachtschiffe bis hin zu Spezialschiffen. Die größte Trockendockanlage des Landes bietet Raum für Schiffe mit Tragfähigkeiten von bis zu 150.000 DWT. Im Zeitraum 2019-2021 wurden im Land 473

⁵⁵ (Simorangkir, Yoga, & Dominic, 2023)

⁵⁶ (CNBC Indonesia, 2023)

⁵⁷ (Gokkon, 2021)

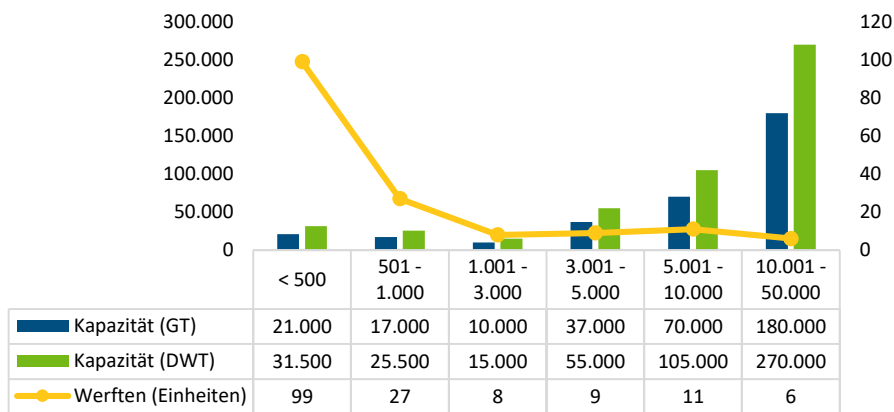
⁵⁸ (Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia, 2023-b)

⁵⁹ (Shi, 2023)

⁶⁰ (Nugroho, 2021)

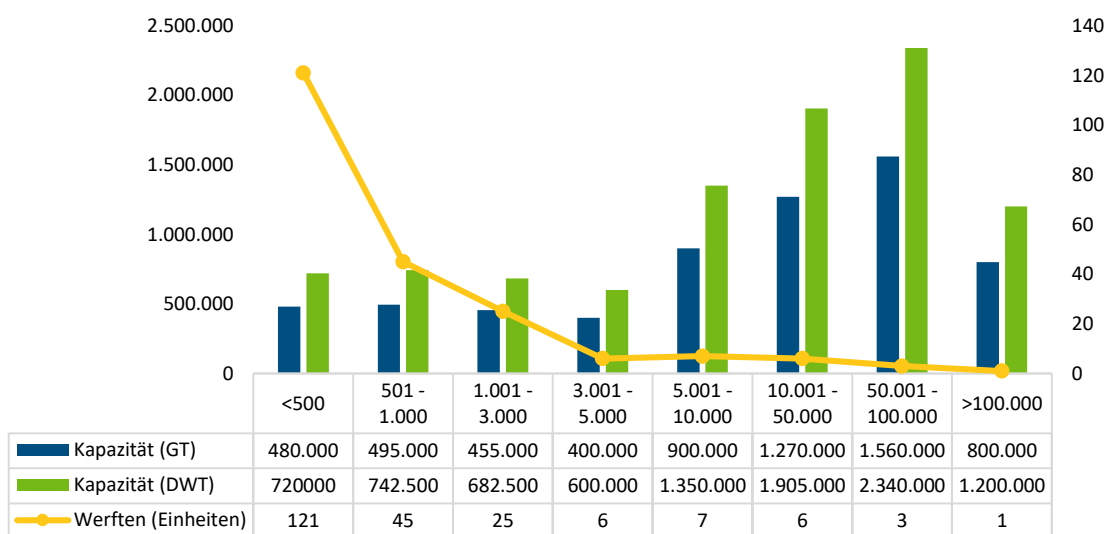
Schiffseinheiten gebaut, wobei der größte Anteil auf Lastkähne (274 Einheiten) und Schlepper (100 Einheiten) entfiel. Darüber hinaus gab es im Zeitraum von Januar bis August 2022 363 Anträge für den Bau neuer Schiffe in inländischen Werften.⁶¹ Vor allem in Batam, der zentralen Schiffbauregion Indonesiens, hat sich die Nachfrage nach Schiffen seit dem Ende der COVID-19-Periode weiter verbessert und für eine Nachfrage nach 4.000 bis 6.000 zusätzlichen Arbeitskräften gesorgt.⁶² Um qualifizierte und kompetente Humanressourcen zur Steigerung der Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der nationalen Schiffbauindustrie bereitzustellen, kooperiert das Industrieministerium mit der *Japan International Cooperation Agency* (JICA) und IPERINDO. Der Fokus liegt dabei auf der Durchführung von Schulungen zur Verbesserung der industriellen Fähigkeiten und Kompetenzen durch Einführung effizienter Schiffbauverfahren und Produktionsmanagementmethoden in indonesischen Werften. Die für den Zeitraum 2022-2024 vereinbarte Zusammenarbeit zielt darauf ab, die Fähigkeiten lokaler Schiffbauer bei neuen Schiffbauprojekten zu stärken.⁶³

Abbildung 8: Leistungsfähigkeit der indonesischen Schiffbauindustrie (Neubauten) in GT und DWT



Quelle: (Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia, 2023-b)

Abbildung 9: Leistungsfähigkeit der indonesischen Schiffbauindustrie (Reparaturen) in GT und DW



Quelle: (Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia, 2023-b)

⁶¹ (Ministry of Industry of the Republic of Indonesia, 2022)

⁶² (Indonesian National Shipowners' Association (INSA), 2023)

⁶³ (Sayekti, 2022)

Einen Eindruck zur Leistungsfähigkeit der indonesischen Schiffbauindustrie bieten Daten zu bestehenden Kapazitäten für den Bau neuer Schiffe und Schiffsreparaturen betrachtet (siehe Abbildung 8 und 9).

Nach Angaben des Industrieministeriums und von IPERINDO aus dem Jahr 2021 beträgt die Zahl der Werften, die neue Schiffe bauen können, 160 Einheiten, während es 214 Werften gibt, die sich auf Wartung und Reparaturen konzentrieren.⁶⁴ Ein Blick auf die Leistung der Werften zeigt deutlich höhere Produktionskapazitäten bei Wartung und Reparaturen als bei den Neubauten. Laut IPERINDO ist dies auf einen Mangel an inländischer Beschaffung und Nachfrage für die Schiffbauindustrie zurückzuführen. Die ungünstige Situation für den Neubau von Schiffen hat dazu geführt, dass sich die Branche stärker auf Wartung und Reparatur konzentriert.⁶⁵ In der Praxis ist Indonesien immer noch stark von importierten Schiffen abhängig. Nach Angaben der nationalen Reederorganisation (INSA) sind 95 % des indonesischen Gütertransports weiterhin auf ausländische Schiffe angewiesen, insbesondere beim grenzüberschreitenden Gütertransport. Indonesien importiert neue und gebrauchte Schiffe, mit Ausnahme von Schiffen unter 500 Bruttoreaumzahl bzw. *gross tonnage* (GT), die im Inland hergestellt werden können.⁶⁶ Im Zeitraum 2017-2022 waren 37 % aller Schiffe, die in indonesischen Gewässern Importe und Exporte durchführten, indonesische Schiffe, während 63 % im Ausland hergestellte Schiffe waren. Die Gesamtzahl der Schiffe, die im Jahr 2022 in indonesischen Gewässern im Einsatz waren, betrug 10.534, davon waren 9.458 ausländische Schiffe.⁶⁷

Um die einheimische Schiffbauindustrie zu stärken, hat die indonesische Regierung das Kabotageprinzip eingeführt, das im Präsidialerlass Nr. 5/2005 und im Gesetz Nr. 17/2008 festgelegt und Anfang 2014 und 2017 weiterentwickelt wurde. Diese Politik schreibt für den inländischen Transport den Einsatz von Schiffen vor, die unter indonesischer Flagge fahren und mit einheimischen Besatzungsmitgliedern besetzt sind. Dadurch soll die Souveränität des Landes geschützt und Geschäftsmöglichkeiten für einheimische Unternehmen geschaffen werden.⁶⁸ Einheimische Unternehmen haben von der Rechtslage des Kabotageprinzips teilweise profitiert. Im Jahr 2022 fuhren 90 % aller inländischen Schiffstransporte von Waren und Gütern unter rot-weißer Flagge.⁶⁹ Der Bereich Import-Export sowie Spezialschiffe (für Öl- und Gasuntersuchungen, Bohrungen, Offshore-Konstruktionen, unterstützende Offshore-Aktivitäten, Bagger- und Bergungsarbeiten oder Unterwasserarbeiten) konnten dagegen bisher nicht von dieser Regelung profitieren. Aus einer Reihe von Gründen hat sich das Kabotageprinzip nicht wesentlich auf die Einfuhr und Ausfuhr von Waren und Spezialschiffen ausgewirkt. Dazu gehören die Anwendung der Kabotage in anderen Ländern sowie eine höhere Steuerlast für inländische Seetransportunternehmen im Vergleich zu ausländischen Unternehmen.

Eine Reihe von Ländern wie die Vereinigten Staaten, Indien und Singapur wendet das Kabotageprinzip bei der Einfahrt von Schiffen in ihr jeweiliges Hoheitsgebiet ebenfalls streng an. Wenn also ein unter indonesischer Flagge fahrendes Schiff in das Hoheitsgebiet eines anderen Landes, z. B. Singapur, einfährt, wird die Bearbeitung von Genehmigungen schwieriger, langwieriger und teurer. Fährt das Schiff hingegen unter der Flagge Singapurs, erhält die Reederei Vorteile wie einfache Genehmigungen, Anreize, günstigere Finanzierungen und Rechtssicherheit.⁷⁰ Darüber hinaus sind die inländischen Steuervorschriften für Schiffsimporte immer noch vorteilhafter als beim Kauf von inländischen Werften. Gemäß der Verordnung Nr. 32 des Finanzministers aus dem Jahr 2019 ist die Einfuhr von Schiffen von der Mehrwertsteuer befreit, da die Logistikgeschäfte im Ausland abgewickelt werden, auf den Kauf neuer Schiffe von inländischen Werften wird jedoch eine Mehrwertsteuer von 10 % erhoben. Dies führt dazu, dass vor Ort hergestellte Schiffe wesentlich teurer sind als importierte Schiffe.⁷¹ Außerdem ist der Kauf gebrauchter Schiffe aus dem Ausland kostengünstiger als der Kauf neuer Schiffe in Indonesien. Im Jahr 2020 konnte ein Schiffahrtsunternehmen beispielsweise 10 Millionen USD für den Bau eines 3.000-Tonnen-Tankers im Inland ausgeben. Der Kauf eines zwölf Jahre alten gebrauchten Schiffes aus dem Ausland hätte dagegen nur rund 3 Millionen USD gekostet.⁷² Reedereien kaufen daher oft Schiffe im Ausland, anstatt sie in Indonesien bauen zu lassen.

⁶⁴ (Nugroho, 2021)

⁶⁵ (Rini, 2019)

⁶⁶ (Triyatna, 2021)

⁶⁷ (Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia, 2023-a)

⁶⁸ (Indonesian National Shipowners' Association (INSA), 2021)

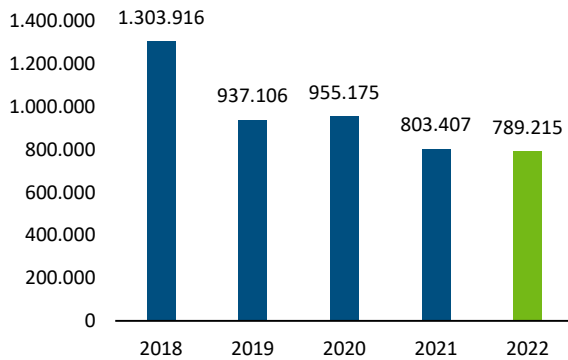
⁶⁹ (Bisnis News, 2023)

⁷⁰ (Antara News, 2023)

⁷¹ (Rusdi, 2023)

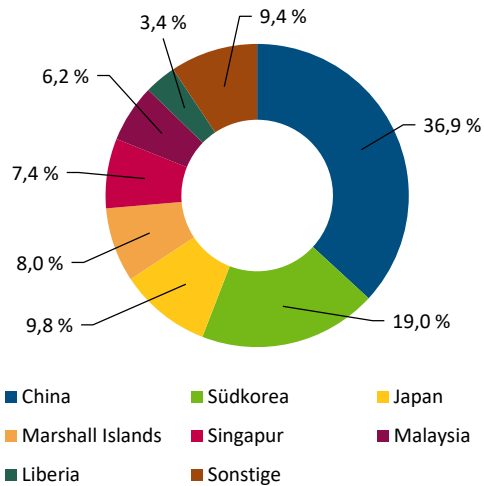
⁷² (Azka, 2020)

Abbildung 10: Gesamtimportwert von Schiffen, Booten und schwimmenden Anlagen nach HS-Code 89 im Zeitraum 2018-2022, in Tausend USD



Quelle: (Trade Map, 2023)

Abbildung 11: Gesamtimporte von Schiffen, Booten und schwimmenden Anlagen nach HS-Code 89 im Jahr 2022 nach Herkunftsland, in %



Quelle: (Trade Map, 2023)

Für HS-Code 89, der Schiffe, Boote und schwimmende Anlagen umfasst, sind die Einfuhren seit 2018 stetig zurückgegangen. Dies ist auf eine Politik der Regierung in Bezug auf die Verbesserung einheimischer Produkte und die Anwendung von Einfuhrbeschränkungen zurückzuführen. Da Indonesien jedoch nur begrenzt in der Lage ist, Schiffe mit großer Kapazität zu produzieren, sind Importe weiterhin notwendig. Im Jahr 2022 erreichten die Gesamteinfuhren Indonesiens in den oben genannten Kategorien einen Wert von 789.215.000 USD (siehe Abbildung 10). Die drei wichtigsten Lieferländer waren dabei China, Südkorea und Japan, die zusammen einen Anteil von 66 % am indonesischen Importwert von Schiffen, Booten und schwimmenden Anlagen aufwiesen (siehe Abbildung 11). Deutschland selbst lag an 14. Stelle mit einem Gesamteinfuhrwert von 3.147.000 USD im Jahr 2022.

Die maritime Sicherheit ist Teil des nationalen Interesses des Inselstaates und genießt hohe Priorität. Im Entwurf des Staatshaushalts 2024 (RAPBN) sind für den Verteidigungssektor 136,9 Billionen IDR vorgesehen, womit das Verteidigungsministerium nach dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und öffentliches Wohnungswesen (PUPR) an zweiter Stelle steht.⁷³ Bis zum Jahr 2022 soll die Marine durchschnittlich 16 % des gesamten Haushalts des Verteidigungsministeriums erhalten.⁷⁴ Unter Verteidigungsminister Prabowo Subianto ist die Beschaffung und Erneuerung von wichtigen Verteidigungsgütern und Waffen einer der Schwerpunkte des Ministeriums. Im Allgemeinen wird der Bedarf an Verteidigungsgütern, insbesondere an Schiffen, von lokalen Herstellern gedeckt, da das Land versucht, die Entwicklung der einheimischen Industrie zu fördern. Die Schiffe werden auf Werften in verschiedenen Regionen Indonesiens gebaut, z. B. in Batam, Lampung und Java. Es gibt 8 staatliche und 34 private Unternehmen, die in der Verteidigungsindustrie tätig sind und deren Geschäftsfelder von der Herstellung von Schiffen, Drohnen, Avionik, Kommunikationstechnologie, Satelliten bis hin zu Militärbekleidung reichen.⁷⁵

Bestimmte Ausrüstungsgegenstände, die nicht vor Ort hergestellt werden können, werden jedoch aus dem Ausland bezogen, sofern der Hersteller bereit ist, einen Technologietransfer und einen Ausgleich mit der indonesischen Verteidigungsindustrie vorzunehmen. Zu den Sicherheitsausrüstungen, die Indonesien seit 2022 gekauft hat, gehören beispielsweise Scorpene-U-Boote aus französischer Produktion sowie Fregatten und Mini-U-Boote aus italienischer Produktion.⁷⁶ Deutschland ist ebenfalls besonders als Herkunftsland von Spezialschiffen für militärische

⁷³ (Natalia, 2024)

⁷⁴ (Indonesian Center for Budget Analysis, 2022)

⁷⁵ (Khaerudin, 2024)

⁷⁶ (Khaerudin, 2024)

Anwendungen bekannt. So hat beispielsweise Abeking & Rasmussen im August 2023 zwei Einheiten eines Minenabwehrschiffs *Mine Counter Measure Vessel* (MCMV) an die indonesische Marine verkauft, das zur Minenjagd eingesetzt werden kann.⁷⁷ Große Fracht- und Passagierschiffe werden jedoch aufgrund der geringeren logistischen Kosten aus asiatischen Ländern importiert.

Darüber hinaus konzentrieren sich indonesische Werften hauptsächlich auf den Zusammenbau von Komponenten und Schiffsstrukturen, die Schiffskomponenten werden jedoch überwiegend importiert.⁷⁸ Stand 2023 beträgt der Anteil importierter Komponenten rund 60 %, obwohl Indonesien über 127 einheimische Unternehmen verfügt, die in der Lage sind, Schiffskomponenten gemäß den geltenden Normen für die Schifffahrt vor Ort herzustellen. Diese Menge reicht jedoch nicht aus, um die Nachfrage bei Großraumschiffen zu befriedigen. Laut dem indonesischen Verband der Schiffskomponentenindustrie *Perkumpulan Industri Komponen Kapal Indonesia* (PIKKI) existierten bis 2021 59 Unternehmen, die auf die Herstellung von Schiffskomponenten spezialisiert sind (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Lokal produzierte Schiffskomponenten

Nr.	Produkte	Anzahl der Unternehmen
1	Deckausrüstung, Anker	7
2	Innenausstattung, Fenster und Türen	8
3	Elektrik, Navigation und Hydraulik	5
4	Rohrsysteme und Antriebssysteme	5
5	Ersatzteile	34
Gesamt		59

Quelle: (Nugroho, 2021)

Nach Angaben des Industrieministeriums besteht die Abhängigkeit Indonesiens von importierten Bauteilen und Rohstoffen zum größten Teil aus hochwertigen Gütern, darunter Schiffsmotoren und Navigationsausrüstung.⁷⁹ Hier bietet sich Potenzial für deutsche Unternehmen, die in den indonesischen Markt für Schiffskomponenten einsteigen wollen. Hinzu kommt, dass die Regierung seit dem Erlass der Verordnung Nr. 26 des Finanzministers im Jahr 2022 eine Befreiung von den Einfuhrzöllen für 111 Zollposten für Komponenten der Schiffbauindustrie erklärt hat, die zuvor mit Zöllen zwischen 5 und 15 % belegt waren.⁸⁰ Es wird erwartet, dass sich dies positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum der nationalen Schiffbauindustrie auswirken wird.

Mit der genannten Industriekapazität finden Indonesiens Schiffbauunternehmen auch Absatz im Ausland. Die von Indonesien jährlich exportierten Schiffe und Komponenten belaufen sich auf einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag in USD. Nach Angaben des *International Trade Centers* (ITC) stiegen die Exporte im Jahr 2022 auf 1,253 Milliarden USD, wobei Nachbarregionen wie Afrika und Asien die wichtigsten Absatzmärkte darstellen. Senegal war 2022 der führende Importeur von indonesischen Schiffen (siehe Abbildung 13). Frachter, Tanker, Passagierschiffe und Patrouillenboote standen auf der Einkaufsliste. Aus den ITC Trade Map-Daten geht hervor, dass Schiffe im Wert von rund 463 Millionen USD in den Senegal exportiert wurden. Die maritime Zusammenarbeit mit dem Senegal besteht seit 2018.⁸¹ Das westafrikanische Land baut seine maritime Industrie aus. Dakar ist der primäre Exporthafen für Produkte aus dem Senegal und Mali. In 2022 gab Hafenbetreiber Dubai World bekannt, einen neuen Tiefseehafen in Dakar bauen zu wollen. Mehr als 1 Milliarde USD soll investiert werden.⁸² Aufgrund neu entdeckter Offshore-Gasvorkommen muss die dafür notwendige Förder- und Transportinfrastruktur geschaffen werden. Europäische Länder, inklusive Deutschland, haben bereits Vereinbarungen mit dem Senegal unterzeichnet.⁸³

⁷⁷ (Rizkia, 2023)

⁷⁸ (Universitas Indonesia, 2023)

⁷⁹ (Universitas Indonesia, 2023)

⁸⁰ (Indonesian National Shipowners' Association (INSA), 2022-a)

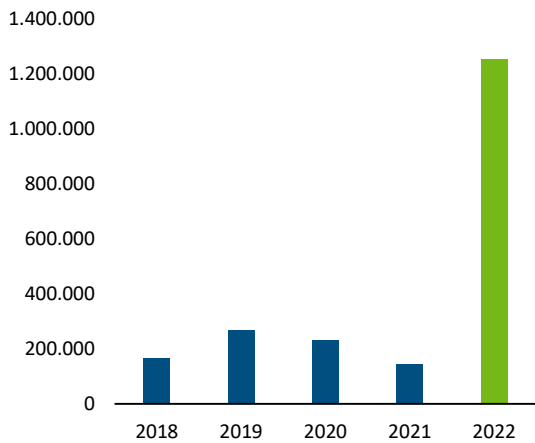
⁸¹ (Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Indonesia, 2018)

⁸² (Collins, 2023)

⁸³ (Zea, 2023)

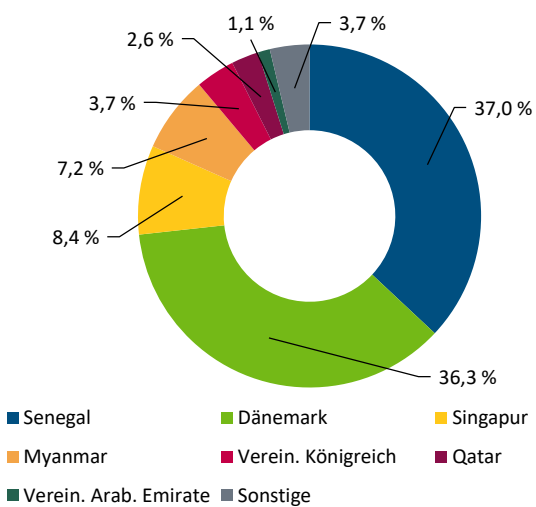
Dänemark steht an zweiter Stelle mit Schiffen im Wert von etwa 454 Millionen USD.⁸⁴ Der Wert der Exporte im Jahr 2022 bedeutete einen Höchststand für die indonesische Schiffbauindustrie (siehe Abbildung 12). Genauere Informationen zum Kauf sind nicht verfügbar. Die Trademap-Importstatistiken von Dänemark bestätigen den indonesischen Export nicht. Im Aktionsplan für 2021-2024 des dänischen und indonesischen Außenministeriums wird betont, dass beide Länder ihre maritime Zusammenarbeit zur Förderung von Handel, grüner Schifffahrt und nachhaltiger Ozeanverwaltung stärken wollen.⁸⁵

Abbildung 12: Gesamtexportwert von Schiffen, Booten und schwimmenden Anlagen nach HS-Code 89 im Zeitraum 2018-2022, in Tausend USD



Quelle: (Trade Map, 2023)

Abbildung 13: Gesamtexporte von Schiffen, Booten und schwimmenden Anlagen nach HS-Code 89 im Jahr 2022 nach Zielland, in %



Quelle: (Trade Map, 2023)

3.1.2.2 Potenzial im Schiffbau in Indonesien

Indonesien verfügt über rund 80.000 Schiffe, von denen fast die Hälfte Fischereifahrzeuge sind, während etwa 20.000 bis 30.000 Handelsschiffe sind. Trotz der recht großen Flotte, sind fast 50 % der indonesischen Schiffe älter als 15 Jahre.⁸⁶ Die Revitalisierung alter Schiffe ist für Indonesien daher dringend erforderlich. IPERINDO geht davon aus, dass die alten Schiffe, insbesondere diejenigen, die älter als 25 Jahre sind, ersetzt werden können. Wenn die Schiffe in den nächsten fünf Jahren ersetzt werden, ergibt sich für jedes Jahr ein Marktpotenzial für den Bau von bis zu 336 neuen Schiffen (siehe Tabelle 6).⁸⁷

Tabelle 6: Schiffersatzprogramm für Schiffe älter als 25 Jahre

Nr.	Schiffstyp	Größe	Anzahl
1	Stückgutfrachter	bis zu 10,000 DWT	618
2	Massengutfrachter	bis zu 70,000 DWT	21
3	Containerschiff	bis zu 1,800 TEU's	245
4	Öltanker	bis zu 30,000 DWT	215
5	Ro-Ro-Fähre	bis zu 6,000 GT	218
6	Schlepper	bis zu 3,000 HP	336
7	Versorgungsschiff	bis zu 3,000 HP	31
Total			1.684

Quelle: (Indonesia Shipbuilding and Offshore Association, 2023)

⁸⁴ (Trade Map, 2023)

⁸⁵ (Ministry of Foreign Affairs of Denmark, n. d.)

⁸⁶ (Shofa, 2023)

⁸⁷ (Indonesian National Shipowners' Association (INSA), 2022-b)

IPERINDO schätzte die Zahl der nationalen Handelsschiffe im Jahr 2021 auf rund 34.000 Einheiten. Die Zahl der Passagierschiffe und Fähren wurde auf etwa 3.400 und die der Frachtschiffe auf etwa 30.600 Einheiten beziffert (siehe Tabelle 7). Geht man davon aus, dass Passagierschiffe und Fähren jedes Jahr anlegen müssen und Frachtschiffe zweimal in fünf Jahren, ergibt sich daraus das folgende Marktpotenzial für Schiffsreparaturen:

Tabelle 7: Potenzial des inländischen Schiffsreparaturmarktes

Nr.	Beschreibung	Anzahl	Anteil in %	Schiffsreparaturen innerhalb von 5 Jahren	Schiffsreparaturen pro Jahr
1	Anzahl der Passagierschiffe und Fähren	3.400	10	17.000	3.400
2	Anzahl der Frachtschiffe	30.600	90	61.200	12.240
3	Anzahl der Handelsschiffe	34.000	100	78.200	15.640

Quelle: (Indonesia Shipbuilding and Offshore Association, 2023)

Die Reparatur und Wartung von Schiffen stellt die Industrie jedoch vor eigene Herausforderungen, wie das Handelsministerium betont. Der Schiffbau ist ein arbeits-, technologie- und kapitalintensiver Industriezweig mit einer niedrigen Rendite, weshalb Anreizmaßnahmen oder Finanzierungssysteme, die den Revitalisierungsprozess der Branche unterstützen, dringend erforderlich sind.⁸⁸ IPERINDO erklärte, dass das oben genannte Revitalisierungspotenzial durch die Steigerung der Kaufkraft von Schifffahrtsunternehmen realisiert werden kann. Möglichkeiten für die Steigerung der Kaufkraft erkennt der Verband in der Schaffung einer Reihe von Anreizen wie Krediten mit niedrigen Zinssätzen (4-6 %), langfristiger Rückzahlung (10-15 Jahre) und der Nutzung von sich im Bau befindlichen Schiffen, entsprechend ihrem physischen Fortschritt, als Teil der Kreditsicherheiten.⁸⁹

Auf der Indonesia Maritime Expo 2023 definierte IPERINDO das Potenzial des inländischen Schiffbaus wie folgt:⁹⁰

- Schiffe für Ministerien/Institutionen/staatliche Unternehmen, darunter Öltanker für Pertamina (staatliches Energieunternehmen) mit einer Tonnage von 3.500, 6.500, 17.500 und 30.000 DWT, Ro-Ro-Fähren für den Transport zwischen den Inseln, Hafenschlepper für PT Pelindo und PT Pertamina Trans Continental, Patrouillenschiffe und Offshore-Patrouillenschiffe (OPV) für die indonesische Marine, die indonesische Küstenwache, die Polizei und den Zoll sowie Patrouillenschiffe und OPVs für die Fischerei und Seeinspektionen.
- Schiffe für den Transport von Bergbauprodukten, die derzeit zunehmen (insbesondere Kohle, Nickel und Bauxit), z. B. Schlepper und Lastkähne (die Nachfrage steigt, aber es gibt Probleme bei der Lieferung von Hauptmaschinen, insbesondere japanischer Marken) und Massengutfrachter.
- Fischereifahrzeuge: Um die steigende Fangproduktion zu unterstützen, werden in den nächsten Jahren etwa 3.000 Schiffe von 100 GT bis 1.000 GT benötigt.

Deutsche und indonesische Schiffbauer kooperieren bereits seit den 1950er Jahren und deutsche Unternehmen genießen einen guten Ruf in Indonesien. Insbesondere im Spezialschiffbau gibt es für deutsche Anbieter sehr gute Chancen. Deutsche Unternehmen wie Abeking & Rasmussen, die Fr. Lürssen Werft und ThyssenKrupp Marine Systems sind besonders stark bei Schiffen für militärische Anwendungen. Indonesien arbeitet weiter an der Verbesserung seiner maritimen Fähigkeiten, unter anderem durch die Erneuerung seiner Militärschiffe. Bis 2023 benötigt die indonesische Marine nach eigenen Angaben 50 kampffähige Kriegsschiffe.⁹¹

In der zivilen Schifffahrt ist der Komponentenbereich interessant. MAN verkauft hier seit vielen Jahren erfolgreich Schiffsmotoren. Vor allem Indonesiens Bemühungen seine Flotte umweltfreundlicher zu machen, bieten Chancen für

⁸⁸ (Kencana, 2021)

⁸⁹ (Indonesia Shipbuilding and Offshore Association, 2023)

⁹⁰ (Indonesia Shipbuilding and Offshore Association, 2023)

⁹¹ (Costa, 2023)

die Zukunft. Die dafür notwendige Technologie ist vor Ort nicht verfügbar. Vorteilhaft wirkt sich dabei die Reduzierung von Zöllen auf importierte Komponenten aus.

Mit der existierenden Nachfrage nach Schiffen im Land, bietet Indonesiens Schiffbauindustrie einen interessanten Markt für deutsche Unternehmen. Der Bedarf an Komponenten für den Bau und/oder die Reparatur von Schiffen, die immer noch importiert werden müssen, kann von deutschen Unternehmen genutzt werden, indem Produkte angeboten werden, die den Bedürfnissen indonesischer Schiffbauer entsprechen.

3.1.3 Offshore-Markt

Die indonesische Offshore-Industrie konzentriert sich auf die Erkundung und Förderung von Öl und Gas. Indonesien ist ein wichtiger Gasproduzent. Die Rohstoffvorkommen befinden sich in einigen der tiefsten Gewässern der Welt. Dies hat zur Entstehung einer hoch entwickelten Offshore-Industrie in Indonesien geführt.

3.1.3.1 Aktuelle Situation der indonesischen Offshore-Öl- und Gasindustrie

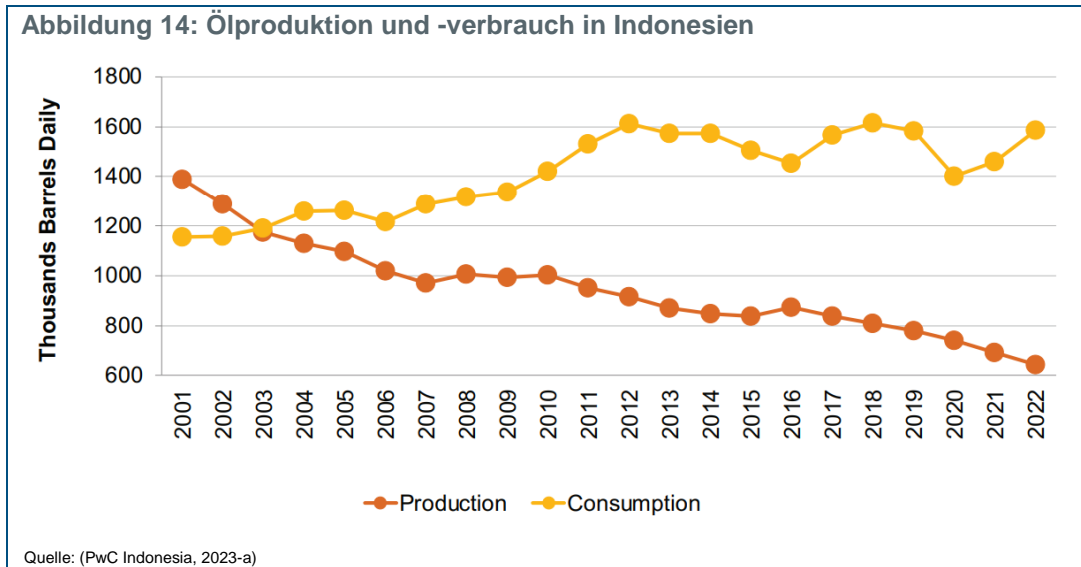
Indonesien verfügt über erhebliches Öl- und Gaspotenzial verteilt auf 128 Becken. In 20 dieser Becken wird aktiv Öl und Gas gefördert, während in acht weiteren bereits gebohrt wurde, aber noch nicht produziert wird. Darüber hinaus weisen 19 Becken vielversprechende Kohlenwasserstoffreserven auf, während in 13 Becken bereits Bohrungen durchgeführt wurden, die jedoch keine Ergebnisse brachten. Besonders bemerkenswert ist, dass 68 Becken bislang von Bohrungen unberührt geblieben sind. Zum 31. Dezember 2021 beliefen sich die indonesischen Ölreserven auf 2,38 Milliarden Barrel, ergänzt durch 42,93 Billionen Kubikfuß (TCF) Gas. Der vorgelagerte Öl- und Gassektor in Indonesien erstreckt sich über 460.000 km². Die Infrastruktur umfasst 630 Plattformen an Land und vor der Küste, drei Flüssigerdgasanlagen, *Liquefied Natural Gas* (LNG), zwölf Flüssiggasanlagen, *Liquefied Petroleum Gas* (LPG) und 19 schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten (FPSO/FSO/FPU). Diese Anlagen werden durch ein ausgedehntes Netz von über 20.300 km Rohrleitungen gestützt. Mit rund 1.000 operativen Öl- und Gasfeldern und etwa 30.000 Ölbohrungen verfügt Indonesien über 174 vertraglich vereinbarte Arbeitsgebiete, von denen 98 produktiv sind und 76 sich in der Explorationsphase befinden.⁹² Die Investitionen in die Öl- und Gasindustrie sind seit 2020 gestiegen, wobei Investitionen in der Branche im vorgelagerten Bereich von 10,6 Milliarden USD im Jahr 2020 auf 10,9 Milliarden USD im Jahr 2021 und 12,3 Milliarden im Jahr 2022 USD gewachsen sind.⁹³ Gesamtwirtschaftlich betrachtet belief sich der Beitrag der Öl- und Gasindustrie zu den staatlichen Einnahmen im Jahr 2022 auf 4,65 % oder 86 Billionen IDR. Nach einem durch die COVID-19-Pandemie verursachten Rückgang in den Vorjahren ist dieser Beitrag wieder gestiegen.

Die Ölproduktion Indonesiens sinkt seit Jahrzehnten. Gleichzeitig steigt der Verbrauch stetig, mit kleineren Schwankungen. Seit Anfang des neuen Millenniums übersteigt der Verbrauch die Produktion und Indonesien ist Nettoimporteur von Rohöl. Im Jahr 2022 erreichte die Produktion ihren bisherigen Tiefstand. Zuletzt ist der Verbrauch von 1.400 Barrel Öl pro Tag in Tausend (MBOPD) im Jahr 2020 auf 1.585 MBOPD im Jahr 2022 gestiegen (siehe Abbildung 14). Das Ministerium für Energie und Bodenschätze, *Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral* (ESDM) führt den kontinuierlichen Rückgang der indonesischen Ölproduktion auf den veralteten Zustand der einheimischen Ölquellen zurück, was zu einem erhöhten Verhältnis von Wasser zu Öl bei der Förderung führt. Hinzu kommen die natürliche Erschöpfung der aktiven Ölfelder, eine langsame Auffüllung der Reserven, eine geringere Exploration und geringere Investitionen. Etwa 75 % der Exploration und Produktion befinden sich in Westindonesien. Die vier ölproduzierenden Regionen sind Sumatra, die Javasee, Ostkalimantan und Natuna. Obwohl in den letzten zehn Jahren in Westindonesien nur wenige bedeutende Ölfunde gemacht wurden, ist Indonesien immer noch stark von den ausgereiften Ölfeldern in diesen Regionen abhängig.⁹⁴

⁹² (SKK Migas, 2022)

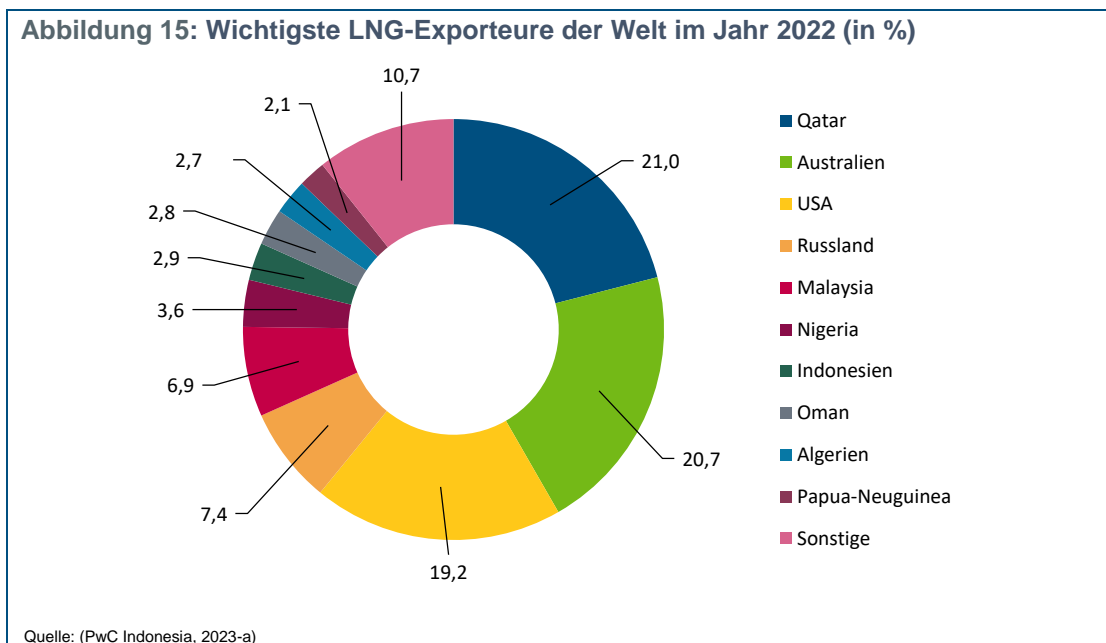
⁹³ (PwC Indonesia, 2023-a)

⁹⁴ (PwC Indonesia, 2023-a)



Bei der Gasproduktion liegt das Land mit einem Gesamtvolumen von 63,2 Milliarden m³ (entspricht 2,23 Billionen Kubikfuß) und nachgewiesenen Reserven von 44,2 TCF (Stand 2020) auf Platz 12 der Weltrangliste der Gasgewinnung. Gemessen an den Reserven liegt Indonesien weltweit an 23. Stelle und in der Region Asien-Pazifik an vierter Stelle (nach China, Australien und Indien). Die drei wichtigsten gasproduzierenden Regionen sind Ost-Kalimantan, Süd-Sumatra und Natuna. Die indonesische Gasproduktion macht derzeit etwa 65 % der gesamten Kohlenwasserstoffproduktion des Landes aus. Dieser Anteil soll bis zum Jahr 2050 auf 86 % steigen.⁹⁵

In den Jahren 2021 und 2022 war Indonesien der siebtgrößte Exporteur von Flüssiggas, hinter Katar, Australien, den Vereinigten Staaten, Russland, Malaysia und Nigeria (siehe Abbildung 15). Indonesiens bestehende Flüssiggasanlagen befinden sich in Bontang in Ost-Kalimantan, Tangguh in West-Papua und Donggi Senoro in Sulawesi.⁹⁶

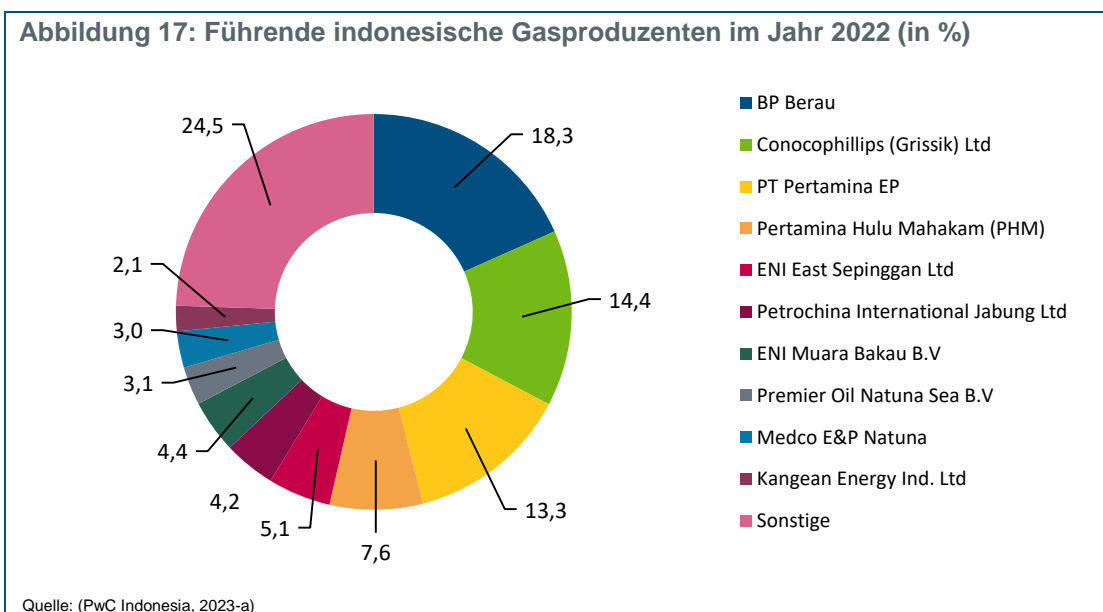
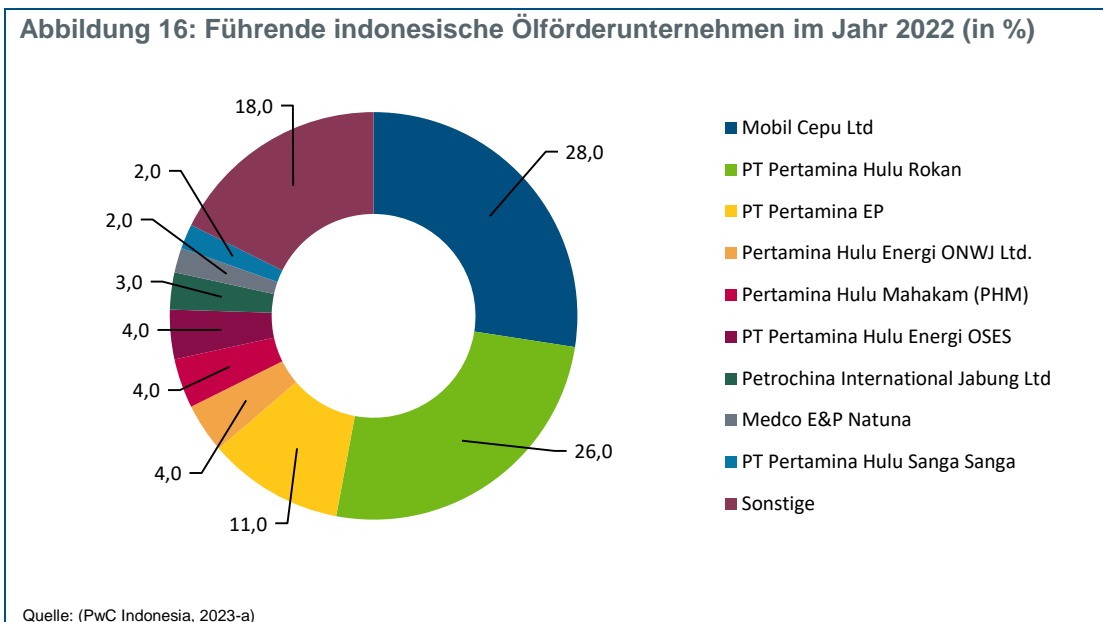


⁹⁵ (PwC Indonesia, 2023-a)

⁹⁶ (PwC Indonesia, 2023-a)

Im Rahmen des Nationalen Generalplans für Energie, *Rencana Umum Energi Nasional* (RUEN) prognostiziert Indonesien, dass die Nachfrage nach Öl bis 2050 auf etwa 3,97 Millionen Barrel pro Tag ansteigen wird, was einem Anstieg von 250 % gegenüber dem heutigen Stand entspricht. Darüber hinaus hat die *Special Task Force for Upstream Oil and Gas Business Activities* (SKK Migas) den Strategieplan *Indonesia Oil & Gas* (IOG) 4.0 zur weiteren Förderung der Branche aufgestellt. Dieser Plan konzentriert sich auf die Maximierung der Öl- und Gasproduktion, die Erweiterung der nationalen Kapazitäten und Nachhaltigkeit. Ziel ist es, täglich 1 Million Barrel Öl und 12 Milliarden Kubikfuß Gas zu fördern.⁹⁷

Die Branche wird von dem staatlichen Energieunternehmen Pertamina dominiert, das rund 50 % der Öl- und Gasproduktion beisteuert (siehe Abbildung 16). Die wichtigsten Erdöl- und Erdgasproduzenten, die auch als Betreiber von Produktionsbeteiligungsverträgen, so genannte *Production Sharing Contracts* (PSC) bezeichnet werden, im Jahr 2022 waren:



⁹⁷ (SKK Migas, 2022)

3.1.3.2 Potenzial des indonesischen Offshore-Öl- und Gasmarktes

Um in der indonesischen Öl- und Gasindustrie tätig werden zu können, müssen private Unternehmen Verträge mit der Regierung unterzeichnen. Als Vertragspartner fungiert SKK Migas, die offizielle Regulierungsbehörde, die für die Verwaltung und Überwachung der vorgelagerten Öl- und Gasaktivitäten zuständig ist, einschließlich Exploration, Produktion und Erschließung. Diese PSCs erlauben es Unternehmen, Ressourcen zu erkunden und zu fördern. Das Öl und Gas gehören der Regierung, bis es exportiert wird. Dann erhält die Regierung einen Anteil an den Fördermengen, der sich nach den Vertragsbedingungen richtet.⁹⁸

Laut Informationen des ESDMs wurden in den Jahren 2020-2023 insgesamt 50 Verträge über Arbeitsgebiete, *working areas* (WK) oder Öl- und Gasblöcke im Land gekündigt oder an den Staat zurückgegeben. Die Ursachen hierfür sind vielfältiger Natur, z. B. wegen Überschreiten der Explorationsfristen durch den Vertragsinhaber oder durch ein noch ungesichertes Potenzial der Öl- und Gasvorkommen in dem Gebiet. In diesem Fall kann es sein, dass ein Unternehmen das Vorhaben abbricht, da eine wirtschaftlich machbare Erschließung der Vorkommen nicht garantiert ist.⁹⁹ Daraus ergeben sich weiterhin Investitionsmöglichkeiten innerhalb der indonesischen Öl- und Gasindustrie sowie Potenzial bei der Beschaffung der in der Industrie benötigten Technologien.

Ein vielversprechendes Projekt in dieser Hinsicht ist das Tuna-Offshore-Gasfeldprojekt im Südchinesischen Meer. Das Projekt erfordert eine Gesamtinvestition von rund 3,07 Milliarden USD. Das im Südchinesischen Meer nahe der Seegrenze zwischen Indonesien und Vietnam gelegene Tuna-Feld soll bis zum Jahr 2027 115 Millionen Standardkubikfuß pro Tag produzieren. Der Tuna-Block, der 2014 von der Firma Harbour Energy entdeckt wurde, liegt etwa 140 Seemeilen nördlich von Natuna Besar, der Hauptinsel des Natuna-Archipels. Der Block befindet sich innerhalb der 200 Seemeilen langen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) Indonesiens, die dem Land nach internationalem Seerecht das alleinige Recht zur Ausbeutung aller in der Zone vorhandenen Ressourcen einräumt. Gleichzeitig erhebt jedoch auch China Anspruch auf große Teile des Südchinesischen Meeres, der Teile der AWZs anliegender Länder einschließt. Dieser anhaltende Disput hat bislang ein Erschließen der Ressourcen verhindert.¹⁰⁰ Die Region birgt zwar ein großes Potenzial, ist aber aufgrund der politischen Situation im Südchinesischen Meer umstritten.

Ein weiteres wichtiges Offshore-Projekt ist die Erkundung des Masela-Blocks. Das in den Gewässern der Molukken gelegene Gasfeld erfordert eine Investition von rund 20 Milliarden USD. Mit einem Förderpotenzial von 8.400 Barrel Öl pro Tag und 421 Millionen Kubikfuß Gas pro Tag, verfügt der Masela-Block über eine enorme Kapazität. Die geschätzte kumulative Summe der nachgewiesenen, wahrscheinlichen und möglichen Gasreserven für den Masela-Block beträgt 27,9 TCF. Für die zukünftige Produktion werden 9,5 Millionen Tonnen LNG pro Jahr und 35.000 Barrel Kondensat pro Tag erwartet. Das Projekt hat sich jedoch verzögert, weil Shell, einer der beiden ursprünglichen Investoren, seinen Anteil an dem Projekt verkaufen möchte. Sobald der Verkauf abgeschlossen ist, soll die Exploration beginnen.¹⁰¹

Darüber hinaus hat die Regierung erklärt, dass sie bis 2024 zehn neue potenzielle Öl- und Gasfördergebiete ausschreiben wird, um die nationale Öl- und Gasproduktion zu steigern. Das Auktionsverfahren für Erdgasverteilernetzgebiete (Gascluster) wird sich auf einen Bezirk/eine Stadt erstrecken, in dem/der der Gewinner der Auktion das Recht hat, das Gasgeschäft und die vorgelagerte Gaszuteilung innerhalb des Clusters für 30 Jahre exklusiv zu betreiben.¹⁰²

⁹⁸ (Mahiddin & Mediana, 2023)

⁹⁹ (Muliawati, 2023)

¹⁰⁰ (Strangio, 2023)

¹⁰¹ (Guitarra & Asmarini, 2023)

¹⁰² (Riswan & Situmorang, 2023)

3.2 Aktuelle Pläne, Projekte und Ziele

3.2.1 Schiffbau

Indonesien ist ein Land mit großen Ambitionen für seine nationale Entwicklung. Im Jahr 2019 hat Präsident Joko Widodo über das Ministerium für nationale Entwicklungsplanung, *Badan Perencanaan Pembangunan Nasional* (Bappenas), die indonesische Vision 2045 ins Leben gerufen. Dabei handelt es sich um einen langfristigen Entwicklungsplan, in dem die Bestrebungen und Ziele des Landes für verschiedene Sektoren, einschließlich wirtschaftlicher, sozialer, technologischer und ökologischer Aspekte, umrissen werden. Die Vision sieht vor, dass Indonesien bis zum Jahr 2036 zu einem Land mit hohem Einkommen aufsteigt und bis zu seinem 100-jährigen Bestehen im Jahr 2045 das fünftgrößte BIP weltweit aufweist.¹⁰³ Um dieses Ziel zu erreichen, wird den folgenden vier Bereichen Priorität eingeräumt: menschliche Entwicklung und Technologieeinsatz, nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung, gerechte Entwicklung und nationale Resilienz sowie Stärkung der Regierungsführung. Darüber hinaus wird der maritimen Konnektivität durch die Einrichtung von Seestraßen und Hafeninfrastrukturen, die den Transport zwischen den Inseln für die Verteilung von Produkten und die Mobilität der Menschen erleichtern, Priorität eingeräumt. In diesem Zusammenhang ist die Verfügbarkeit von Schiffen, die aufgrund ihrer Funktion, die Regionen des Landes zu verbinden, zur industriellen Expansion beitragen, von großer Bedeutung. Darüber hinaus liegt der Schwerpunkt auf der Förderung von maritimen Technologien, die zur Steigerung der industriellen Effizienz beitragen.

Indonesiens Bestreben, sich als globale maritime Achse zu etablieren, ermutigt die maritime Industrie dazu, die notwendigen Ressourcen bereitzustellen, einschließlich einer Schiffsflotte, Hafeninfrastruktur und -einrichtungen sowie Strategien und Vorschriften, die den industriellen Fortschritt fördern.¹⁰⁴ Im Nationalen Masterplan für die industrielle Entwicklung, *Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional* (RIPIN) 2015-2035, hat Indonesien die Entwicklung der Werften als eine der nationalen Prioritäten festgelegt, in der Annahme, dass sie in Zukunft die Hauptantriebskräfte der Wirtschaft sein werden. Im Einklang damit hat das Industrieministerium einen Fahrplan für die Entwicklung der lokalen Schiffbauindustrie aufgestellt, um die Kapazität der heimischen Industrie zu erhöhen und Schiffsimporte zu verringern (Tabelle 8).¹⁰⁵

Tabelle 8: Fahrplan für die Entwicklung der Schiffbauindustrie (2012 - 2025)

Jahr	Kompetenzen
2012	<ul style="list-style-type: none"> - In der Lage, verschiedene Schiffstypen bis zu 50.000 DWT zu bauen - Einrichtungen für Schiffsreparaturen bis zu 150.000 DWT - Stärkung des National Ship Design and Engineering Centers (NaSDEC)
2015	<ul style="list-style-type: none"> - In der Lage, verschiedene Schiffstypen bis zu 85.000 DWT bauen - Einrichtungen für den Neubau von Schiffen bis zu 85.000 DWT - NaSDEC ist in der Lage, Spezialschiffe zu entwerfen und zu konstruieren
2020	<ul style="list-style-type: none"> - In der Lage, verschiedene Schiffstypen bis zu 150.000 DWT zu bauen - Einrichtungen für Schiffsreparaturen bis zu 200.000 DWT - NaSDEC ist in der Lage, Spezialschiffe wie LNG/LPG-Tanker und Marineschiffe zu entwerfen - Ausreichende Industrie für den Bedarf an Schiffskomponenten
2025	<ul style="list-style-type: none"> - In der Lage, verschiedene Schiffstypen bis zu 200.000 DWT zu bauen - Einrichtungen für Schiffsreparaturen bis zu 300.000 DWT - NaSDEC ist ein herausragendes Zentrum für Schiffsdesign und -technik - Indonesien verfügt über eine starke Schiffskomponentenindustrie

Quelle: (Nugroho, 2021)

¹⁰³ (Ministry of National Development Planning of the Republic of Indonesia, 2019)

¹⁰⁴ (Ministry of Industry of the Republic of Indonesia, 2022)

¹⁰⁵ (Lova, 2013)

Die Entwicklung der Schiffbauindustrie in Indonesien wird auch durch protektionistische Maßnahmen der Regierung gefördert. Mit dem Programm *Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN)*, welches die Verwendung einheimischer Produkte fördert, soll die Abhängigkeit von Importen verringert werden. Speziell für den maritimen Sektor ist dies in der Verordnung des Industrieministers, *Peraturan Menteri Perindustrian (Permenperin) Nr. 19 von 2020*, geregelt.¹⁰⁶ Der Einsatz von Schiffen aus indonesischer Produktion ist mit Vorteilen verbunden, die im Kabotageprinzip (siehe Kapitel 4.1.1) geregelt sind, wonach nur Schiffe unter indonesischer Flagge in indonesischen Gewässern Güter/Personen transportieren dürfen.¹⁰⁷ Dies schafft Möglichkeiten für die Entwicklung der Schiffbauindustrie, für den Bau neuer Schiffe sowie für die Modernisierung und Reparatur der nationalen Flotte.

Mit der Vision "Making Indonesia 4.0" ist Indonesien bestrebt, die digitale Transformation in verschiedenen Industriebereichen zu fördern. Der Einsatz fortschrittlicher Technologien wie dem Internet der Dinge (IoT), künstlicher Intelligenz (KI) und Automatisierung sollen zukünftig die Produktions-, Betriebs- und Überwachungseffizienz in der heimischen Schiffbau- und Offshore-Industrie verbessern und so die globale Wettbewerbsfähigkeit des Sektors stärken.¹⁰⁸

In der Offshore-Industrie werden geeignete Schiffe benötigt, um den Transport von Öl- und Gasprodukten bei der heimischen Offshore-Exploration und -Produktion zu unterstützen.

3.2.2 Offshore

Im November 2020 erließ Präsident Joko Widodo die Präsidialverordnung Nr. 109/2020, die die Beschleunigung nationaler strategischer Projekte, *Proyek Strategis Nasional (PSN)*, betrifft. Bei PSN handelt es sich um Projekte und/oder Programme mit strategischem Charakter, die dem Wohl der Gemeinschaft und einer gerechten regionalen Entwicklung dienen. Für den Energiesektor gibt es insgesamt 15 Projekte und insbesondere drei strategische Projekte, die sich auf die Erschließung von Öl- und Gasförder- und Explorationsgebieten in den Offshore-Gebieten des Landes beziehen.¹⁰⁹ Diese drei Projekte, einschließlich der Entwicklung des Masela LNG Abadi-Arbeitsgebiets, des *Indonesia Deepwater Development Project (IDD)* und des *Tangguh LNG Train 3*, weisen unter allen Öl- und Gasprojekten bis 2027 den höchsten geschätzten Investitionswert auf (siehe Abbildung 18).¹¹⁰

Abbildung 18: Indonesiens strategische Öl- und Gasprojekte



Quelle: (Nangoy, 2023)

¹⁰⁶ (Nugroho, 2021)

¹⁰⁷ (Delayori & Zen, 2022)

¹⁰⁸ (Ministry of Industry of the Republic of Indonesia, 2020-b)

¹⁰⁹ (Asmarini, 2020)

¹¹⁰ (Ahdia, 2022)

Das IDD-Projekt in der Makassar-Straße vor der Insel Kalimantan besteht aus zwei Gebieten, Bangka und Gendalo-Gehem, die zusammen über förderbare Gasressourcen von fast 3 Billionen Kubikfuß verfügen. Nach Angaben von SKK Migas werden die Gesamtinvestitionskosten von IDD auf 6,98 Milliarden USD geschätzt. Die Produktion im kleineren Bangka-Projekt wurde 2016 mit einer Kapazität von 110 Millionen Kubikfuß pro Tag (cfd) an Gas und 4.000 Barrel pro Tag (bpd) an Kondensat aufgenommen. Gendalo und Gehem sind mit Wassertiefen von bis zu 1.829 m (6.000 Fuß) bei weitem die tiefsten Offshore-Gasfelder Indonesiens. Im Juli 2023 unterzeichnete der Betreiber Chevron eine Vereinbarung über den Verkauf seines 63 %-igen Anteils an den Projektpartner Eni aus Italien. Weitere IDD-Anteilseigner sind das chinesische Unternehmen Sinopec und das staatliche indonesische Unternehmen Pertamina. Nach Angaben von SKK Migas wird das Gendalo-Gehem-Projekt ab 2022 eine geschätzte Spitzengasproduktion von 844 Millionen Kubikfuß erreichen und soll 2027 in Betrieb gehen, vorbehaltlich eines überarbeiteten Entwicklungsplans, der bereits bestehende Gasproduktionsanlagen von Eni in der Nähe einbezieht. Eni fördert Gas aus den Feldern Jangkrik und Merakes in der Nähe von IDD im Kutai-Becken und verarbeitet es in einer schwimmenden Aufbereitungsanlage.¹¹¹

Das bereits zuvor angeführte Masela-Projekt, auch bekannt als Abadi LNG, liegt vor den Tanimbar-Inseln in der Provinz Molukken und wird von der japanischen Firma Inpex betrieben, die einen Anteil von 65 % hält. Der Masela-Gasblock verfügt über nachgewiesene Reserven von 18,5 TCF und 225 Millionen Barrel Kondensat, während die LNG-Anlage voraussichtlich eine Produktionskapazität von 9,5 Millionen Tonnen pro Jahr (1,6 Milliarden Kubikfuß pro Tag (bcfd)) in der Spitze erreichen wird. Nach Angaben von SKK Migas werden die Investitionskosten für das Projekt auf fast 20 Milliarden USD geschätzt. Shell, der zweite Erstinvestor, erklärte sich im Juli bereit, seinen Anteil von insgesamt 35 % an dem Projekt an das indonesische Unternehmen Pertamina und das staatliche malaysische Energieunternehmen Petronas zu verkaufen. Nach Rückschlägen und umsatzbedingten Änderungen des Entwicklungsplans soll das Masela-Projekt Anfang der 2030er Jahre in Betrieb gehen.¹¹²

Das dritte Projekt, das Tangguh Train 3 in der Bintuni-Bucht in der Provinz West Papua, wurde im November 2023 von Präsident Joko Widodo eingeweiht. Dieses Projekt hat einen Investitionswert von 4,83 Milliarden USD. Das Projekt wird vom britischen Öl- und Gasunternehmen BP betrieben und soll 700 Millionen Standardkubikfuß Gas pro Tag (MMSCFD) und 3.000 Barrel Öl pro Tag produzieren. Die Gasproduktion von Tangguh Train 3 entspricht einer LNG-Produktion von 3,8 Millionen Tonnen pro Jahr (mtpa).¹¹³

Insgesamt sind die Investitionen und Unternehmen, die im Zusammenhang mit den oben genannten Projekten stehen, für Indonesien von entscheidender Bedeutung, um die Expansion des internationalen Handels, die Entwicklung der Infrastruktur und das Wirtschaftswachstum des Landes voranzutreiben. Angesichts dessen spielt die maritime Industrie, zu der auch der Schiffbau und die Offshore-Industrie gehören, eine enorm wichtige Rolle für die Entwicklung Indonesiens.

3.3 Wettbewerbssituation

Als maritimes Land mit vielfältigen Geschäftspotenzialen ist der Wettbewerb zwischen den Marktteilnehmern in Indonesien, der sowohl von einheimischen als auch von ausländischen Unternehmen geprägt ist, recht intensiv. Mit rund 250 kleinen und mittleren Schiffbauunternehmen ist Indonesien nicht in der Lage, die Marktnachfrage nach anspruchsvoller und moderner Schiffstechnik zu befriedigen. Die gleiche Situation ist auch in der Rohstoff- und Komponentenindustrie für den Schiffbau vorzufinden. Daher wetteifern auch ausländische Unternehmen darum, den indonesischen Markt zu erobern.

Die beiden größten Schiffbauer sind PT PAL und PT Dok Dan Perkapalan Kodja Bahari, die sich beide in Staatsbesitz befinden und Schiffe für kommerzielle und militärische Zwecke bauen.¹¹⁴ PT PAL verfügt über eine Schiffbau- und Reparaturanlage mit einer Produktionskapazität von 1.600 Tonnen pro Monat bzw. dem Äquivalent

¹¹¹ (Nangoy, 2023)

¹¹² (Wahyudi, 2023)

¹¹³ (Setiawan, 2023)

¹¹⁴ (Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), 2023)

von drei Schiffen pro Jahr (zwei Tanker mit 30.000 DWT und ein Tanker mit 17.500 DWT), Massengutfrachtern bis zu 50.000 DWT, Containerschiffen bis zu 1.600 TEU, Tankern bis zu 30.000 DWT und Passagierschiffen bis zu 500 Personen. Das Unternehmen mit Sitz in Surabaya hat seine Schiffe auch bereits exportiert, darunter nach Thailand, Malaysia, in die Philippinen und nach Westafrika.¹¹⁵ Im Jahr 2022 kooperierte PT PAL mit dem deutschen Unternehmen Diehl Defense für den Bau eines autonomen U-Bootes (KSOT), das mit künstlicher Intelligenz (KI) ausgestattet ist und aus der Ferne überwacht werden kann, um Informationen an die Kommandozentrale zu senden.¹¹⁶ In der Vergangenheit bestand eine langjährige strategische Zusammenarbeit zwischen dem Unternehmen und der deutschen Meyer Werft für den Bau einer Serie von Passagierschiffen.

PT Dok Dan Perkapalan Kodja Bahari (PT DKB) verfügt über eine Schiffbau- und Schiffsreparaturanlage mit einer Produktionskapazität von 17.500 DWT und einer Reparaturkapazität von bis zu 30.000 DWT in Tanjung Priok, Jakarta.¹¹⁷ Im Jahr 2023 arbeitet das Unternehmen mit ASIC Offshore & Marine SDN BHD, einem malaysischen Unternehmen, zusammen, um neue Schiffe zu bauen und zu reparieren, mit einem voraussichtlichen Investitionswert von 1,5 Billionen IDR (~100 Millionen EUR).¹¹⁸

Auf dem Gebiet der Schifffahrt gibt es, basierend auf ihrem jeweiligen Anteil am Weltmarkt, fünf große indonesische Reedereien, nämlich PT Samudera Indonesia (0,14 %), PT Meratus Line (0,14 %), PT Tanto Intim Line (0,14 %), PT Salam Pacific Indonesia Lines (0,12 %) und PT Temas Shipping (0,07 %).¹¹⁹

Wie aus Abbildung 11 (Daten über importierte Schiffe) hervorgeht, wird die Zahl der Schiffsimporte von asiatischen Ländern, insbesondere China, dominiert. Die asiatische Dominanz erklärt sich vor allem durch die im Vergleich zu europäischen Wettbewerbern deutlich niedrigeren Preise, sowohl bei den Produktpreisen als auch bei den Logistikpreisen, und die große Bedeutung des Preises als Kaufkriterium. Zwei große ausländische Schifffahrtsunternehmen, die in indonesischen Gewässern tätig sind, sind HD Hyundai Heavy Industries, ein südkoreanisches Unternehmen, das sich mit dem Bau von großen Schiffen wie Tankern, Flüssiggastankern und Containerschiffen befasst, und die *China Shipbuilding Industry Corporation* (CSIC), ein chinesisches Unternehmen, das an verschiedenen spezifischen Projekten des kommerziellen Schiffbaus im Land beteiligt ist.

Deutsche Unternehmen wiederum haben auf dem indonesischen Markt ein gutes Image, weil sie als Hersteller von Qualitätsprodukten und -technologien gelten. Die Zusammenarbeit zwischen deutschen und indonesischen Schiffbauern reicht bis in die 1950er Jahre zurück, als die Meyer Werft die ersten Schiffe in das Land lieferte. Heute sind Unternehmen wie Abeking & Rasmussen, Lürssen und ThyssenKrupp Marine Systems bekannt und besonders stark bei Schiffen für militärische Anwendungen. Kooperationen im Bildungsbereich mit Fokus auf die maritime Industrie sowohl in der Vergangenheit als auch aktuell führen zu vielfältigen Verbindungen mit Deutschland. Das Image und das öffentliche Vertrauen, welches Deutschland innerhalb der Industrie genießt, sollten deutsche Unternehmen nutzen, um auf dem indonesischen Markt aktiv zu werden.

¹¹⁵ (Nadlir, 2024)

¹¹⁶ (PT PAL Indonesia, 2022)

¹¹⁷ (Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), 2023)

¹¹⁸ (Jelita, 2023)

¹¹⁹ (Markplus.Inc, 2022)

4. Markteintritt

4.1 Rechtliche und politische Rahmenbedingungen

Das rechtliche und politische System Indonesiens ist sehr komplex, da es von verschiedenen Systemen innerhalb des Landes beeinflusst wird. Der Rechtsrahmen enthält Elemente der modernen parlamentarischen Gesetzgebung, des traditionellen Gewohnheitsrechts (*adat*), religiöser Rechtsgrundsätze und Überbleibseln aus der Kolonialzeit. Insbesondere gibt es eine Vielzahl paralleler Vorschriften, die Regierungs-, Ministerial- und Präsidentialerlasse sowie Rundschreiben und regionale Verordnungen aus den verschiedenen Provinzen umfassen, was mitunter zu Diskrepanzen und widersprüchlichen Regelungen führen kann. Aktuell zeugt hiervon das neue Omnibus-Gesetz, welches darauf abzielt, das Geschäftsumfeld in Indonesien zu verbessern, indem es eine Reihe von Vorschriften einführt, die einen neuen Rahmen für das wirtschaftliche Ökosystem schaffen, Investitionsprozesse vereinfachen und verschiedene Aspekte einer Vielzahl existierender Regulierungen anpassen, um die Geschäftstätigkeit und die Erteilung von Genehmigungen für Unternehmen zu erleichtern. Insgesamt wurden 79 bestehende Gesetze geändert, die fast alle wichtigen Wirtschaftssektoren und Aspekte der Wirtschaftstätigkeit abdecken, darunter zahlreiche bestehende Regulierungen für die Schifffahrt und den Schiffbausektor. Die Veränderungen betreffen hierbei insbesondere Regulierungen mit Bezug zur Schifffahrt, der Marine, des Küstenmanagements und des Abbaus von Mineralien, Gas, Öl oder Kohle.¹²⁰

Da die Vorschriften in der Regel nur in indonesischer Sprache veröffentlicht werden, ist es für ausländische Investoren oft schwierig, auf dem aktuellen Stand zu bleiben. Um diese Hürde zu überwinden, ist es ratsam, sich von Fachleuten beraten zu lassen, die mit den indonesischen Rechtskonzepten und -strukturen vertraut sind.

4.1.1 Sektorspezifische rechtliche Besonderheiten

Beschränkung und Umsetzung der Kabotage zur Stärkung der Nationalen Schifffahrt - Präsidentialverordnung Nr. 5/2005; Schifffahrtsgesetz 17/2008

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 beschränkte erstmals die Kabotage in Indonesien. Demnach sollten in den nationalen Gewässern nur noch Schiffe unter indonesischer Flagge und mit indonesischer Mannschaft verkehren und nur nationale Reedereien innerhalb indonesischer Gewässer operieren. Die Verordnung bedurfte jedoch noch einer Konkretisierung und Umsetzung in Form eines Gesetzes, welche 2008 erfolgte.

In dieser Konkretisierung (Schifffahrtsgesetz 17/2008) 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. Außerdem sind Schiffe, die nicht unter indonesischer Flagge fahren, vom Passagier- und Frachttransport zwischen indonesischen Häfen oder Inseln, die in indonesischen Gewässern liegen, ausgeschlossen.

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

Die Regierungsverordnungen Nr. 20/2010¹²¹ und Nr. 22/2011¹²² 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 von globalen Unternehmen dominiert wird.

¹²⁰ (ABNR Counsellors of Law, 2020)

¹²¹ (The President of the Republic of Indonesia, 2010)

¹²² (The President of the Republik of Indonesia, 2011)

Erneut aufgenommen wurden diese Ausnahmen im Omnibus-Gesetz im Jahr 2021. Dieses legt fest, dass Schiffe unter ausländischer Flagge in indonesischen Gewässern operieren können, wenn Schiffe unter indonesischer Flagge nicht verfügbar sind oder nicht ausreichen. Als Resultat gelten folgende Bereiche als Ausnahmen:

- Bergungs- und Unterwasserarbeiten
- Offshore-Konstruktionen
- Öl- und Gasmessungen
- Bohrungen
- Offshore-Betriebsunterstützung¹²³
- Bau von Terminals

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

Mit der Ministerialverordnung 82/2017¹²⁴, vom 26. April 2018 wurden weitere Beschränkungen für ausländische Reedereien verhängt, und zwar für den Export von Kohle und Rohpalmöl, sowie, mit Änderungen des Omnibus-Gesetzes, den Import von Reis und Beschaffungsaufträge der Regierung. Diese Transporte dürfen nur noch von indonesischen Reedereien durchgeführt werden, es sei denn es sind keine verfügbar. Des Weiteren müssen diese Transporte bei indonesischen Versicherungsanbietern versichert werden. Diese Regulierungen betreffen jedoch nur Schiffe bis zu 15.000 DWT. Da ein Großteil der Kohletransporte jedoch aus Frachten von mindestens 40.000 DWT besteht, deckt diese Regulierung nur ca. 6 % aller Kohletransporte ab. Diese Regeln lassen somit noch viel Freiraum für internationale Investoren. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass Indonesien diese Regulierungen weiterhin überarbeiten wird, da die betroffenen Rohstoffe wie Kohle und Palmöl gemeinsam bis zu 23 % der gesamten Exporte des Landes ausmachen und somit von hoher Bedeutung sind.¹²⁵

Ballast Water Management

Am 24. November 2015 ratifizierte Indonesien die Ballast Water Management Convention der *International Maritime Organization* (IMO).¹²⁶ 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 galt jedoch vorerst nur für neu gebaute Schiffe, während bereits existierende Schiffe teilweise erst bis 2024 nachgerüstet werden müssen.¹²⁷ In Indonesien wird laut Brancheninsidern die Ausrüstung mit Treatment-Systemen noch wenig kontrolliert und das Fehlen solcher Systeme nicht sanktioniert. Daher werden die Anforderungen des Abkommens bislang lediglich von einigen wenigen international operierenden Schifffahrtsunternehmen umgesetzt.

Aufhebung des Hafenbetreibermonopols - Schifffahrtsgesetz Nr. 17/2008

Das Gesetz Nr. 17 aus dem Jahr 2008¹²⁸ 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 Hafeninfrastruktur und deren Nutzung. Der Zugang zum Hafengelände, den Anlagen oder zum Wasser etwa muss von der Hafenbehörde durch einen individuellen Hafenmasterplan geregelt

¹²³ (Medina A. F., 2022)

¹²⁴ (Minister of Trade of the Republic of Indonesia, 2017)

¹²⁵ (Dillon, 2020)

¹²⁶ (Offshore Energy, 2015)

¹²⁷ (The Maritime Executive, 2017)

¹²⁸ (The President of the Republic of Indonesia, 2008)

werden.¹²⁹ Der Hafenbetreiber auf der anderen Seite pachtet die Anlagen und stellt Hafendienstleistungen zur Verfügung, basierend auf Langzeitverträgen bzw. auf Konzessionsbasis.

Mit Etablierung des Omnibus-Gesetzes hat die Zentralregierung das Genehmigungssystem für hafenbezogene Aktivitäten, einschließlich Baugenehmigungen und Geschäftslizenzen für Hafendienste, zentralisiert. Außerdem entscheidet nun die Zentralregierung und nicht das Verkehrsministerium, welche Häfen für den internationalen Handel in Indonesien geöffnet sind.¹³⁰

Hafenmanagement und -betrieb

Die Positivliste (siehe 4.1.2), welche Beschränkungen für ausländisches Eigentum in den meisten Geschäftsbereichen liberalisiert, öffnet das Hafenmanagement für ausländische Betreiber, um Investoren anzuziehen. Ausländischen Kapitalgebern wird 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 bestehen. Aktivitäten, bei denen ausländische Anteile auf 49 % beschränkt sind, beinhalten z. B. inländischen Tourismusverkehr, Fährdienste und Frachtverkehr spezieller Güter.¹³¹

4.1.2 Investitionsrecht

Die Vorschriften für Investitionen in Indonesien sind durch das Investitionsgesetz geregelt, das offiziell als Gesetz Nr. 25/2007 über Kapitalinvestitionen bekannt ist. Dieses Gesetz wurde ebenfalls durch das Omnibus-Gesetz, geändert. Das Gesetz bietet ausländischen Investoren Rechtssicherheit und Schutz vor Diskriminierung, d. h. die Investitionen sind geschützt und werden unabhängig von ihrem Herkunftsland gleichbehandelt.

Mit der Einführung einer risikobasierten Lizenzvergabe, wie sie in der Regierungsverordnung Nr. 5/2021 (PP 5/2021) festgelegt ist, hat das Omnibus-Gesetz eine wichtige Änderung gebracht. Diese Änderung zielt darauf ab, das Verfahren zur Erlangung von Genehmigungen in Indonesien zu vereinfachen und zu rationalisieren. Gemäß PP 5/2021 werden Geschäftstätigkeiten in vier Hauptrisikokategorien eingeteilt: niedrig, mittel-niedrig, mittel-hoch und hoch. Für jede Kategorie gibt es unterschiedliche Anforderungen für den Erhalt einer Lizenz sowie spezifische Bedingungen, die von den Unternehmen erfüllt werden müssen. In den Vorschriften für die einzelnen Sektoren sind die Voraussetzungen und Bestimmungen für die Erteilung von Geschäftslizenzen, Industriestandards und relevante Kriterien für jede Art von Lizenz festgelegt.¹³²

Positivliste

Als Teil des Omnibus-Gesetzes wurde die ehemalige Negativliste, welche Investitionen für ausländische Investoren umfassenden Einschränkungen unterzog, zu einer Positivliste umgestaltet. Diese Positivliste von 2021 erlaubt ausländische Investitionen in über 200 Wirtschaftsbereichen. Solange keine spezifischen Einschränkungen bestehen, können ausländische Investoren in diesen Geschäftsfeldern 100 % der Unternehmensanteile halten. Die Regierung unterscheidet hierbei vier Kategorien, von Geschäftsfeldern, die vollständig für ausländische Investoren offenstehen, bis hin zu Bereichen, die nur unter bestimmten Bedingungen Investitionen erlauben. Die meisten Bereiche der Schifffahrt und des Schiffbaus fallen hierbei unter die Kategorie Geschäftsfelder mit spezifischen Anforderungen und beschränken ausländische Beteiligungen auf 49 %. Hierzu gehören besonders der Seetransport von speziellen Gütern und die touristische Schifffahrt.¹³³

¹²⁹ (David, 2008)

¹³⁰ (Medina A. F., 2022)

¹³¹ (Medina A. F., 2022)

¹³² (ICLG, 2023)

¹³³ (Medina A. F., 2022)

Einige Sektoren des Schiffbaus und der Offshore-Industrie sind zu 100 % offen für ausländische Investitionen. Besonders hervorzuheben sind hierbei Offshore-Pipelines, Öl- und Gasanlagen, Häfen, Umschlag von Seefracht und Offshore-Öl- und Gasbohrungen.¹³⁴

4.1.3 Gesellschaftsrecht und Gesellschaftsformen

Für ausländische Investitionen in Indonesien stehen verschiedene Organisationsstrukturen zur Verfügung, darunter Repräsentanzen und Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Die Geschäftsaktivitäten können als eigenständige juristische Personen, als Zweigniederlassung eines ausländischen Unternehmens oder als Tochtergesellschaft eines bestehenden ausländischen Unternehmens aufgenommen werden. Die Gründung eines Repräsentanzbüros bietet eine Möglichkeit, um sich vor der Gründung eines vollwertigen Unternehmens (*Perseroan Terbatas Penanaman Modal Asing* (PT PMA)), mit dem Markt vertraut zu machen.

Repräsentanzen

Eine Repräsentanz bietet eine kostengünstige Möglichkeit, Marktchancen zu erkunden und Geschäftskontakte zu knüpfen. Es ist eine der schnellsten und einfachsten Möglichkeiten, ein ausländisches Unternehmen in Indonesien zu gründen, insbesondere nachdem das Omnibus-Gesetz in Kraft getreten ist und die Genehmigungsverfahren für die Gründung einer Repräsentanz einfacher geworden sind. In Bezug auf die Organisationsstruktur können Repräsentanzen eine Alternative mit flexibleren Anforderungen sein, bei denen nur ein Geschäftsführer erforderlich ist.¹³⁵ Allerdings ist eine Repräsentanz auf Verkaufs- und Marketingtätigkeiten beschränkt, kann aber als Grundlage für eine spätere Gesellschaftsgründung dienen.

Gemäß der Verordnung Nr. 4/2021 des BKPMs gibt es vier Arten von Repräsentanzen für ausländische Unternehmen in Indonesien:

1. Eine Allgemeine ausländische Repräsentanz *Kantor Perwakilan Perusahaan Asing* (KPPA) kann von einem ausländischen Unternehmen als Vertretung, zur Überwachung und Verwaltung der Aktivitäten der ausländischen Muttergesellschaft in Indonesien, eingerichtet werden. Sie dient vorrangig der Vorbereitung auf die Gründung einer indonesischen Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Ihre Aufgaben beschränken sich auf die Einführung und Absatzförderung der Produkte/Dienstleistungen des Mutterunternehmens, die Durchführung von Marktforschungsaktivitäten und die Unterstützung des Mutterunternehmens bei der Kommunikation im Ausland;
2. Die Ausländische Handelsrepräsentanz *Kantor Perwakilan Perusahaan Perdagangan Asing* (KP3A) ähnelt der KPPA, eignet sich jedoch besser für Unternehmen, deren Haupttätigkeit der Handel ist. Die KP3A wird in der Regel genutzt, um die Produkte der Muttergesellschaft im Ausland zu vermarkten. Es gibt drei Arten der Nutzung von KP3A: als Verkaufsagentur, die für Zusammenarbeit und Werbung zuständig ist, als Produktionsagentur, welche Marktforschung betreibt, und als Einkaufsagentur, welche die Beschaffungsaktivitäten des Unternehmens überwacht;
3. Die Baurepräsentanz *Perwakilan Badan Usaha Jasa Konstruksi Asing* (PBUJKA) ist eine von einem ausländischen Bauunternehmen in Indonesien gegründete Vertretung. Im Gegensatz zu KPPA und KP3A kann eine PBUJKA über ein Joint Venture mit einem lokalen Bauunternehmen Projekte in Indonesien durchführen. Die BUJKA-Genehmigung ist drei Jahre gültig und der lokale Partner muss eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung sein. Antragsteller müssen der indonesischen Agentur für Baudienstleistungen, *Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi* (LPJK) eine etablierte Unternehmensgröße sowie eine durch das Ministerium für öffentliche Arbeit ausgestellte Dienstleistungslizenz nachweisen.
4. Die Vertretung ausländischer Öl- und Gasunternehmen *Kantor Perwakilan Perusahaan Asing Minyak dan Gas Bumi* (KPPA Migas) ist ein Büro, das von einem oder mehreren ausländischen Unternehmen gegründet wird, um sich im Öl- und Gassektor zu engagieren.

¹³⁴ (Medina A. F., 2023-b)

¹³⁵ (In Corp, 2023)

Die KPPA bildet die häufigste Form der Vertretung, da sie fast alle Wirtschaftszweige abdecken kann. Bei der Gründung einer KPPA ist kein Mindestinvestitionskapital erforderlich und es bestehen keine Anteilsbeschränkungen, so dass der ausländische Investor die volle Kontrolle über die Repräsentanz behält. Das Büro einer KPAA muss sich in der Hauptstadt einer indonesischen Provinz befinden. Die Gültigkeit der KPAA ist auf drei Jahre befristet. Danach kann sie zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden.

Eine KPPA ermöglicht es dem ausländischen Unternehmen, den Markt zu erkunden, für seine Produkte und Dienstleistungen in Indonesien zu werben, Geschäftspartner (Händler/Vertreter) zu finden und sich mit der indonesischen Geschäftskultur vertraut zu machen. Direkte geschäftliche Aktivitäten und die Erzielung von Gewinnen sind jedoch ausdrücklich verboten. Eine häufig angewandte Strategie ist daher, dass die Vertretung die Produkte der Muttergesellschaft bewirbt und bei potenziellen indonesischen Kunden anpreist. Das Geschäft wird dann zwischen der Muttergesellschaft und dem indonesischen Käufer abgeschlossen. Obwohl die Repräsentanz keinen Gewinn erzielt, muss sie monatlich Steuern abführen und die einbehaltene Quellensteuer melden. Aufgrund der beschränkten Geschäftstätigkeit wird jedoch keine Einkommensteuer erhoben. Eine begrenzte Einkommensteuer kann anfallen, wenn die zuständige indonesische Steuerbehörde die Geschäftstätigkeit der Repräsentanz als "indirekt gewinnbringend" einstuft.¹³⁶

Eine KPPA kann von einem oder mehreren Gebietsansässigen oder Gebietsfremden geleitet werden. Sie kann auch ausländische Mitarbeiter beschäftigen, sofern diese über die erforderlichen Fachkenntnisse verfügen und ihre Beschäftigung von den örtlichen Behörden genehmigt wurde. Es ist jedoch darauf zu achten, dass ein Verhältnis von 1:3 zwischen ausländischem und inländischem Personal eingehalten werden muss. Wenn also der Leiter der Repräsentanz ein Ausländer ist, muss das Unternehmen mindestens drei weitere einheimische Mitarbeiter beschäftigen. Grundsätzlich wird der Antrag auf eine KPPA bei der indonesischen Investitionsbehörde BKPM gestellt und das Gründungsverfahren dauert ca. 30-40 Tage.

Indonesische Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Auslandsbeteiligung (PT PMA)

Nach dem Investitionsgesetz muss jede Form ausländischer Direktinvestitionen in Indonesien über eine indonesische Gesellschaft mit beschränkter Haftung *Perseroan Terbatas*, (PT) erfolgen, an der ausländische Investoren vollständig oder teilweise beteiligt sind. Eine PT mit ausländischem Kapital wird als *Perusahaan Penanaman Modal Asing* (PMA) bezeichnet. Die Gründung einer PT PMA erfolgt nach dem allgemeinen Unternehmensgesetz, das im Gesetz Nr. 40/2007 über die Gesellschaft mit beschränkter Haftung geregelt ist.

Die Bestimmungen der PT PMA unterliegen einer Reihe von spezifischen Vorschriften, wie zum Beispiel:¹³⁷

1. Klassifizierung der Geschäftstätigkeit

Ein wichtiger Aspekt bei der Gründung einer PT. PMA ist das Verständnis der Klassifizierung von Geschäftsfeldern *Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia* (KBLI). Die KBLI dient als Referenz für den Umfang der Geschäftstätigkeit, die Klassifizierung des Geschäftsrisikos, die erforderlichen Geschäftslizenzen und andere wichtige Aspekte, wie z. B. als Grundlage für die Inanspruchnahme von Steueranreizen für die Geschäftstätigkeit.

Im Rahmen des risikobasierten Ansatzes wird die Geschäftstätigkeit eines Unternehmens gemäß dem Anhang des Präsidialerlasses Nr. 10/2021 und dem Anhang II der Regierungsverordnung Nr. 5/2021 eingestuft. Anhand der KBLI-Nummern kann festgestellt werden, ob ein Unternehmen nur eine Unternehmensidentifikationsnummer *Nomor Induk Berusaha* (NIB) und eine Standardzertifizierung/-genehmigung benötigt oder ob es je nach Risikoniveau auch spezifische Geschäftslizenzen einholen muss. Die Liste der KBLI-Codes für die maritime Industrie ist in der Verordnung des Industrieministers Nr. 45/2020 oder auf der Website oss.go.id zu finden.

¹³⁶ (Indonesia Investments, 2017)

¹³⁷ (Business Indonesia, 2023)

2. Investitionsplan und Kapitalbedarf

Die PT. PMA wird als großes Unternehmen klassifiziert und muss eine Mindestinvestitionsanforderung von 10 Milliarden IDR (~600.000 EUR) oder dessen Gegenwert (ohne Grundstücke und Gebäude) mit einem eingezahlten Mindestkapital von 10 Milliarden IDR, sofern nicht anders durch Gesetze und Vorschriften festgelegt (Artikel 12 BKPM-Verordnung Nr. 4/2021), erfüllen. Ausnahmen gelten für bestimmte Geschäftstätigkeiten, mit der Bedingung, dass die Geschäftstätigkeit verschiedene Arten von Produkten mit fünfstelliger KBLI in einer Produktionslinie herstellt. Auf dieser Basis können ausländische Investoren in Indonesien keine Geschäftstätigkeiten in Kleinst-, Klein- und Mittelunternehmen ausüben.

3. Aktionärsstruktur und Management

Für die Gründung einer PT PMA sind mindestens zwei Anteilseigner erforderlich: ein/e Direktor/in und ein/e Stellvertretende/r (commissioner). Die Anteilseigner können natürliche oder juristische Personen oder eine Kombination aus beiden sein. Das indonesische Arbeitsrecht verbietet jedoch, dass ausländische Direktoren Aufgaben im Human Resources-Bereich wahrnehmen. Bestimmte Geschäftstätigkeiten erfordern zudem, dass die Position des/der Direktors/Direktorin und des/der Stellvertretenden durch indonesische Staatsbürger besetzt sind, z. B. im Direktvertrieb/Multilevel-Marketing.

4. Verfahren

Der erste Schritt zur Gründung einer PT PMA ist die Vorlage einer notariell beglaubigten Gründungsurkunde. Die Urkunde muss die Satzung der Gesellschaft in indonesischer Sprache enthalten und von allen Gesellschaftern unterzeichnet sein. Anschließend muss der Notar die Urkunde dem Ministerium für Recht und Menschenrechte zur Genehmigung vorlegen. Das Ministerium bestätigt dann die Gründungsurkunde durch die Ausstellung einer Bescheinigung *SK Menteri Hukum dan HAM*, aus der hervorgeht, dass die Gesellschaft als juristische Person eingetragen wurde.

Nach Erhalt der Gründungsurkunde muss das Unternehmen beim Finanzamt eine Steuerzahler-Identifikationsnummer oder *Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)* sowie eine Unternehmens-Identifikationsnummer, *Nomor Induk Berusaha (NIB)* beantragen. Die Beantragung erfolgt online über das OSS-System. Mit der NIB kann die PT PMA schließlich mit der Geschäftsvorbereitung beginnen, basierend auf den Daten und dem allgemeinen Geschäftsplan, die während des Antrags eingereicht wurden. Das OSS-System analysiert automatisch das Risikoniveau der Geschäftstätigkeit, um die erforderlichen Geschäftslizenzen des Unternehmens zu bestimmen.

5. Stellvertreter-Vereinbarung (*Nominee Agreement*)

Anlegern ist es untersagt, Vereinbarungen und/oder Erklärungen abzuschließen, die den Besitz von Anteilen an einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung für und im Namen anderer bestätigen. Nach dem Investmentgesetz ist eine solche Vereinbarung nichtig.

In der Praxis hängt die Zeit, die für den Erhalt aller Genehmigungen und die Gründung der PT PMA benötigt wird, von der Verfügbarkeit der von den zuständigen Behörden geforderten Dokumente ab.

4.2 Technische und logistische Voraussetzungen und Prozeduren, Zollinformationen

Für deutsche Unternehmen ist es wichtig zu wissen, dass eine gewinnorientierte Geschäftstätigkeit die Gründung einer PT PMA oder die Zusammenarbeit mit einem lokalen Händler erfordert. In der Regel entscheiden sich ausländische Unternehmen daher dafür, zunächst mit einem lokalen Unternehmen zusammenzuarbeiten und dann zur Gründung einer eigenen Tochtergesellschaft überzugehen, sobald das lokale Geschäft eine Expansion erfordert. Einige der wichtigsten Institutionen, die für die Überwachung des Registrierungs- und Vertriebsprozesses von Produkten für den Schiffbau und die Offshore-Industrie zuständig sind, sind das Industrieministerium, das Verkehrsministerium und der indonesische Zoll.

4.2.1 Wareneinfuhrbestimmungen

Die Einfuhr von Waren und Gütern aus dem Ausland unterliegt einer Reihe von Vorschriften, die für das exportierende Unternehmen verbindlich sind. Das weitreichende Regelwerk ist für Unternehmen, die zum ersten Mal in den indonesischen Markt eintreten wollen, nicht immer leicht zu durchschauen. Daher ist die Ernennung lokaler Vertreter/Vertriebshändler in der Regel der erste Schritt für ausländische Unternehmen auf dem indonesischen Markt.

Ein ausländisches Unternehmen kann gemäß der Verordnung des Handelsministers Nr. 24/2021 lokale Vertreter oder Vertriebshändler mit dem Vertrieb seiner Produkte oder Dienstleistungen beauftragen. Voraussetzung dafür ist, dass ein solcher lokaler Vertreter oder Händler als nationales Handelsunternehmen registriert ist und eine Registrierungsbescheinigung *Surat Tanda Pendaftaran* (STP) besitzt. Die STP-Registrierung von Vertriebshändlern erfolgt digital über das Online Single Submission (OSS)-System, die offizielle Online-Plattform für die Beantragung von Geschäftslizenzen und anderer notwendiger Genehmigungen für die Gründung eines Unternehmens oder andere Investitionen. Darüber hinaus sind Vertriebshändler verpflichtet, dem Handelsministerium alle sechs Monate einen Bericht über die Aktivitäten des Unternehmens vorzulegen und Informationen im Hinblick zu den von ihnen im Auftrag gehandelten Waren und/oder Dienstleistungen vertraulich zu behandeln.¹³⁸

Andererseits muss das importierende Unternehmen über eine gültige Identifikationsnummer *Angka Pengenal Impor* (API) und eine Zollidentifikationsnummer *Nomor Induk Kepabeanan* (NIK) verfügen. Die API dient als Identitätsnachweis des Importeurs und wird für fünf Jahre ausgestellt. Nach Ablauf kann die API erneuert werden. Generell werden zwei Formen von API unterschieden:

1. Generelle Identifikationsnummer (API-U): Sie wird an Unternehmen vergeben, welche Waren und Güter für den Zweck des Handels oder Transfers an Dritte 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 unterteilt 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.

Eine Einfuhr von Waren und Gütern ohne Vorliegen eines API kann nur in Ausnahmefällen und mit vorheriger Genehmigung des Handelsministeriums erfolgen. Die NIK dient der eindeutigen Identifizierung des importierenden Unternehmens gegenüber der Zollbehörde *Direktorat Jenderal Bea Cukai* (DJBC). Sie wird von der Zollbehörde ausgestellt und hat dann, mit Ausnahme einer Löschung durch die Zollbehörde, unbegrenzte Gültigkeit. Darüber hinaus kann die Einfuhr bestimmter Produkte die Verwendung einer speziellen Identifikationsnummer *Nomor Pengenal Importir Khusus* (NPIK) oder eine Registrierung als Importeur bestimmter Produkte *Importir Terdaftar Produk Tertentu* (ITPT) erfordern.

Eine erleichterte Einfuhr ist möglich, wenn die Produkte nicht in Indonesien selbst hergestellt werden können. Im Schiffbausektor betrifft das 111 Schiffsbaukomponenten. Für diese sieht das Industrieministerium Importanreize vor.¹³⁹

4.2.2 Prozessablauf bei der Wareneinfuhr

Vor der Ankunft von eingeführten Waren und Gütern muss der Importeur eine Zollerklärung *Pengajuan Impor Barang* (PIB) bei der zuständigen Zollstelle einreichen und die Einfuhrzölle, die Mehrwertsteuer und ggf. andere anwendbare Steuern bei einer von der indonesischen Nationalbank als Depotbank mit Genehmigung zur Durchführung von Transaktionen in ausländischer Währung festgelegten Bank einzahlen. Nach Abschluss des

¹³⁸ (Adyahardiyanto & Sinarizqi, 2023)

¹³⁹(Ministry of Industry of the Republic of Indonesia, 2020-a)

Zahlungsvorgangs reicht der Importeur die Zollanmeldung zusammen mit den entsprechenden Nachweisen und Belegen bei der Zollbehörde ein, um die Zollfreigabe *Surat Persetujuan Pengeluaran Barang* (SPPB) zu erhalten. Zu den erforderlichen Nachweisen und Belegen gehören:

- Zahlungsnachweis
- Identifikationsnummer *Angka Pengenal Impor* (API)
- Steuernummer *Nomor Pokok Wajib Pajak* (NPWP)
- Zollamtliches Registrierungsschreiben *Surat Registrasi Pabean* (SRP)
- Formulare für die Hinterlegung von Zollgebühren, Verbrauchssteuern und sonst. Steuern *Surat Setoran Pabean* (SRP) bzw. *Surat Setoran Pabean, Cukai dan Pajak* (SSPCP)
- Handelsrechnung
- Konnossement (Bill of Lading / B/L) oder Luftfrachtbrief *Air Waybill* (AWB)
- Versicherungsschein
- Bevollmächtigung, wenn ein Zolldienstleister *Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanan* (PPJK) mit der Zollabwicklung beauftragt wird

Wenn alle erforderlichen Dokumente ordnungsgemäß vorgelegt und von der Zollbehörde für in Ordnung befunden wurden, wird die Sendung freigegeben. Andernfalls muss die Sendung vor der Zollabfertigung weiteren Dokumentenprüfungen oder Warenkontrollen unterzogen werden. Nach Vorlage der Originaldokumente und Freigabe können die Waren das Zollgebiet verlassen.

4.2.3 Zollinformationen

Der indonesische Zoll unterliegt dem Gesetz Nr. 17/2006 welches seit dem 15. November 2006 in Kraft ist. Es gilt in vollem Umfang für das indonesische Zollgebiet und umfasst Land, Wasser, Luftraum und bestimmte Orte in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) – dem äußeren Streifen, der an das indonesische Küstenmeer und den Festlandsockel grenzt. Das Directorate General of Customs and Excise, eine dem Finanzministerium unterstellte indonesische Regierungsbehörde, ist für die Überwachung der Zoll- und Verbrauchsteueraktivitäten an Grenzübergängen, an Häfen, Flughäfen oder anderen für den Warenfluss vorgesehenen Orten zuständig.¹⁴⁰

Alle Waren, die aus Übersee in das indonesische Zollgebiet gelangen, werden als „Importe“ behandelt und unterliegen im Allgemeinen Einfuhrzöllen und Einfuhrsteuern. Die Einfuhr von Waren nach Indonesien unterliegt einer Zollüberprüfung, die eine Dokumenten- und physische Inspektion umfasst, und muss der Zollbehörde mithilfe einer Zollerklärung (PIB) gemeldet werden. Das *Indonesia National Single Window System* (SINSW), dient als integriertes System u. a. auch der Abwicklung von Importaktivitäten. Der Importeur benötigt eine Einfuhr- und Zollregistrierungsnummer, um das *Online Single Submission* (OSS) nutzen zu können. Eine neu gegründete PMA muss dazu ihren NIB-Antrag einreichen mit dem Zusatz, dass dem Unternehmen eine Import- und Zollregistrierungsnummer über das OSS-System ausgestellt werden muss.

Die indonesische Zolltarifklassifizierung ist in Artikel 12 des indonesischen Zollgesetzes geregelt. Der Zolltarif hängt vom HS-Code der importierten Waren ab, der im indonesischen Zolltarifbuch (BTKI – spätestes Jahr 2022) festgelegt ist. Anhand des HS-Codes werden die Höhe der Zölle und Steuern sowie die Import-/Exportanforderungen für das Produkt festgemacht. Partnerländer, die Freihandelsabkommen (FTA) oder Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (EPA) mit Indonesien unterzeichnet haben, erhalten einen Vorzugszollsatz, was bedeutet, dass bestimmte importierte Waren aus FTA/EPA-Partnerländern möglicherweise reduzierten oder entfallenden Zöllen unterliegen.¹⁴¹

Eine Liste der Einfuhrzölle und Steuern gemäß HS-Codes für den Seeverkehr finden sich im Anhang der Verordnung des Finanzministers Nr. 26/PMK.010/2022 oder auf <https://www.insw.go.id/intr>. Die folgende Tabelle enthält einige der auf HS-Codes basierenden relevanten Einfuhrzölle und Steuersätze gemäß BTKI 2022:

¹⁴⁰ (Deloitte Touche Solution, 2019)

¹⁴¹ (Ministry of Finance of the Republic of Indonesia, 2022-b)

Tabelle 9: Importzölle und MwSt. – Indon. Zolltarifbuch (BTKI) 2022 für den maritimen Sektor

HS-Code	Beschreibung	Einfuhrzolltarif	MwSt.
3208.10.20	Antifouling- und/oder Antikorrosionsfarben für Schiffsrümpfe	5 %	11 %
4016.94.00	Fender für Boote oder Docks, auch aufblasbar	5 %	11 %
7308.90.50	Reling und Schiffsgeländer	12,5 %	11 %
73269010	Schiffsrunder	7,5 %	11 %
8426.12.00	Schiffsderricks; Kräne, einschließlich Seilkräne; mobile Hubgerüste, Portalhubwagen und mit einem Kran ausgerüstete Arbeitswagen: Fahrbare Hubgerüste auf Reifen und Portalhubwagen	5 %	11 %
85261010	Radargeräte, bodengestützt oder von der in zivilen Luftfahrzeugen verwendeten Art oder von der ausschließlich auf Seeschiffen verwendeten Art	0 %	11 %
8901.10.60	Kreuzfahrtschiffe, Ausflugschiffe und ähnliche Schiffe, die hauptsächlich zur Beförderung von Personen bestimmt sind; Fährschiffe aller Art: mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 500, jedoch nicht mehr als 1.000	5 %	11 %
8902.00.33	Fischereifahrzeuge; Fabriksschiffe und andere Schiffe zur Verarbeitung oder Konservierung von Fischereierzeugnissen. mit einer Bruttoreaumzahl von 40 oder mehr, jedoch nicht mehr als 101	5 %	11 %
8903.11.00	Jachten und andere Freizeit- und Sportboote; Ruderboote und Kanus: Mit Motor ausgestattet oder dazu bestimmt, mit einem Leergewicht (ohne Motor) von nicht mehr als 100 kg	5 %	11 %
8904.00.32	Schlepper und Schubboote: mit einer Leistung von nicht mehr als 1.200 PS	0 %	11 %
8905.10.00	Baggerschiffe	5 %	11 %
8905.20.00	Schwimmende oder tauchende Bohr- oder Förderplattformen	0 %	11 %
8905.90.10	Schwimmdocks	5 %	11 %
8906.10.00	Kriegsschiffe	5 %	11 %
9014.90.10	Teile und Zubehör: für Instrumente und Apparate von der auf Schiffen verwendeten Art, die in Verbindung mit automatischer Datenverarbeitung funktionieren	5 %	11 %
9105.91.10	Schiffschronometer	5 %	11 %
9808.60.00	Schaufel- oder Rotorblätter und Propeller von Schiffen, ohne elektrische Stecker, Isolatoren, Spulen, Kontakte oder andere elektrischen Teilen ausgestattet	0 %	11 %

Quelle: (Indonesia National Trade Repository, 2024)

Wie in Kapitel 3.1.2.1 erwähnt, hat die indonesische Regierung durch die Verordnung des Finanzministers Nr. 26/2022 eine Befreiung von den Einfuhrzöllen für 111 Zollposten für Komponenten der Schiffbauindustrie erklärt, für die zuvor Zölle zwischen 5 und 15 % galten. Gemäß dem indonesischen Zolltarifbuch (BTKI) 2022 betrug zum Beispiel der Importzoll für Reling und Schiffsgeländer unter der Zolltarifnummer 7308.90.50 12,5% (siehe Tabelle 9). Diese Verordnung bezieht sich ausschließlich auf Produkte, die vor Ort nur schwer oder gar nicht hergestellt werden können. Ziel ist es, die lokale Industrie wettbewerbsfähiger zu machen und die Standardisierung im indonesischen Schiffbausektor zu fördern. Produkte, die lokal nicht oder nur begrenzt vorhanden sind, sollen so ¹⁴²¹⁴³

¹⁴³ (Indonesian National Shipowners' Association (INSA), 2022-a)

4.3 Markteintritts- und Vertriebsinformationen

Persönliche und vertrauensbasierte Beziehungen zu lokalen Partnern sind für einen erfolgreichen Markteintritt in Indonesien unerlässlich. Der Aufbau eines lokalen Netzwerkes ist daher von besonderer Bedeutung. Der Markteintritt für Schiffbauer und Schiffskomponentenhersteller kann auf verschiedenen Wegen erfolgen; die wichtigsten Formen sowie die bedeutendsten Auftragsquellen sind im Folgenden aufgeführt:

- Reeder: Reedereien haben eine sehr genaue Vorstellung davon, welche Komponenten und Ausrüstungen sie für ihre Schiffe benötigen. In der Regel geben sie den Schiffsbauern bei der Bestellung an, welche Produkte sie haben möchten. Persönliche Besuche bei indonesischen Schiffseignern sind daher wichtig. Dabei ist jedoch zu beachten, dass private Reeder ihre Schiffe nach wie vor gerne im Ausland kaufen oder in Auftrag geben, zum Beispiel in China.
- Staatliche Kunden: Die indonesische Regierung, vor allem das Verkehrs-, das Verteidigungs- und das Fischereiministerium, geben im Rahmen der „Sea-Toll“-Strategie eine große Anzahl von Schiffen bei indonesischen Werften in Auftrag, um den nationalen Schiffbau zu fördern. Die Aufträge werden national ausgeschrieben, und die Entscheidungsträger haben oft klare Vorstellungen von den Produkten. Kontakte zu Entscheidungsträgern bei den betroffenen staatlichen Stellen können daher sehr hilfreich sein.
- Werften: Auch einige große Werften haben Einfluss auf die Auswahl von Komponenten und Ausrüstung. PT. PAL zum Beispiel unterhält über direkte Kontakte und Distributoren Beziehungen zu Herstellern aus Deutschland. Die Kontaktaufnahme mit größeren Werften kann sich daher lohnen, vor allem wenn diese über entsprechende Entscheidungsspielräume oder Einfluss auf die Schiffseigner verfügen, um die Auswahl der Komponenten zu beeinflussen.

Um sich langfristig im Markt zu etablieren ist es ratsam, eine eigene Tochtergesellschaft in Indonesien zu gründen. Alternativ kann auch eine örtliche Produktionsstätte eingerichtet werden.

4.4 Potenzielle Marktbarrieren

Trotz des offensichtlichen Bedarfs und des großen Potentials wird der landesweite Einsatz und Import von maritimen Technologien und Produkten durch verschiedene Herausforderungen behindert, einschließlich branchenübergreifender und branchenspezifischer Marktbarrieren für ausländische Marktteilnehmer. Dazu gehören u. a. lokale Produktionsanforderungen bzw. verpflichtende Vorgaben für einen lokalen Wertschöpfungsanteil und diverse Einfuhrbestimmungen.

4.4.1 Lokaler Wertschöpfungsanteil

Die indonesische Regierung intensiviert derzeit die Umsetzung einer Verpflichtung zur Verwendung lokaler Anteile bei der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen. Indonesien setzt verstärkt auf lokale Wertschöpfung, um Importe zu reduzieren und gleichzeitig die heimische Produktionsbasis zu stärken. Durch eine breitere industrielle Basis sollen mehr Arbeitsplätze für die junge Bevölkerung geschaffen werden. Bei der Beschaffung im öffentlichen Sektor müssen Produkte Anforderungen an einen festgelegten lokalen Anteil, *Tingkat Komponen Dalam Negeri* (TKDN) erfüllen, d. h. ein bestimmter Prozentsatz einer Ware oder Dienstleistung muss lokal produziert bzw. erbracht werden. Der lokale Anteil bedeutet jedoch nicht notwendigerweise, dass importierte Produkte verboten sind. Der Grad der inländischen Wertschöpfung wirkt sich jedoch auf den staatlichen Beschaffungsprozess aus, bei dem Produkte mit einem höheren lokalen Anteil bevorzugt werden. Staatliche Einrichtungen dürfen importierte Produkte nur dann kaufen, wenn keine vergleichbaren lokalen Produkte auf dem Markt verfügbar sind. Bei importierten Produkten kann der TKDN-Wert durch die Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen erhöht werden. Die Regierung ist bestrebt, diesen Anteil im Laufe der Zeit weiter zu erhöhen und die Maßnahme auf immer mehr Wirtschaftssektoren auszudehnen.

Der lokale Anteil in einem Produkt muss für diesen Zweck bestimmt und zertifiziert werden. Dazu gibt es autorisierte Prüfgesellschaften. Produkte ohne eine entsprechende Zertifizierung finden bei staatlichen Aufträgen keine

Berücksichtigung. Der zu bestimmende lokale Anteil wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, z. B. der Investitionssumme, der Verwendung lokaler Materialien sowie dem Einsatz lokaler Arbeitskräfte. Bereits 126 verschiedene Schiffskomponentenprodukte wurden registriert und erfüllen einen lokalen Anteil von bis zu 30-35%.¹⁴⁴

4.4.2 Indonesische Nationalstandards

Ausländische Unternehmen sollten vor dem Markteintritt die Indonesischen Nationalstandards, *Standar Nasional Indonesia* (SNI), beachten. SNI sind eine Reihe von technischen Richtlinien und Spezifikationen, die von der Nationalen Standardisierungsbehörde *Badan Standardisasi Nasional* (BSN) aufgestellt werden und in verschiedenen Sektoren wie der verarbeitenden Industrie, dem Baugewerbe, dem Gesundheitswesen, der Energiewirtschaft, der Lebensmittelindustrie, dem Transportwesen und der Telekommunikation zur Anwendung kommen. Sie dienen dazu, die Qualität, Sicherheit und Effizienz von Produkten und Dienstleistungen in Indonesien zu gewährleisten. Das BSN stellt hier keine spezifischen Anforderungen an die Schifffahrt- und die Schiffbaubranche, es bestehen aber Anforderungen für bestimmte Stahl-, Industrie- oder Elektronikprodukte, die in der maritimen Industrie zum Einsatz kommen. Um die SNI-Zertifizierung für ein Produkt zu erhalten, müssen ein Antrag eingereicht und eine Werksinspektion durchgeführt werden.¹⁴⁵

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.

4.4.3 Geistiges Eigentum

Der Schutz des geistigen Eigentums ist ein weiterer Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit. Obwohl Patente, Urheberrechte, Marken und gewerbliche Muster und Modelle theoretisch durch indonesisches Recht geschützt, und die Umsetzung der Gesetze im Einklang mit internationalen Standards ist, steht Indonesien weiterhin auf der Priority Watch List im Special 301 Report 2023.¹⁴⁶ Ausländische Unternehmen, die in Indonesien Geschäfte machen wollen, sollten sich der weit verbreiteten Urheberrechts- und Markenpiraterie bewusst sein, sowohl online als auch auf physischen Märkten.

4.4.4 Sonstige Marktbarrieren

Für einen erfolgreichen Markteintritt wird empfohlen, mit einem lokalen Einkäufer/Händler/Vertreter zusammenzuarbeiten, der bei der Produktregistrierung, der Beschaffung von Einfuhrgenehmigungen und der Logistik für den Import und Vertrieb auf dem lokalen Markt behilflich sein kann. Die Suche nach einem geeigneten Partner kann jedoch Ressourcen des ausländischen Unternehmens binden und zusätzliche Kosten verursachen.

Auch die starke Konkurrenz aus den Nachbarländern stellt eine Herausforderung für deutsche Unternehmen dar. Bilaterale und multilaterale Freihandelsabkommen wie das neu verabschiedete ASEAN-Freihandelsabkommen *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP) verbessern die Wettbewerbsfähigkeit asiatischer Produkte durch reduzierte (oder sogar abgeschaffte) Importzölle weiter.

Um Marktanteile zu gewinnen, müssen Unternehmen im Wettbewerb in den Bereichen Innovation, Qualität, Sicherheit, Produktivitätssteigerung, Energieeffizienz und Kundenservice bestehen. Dafür sollten deutsche Unternehmen vor allem in jeglicher Hinsicht den Nutzen (z. B. finanzielle Einsparungen) und den *Return on Investment* (ROI) für indonesische Kunden aufzeigen. Die Hervorhebung von Wettbewerbsvorteilen und Alleinstellungsmerkmalen sind entscheidend, um mit Niedrigpreisprodukten von Wettbewerbern konkurrieren zu können.

¹⁴⁴ (Nugroho, 2021)

¹⁴⁵ (ERA Zertifizierungen, 2023)

¹⁴⁶ (United States Trade Representative, 2023)

4.5 Finanzierungsmöglichkeiten

Der Bankensektor erschwert die Kreditaufnahme für große Schiffbauprojekte. Die Schiffbauindustrie ist kapitalintensiv und daher auf zinsgünstige, langfristige Kredite angewiesen. Kredite von indonesischen Banken waren vor 2015 mit Zinssätzen von bis zu 13 % zu teuer. Obwohl das Ziel der Regierung Jokowi, einen einstelligen Wert zu erreichen, realisiert wurde, sind sie über 9 % im Jahr 2023 immer noch zu teuer.¹⁴⁷ Gemeinsam mit einer fehlenden Politik der bevorzugten Kreditvergabe, sind die meisten Banken nicht bereit, in die Branche zu investieren. Ein weiteres Problem sind Steuern. Indonesien befreit zwar die Einfuhr neuer Schiffe von Zöllen, erhebt jedoch eine Steuer von 15 % auf importierte Baumaterialien und Komponenten. Außerdem wird eine Steuer von 17,5 % auf die Schiffbauindustrie selbst erhoben. Obwohl die indonesische Regierung für Schiffbauteile, die nicht im Inland hergestellt werden können, Zollerleichterungen festgelegt hat, werden wegen komplexer Antragsverfahren nur etwa 20 % davon tatsächlich genutzt.¹⁴⁸

German Maritime Export Initiative (GeMaX)

GeMaX ist eine Initiative der deutschen Schiffbauindustrie zur Förderung des Exportgeschäfts. Ziel der Initiative ist es, eine solide langfristige Finanzierungslösung, die den Marktbedingungen und den Projektanforderungen entspricht, bereitzustellen. Konkrete Vorteile für Firmen bestehen durch den Zugang zu langfristigen, ausrüstungsbasierten Projektfinanzierungen von deutschen Banken und deutschen staatlichen oder privaten Exportkreditgarantien. Darüber hinaus bietet die Initiative direkten Zugang zu State-of-the-art-Equipment deutscher Hersteller und ein weltweites Netz an fachkundiger Beratung für deutsche Beschaffung und Finanzierung.¹⁴⁹

Um das zulieferbasierte Finanzierungsinstrument potenziellen Kunden nahe zu bringen, unternimmt GeMaX Geschäftsanbahnungsreisen, beispielsweise 2017 gemeinsam mit dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM) nach Indonesien.¹⁵⁰

Exportkreditgarantien¹⁵¹

Der Bund bietet über die Euler Hermes AG staatliche Exportkreditgarantien an. Die Hermes-Garantien sind ein Instrument der staatlichen Außenwirtschaftsförderung. Sie schützen Unternehmen und Banken vor wirtschaftlich und politisch bedingten Zahlungsausfällen. Sie kommen dann zum Einsatz, wenn der Privatsektor keine ausreichende Deckung zur Exportfinanzierung zur Verfügung stellen kann. Dementsprechend liegt der Schwerpunkt auf Entwicklungs- und Schwellenländern. Das Angebot soll die Markterschließung in schwer zugänglichen Märkten ermöglichen. Gegen Zahlung einer Prämie können sich Unternehmen gegen Risiken in der Fabrikations- und Forderungsphase eines geplanten Exportgeschäfts absichern.

Dieses Angebot gilt auch für Banken, welche die notwendigen Kredite für deutsche Unternehmen zur Verfügung stellen. Die Kredite werden unabhängig von der Unternehmensgröße an exportierende Unternehmen und Banken mit Sitz in Deutschland vergeben. Voraussetzung für die Übernahme einer Exportkreditgarantie ist die Förderungswürdigkeit und risikomäßige Vertretbarkeit des Geschäftes. Förderungswürdig sind insbesondere die Aktivitäten kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU). Die Schaffung von Arbeitsplätzen in Deutschland, die Erschließung neuer Absatzmärkte und die realistische Aussicht auf ein verlustfreies Exportgeschäft sind wichtige Kriterien. Die Entscheidung über die Deckung trifft ein Gremium aus Vertretern des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), des Bundesministeriums der Finanzen (BMF), des Auswärtigen Amtes und des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ).

¹⁴⁷ (Trading Economics, 2023)

¹⁴⁸ (PT.Kawasan Industri Terpadu Indonesia China, 2021)

¹⁴⁹ (GeMaX – German Maritime Export Initiative, 2023)

¹⁵⁰ (VSM, 2017)

¹⁵¹ (BMWK, 2023)

Im Jahr 2020 wurden 16,7 Milliarden EUR durch Hermes-Garantien des Bundes abgesichert. 80,4% der abgesicherten Geschäfte entfielen dabei auf Schwellen- und Entwicklungsländer. Insbesondere die COVID-19-Pandemie führte zu einem Anstieg der Anträge um rund 35 %.

Investitionsgarantien¹⁵²

Investitionsgarantien sind ein weiteres Instrument der Außenwirtschaftsförderung und dienen der Absicherung deutscher Investitionen gegen politische Risiken in Entwicklungs- und Schwellenländern. Wirtschaftliches Wachstum sowie die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Deutschland sind die Ziele, die mit diesem Förderinstrument verfolgt werden. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wickelt die Investitionsgarantien im Auftrag des Bundes ab. Deutschen Investoren wird eine langfristige Absicherung und die Möglichkeit der Schadensprävention angeboten. Durch Interventionsmöglichkeiten der diplomatischen Vertretungen sollen Schäden vermieden werden. Zu diesem Zweck bietet die Bundesregierung Entschädigungsleistungen bei politisch bedingten Schäden an. Investitionsgarantien können auch eine wertvolle Sicherheit für Unternehmen darstellen, die sich auf Kosten und Umfang einer (Re-)Finanzierung auswirken kann.

Mit Investitionsgarantien können verschiedene Formen von Direktinvestitionen abgesichert werden. Gegenstand der Absicherung ist das eingebrachte Kapital in Form von Geld- oder Sacheinlagen. Darüber hinaus können auch die anfallenden Erträge in Form von Dividenden oder Zinsen projektbezogen durch die Garantie abgesichert werden. Die Laufzeit beträgt in der Regel 15 Jahre. Es gibt vier Absicherungsmöglichkeiten:

- Beteiligungen: bei Gründung, Kapitalerhöhung oder Erwerb von Anteilen
- Beteiligungsähnliche Darlehen: von Gesellschaftern oder Dritten (Bank)
- Dotationskapital: Kapitalausstattung von Zweigniederlassungen oder Betriebsstätten
- Sonstige Vermögensgegenstände Rechte: z. B. Konzessionen und Schuldscheindarlehen

Voraussetzung für die Förderung ist die Art der Investition. Es muss sich um eine Neu- oder Erweiterungsinvestition eines in Deutschland ansässigen Unternehmens handeln, die langfristig angelegt ist und im erkennbaren deutschen Interesse liegt. Darüber hinaus muss es sich um ein wirtschaftlich tragfähiges und unternehmerisches Vorhaben handeln.

Die Förderwirksamkeit von Projekten wird maßgeblich durch positive Effekte für das Investitionsland und Deutschland beeinflusst. Darüber hinaus ist ein ausreichender Rechtsschutz ebenfalls von Bedeutung.

5. Fazit und SWOT-Analyse

Tabelle 10: SWOT-Analyse

Stärken (Strengths)	Schwächen (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> • Politische Stabilität • Stabiles Wirtschaftswachstum • Marktgröße und großes Entwicklungspotenzial im maritimen Sektor • Reichtum an natürlichen Rohstoffen und Ressourcen • Großes Arbeitnehmerpotenzial • Staatliche Förderung des maritimen Sektors • Maritime Kultur und Bewusstsein als maritime Nation 	<ul style="list-style-type: none"> • Bürokratie und komplexes regulatorisches Umfeld • Geografische Struktur des Landes • Ungleichmäßig entwickelte Infrastruktur und hohe Logistikkosten • Mangel an Fachkräften • Hohe Investitionsanforderungen für ausländische Unternehmen • Hohe Kapitalkosten

¹⁵² (Investitionsgarantien, 2023)

Chancen (Opportunities)	Risiken (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> • Indonesien ist das viertgrößte Land der Welt mit einer wachsenden Mittelschicht • Hoher Bedarf an lokal produzierten Schiffen und Abhängigkeit von Importen • Entwicklung einer nachhaltigen maritimen Infrastruktur mittels diverser Regierungsprogramme (z. B. Einrichtung von Seeverkehrsstrecken, Digitalisierung, Förderung des Umweltbewusstseins) • Bedarf an Hochtechnologie • Vertrauen in die Qualität deutscher Produkte und gute Beziehungen zu Deutschland • Steuervorteile für importierte Komponenten, die nicht in Indonesien hergestellt werden können • Großprojekte in der Erkundung und Erschließung von Öl- und Gasressourcen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung von Importbeschränkungen und Anforderungen an lokale Wertschöpfung • Naturkatastrophen wie Vulkanausbrüche, Erdbeben und Tsunamis • Zunehmender Wettbewerb durch verstärktes Engagement anderer Zulieferländer (z. B. China, Japan, Süd-Korea) • Währungsschwankungen der indonesischen Rupiah und steigende Inflation

Als Inselnation mit einer Bevölkerung von 270 Millionen Menschen, die von politischer Stabilität und einer stabilen wirtschaftlichen Entwicklung getragen wird, bietet Indonesiens maritimer Sektor ein enormes Entwicklungspotenzial, insbesondere in den Bereichen Schiffbau und Offshore-Industrie. Der maritime Sektor ist für Indonesien von entscheidender Bedeutung, vor allem im Hinblick auf das politische Gewicht und die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Der indonesische Archipel befindet sich in einer strategisch günstigen Lage zwischen zwei Kontinenten, Asien und Australien, und wird von zwei großen Ozeanen, dem Pazifischen und dem Indischen Ozean, begrenzt. Die Inselstruktur des Landes erleichtert den Transit von 40 % des Welthandels durch sein Territorium. Der suboptimale Zustand der maritimen Infrastruktur in zahlreichen lokalen Häfen stellt jedoch eine Herausforderung dar und führt zu erhöhten Logistikkosten, die das Land aktiv in Angriff nimmt.

Die Regierung ist sich der Bedeutung und des Potenzials des maritimen Sektors bewusst und hat die Vision, Indonesien zur maritimen Achse der Welt zu machen. Dies umfasst die Stärkung verschiedener Bereiche des maritimen Sektors, einschließlich Infrastruktur und Verteidigung. Das nationale Programm zur Entwicklung der „Sea Toll“ wurde ins Leben gerufen, um die Hafeninfrastruktur zu verbessern und die Logistikkosten in abgelegenen Gebieten zu senken. Bis 2022 wurden im Rahmen des Programms 33 neue Seeverkehrsstrecken installiert, was zu einer beachtlichen Senkung der Kosten für Waren in entlegenen Regionen um 18-50 % führte. Im Jahr 2023 hat das Verkehrsministerium ein Budget von 1,59 Billionen IDR für das Programm bereitgestellt, und es wird erwartet, dass die Investitionen in das Programm in den kommenden Jahren noch steigen werden.

Gleichzeitig schreitet die Digitalisierung innerhalb des Sektors voran. Im Jahr 2022 belegte Indonesien nach Angaben der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) Platz 9 als Land mit der besten Hafenleistung weltweit und Platz 1 in Südostasien. Die Nutzung eines integrierten Online-Betriebssystems (INAPORTNET) hat als ein wesentlicher Faktor dazu beigetragen, die Hafendienste in Indonesien zu optimieren und ihre Effizienz zu steigern.

Die Industrie zeigt ein wachsendes Bewusstsein und Engagement für Umweltbelange. Obwohl es noch keinen klaren Fahrplan gibt, hat die Regierung Vorschriften erlassen, wonach Schiffe, die in indonesischen Gewässern fahren, nur noch Treibstoff mit einer maximalen Schwefelkonzentration von 0,50 % m/m nutzen dürfen. Das staatliche Unternehmen Pertamina International Shipping (PIS) hat die Vorschriften umgesetzt und setzt auf seinen Schiffen überdies umweltfreundliche Technologien ein, wie z. B. Stevenror-Luftdichtungen, um unerwünschte Kraftstoffverluste zu verhindern, und Separatoren für ölhaltiges Wasser, um das Wasser von ölhaltigen Rückständen zu reinigen. Darüber hinaus werden in verschiedenen Häfen Öko-Hafenprogramme zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicher Produkte umgesetzt.

Im Zuge der Unterstützung des einheimischen maritimen Sektors ist die Schiffbauindustrie von besonderer Bedeutung. In Indonesien gibt es insgesamt rund 250 Unternehmen im Schiffbausektor, von denen 80 % KMU sind. Die indonesische Schiffbauindustrie verfügt über eine Gesamtproduktionskapazität von 1 Million DWT pro Jahr für neue Schiffe und 12 Millionen DWT für Reparatur und Instandhaltung. Nach dem Ende der COVID-19-Pandemie hat die Nachfrage nach lokal produzierten Schiffen zugenommen.

Indonesien hat eine Kabotagepolitik eingeführt, die vorsieht, dass nur Schiffe unter indonesischer Flagge im indonesischen Hoheitsgebiet für den Inlandsbedarf verkehren dürfen. Daher wird die Nachfrage nach inländischen Schiffen voraussichtlich weiter steigen. Allerdings werden Schiffe für Import-Export-Aktivitäten weiterhin mehrheitlich im Ausland beschafft. Dies ist auf Vorschriften zurückzuführen, die den Kauf ausländischer Schiffe und Komponenten gegenüber der inländischen Produktion begünstigen. Importierte Produkte, die als schwer zu beschaffen gelten oder nicht im Inland hergestellt werden, erhalten Steuervorteile oder sind gänzlich von Steuern befreit. Unterdessen intensiviert die indonesische Regierung derzeit ein Local-Content-Programm, das den Schwerpunkt auf die Verwendung von im Inland hergestellten Produkten legt. Vor allem bei staatlichen Projekten ist es für deutsche Unternehmen wichtig, den Local Content ihrer Produkte zu kennen. Je höher der lokale Anteil an der Wertschöpfung ist, desto wahrscheinlicher ist es, dass ein Produkt in staatlichen Projekten verwendet wird.

Indonesische Werften konzentrieren sich hauptsächlich auf die Kombination von Komponenten und Schiffskonstruktionen, wobei die Schiffskomponenten überwiegend aus dem Ausland eingeführt werden. Stand 2023 wurden immer noch rund 60 % der Schiffskomponenten importiert. Indonesien selbst verfügt über 127 Unternehmen, die die Herstellung von einheimischen Schiffskomponenten gemäß den Normen für die Schifffahrt unterstützen können. Dies ist jedoch nicht ausreichend, um den wachsenden Bedarf zu decken. Indonesien benötigt moderne Schiffstechnik und Schiffskomponenten, um die heimische Produktion zu optimieren und seine ehrgeizigen Ziele zu erreichen. Dies kann von deutschen Unternehmen genutzt werden, um geeignete Produkte und Lösungen anzubieten.

Im Offshore-Bereich bieten verschiedene Projekte deutschen Unternehmen die Möglichkeit, sich durch die Bereitstellung von Technologien oder Produkten zu beteiligen, die für die sich in der Vorbereitung befindlichen und/oder in der Explorationsphase befindlichen Projekte benötigt werden, wie z. B. das Masela LNG Abadi-Arbeitsgebiet, das Indonesia Deepwater Development Project (IDD) und Tangguh LNG Train 3. Eine weitere Herausforderung in diesem Bereich ist ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Daher ist das Land dringend auf einen Wissenstransfer angewiesen, um die Fähigkeiten der Arbeitskräfte in der Industrie zu verbessern.

Der Eintritt in den indonesischen Markt kann für ausländische Unternehmen eine Herausforderung darstellen. Komplexe bürokratische Regelungen und Vorschriften, die sich manchmal mit zwischen verschiedenen Behörden überschneiden oder widersprechen, erfordern lokale Expertise. Die Kosten für die Aufnahme von gewinnorientierten Geschäftstätigkeiten mittels einer eigenen Niederlassung kostet ausländische Unternehmen anfänglich bis zu 10 Milliarden IDR (ca. 600.000 EUR). Das mögliche Eintreten unerwarteter Ereignisse wie Vulkanausbrüche und Erdbeben, die in Indonesien häufig vorkommen, muss ebenfalls beachtet werden. Zur Unterstützung beim Markteintritt und für das Wachstum der Geschäftsaktivitäten in Indonesien, spielt die Auswahl eines zuverlässigen lokalen Vertriebspartners eine sehr wichtige Rolle.

Der Wettbewerb auf dem lokalen Markt ist durch importierte Produkte aus anderen Ländern wie China, Japan und Korea geprägt, die Produkte mit unterschiedlichen Preispunkten und Kundendienstleistungen anbieten. Deutsche Produkte sind jedoch auf dem indonesischen Markt weithin bekannt und genießen Vertrauen. Sie gelten seit langem als qualitativ hochwertig und zuverlässig. Deutsche Unternehmen können von diesem Umstand profitieren. Neben dem Preis spielt vor allem Vertrauen in den Geschäftspartner eine wesentliche Rolle für die Entwicklung von langfristigen geschäftlichen Beziehungen. Nicht zu unterschätzen sind dabei auch kulturelle Unterschiede zwischen Deutschland und Indonesien im Allgemeinen und im Geschäftsalltag im Besonderen.

Die Nutzung der vorhandenen Möglichkeiten im Hinblick auf den wachsenden Bedarf an Technologien und Know-how stellt deutschen Unternehmen langfristige Geschäftsmöglichkeiten in Aussicht. Auf der anderen Seite kann der

Eintritt deutscher Unternehmen die Entwicklung der indonesischen Industrie im maritimen Sektor unterstützen und auf diese Weise eine Win-win-Situation für beide Seiten schaffen.

6. Anhang

6.1 Marktakteure

Staatliche Institutionen	
<p>Ministerium für Energie und Bodenschätze (ESDM) Adresse: Jl. Medan Merdeka Selatan No.18 DKI Jakarta 10110, Indonesia Tel. +62 21 3804 242 E-Mail: contactcenter136@esdm.go.id Web: https://www.esdm.go.id</p>	<p>Das Ministerium für Energie und Bodenschätze ist verantwortlich für die Erstellung und Umsetzung der indonesischen Energiepolitik sowie für die Regulierung des Energiesektors durch die Generaldirektion für Elektrizität und die Generaldirektion neuer und erneuerbaren Energien und Energieeinsparung. Das Ministerium ist gleichzeitig für den nationalen Elektrizitätsplan (RUKN) sowie für die Vorbereitung von Energieregulierungen und -gesetzen und für die Überwachung von Tarifen und Subventionen verantwortlich.</p>
<p>Ministerium für öffentliche Infrastrukturen und öffentlichen Wohnungsbau (PUPR) Adresse: Jl. Pattimura No. 20 Kebayoran Baru, South Jakarta, Indonesia 12110 Tel: +62 21 158 E-Mail: informasi@pu.go.id Web: https://pu.go.id/</p>	<p>Die PUPR ist für die Entwicklung und Instandhaltung der öffentlichen Infrastruktur zuständig, darunter Straßen, Brücken, Häfen, Dämme und Wasserversorgungs- und Abwassersysteme. Das Ministerium ist auch für die Entwicklung und den Bau von Sozialwohnungen zuständig, einschließlich erschwinglicher Wohnungen für einkommensschwache Familien.</p>
<p>Ministerium für maritime Angelegenheiten und Fischerei (KKP) Adresse: Jl. Medan Merdeka Timur No.16, Central Jakarta, Indonesia Tel: +62 21 3519070 E-Mail: humas.kkp@kkp.go.id Web: https://www.kkp.go.id/</p>	<p>Das indonesische Ministerium für maritime Angelegenheiten und Fischerei (KKP) ist für die Bewirtschaftung und Erhaltung der indonesischen Meeresressourcen sowie für die Entwicklung des Fischereisektors zuständig. Zu den Hauptaufgaben des Ministeriums gehören: Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen und Vorschriften im Bereich maritime Angelegenheiten und Fischerei, Verwaltung und Erhaltung der indonesischen Meeresressourcen, einschließlich der Fischbestände, Korallenriffe und Mangrovenwälder, Förderung der nachhaltigen Entwicklung des Fischereisektors, Bekämpfung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei (IUU-Fischerei) und Schutz der indonesischen Meeresressourcen vor Verschmutzung und anderen Bedrohungen.</p>
<p>Koordinierendes Ministerium für maritime Angelegenheiten und Investitionen (Kemenkomarves) Adresse: Jl. MH. Thamrin No.8, Central Jakarta 10340, Indonesia Tel: +62-21-23951100 E-Mail: humas@maritim.go.id Web: https://maritim.go.id/</p>	<p>Das indonesische Koordinierungsministerium für maritime Angelegenheiten und Investitionen (Kemenkomarves) ist für die Planung, Koordinierung und Synchronisierung der Politik in den Bereichen maritime Angelegenheiten und Investitionen zuständig. Das Ministerium wurde 2019 durch die Zusammenlegung des früheren Koordinierungsministeriums für maritime Angelegenheiten und des Koordinierungsausschusses für Investitionen gegründet.</p>
<p>Ministerium für Tourismus und Kulturwirtschaft (Kemenparekraf) Adresse: Jl. Medan Merdeka Barat No. 17, RT/RW 02/03, Gambir, Central Jakarta City, Jakarta 10110. Tel: +62 811-895-6767 E-Mail: info@kemenparekraf.go.id Web: https://kemenparekraf.go.id/en</p>	<p>Das indonesische Ministerium für Tourismus und Kulturwirtschaft (Kemenparekraf) ist für die Entwicklung und Förderung des indonesischen Tourismus- und Kulturwirtschaftssektors zuständig. Das Ministerium wurde 2009 durch die Zusammenlegung des ehemaligen Ministeriums für Tourismus und des Ministeriums für Kultur und Tourismus gegründet. Die Programme und Initiativen von Kemenparekraf tragen dazu bei, die Zahl der Touristenankünfte in Indonesien zu erhöhen, Arbeitsplätze in der Tourismus- und</p>

	Kreativwirtschaft zu schaffen und Indonesiens Kultur und Erbe zu fördern.
<p>Finanzministerium der Republik Indonesien (Kemkeu) Adresse: Gedung Djuanda I Lt. 9 Jl. Dr. Wahidin Raya No 1 Jakarta 10710 Tel.: 62 21 134 E-Mail: kemenkeu.prime@kemenkeu.go.id Web: https://www.kemenkeu.go.id/</p>	Das Finanzministerium der Republik Indonesien ist ein staatliches Ministerium innerhalb der indonesischen Regierung, das für Finanzangelegenheiten und Staatsvermögen zuständig ist. Das Finanzministerium untersteht dem Präsidenten und ist ihm verpflichtend.
<p>Industrieministerium (Kemenperin) Adresse: Jl. Gatot Subroto Kav. 52-53 Jakarta Selatan 12950 Tel.: 62 21 525 5509 E-Mail: humas@kemenperin.go.id Web: https://kemenperin.go.id/</p>	Das Industrieministerium hat die Aufgabe, die Regierungsgeschäfte im Industriesektor zu führen und den Präsidenten bei der Verwaltung der Staatsregierung zu unterstützen.
<p>Handelsministerium der Republik Indonesien (Kemendag) Adresse: Jl. M. I. Ridwan Rais, No. 5, Jakarta Pusat 10110 Tel.: 62 21 384 1961 E-Mail: pusathumas@kemendag.go.id Web: https://www.kemendag.go.id/</p>	Das Handelsministerium dient als Anlaufstelle für Informationen über verschiedene handelspolitische Maßnahmen und Handelsaktivitäten in Indonesien.
<p>Ministerium für staatseigene Unternehmen (Kementerian BUMN) Adresse: Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13 Jakarta Pusat Tel.: 62 21 2993 5678 E-Mail: kbumn.ri@bumn.go.id Web: https://www.bumn.go.id/</p>	Seit 1973 gibt es in der Republik Indonesien Regierungsorganisationen mit den Hauptaufgaben und -funktionen, die für die Entwicklung staatlicher Unternehmen/staatseigener Betriebe zuständig sind. Ursprünglich war diese Organisation Teil einer Arbeitseinheit innerhalb des Finanzministeriums der Republik Indonesien
<p>Indonesisches Ministerium für nationale Entwicklungsplanung (Bappenas) Adresse: Jl. Taman Suropati No.2 Jakarta 10310 Tel.: 62 21 3193 6207 E-Mail: direktorat.hukumregulasi@bappenas.go.id Web: https://www.bappenas.go.id/</p>	Das Ministerium für Nationale Entwicklungsplanung der Republik Indonesien/Nationale Entwicklungsplanungsbehörde ist ein Ministerium, das mit der Verwaltung von Regierungsangelegenheiten im Bereich der nationalen Entwicklungsplanung beauftragt ist und den Präsidenten bei der Staatsverwaltung unterstützt. Bei der Erfüllung seiner Aufgaben bedient sich das Ministerium für Nationale Entwicklungsplanung der Organisationseinheiten und Ressourcen der Nationalen Entwicklungsplanungsbehörde. Das Ministerium für Nationale Entwicklungsplanung untersteht dem Präsidenten und ist ihm gegenüber verantwortlich. Das Ministerium für Nationale Entwicklungsplanung wird von einem Minister geleitet, der auch als Leiter der Nationalen Entwicklungsplanungsbehörde fungiert.
<p>Ministerium für Investitionen (BKPM) Adresse: Jl. Jend. Gatot Subroto No. 44 Jakarta 12190 Tel.: 62 21 525 2008 E-Mail: info@bkpm.go.id Web: https://www.bkpm.go.id/</p>	Das BKPM ist eine Regierungsbehörde, die für die Umsetzung der Investitionspolitik und die Koordinierung der Dienstleistungen im Bereich der Investitionen im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen zuständig ist. Als wichtigste Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Regierung hat das BKPM den Auftrag, in- und ausländische Direktinvestitionen durch die Schaffung eines günstigen Investitionsklimas zu fördern. Das Ziel dieser Investitionsförderungsagentur besteht nicht nur darin, mehr in- und ausländische Investitionen anzustreben, sondern auch qualitativ

	hochwertige Investitionen zu finden, die die indonesische Wirtschaft voranbringen und viele Arbeitskräfte absorbieren können. Das BKPM wurde 1973 gegründet und ersetzte die Aufgaben, die zuvor vom Technischen Investitionsausschuss, einer 1968 gegründeten Regierungsinstitution, wahrgenommen wurden.
Indonesische Industrie- und Handelskammer (KADIN) Adresse: Menara Kadin Indonesia Jalan HR Rasuna Said X-5 Kav 2-3 Tel.: 62 21 527 4484 E-Mail: sekretariat@kadin.id Web: https://kadin.id/	KADIN konzentriert sich auf alle Fragen in Bezug auf Handel, Industrie und Dienstleistungen, engagiert sich für die Erschließung von Potenzialen und Synergien der nationalen Wirtschaft und bietet ein strategisches Forum für indonesische Unternehmer.
Verbände / Associations	
Verband indonesischer Hafenbetriebe (ABU-PI) Adresse: Jl. Wijaya I No. 381 I, Kebayoran Baru, South Jakarta, Indonesia 12160 Tel: +62 62 21-720 6902 E-Mail: sekretariat@abupi.or.id Web: https://www.abupi.or.id/	Der Verband indonesischer Hafenbetriebe (ABUPI) ist ein Forum für nationale indonesische Unternehmer und gleichzeitig die Dachorganisation nationaler Unternehmen, die im Bereich der Hafendienste tätig sind, nämlich der Hafenbetriebe (Port Business Entities, BUP).
Verband der Batam-Werften und Offshore-Anlagen (BSOA) Adresse: Kompleks Ruko Pluto, Blok III No.7, Bintang Industri-2, Tanjung Uncang, Batam, Indonesia Tel: +62778 7367338 E-Mail: info@bsoa-btm.org Web: http://www.bsoa-btm.org/	Der Verband der Batam Werften und Offshore-Anlagen (BSOA) wurde am 7. August 1997 als gemeinnützige Organisation von Wertunternehmen gegründet, die zu einem Vorreiter für das Wachstum der Schiffbau- und Offshore-Industrie auf der Insel Batam wurden. Die Gründungsunternehmen dieses Verbandes sind PT. Nanindah Mutiara Shipyard, PT. Palma Progress Shipyard und PT. Bandar Victory Shipyard.
Nationaler Verband der indonesischen Reedereien (INSA) Adresse: Wisma BSG, Lantai 3A #M04-05, Jl. Abdul Muis No.40, Central Jakarta, 10160-Indonesia Tel: +62 21 351 4348 E-Mail: sekretariat@dppinsa.com Web: http://dppinsa.com/	Die Indonesische Nationale Reedervereinigung (INSA) ist eine am 9. August 1967 gegründete Organisation von Unternehmern kommerzieller Schifffahrtsunternehmen. Die INSA vertritt Indonesien im Bereich der Schifffahrt bei verschiedenen Aktivitäten sowohl auf nationaler, regionaler als auch internationaler Ebene. INSA gilt als einer der Initiatoren für die Gründung der ASEAN-Schifffahrtsorganisation oder FASA (Federation of Asean Shipowners' Association). Sie war auch Gastgeberin der ersten FASA-Tagung.
Indonesischer Verband der Schiffskomponentenindustrie (PIKKI) Adresse: Jl. Galunggung I No. D 25, Bekasi 17144, West Java Indonesia Tel: +6221 884 3485 E-Mail: info@pikki-iscia.org Web: https://pikki-iscia.org/	PIKKI wurde 2017 gegründet und hat mehr als 60 Mitglieder, darunter Hersteller von Schiffskomponenten, Rohstofflieferanten und unterstützende Dienstleistungen. Das Ziel von PIKKI ist es, die Entwicklung der Schiffskomponentenindustrie in Indonesien zu fördern und Indonesien zu einem weltweit führenden Unternehmen in dieser Branche zu machen. PIKKI erreicht dieses Ziel durch: Vertretung der Interessen seiner Mitglieder gegenüber der Regierung und anderen Interessengruppen; Sensibilisierung für die Bedeutung der Schiffskomponentenindustrie in Indonesien; Aufbau von Netzwerken und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern; und Verbesserung der Kapazitäten und Kompetenzen der Mitglieder.
Indonesische Vereinigung für Seerecht (IMLA) Adresse: Satrio Tower, 6th Floor, Jalan Prof. Dr. Satrio Kav. C-4 South Jakarta, 12950 Indonesia Tel: +62 21 2598 1738 E-Mail: secretary@indonesianmla.com Web: http://www.indonesianmla.com/	Die Indonesische Vereinigung für Seerecht (IMLA) wurde am 17. Juli 2009 offiziell als nichtstaatliche, gemeinnützige indonesische Rechtsperson gegründet. IMLA ist die indonesische Mitgliedsorganisation des Comité Maritime International (CMI), einer internationalen Nichtregierungsorganisation, die sich für die Vereinheitlichung des Seerechts auf der ganzen Welt einsetzt. Ziel der IMLA ist die Entwicklung des indonesischen maritimen Sektors durch die Förderung des Ausbaus der indonesischen Handelsflotte, die Verbesserung des indonesischen Rechts, die Integration in die

	internationale Gemeinschaft und die Stärkung der privaten und staatlichen Ressourcen.
Werften/Schiffbau - Shipyards/Shipbuilding	
<p>Adiluhung Segara Utama, PT Adresse: Jl. Perak Timur No. 512 Blok A-8 Surabaya 60165, Jawa Timur Tel: +62 31 3297768 E-Mail: assishipyard@gmail.com Web: https://assishipyard.com</p>	<p>PT. ADILUHUNG SARANASEGARA INDONESIA wurde im Jahr 1992 gegründet und wurde am 11. September 2007 von PT. Dharma, einer nationalen Schifffahrtsgesellschaft übernommen. Mit dem Ziel, eines der unterstützenden Glieder der Schifffahrtsindustrie zu werden, bietet Adiluhung Schiffsbau- und Wartungsdienste an.</p>
<p>ASL Shipyard Indonesia Adresse: Jl. Brigjen Katamso, Tanjung Uncang Batam 29422, Kepulauan Riau Tel: +65 6264 3833 E-Mail: shipyard@aslmarine.com Web: https://www.aslmarine.com/</p>	<p>ASL Marine ist ein Dienstleistungskonzern, der hauptsächlich in den Bereichen Schiffbau, Schiffsreparatur und -umbau, Vercharterung von Schiffen, Schiffstechnik und anderen damit zusammenhängenden Dienstleistungen tätig ist und damit weltweit aktiv ist.</p>
<p>Bandar Abadi, PT Adresse: Jln. Brigjend Katamso Km 6, Tanjung Uncang Tel: +62 811-7002-622 E-Mail: info@ba-shipyard.com Web: https://www.ba-shipyard.com/index.php</p>	<p>PT. Bandar Abadi Shipyard wurde vor mehr als einem Jahrzehnt gegründet und spezialisiert sich auf Schiffsbau, Schiffsreparatur, Schiffsumbau und Stahlkonstruktionsarbeiten.</p>
<p>Karimun Marine Shipyard, PT Adresse: Jl. PT Mutiara RT. 02 RW. 02 Desa Pangke, Kec. Meral, Kab. Karimun, Kepri – Indonesia Tel: +62 777-23365 E-Mail: office@karimunmarineshipyard.com Web: https://karimunmarineshipyard.com/</p>	<p>Eine der größten Werften von Seatrium Limited mit Spezialisierung auf Stahlbau, Herstellung von Stahlkonstruktionen und Bau von Mehrzweckschiffen für Wohn-, Arbeits- und Massengutladungen.</p>
<p>Marco Polo Shipyard Adresse: PT Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. TCC Batavia Tower One 8th floor, Suite 08-09 Jl. KH Mas Mansyur Kav 126 Jakarta Pusat Tel: +62 21 29529461 E-Mail: marketing@bbr.co.id Web: https://www.marcopolomarine.com.sg</p>	<p>Das 1988 gegründete Unternehmen hat Standpunkte in Jakarta, Batam, Singapur und Taipei. Das große Unternehmen, das auch an der indonesischen Börse gelistet ist, bietet Services in Bereichen der Schiffsbefrachtung, des Schiffs(um)baus, der Reparatur und der Wartung.</p>
<p>Indonesian Marine, PT (Indomarine) Adresse: Jalan Raya Saronojiwo No.9, Panjang Jiwo, Kecamatan Tenggilis Mejoyo, Kota Surabaya Tel: +62 31 843 8101 Web: https://boilerindomarine.co.id/</p>	<p>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.</p>
<p>Industri Kapal Indonesia, PT (Persero) Adresse: JL Galangan Kapal No. 31, Makassar, Sulawesi Selatan Tel: +62 411 448 653 E-Mail: ptiki@ikishipyard.co.id Web: https://www.ikishipyard.co.id</p>	<p>Das staatliche Unternehmen PT IKI mit der Hauptstelle in Makassar, Sulawesi, ist die größte Schiffsbauwerft in Ostindonesien mit Werften in Makassar und Bitung, Nordsulawesi. Die Unternehmensaktivitäten reichen von Maschinen- und Schiffsbau bis hin zu Schiffsreparaturen und Inspektionen.</p>
<p>Seatrium Limited Adresse: 80 Tuas South Boulevard</p>	<p>Seatrium Limited betreibt Werften in Singapur, Indonesien, dem Vereinigten Königreich und Brasilien.</p>

<p>Singapore 637051 Tel: +65 6265 1766 Web: https://www.seatrium.com/</p>	<p>Die vier Kernkompetenzen des Unternehmens sind Bohrschiffe und Schwimmkörper, Reparaturen und Aufrüstungen, Offshore-Plattformen und spezialisierter Schiffbau.</p>
<p>PAL Indonesia, PT Adresse: Jl. Ujung, Surabaya, Jawa Timur, Tel: +62 31-3292275 E-Mail: humas@pal.co.id Web: https://www.pal.co.id</p>	<p>1939 gegründet; größte Werft Indonesiens; Staatsunternehmen Schiffbau, -entwicklung und -reparatur; Marineschiffe, U-Boote; Handelsschiffe; Patrouillenboote; Frachter; Containerschiffe etc. Kooperationen mit vielen großen internationalen Partnern</p>
Indonesische Schifffahrtunternehmen und Hafenbetreiber- Indonesian shipping companies	
<p>Admiral Lines, PT Adresse: Jl. Gunung Sahari No. 79-80, Jakarta Pusat 10610 Tel: +62 21 424 7908 E-Mail: setper@admiral.co.id Web: https://www.admiral.co.id</p>	<p>1966 gegründet Allgemeines Seefrachttransportunternehmen für verschiedene Branchen. Zusätzlich fungiert Admiral Lines als Shipping Agency und Rechnungsführungsbehörde für globale Schifffahrtsunternehmen.</p>
<p>APL Indonesia Adresse: Masterpiece Building, Jl. Tanah Abang IV No. 23-25, Jakarta 10160 Tel: +62 21 80862100 Web: https://www.aplogistics.com</p>	<p>1991 gegründet Sechs Standorte in Jakarta, Semarang und Surabaya; Supply Chain Expertise für verschiedenste Branchen; Spezialisiert auf Mode und Einzelhandel; interinsulärer Vertrieb</p>
<p>Bahtera Niaga International, PT Adresse: PT. Bahtera Niaga Internasional Gd, RPX. Center Lt 8 Jl. Ciputat Raya Kav 99 Pondok Pinang Jakarta Selatan, DKI Jakarta Tel: +6221 75913224 E-Mail: bni@bahteraniaga.com Web: https://bahteraniaga.com</p>	<p>Das Unternehmen wurde im Oktober 2006 in Jakarta gegründet und befasst sich hauptsächlich mit der Unterstützung der Offshore-Öl- und Gasindustrie und der Verschiffung von Kohle in Indonesien. Das Unternehmen besitzt und betreibt außerdem AHTS, Offshore Accommodation & Construction, Crew Boats und Geo Survey Vessels und erbringt Schiffsmanagement- und Schiffsagenturservices für Schiffseigner.</p>
<p>Bayu Maritim Berkah, PT Adresse: Jl. Tambak No. 21A-B, Menteng Jakarta Pusat, 10320, Indonesia Tel: + 62 21 31920123 Web: https://www.bayumaritim.com</p>	<p>PT. Bayu Maritim Berkah hat sich auf den Besitz und die Vermittlung von Schiffen spezialisiert und konzentriert sich auf die Öl- und Gasindustrie. Seit Januar 2011 in Indonesien als Schiffseigner und -betreiber tätig und bietet verschiedene Sorten von Offshore-Support-Schiffen und Unterkunftskran-Workover-Schiffen an.</p>
<p>Lumoso Pratama Line, PT Adresse: Gedung TANTO 8th Floor, Jl. Yos Sudarso No. 36, Jakarta Utara 14320 Tel: +62 21 8067 8008 E-Mail: crewing@lumososhopping.com Web: https://lumososhopping.com</p>	<p>PT Lumoso Pratama Line ist eine 2008 gegründete Schifffahrtsgesellschaft für Massengüter. Lumoso ist ein Tochterunternehmen von PT Tanto Intim Line, einer internationalen Containerschifffahrtsgesellschaft, die vor fast 50 Jahren gegründet wurde.</p>
<p>Meratus Line, PT Adresse: Jl. Aloon - Aloon Priok No. 27 Surabaya 60177 Tel: +62 31 293 1000 E-Mail: info@meratusline.com Web: https://www.meratus.com</p>	<p>Die Meratus Line wurde vor 66 Jahren gegründet und bietet verschiedene Services in Bezug auf Container- und Frachtschifffahrt an. Zu diesen Services gehören Logistik und Frachtgutversicherungen, Vercharterung, Box Operator/NVOCC; Vermittlung und Lagerplätze. Das Unternehmen stellt diese Services für alle Industriesektoren zur Verfügung</p>

<p>Pelni, PT (Persero) Adresse: Jl. Gajah Mada No. 14, Jakarta Pusat, 10130, DKI Jakarta Tel: +62 21 6385 4130 E-Mail: infopelni162@pelni.co.id Web: https://www.pelni.co.id</p>	<p>Pelni wurde 1950 gegründet und ein führendes Schifffahrts- und Logistikunternehmen in Südostasien. Pelni beschäftigt sich mit interinsulärem Passagier- und Frachttransport.</p>
<p>Perusahaan Pelayaran Equinox, PT Adresse: Globe Building 4th Floor, Jl. Warung Jati Barat Kav. 31-33, South Jakarta - 12740 Tel: +62 21 7918 7006-7 E-Mail: equinox@ppequinox.com Web: https://ppequinox.com</p>	<p>PT. Perusahaan Pelayaran Equinox wurde 2001 als nationale indonesische Reederei gegründet und konzentriert sich heute neben der Schifffahrt auch auf Schiffmanagement, Crewmanagement und Vermittlungsarbeit.</p>
<p>Soechi Lines Tbk,PT Adresse: Sahid Sudirman Center 51st Floor Jl. Jend Sudirman, Kav 86, Jakarta Pusat 10220 Tel: +62 21 8086 1000 E-Mail: lusiana@soechi-lines.com Web: https://www.soechi.com</p>	<p>1970 begann das Unternehmen seine Tätigkeit als Subunternehmer für Öl und Gastransporte. Mittlerweile hat Soechi eine große Tankerflotte und eigene Reedereien in Indonesien.</p>
<p>Pelabuhan Indonesia, PT (Persero) Adresse: Jl. Pasoso No.1, Tanjung Priok, Jakarta Utara, 14310 Tel: +62 31 329 8631 E-Mail: corp_sec@pelindo.co.id Web: https://www.pelindo.co.id</p>	<p>Staatsunternehmen für den Hafenbetrieb in Indonesien Betrieb von 10 Häfen in Sumatra Betrieb von 12 Häfen in West Java und Kalimantan; u. a. Indonesiens größter Hafen bei Jakarta 16 Häfen in Zentral- und Ost Java, Bali, Nusa Tenggara, Zentral- und Südkalimantan; Häfen in Ost-Kalimantan, Sulawesi, den Molukken und Papua;</p>
Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie, Meerestechnik und Schiffszubehör	
<p>Pelayaran Menaratama Samudera Indah, PT Adresse: Komplek Duta Merlin Blok C 19 - 20 Jl. Gajah Mada No. 3 – 5, Jakarta 10130 Tel: +62-21 6340-157 E-Mail: memsiras@cbn.net.id Web: https://www.ptpmsi.com</p>	<p>Seit der Gründung im Jahr 1989 liefert MSI Bohrschiffe für die Offshore-Exploration schwerer Mineralien. Außerdem spezialisiert sich das Unternehmen auf Schlepperschiffe und Unterkunftsschiffe.</p>
<p>Wintermar Offshore Marine, PT Adresse: PT Wintermar Offshore Marine Tbk Jl. Kebayoran Lama No. 155 Jakarta Barat 11560 Tel: +62 21 530 5201 E-Mail: enquiries@wintermar.com Web: https://www.wintermar.com</p>	<p>Das Unternehmen ist seit 1970 in der Offshore-Support-Schiffsindustrie tätig und arbeitet in 12 Ländern. Services des Unternehmens bestehen aus der Unterstützung von Bohranlagen, Crewtransfers, Schlepper, Ankerziehversorgung, Brandbekämpfung, Notfallrettung und Tauchsupport.</p>
<p>Bayu Maritim, PT Adresse: Jl. Tambak No. 21A-B, Menteng Jakarta Pusat, 10320 Tel: +62 31920123 E-Mail: marketing@bayumaritim.com Web: https://www.bayumaritim.com</p>	<p>Seit Januar 2011 ist das Unternehmen in Indonesien als Schiffseigner und -betreiber tätig und bietet Offshore-Unterstützungsschiffe und Unterkunftskran-Arbeitsschiffe an. Weitere Offshore-Arbeiten und Services der Bayu Maritim Group sind Flotels (schwimmende Hotels), Hook Up Installation, Well Work Over Stimulation, Schiffe für Unterbringung, Landungsboote, Crewschiffe, Versorgungsschiffe, (Ankerzieh)-schlepper und Taucherbasisschiffe.</p>
<p>Dian Bahari Sejati, PT Adresse: Equity Tower 27th Floor Suite A-E</p>	<p>Das im Jahr 2008 gegründete Unternehmen PT. Dian Bahari Sejati besitzt, verwaltet und betreibt Schüttgutfrachter, die Zement für</p>

<p>SCBD Lot 9, JL Jend. Sudirman Kav. 52-53 Tel: +6221-515 2330 E-Mail: marketing@dianbaharisejati.com Web: https://www.dianbaharisejati.com</p>	<p>große Zementunternehmen transportieren, sowie Offshore-Unterstützungsschiffe für die Öl- und Gasindustrie, vor allem in Indonesien. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in Jakarta, Indonesien.</p>
<p>Logindo Samudra Makmur, Tbk Adresse: PT Logindo Samudramakmur Graha Corner Stone Jl. Rajawali Selatan II No.1, Jakarta Pusat Tel: +62 21 6471 3088 E-Mail: corporate@logindo.com Web: https://logindo.co.id/en/</p>	<p>PT Logindo Samudramakmur Tbk. wurde 1995 gegründet und bietet integrierte maritime Dienstleistungen zur Unterstützung der vorgelagerten Öl- und Gasindustrie an. Für diesen Zweck besitzt das Unternehmen eine Flotte von 60 Schiffen und 45 verschiedene Arten von Offshore-Support-Schiffen.</p>
<p>Indomarine Internusa Group, PT Jl. Teluk Kumai Timur No.83-A, Surabaya 60165 East Java Tel: + 628 133 3074687 E-Mail: indomarine.internusa@gmail.com Web: https://www.ptindomarine.com</p>	<p>Das Unternehmen gegründet im Jahr 2000 ist im Bereich Lieferung und Beschaffung von Kühlboxen, Industriebehältern, Schiffsmotoren, Außenbordmotoren Außenbordmotor-Ersatzteilen, Schnellbootausrüstung, Navigationsausrüstung, Gummibooten, Schwimmwesten, Vermessungsausrüstung, Vermessungsausrüstung, Lebenssicherheitsausrüstung und Schiffsausrüstungen. Außerdem spezialisiert sich das Unternehmen auf alle Arten von Fischereiausrüstung, einschließlich Fischfütterungsgeräten, Zuchtgeräten, Fanggeräten, Verarbeitungsgeräten, Wasserlaborgeräten, Meereslaborgeräten und Strömungsmesser.</p>
<p>Liferafts Asia Adresse: Komp. Deplu Jl. Bangkok Blok. H53A No.15, Jonggol - Bogor 16830 Tel: +62 812 273 22227 E-Mail: info.liferafts.asia@gmail.com Web: https://www.liferafts.asia</p>	<p>Liferafts Asia ist ein Agent für Schiffssicherheitsdienste und ein Makler für Schiffssicherheitsdienste in Asien und Indonesien, der sich auf die Lieferung von Schiffssicherheitsausrüstung im asiatischen Raum spezialisiert hat. Zu dieser Ausrüstung gehören Rettungsinseln, Rettungsboote, Davits, etc.</p>
<p>RZ Marine Safety Equipment Adresse: Komp. Permata Hijau, Jl. Diponegoro Blok C No 3 Tel: +62 778 391 627 E-Mail: info@rzmarinesafety.com Web: www.rzmarinesafety.com</p>	<p>Das Unternehmen arbeitet im Bereich der Feuerlöschung, der Branderkennung und des Sicherheitsdienstes für die Marine- und Offshore-Industrie. Konkrete Services in diesen Bereichen sind Feuermelde- und Alarmsysteme, Feuerlöscher, Löschsäume und -pulver, festinstallierte Feuerlöschsysteme, Rettungsinseln, Schwimmwesten und Atemschutzgeräte.</p>
<p>Segara Permai, PT Adresse: Jl. Samudra No. 5 Rawabadak Selatan, Koja Jakarta Utara Tel: +021 4309653-54 E-Mail: info@segarapermai.com Web: https://segarapermai.com</p>	<p>Segara Permai wurde 1987 in Jakarta gegründet und beschäftigt sich mit der der Bereitstellung von Sicherheitsgeräten, insbesondere auf die Sicherheit in der Schifffahrt und in der Luftfahrt, mit Spezialisierung auf Service und Wartung von Rettungsgeräten. Das Unternehmen bietet Rettungsinseln und -westen, Feuerlöschgeräte, Lebensrettende Geräte und Sicherheitsausrüstung.</p>
<p>Sinar Bintang Samudera Perkasa, PT Adresse: Tenggung Baru Selatan GG Dongki No 6/B Surabaya 60153 Tel: +6231 31326777 E-Mail: sbsp.marine@gmail.com Web: https://sbsp.produkanda.com</p>	<p>PT. Sinar Bintang Samudera Perkasa ist ein Unternehmen, das sich mit der Herstellung und dem Service von Marine-, Schifffahrts- und Industrieausrüstungen und -zubehör und der Herstellung von Aluminiumschiffen, Anlegebojen und Schifffahrtsberatungsdiensten beschäftigt. Zu den Ausrüstungen und Geräten gehören: Wasserdichte Türen und Fenster, Lukendeckel, Seitenklappen und Scheiben.</p>
<p>Supra Baru, PT Adresse: Ruko Mega Grosir Cempaka Mas Blok M1-22. Jl. Letjen Suprpto.</p>	<p>Das Unternehmen wurde 2012 gegründet und ist ein Sole Agent spezialisiert auf aufblasbare Schiffe, Sicherheitsausrüstung, Schweißanlagen und -zubehör; Power Transmission, Hypalon und Boote.</p>

<p>Kel. Sumur Batu. Kec. Cempaka Putih. Jakarta 10640 Tel: +62 813-8280-8108 E-Mail: Info@suprabaru.com Web: https://suprabaru.com</p>	
<p>Surya Segara Safety Marine, PT Adresse: Jl. Perak Timur 358, Surabaya, Jawa Timur 60165 Tel: +62 31 3292021 E-Mail: info@suryasegara.com Web: https://suryasegara.com</p>	<p>Surya Segara Safety Marine ist ein Produzent und Händler für Sicherheitszubehör. Zu den angebotenen Produkten gehört unter anderem Feuerlöschschrüstung, Rettungsboote, Schwimmwesten, Rettungsinseln, Navigationsausrüstung und Sicherheitsausrüstung.</p>

7. Abkürzungsverzeichnis

API	Unternehmens-Identifikationsnummer
ASEAN	Verband Südostasiatischer Nationen
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
Bappenas	Indonesisches Ministerium für nationale Entwicklungsplanung
BCFD	Milliarden Kubikfuß pro Tag
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BKPM	Indonesisches Investitionsministerium
BSN	Nationale Standardisierungsbehörde
CFD	Millionen Kubikfuß pro Tag
DDI	Inländische Direktinvestitionen
DPD	Indonesische Regionalversammlung
DPR	Indonesisches Repräsentantenhaus
DPRD	Indonesische Provinzparlamente
DWT	Deadweight Tonnage
ESDM	Ministerium für Energie und Bodenschätze
FDI	Ausländische Direktinvestitionen
GMF	Dreh- und Angelpunkt des globalen maritimen Sektors
GT	Bruttoreumzahl
idd	Indonesisches Deepwater-Entwicklungsprojekt
IDR	Indonesische Rupiah
IMO	Internationale Seeschiffahrtsorganisation
INSA	Nationale Reederorganisation Indonesiens
IPERINDO	Indonesischer Werftenverband
ITC	International Trade Center
ITPT	Importeur bestimmter Produkte
KBLI	Klassifizierung von Geschäftsfeldern
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KP3A	Ausländische Handelsrepräsentanz
KPPA	Allgemeine ausländische Repräsentanz
LNG	Verflüssigtes Erdgas
LPG	Verflüssigtes Gas
MBOPD	Tausend Barrel Öl pro Tag
MMSCFD	Millionen Standardkubikfuß pro Tag
MPR	Indonesische verfassungsgebende Versammlung
MTPA	Millionen Tonnen pro Jahr
NIB	Unternehmensidentifikationsnummer
NIK	Zollidentifikationsnummer
NPIK	Spezielle Import-Unternehmensidentifikationsnummer
OPV	Offshore-Patrouillenschiff
OSS	One-Stop-Service
PDI-P	Indonesian Democratic Party of Struggle

Pelindo	Staatlicher Hafenbetreiber
Pelni	Staatliches Schifffahrtsunternehmen
Permenperin	Indonesisches Industrieministerium
PIS	Reederei des staatlichen Unternehmens Pertamina
PSC	Produktionsbeteiligungsvertrag
PSN	Nationales Strategie-Projekt Indonesiens
PT	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
PT PMA	Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Auslandsbeteiligung
Sea Toll	Seeverkehrsnetz
SKK Migas	Sonderarbeitsgruppe für Upstream-Öl- und Gasgeschäftstätigkeiten
SNI	Indonesische Nationalstandards
TCF	Billionen Kubikfuß
TEU	Zwanzig-Fuß Container Einheiten
TKDN	Lokaler Anteil
USD	US-Dollar
WK	Arbeitsgebiete

8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Investitionen 2019 - 2023 (in Mrd. EUR)	11
Abbildung 2: Häfen und Routen des „Sea Toll“-Programms	14
Abbildung 3: Entwicklung der Anzahl von nationalen „Sea Toll“-Routen (2015-2022)	15
Abbildung 4: Schiffs Ladungsrealisierung der Warenverteilung im Rahmen des „Sea Toll“-Programms (2015-2021, in TEUs)	15
Abbildung 5: Karte der 28 wichtigsten Häfen Indonesiens (2023)	17
Abbildung 6: INAPORTNET für Hafendienstleistungen.....	19
Abbildung 7: Digitalisierung im maritimen Transportwesen	20
Abbildung 8: Leistungsfähigkeit der indonesischen Schiffbauindustrie (Neubauten).....	22
Abbildung 9: Leistungsfähigkeit der indonesischen Schiffbauindustrie (Reparaturen)	22
Abbildung 10: Gesamtimportwert von Schiffen, Booten und schwimmenden Anlagen nach HS Code 89 im Zeitraum 2018-2022, in Tausend USD	24
Abbildung 11: Gesamtimporte von Schiffen, Booten und schwimmenden Anlagen nach HS Code 89 im Jahr 2022 nach Herkunftsland, in %	24
Abbildung 12: Gesamtexportwert von Schiffen, Booten und schwimmenden Anlagen nach HS-Code 89 im Zeitraum 2018-2022, in Tausend USD	26
Abbildung 13: Gesamtexporte von Schiffen, Booten und schwimmenden Anlagen nach HS-Code 89 im Jahr 2022 nach Zielland, in %	26
Abbildung 14: Ölproduktion und -verbrauch in Indonesien.....	29
Abbildung 15: Wichtigste LNG-Exporteure der Welt im Jahr 2022 (in %)	29
Abbildung 16: Führende indonesische Ölförderunternehmen im Jahr 2022 (in %)	30
Abbildung 17: Führende indonesische Gasproduzenten im Jahr 2022 (in %)	30
Abbildung 18: Indonesiens strategische Öl- und Gasprojekte.....	33

9. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wichtige Wirtschaftsdaten und Ausblick für Indonesien	9
Tabelle 2: Preisveränderungen bei Gütern des Grundbedarfs in ausgewählten Regionen entlang der „Sea Toll“- Strecken für die Periode Januar-Dezember 2022	16
Tabelle 3: Die 10 größten Containerterminalbetreiber der Welt	17
Tabelle 4: Vergleich von BSH und Liegezeit vor und nach dem Zusammenschluss von Pelindo (2022).....	18
Tabelle 5: Lokal produzierte Schiffskomponenten.....	25
Tabelle 6: Schiffsersatzprogramm für Schiffe älter als 25 Jahre	26
Tabelle 7: Potenzial des inländischen Schiffsreparaturmarktes.....	27
Tabelle 8: Fahrplan für die Entwicklung der Schiffbauindustrie (2012 - 2025).....	32
Tabelle 9: Importzölle und MwSt. – Indon. Zolltarifbuch (BTKI) 2022 für den maritimen Sektor.....	44
Tabelle 10: SWOT-Analyse	48

10. Währungsumrechnung

Durchschnittlicher Wechselkurs im Jahr 2022¹⁵³:

1 EUR = 15.631,73 IDR

1 EUR = 1,0538 USD

¹⁵³ (Exchange Rates UK, 2023)

11. Quellenverzeichnis

- (LSNW), C. L. (2023). *National Trade Repository*. Von <https://www.insw.go.id/intr> abgerufen
- ABNR Counsellors of Law. (26. November 2020). *'Steady as She Goes' in Shipping Sector as Omnibus Law Maintains Cabotage Ban, Foreign Ownership Restrictions*. Von <https://www.abnrlaw.com/news/Isquosteady-as-she-goesrsquo-in-shipping-sector-as-omnibus-law-maintains-cabotage-ban-foreign-ownership-restrictions> abgerufen
- Adyahardiyanto, A., & Sinarizqi, B. A. (24. May 2023). *Cara Membuat Surat Izin Usaha Perdagangan Distributor serta Syarat dan Kewajibannya*. Abgerufen am 10. January 2024 von Prolegal.id: <https://prolegal.id/cara-membuat-surat-izin-usaha-perdagangan-distributor-septa-syarat-dan-kewajibannya/>
- Ahdiat, A. (03. October 2022). *RI Punya 4 Proyek Migas Besar sampai 2027, Ini Nilai Investasinya*. Abgerufen am 21. December 2023 von Databoks Katadata: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/10/03/ri-punya-4-proyek-migas-besar-sampai-2027-ini-nilai-investasinya>
- Antara News. (11. October 2023). *Pengusaha sektor pelayaran harap pemerintah perkuat asas "cabotage"*. Abgerufen am 26. November 2023 von Antara News: <https://www.antaraneews.com/berita/3768780/pengusaha-sektor-pelayaran-harap-pemerintah-perkuat-asas-cabotage>
- ARC Group. (2023). *Market Entry & Expansion In Indonesia: Key Insights & Market Trends*. Von <https://arc-group.com/>: <https://arc-group.com/indonesia-market-entry/> abgerufen
- Asmarini, W. (27. November 2020). *Blok Raksasa Masela & 14 Proyek Strategis Energi Jokowi*. Abgerufen am 20. December 2023 von CNBC Indonesia: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20201127111802-4-205102/blok-raksasa-masela-14-proyek-strategis-energi-jokowi>
- Azka, R. M. (15. Juli 2020). *Genjot Kinerja, Galangan Kapal Butuh Dukungan Perbankan*. Abgerufen am 26. November 2023 von Ekonomi Bisnis: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200715/98/1266396/genjot-kin-galangan-kapal-butuh-dukungan-perbankan>
- Bank Indonesia. (2023). *Economic Growth In Indonesia Remains Solid*. Von www.bi.go.id: https://www.bi.go.id/en/publikasi/ruang-media/news-release/Pages/sp_2511423.aspx abgerufen
- Bisnis News. (11. August 2023). *Asas Cabotage Lanjut Meraih Kembali Devisa Melalui Program Beyond Cabotage*. Abgerufen am 26. November 2023 von Bisnis News: <https://bisnisnews.id/detail/berita/asas-cabotage-lanjut-meraih-kembali--devisa-melalui--program--beyond-cabotage>
- BMWK. (2023). *Exportkreditgarantien (sogenannte Hermesdeckungen)*. Von <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/exportkreditgarantien.html> abgerufen
- BPS - Badan Pusat Statistik. (2021). *Hasil Sensus Penduk 2020*. Von https://www.bps.go.id/website/materi_ind/materiBrsInd-20210121151046.pdf abgerufen
- BPS - Badan Pusat Statistik. (2023). *Foreign Direct Investment Realization by Province (Million US\$), 2020-2022*. Abgerufen am 2. July 2023 von <https://www.bps.go.id>: <https://www.bps.go.id/indicator/13/1840/1/realisasi-investasi-penanaman-modal-luar-negeri-menurut-provinsi.html>
- Business Indonesia. (17. April 2023). *Setting up a PT PMA*. Von Business Indonesia: https://business-indonesia.org/setting_up_a_pt_pma abgerufen
- CNBC Indonesia. (12. December 2023). *Pertamina Shipping Kian Agresif Jadi Raksasa Kapal Dunia*. Abgerufen am 11. December 2023 von <https://www.cnbcindonesia.com/news/20221212185635-4-396212/pertamina-shipping-kian-agresif-jadi-raksasa-kapal-dunia>
- Collins, T. (21. 04 2023). *Senegal's logistics sector set to take off*. Von African Business: <https://african.business/2023/04/dossier/senegals-logistics-sector-set-to-take-off> abgerufen
- Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment of the Republic of Indonesia. (6. September 2022). *Pemerintah Terus Dukung Visi Pembangunan Maritim Menuju Indonesia 2045*. Abgerufen am 9. October 2023 von Pemerintah Terus Dukung Visi Pembangunan Maritim Menuju Indonesia 2045

- Costa, G. D. (9. Maret 2023). *Indonesia tingkatkan kemampuan angkatan laut dengan kapal Korea Selatan*. Abgerufen am 11. December 2023 von Indo-Pacific Defense Forum: <https://ipdefenseforum.com/id/2023/03/indonesia-tingkatkan-kemampuan-angkatan-laut-dengan-kapal-korea-selatan/>
- David, R. (2008). *Indonesian Port Sector and the 2008 Shipping Law*. Behörde der Vereinigten Staaten für internationale entwicklung (USAID).
- Delayori, F., & Zen, F. (2022). *ENGARUH PEMBERLAKUAN KEBIJAKAN ASAS CABOTAGE TERHADAP SURPLUS EKONOMI DI INDUSTRI PELAYARAN INDONESIA*. Jakarta: JURNAL LOCUS: Penelitian & Pengabdian. Abgerufen am 17. December 2023
- Deloitte Touche Solution. (2019). *Deloitte Touche Solution*. Abgerufen am 13. 06 2022 von www.deloitte.com: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/id/Documents/tax/id-tax-indonesian-customs-guide-2019-en.pdf>
- Dillon, I. K. (2020). *Beyond Indonesian cabotage policies: Quo vadis?* Von The Jakarta Post: <https://www.thejakartapost.com/academia/2020/05/04/beyond-indonesian-cabotage-policies-quo-vadis.html> abgerufen
- ERA Zertifizierungen. (2023). *Die SNI-Zertifizierung*. Von ERA: <https://www.era-certification.com/sni-zertifizierung/> abgerufen
- Exchange Rates UK. (2023). *Euro (EUR) to Indonesian Rupiah (IDR) exchange rate history*. Abgerufen am 5. October 2023 von www.exchangerates.org.uk: <https://www.exchangerates.org.uk/EUR-IDR-exchange-rate-history.html>
- Ferdiansyah, B., Adji, R., & Nasution, R. (16. March 2023). *Indonesia declares Inaportnet implementation a success at IMO*. Abgerufen am 19. November 2023 von Antara News: <https://en.antaranews.com/news/275775/indonesia-declares-inaportnet-implementation-a-success-at-imo>
- Fitch Solutions. (2023). *Indonesia Faces Rising Uncertainty Ahead Of 2024 Elections*. Von https://www.fitchsolutions.com/country-risk/indonesia-faces-rising-uncertainty-ahead-2024-elections-03-03-2023?fSWebArticleValidation=true&mkt_tok=NzMyLUNLSC03NjcAAAGMnse3b2XpLLVsKo_Sp5yAnaMNuyKZMygVAsy0yybnaJnB7Lza3yy9Rge_snQOBK6iZSYiaVsSSRbf6Yf_iZKHfG7n abgerufen
- GeMaX – German Maritime Export Initiative. (2023). *BENEFITS FOR SHIPOWNERS OR MARITIME CONTRACTORS*. Von GeMaX – German Maritime Export Initiative: <https://www.german-maritime-export.de/your-benefits/> abgerufen
- Gokkon, B. (22. December 2021). *Wary welcome for Indonesia's 'green port' initiative to clean up shipping*. Abgerufen am 11. December 2023 von Mongabay: <https://news.mongabay.com/2021/12/wary-welcome-for-indonesias-green-port-initiative-to-clean-up-shipping/#:~:text=Indonesia%20is%20launching%20a%20program,protection%2C%20a%20top%20official%20says>.
- GTAI. (11. Dezember 2023). *Wirtschaftsdaten kompakt Indonesien 2023*. Von GTAI-German Trade and Invest: https://www.gtai.de/resource/blob/14722/57f6fc9efd27f61b21f41a0c9b895298/GTAI-Wirtschaftsdaten_Dezember_2023_Indonesien.pdf abgerufen
- Guitarra, P., & Asmarini, W. (25. May 2023). *Jreng.. Proyek Blok Masela Bisa Kembali ke Negara Tahun Depan*. Abgerufen am 11. December 2023 von CNBC Indonesia: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230525101417-4-440431/jreng-proyek-blok-masela-bisa-kembali-ke-negara-tahun-depan>
- Hadyanti, A. M., Prakoso, L. Y., & Rudiawan, B. (2021). The Importance of Sattellites to Support Indonesia's Marine Defense Strategies Especially the Chokepoints. *Jurnal Strategi Pertahanan Laut*, 195-202. Abgerufen am 09. October 2021 von <https://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/SPL/article/download/859/766>
- Ibu Kota Negara. (2023). *About IKN*. Von <https://ikn.go.id/en/about-ikn> abgerufen
- ICLG. (30. November 2023). *Foreign Direct Investment Regimes Indonesia 2023*. Von The International Comparative Legal Guides and the International Business: <https://iclg.com/> abgerufen
- Iman, N., Amanda, M. T., & Angela, J. (17. September 2022). Digital transformation for maritime logistics capabilities improvement: cases in Indonesia. *Emerald Insight*, 189-212. Abgerufen am 11. December 2023

- von <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/MAEM-01-2022-0002/full/pdf?title=digital-transformation-for-maritime-logistics-capabilities-improvement-cases-in-indonesia>
- In Corp. (2023). *Registering a Representative Company in Indonesia*. Von InCorp Vision to Reality: <https://www.cekindo.com/services/registering-representative-company-in-indonesia> abgerufen
- Indonesia Investments. (2017). *How to Establish a Representative Office (KPPA) in Indonesia?* Von Indonesia Investments: <https://www.indonesia-investments.com/id/business/foreign-investment/representative-office-kppa/item5743> abgerufen
- Indonesia National Trade Repository. (2024). *Penelusuran Detail Komoditas berdasarkan Kode HS atau Uraian HS*. Abgerufen am 22. August 2023 von <https://insw.go.id/intr>
- Indonesia Shipbuilding and Offshore Association. (2023). Challenges and Prospects of National Shipbuilding Industry. *Indonesia Maritime Expo 2023 Conference*. Jakarta.
- Indonesian Center for Budget Analysis. (6. April 2022). *Budget Issue Brief*. Abgerufen am 17. January 2024 von <https://berkas.dpr.go.id/pa3kn/analisis-tematik-apbn/public-file/bib-public-108.pdf>
- Indonesian National Shipowners' Association (INSA). (4. May 2021). *Dua Windu Azas Cabotage Masih Perlu Memberdayakan Angkutan Laut Ekspor & Impor Indonesia*. Abgerufen am 26. November 2021 von DPP INSA: http://www.dppinsa.com/content/detail/dua_windu_azas_cabotage_masih_perlu_memberdayakan_angkutan_laut_ekspor_-_impor_indonesia
- Indonesian National Shipowners' Association (INSA). (13. April 2022-a). *Pemerintah Bebaskan Bea Masuk Impor Komponen Kapal*. Abgerufen am 27. November 2023 von DPP INSA: http://dppinsa.com/content/detail/pemerintah_bebaskan_bea_masuk_impор_komponen_kapal
- Indonesian National Shipowners' Association (INSA). (33. March 2023). *Order Kapal Naik, Galangan Batam Butuh 4.000 Tenaga Welder*. Abgerufen am 12. December 2023 von Shipowners Magazine: <http://dppinsa.com/assets/images/galleries/a58830a1d61aa328bfe91483f37029df.pdf>
- Indonesian National Shipowners' Association (INSA). (January 2022-b). *Larangan Reflag Out Menghambat Peremajaan Armada Nasional*. Abgerufen am 12. December 2023 von Shipowners Magazine: <http://dppinsa.com/assets/images/galleries/64f91e1fda2219389ec44a8bef2d389b.pdf>
- Indoservice. (16. April 2021). *Guidelines Imports of a Goods from Overseas to Indonesia*. Von Indoservice: <https://indoservice.co.id/guidelines-imports-of-a-goods-from-overseas-to-indonesia/> abgerufen
- Investitionsgarantien. (2023). *Grundzüge der Investitionsgarantien*. Von <https://www.investitionsgarantien.de/main-navigation/investitionen-investitionsgarantien/grundlagen-investitionsgarantien/grundzuege-investitionsgarantien> abgerufen
- IR GLobal. (2023). *The Omnibus Law: The latest amendment and its impact*. Von IR GLobal: <https://irglobal.com/article/the-omnibus-law-the-latest-amendment-and-its-impact/> abgerufen
- Iswinarno, C. (23. November 2023). *Menteri BUMN Erick Thohir Blak-blakan Manfaat Penyatuan Pelindo*. Abgerufen am 12. November 2023 von Suara News: <https://www.suara.com/bisnis/2021/11/23/181143/menteri-bumn-erick-thohir-blak-blakan-manfaat-penyatuan-pelindo>
- Jelita, I. N. (8. January 2023). *Bidik Investasi Rp1,5 Triliun, PT Dok Gandeng Malaysia Bangun hingga Reparasi Kapal*. Abgerufen am 8. January 2024 von Media Indonesia: https://mediaindonesia.com/ekonomi/549641/bidik-investasi-rp15-triliun-pt-dok-gandeng-malaysia-bangun-hingga-reparasi-kapal#google_vignette
- Junida, A. I., & Ihsan, N. (11. November 2021). *Indonesia ready for decarbonization measures in marine activities*. Abgerufen am 11. December 2023 von Antara News: <https://en.antaranews.com/news/199065/indonesia-ready-for-decarbonization-measures-in-marine-activities#:~:text=Regarding%20the%20decarbonisation%20programme%20in,shipping%20industry%2C%20Araujo%20pointed%20out.>
- Kementrian Agama RI. (2022). *Jumlah Penduduk Menurut Agama 2022*. Von <https://satudata.kemenag.go.id/dataset/detail/jumlah-penduduk-menurut-agama> abgerufen

- Kencana, M. R. (27. March 2021). *Indonesia Punya 32.587 Kapal, tapi Mayoritas Sudah Tua*. Abgerufen am 08. December 2023 von Detik News: <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4517239/indonesia-punya-32587-kapal-tapi-mayoritas-sudah-tua?page=2>
- Khaerudin. (8. January 2024). *Industri Pertahanan Indonesia, Sudah Mandiri atau Masih Bergantung Produk Luar Negeri? (3)*. Abgerufen am 17. January 2024 von Kompas News: <https://www.kompas.id/baca/polhuk/2024/01/07/industri-pertahanan-indonesia-sudah-mandiri-atau-masih-bergantung-produk-luar-negeri-3>
- Kusdiana, A. C., & Larasati, K. P. (25. August 2021). *Tol Laut Indonesia: Asa Pembangunan Konektivitas Nasional*. Abgerufen am 23. October 2023 von Detik News: <https://news.detik.com/kolom/d-5695933/tol-laut-indonesia-asa-pembangunan-konektivitas-nasional>
- Laksmana, E. (8. November 2019). *INDONESIA AS "GLOBAL MARITIME FULCRUM": A POST-MORTEM ANALYSIS*. Von Center for Strategic & International Studies: <https://amti.csis.org/indonesia-as-global-maritime-fulcrum-a-post-mortem-analysis/> abgerufen
- Lee, B. (23. August 2023). *Guide To Indonesia's Maritime Industry*. Abgerufen am 12. October 2023 von Maritime Fairtrade: <https://maritimefairtrade.org/guide-to-indonesias-maritime-industry/>
- Leinbach, T. R., Legge, J. D., Adam, A. W., Mohamad, G. S., Wolters, O. W., & McDivitt, J. F. (2023). *Indonesia*. *Encyclopedia Britannica*. Von <https://www.britannica.com/place/Indonesia> abgerufen
- Lova, P. A. (6. August 2013). *Road Map Pengembangan Industri Perkapalan Nasional, Rampung Disusun Kemenperin*. Abgerufen am 17. December 2023 von Satu Harapan: <https://www.satuharapan.com/read-detail/read/road-map-pengembangan-industri-perkapalan-nasional-rampung-disusun-kemenperin>
- Mahiddin, F., & Mediana, F. (10. October 2023). *Indonesia: Oil & Gas Comparative Guide*. Abgerufen am 11. December 2023 von SSEK Law Firm: <https://www.mondaq.com/energy-and-natural-resources/1153324/oil--gas-comparative-guide>
- Malerius, F. (2023). *Bau der neuen Hauptstadt Nusantara bietet Geschäftschancen*. Von Germany Trade & Invest: <https://www.gtai.de/de/trade/indonesien/branchen/bau-der-neuen-hauptstadt-nusantara-bietet-geschaeftschancen-940040> abgerufen
- Markplus.Inc. (2022). *NAVIGATING THE WAVE: Challenges and Opportunities in The Shipping Industry*. Abgerufen am 8. January 2023 von First Semester 2022 Industry Report: <https://markplusinc.com/uploads/files/2022/07/shipping-industry-report-20223.pdf>
- Masitoh, S. (2023). *IMF Proyeksikan Foreign Direct Investment RI Meningkatkan 19% di 2023*. Von <https://nasional.kontan.co.id/news/imf-proyeksikan-foreign-direct-investment-ri-meningkat-19-di-2023> abgerufen
- Medina, A. F. (2. January 2022). *Indonesia's Omnibus Law: New Provisions for the Shipping Sector*. Von Asian Briefing: <https://www.aseanbriefing.com/news/new-provisions-for-indonesias-shipping-sector-under-the-omnibus-law/#:~:text=The%20Omnibus%20Law%20keeps%20the,vessels%20with%20an%20Indonesian%20crew.> abgerufen
- Medina, A. F. (2023-a). *An Introduction to Special Economic Zones in Indonesia*. Von <https://www.aseanbriefing.com/>: <https://www.aseanbriefing.com/news/an-introduction-to-special-economic-zones-in-indonesia/> abgerufen
- Medina, A. F. (25. April 2023-b). *Indonesia's Positive Investment List: Sectors Open and Restricted to Foreign Businesses*. Von Asean Briefing: <https://www.aseanbriefing.com/news/indonesias-positive-investment-list-and-the-sectors-open-restricted-to-foreign-businesses/> abgerufen
- Minister of Trade of the Republic of Indonesia. (26. October 2017). *Regulation of Minister of Trade of the Republic of Indonesia Concerning Provisions for the Use of Sea*. The Government of the Republic of Indonesia.
- Ministry of Communication and Information Technology Indonesia. (18. August 2016). *Menuju Poros Maritim Dunia*. Abgerufen am 9. October 2023 von Kominfo: https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata#:~:text=Poros%20Maritim%20Dunia%20bertujuan%20menjadikan,untuk%20mewujudkan%20pemerataan%20ekonomi%20Indonesia.

- Ministry of Finance of Republic of Indonesia. (24. November 2022-a). *Ini Komitmen Indonesia Mencapai Net Zero Emission*. Abgerufen am 11. December 2023 von Ministry of Finance of Republic of Indonesia: <https://www.kemenkeu.go.id/informasi-publik/publikasi/berita-utama/Ini-Komitmen-Indonesia-Mencapai-Net-Zero-Emission>
- Ministry of Finance of the Republic of Indonesia. (25. March 2022-b). *Regulation of The Minister of Finance Number 26/PMK.010/2022 on The implementation of the goods classification system and the imposition of import-duty tariffs on imported goods*. Abgerufen am 8. July 2022 von <https://jdih.kemenkeu.go.id>: <https://jdih.kemenkeu.go.id/download/04d90736-33d5-4b72-92a3-0d2b7c6bb8bd/26~PMK.010~2022Per.pdf>
- Ministry of Foreign Affairs of Denmark. (n. d.). *Indonesia Denmark Plan of Action (2021-2024)*.
- Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Indonesia. (07. 05 2018). *Indonesia Offers Maritime Pilot Services to Senegal*. Von www.kemlu.go.id: <https://kemlu.go.id/dakar/en/news/810/indonesia-offers-maritime-pilot-services-to-senegal> abgerufen
- Ministry of Industry of the Republic of Indonesia. (2020-a). *Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2020*.
- Ministry of Industry of the Republic of Indonesia. (2020-b). *RENCANA STRATEGIS: DIREKTORAT INDUSTRI MARITIM, ALAT TRANSPORTASI DAN ALAT PERTAHANAN TAHUN 2020 - 2024*. Jakarta: Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. Abgerufen am 17. December 2023
- Ministry of Industry of the Republic of Indonesia. (5. October 2022). *Industri Perkapalan Wujudkan RI Jadi Poros Maritim Dunia*. Abgerufen am 20. November 2023 von <https://kemenperin.go.id/artikel/23597/Industri-Perkapalan-Wujudkan-RI-Jadi-Poros-Maritim-Dunia>
- Ministry of National Development Planning of the Republic of Indonesia. (2019). *Indonesia 2045 Berdaulat, Maju, Adil, dan Makmur*. Jakarta: Kementerian PPN / Bappenas. Abgerufen am 12. October 2023 von https://perpustakaan.bappenas.go.id/e-library/file_upload/koleksi/migrasi-data-publikasi/file/Policy_Paper/Ringkasan%20Eksekutif%20Visi%20Indonesia%202045_Final.pdf
- Ministry of National Development Planning of the Republic of Indonesia. (2020). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 - 2024*. 139-140. Abgerufen am 24. October 2023 von https://perpustakaan.bappenas.go.id/e-library/file_upload/koleksi/migrasi-data-publikasi/file/RP_RKP/Narasi%20RPJMN%20IV%202020-2024_Revisi%2014%20Agustus%202019.pdf
- Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia. (2. March 2018). *Empat Puluh Persen Jalur Perdagangan Dunia Melewati Indonesia*. Abgerufen am 9. October 2023 von <https://dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia>
- Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia. (12. December 2022). *Indonesia Masuk 20 Besar Negara Dengan Performa Pelabuhan Terbaik*. Abgerufen am 16. November 2023 von <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/13051/indonesia-masuk-20-besar-negara-dengan-performa-pelabuhan-terbaik>
- Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia. (22. September 2023-a). *Rakor Angkutan Laut Luar Negeri, Kemenhub Dorong Pertumbuhan Industri Pelayaran Nasional Dalam Perdagangan Internasional*. Abgerufen am 26. November 2023 von <https://hubla.dephub.go.id/ksopsampit/page/news/read/15506/rakor-angkutan-laut-luar-negeri-kemenhub-dorong-pertumbuhan-industri-pelayaran-nasional-dalam-perdagangan-internasional>
- Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia. (30-31. May 2023-b). *SUSTAINABLE AND RESILIENT MARITIME TRANSPORT DEVELOPMENT IN INDONESIA (NATIONAL POLICIES AND STRATEGIES)*. Abgerufen am 19. November 2023 von UNESCAP: https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/TS2_Country%20presentation_Indonesia_0.pdf
- Muliawati, F. D. (17. October 2023). *Nambah Lagi, Kontrak Migas Diterminasi Tembus 50!* Abgerufen am 11. December 2023 von CNBC Indonesia: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20231017115301-4-481200/nambah-lagi-kontrak-migas-diterminasi-tembus-50>
- Nadlir, M. (22. January 2024). *PT PAL Ekspor Kapal Perang ke Asia Tenggara hingga Afrika*. Abgerufen am 8. January 2018 von National Kompas: <https://nasional.kompas.com/read/2018/01/22/12261411/pt-pal-ekspor-kapal-perang-ke-asia-tenggara-hingga-afrika>

- Nangoy, F. (11. August 2023). *Indonesia's long-delayed major gas projects*. Abgerufen am 20. December 2023 von Reuters: <https://www.reuters.com/business/energy/indonesias-long-delayed-major-gas-projects-2023-08-11/>
- Natalia, T. (7. January 2024). *Habiskan Lebih Dari Rp500 T, Begini Kerja Konkret Menhan!* Abgerufen am 17. January 2024 von CNBC Indonesia: <https://www.cnbcindonesia.com/research/20240107130108-128-503356/habiskan-lebih-dari-rp500-t-begini-kerja-konkret-menhan>
- Nugroho, H. (2021). *PENGEMBANGAN DAN PEMBINAAN INDUSTRI MARITIM NASIONAL DALAM MENDUKUNG PENGGUNAAN PRODUK DALAM NEGERI (P3DN)*. Jakarta: Ministry of Industry of the Republic of Indonesia.
- Nuralamsyah, A. N., & Patunggu, M. A. (2022). *ANALISA DAMPAK KINERJA PT PELINDO PASCA DI-MERGER*. Makassar: Universitas Hasanuddin. Von <https://journal.unhas.ac.id/index.php/SENSISTEK/article/view/24237> abgerufen
- Offshore Energy. (25. November 2015). *Indonesia Signs IMO's BWM Convention*. Von Offshore Energy: <https://www.offshore-energy.biz/indonesia-signs-imos-bwm-convention/> abgerufen
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (6. October 2023). *COUNCIL WORKING PARTY ON SHIPBUILDING*. Abgerufen am 8. January 2023 von Policy and market developments in non-WP6 economies: [https://one.oecd.org/document/C/WP6\(2023\)3/FINAL/en/pdf](https://one.oecd.org/document/C/WP6(2023)3/FINAL/en/pdf)
- Paat, Y. (2022). *Indonesia Adds Four New Provinces to 38 Overall*. Von The Jakarta Globe: <https://jakartaglobe.id/news/indonesia-adds-four-new-provinces-to-38-overall> abgerufen
- Prakoso, E. B. (1. October 2023). *Mewujudkan Indonesia poros maritim dunia lewat konektivitas pelabuhan*. Abgerufen am 12. November 2023 von Antara News: [https://www.antarane.ws.com/berita/3751818/mewujudkan-indonesia-poros-maritim-dunia-lewat-konektivitas-pelabuhan#:~:text=Kementerian%20Perhubungan%20\(Kemenhub\)%20mencatat%2C,pelabuhan%20dan%20terminal%20pada%202022.](https://www.antarane.ws.com/berita/3751818/mewujudkan-indonesia-poros-maritim-dunia-lewat-konektivitas-pelabuhan#:~:text=Kementerian%20Perhubungan%20(Kemenhub)%20mencatat%2C,pelabuhan%20dan%20terminal%20pada%202022.)
- Prihartono, B., Irawan, C., Bastian, Deddy, W., & Setyanto, W. (2015). *Konsep Tol Laut dan Implementasi 2015 - 2019*. Jakarta: Ministry of National Development Planning & Ministry of Transport Republic of Indonesia. Von <https://www.batukarinfo.com/system/files/Buku%20Tol%20Laut%202015%20Lite.pdf> abgerufen
- PT PAL Indonesia. (2022). *Siap Kuasai Teknologi Kunci, PT PAL Indonesia Hadirkan Kapal Selam Autonomous pada Indodefence 2022*. Abgerufen am 8. January 2023 von <https://www.pal.co.id/siap-kuasai-teknologi-kunci-pt-pal-indonesia-hadirkan-kapal-selam-autonomous-pada-indodefence-2022/>
- PT Pelabuhan Indonesia (Persero). (8. October 2021). *Pelindo Terima Peringkat AAA Dengan Outlook Stabil*. Abgerufen am 19. November 2023 von <https://www.pelindo.co.id/media/134/pelindo-terima-peringkat-aaa-dengan-outlook-stabil>
- PT Pelabuhan Indonesia (Persero). (2022). *PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Annual Report 2022*. Jakarta. Abgerufen am 12. November 2023 von <https://pelindo.co.id/download/eng-laporan-tahunan-pt-pelabuhan-indonesia-persero-year-2022-tahun>
- PT Pelabuhan Indonesia (Persero). (1. October 2023). *Empat BUMN Pelabuhan Resmi Menjadi Satu Pelindo*. Abgerufen am 12. November 2023 von Pelindo: <https://www.pelindo.co.id/media/14/empat-bumn-pelabuhan-resmi-menjadi-satu-pelindo>
- PT Pelabuhan Indonesia III. (2017). *Annual Report*. Jakarta: PT Pelindo. Von <https://s3.pelindo.co.id/corporate/upload/F1kwFYTUU8YJvVCCHwvTs0RfJGappFOS3yk7jfY.pdf> abgerufen
- PT Pelayaran Nasional Indonesia. (2021). *Informasi Kinerja & Penjualan Muatan Barang Kapal Tol Laut , dan Kapal Ternak Tahun 2021*. Abgerufen am 24. October 2023 von <https://ppid.pelni.co.id/wp-content/uploads/2022/09/PPT-2021-Tol-Laut.pdf>
- PT Pelayaran Nasional Indonesia. (2023). *Tol Laut - PT PELNI*. Abgerufen am 24. October 2023 von <https://www.pelni.co.id/jasa-logistik-tol-laut>
- PT.Kawasan Industri Terpadu Indonesia China. (25. April 2021). *The new Indonesian government has vigorously developed the shipbuilding industry, bringing new opportunities for Chinese enterprises*. Von PT.Kawasan Industri Terpadu Indonesia China: <https://en.kitic.net/news/43.html> abgerufen

- Purnomo, H. (5. January 2023). *Infografis Pelayaran Tol Laut 2023 Diresmikan*. Abgerufen am 24. October 2023 von iNews: <https://www.inews.id/multimedia/infografis/infografis-pelayaran-tol-laut-2023-diresmikan>
- PwC Indonesia. (12. July 2023-a). *Oil and Gas in Indonesia: Investment and Taxation Guide*. Abgerufen am 11. December 2023 von PwC: <https://www.pwc.com/id/en/energy-utilities-mining/assets/oil-and-gas/oil-gas-guide-2023.pdf>
- PwC Indonesia. (2023-b). *PwC Indonesia Economic Update: Brace for Impact? First Quarter 2023*. Von URL: [www.pwc.com: https://www.pwc.com/id/en/pwc-publications/general-publications/indonesia-economic-update.html](https://www.pwc.com/id/en/pwc-publications/general-publications/indonesia-economic-update.html) abgerufen
- Rahayu, J. T. (17. February 2019). *Pengamat: Muatan balik Tol Laut belum seimbang*. Abgerufen am 24. October 2023 von Antara News: <https://www.antaraneews.com/berita/799190/pengamat-muatan-balik-tol-laut-belum-seimbang>
- Rahman, P. F. (4. January 2023). *Trayek Tol Laut dari Surabaya hingga Indonesia Timur Bertambah 6, Total Ada 39*. Abgerufen am 24. October 2024 von Detik News: <https://www.detik.com/jatim/bisnis/d-6499007/trayek-tol-laut-dari-surabaya-hingga-indonesia-timur-bertambah-6-total-ada-39>
- Ramadhan, F. M. (7. November 2019). *Kementerian Perhubungan Melebarkan Trayek Tol Laut ke Timur*. Abgerufen am 24. October 2023 von Tempo News: <https://grafis.tempo.co/read/1875/kementerian-perhubungan-melebarkan-trayek-tol-laut-ke-timur>
- Rini, A. S. (20. March 2019). *Orderan Sepi, Industri Galangan Kapal Fokus Bisnis Perbaikan*. Abgerufen am 26. November 2023 von Bisnis.com: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190320/257/902255/orderan-sepi-industri-galangan-kapal-fokus-bisnis-perbaikan>
- Riswan, K. K., & Situmorang, B. (13. June 2023). *RI tingkatkan produksi migas dengan tawarkan 10 wilayah kerja baru*. Abgerufen am 11. December 2023 von Antara News: <https://www.antaraneews.com/berita/3586272/ri-tingkatkan-produksi-migas-dengan-tawarkan-10-wilayah-kerja-baru>
- Rizaty, M. A. (10. July 2022). *Indonesia Miliki 33 Trayek Tol Laut Nasional pada 2022*. Abgerufen am 24. October 2023 von DataIndonesia.id: <https://dataindonesia.id/infrastruktur/detail/indonesia-miliki-33-trayek-tol-laut-nasional-pada-2022>
- Rizkia, Z. (14. August 2023). *CEO Abeking & Rasmussen Jerman Emosional KRI Pulau Fani 731 dan Fanildo 732 Buatannya Selesai*. Abgerufen am 27. November 2023 von Zona Jakarta: <https://www.zonajakarta.com/nasional/6739813466/ceo-abeking-rasmussen-jerman-emosional-kri-pulau-fani-731-dan-fanildo-732-buatannya-selesai>
- Rusdi, S. (1. June 2023). *Galangan Kapal: Jangankan New Normal, Hidup Saja Abnormal*. Abgerufen am 26. November 2023 von CNBC Indonesia: <https://www.cnbcindonesia.com/opini/20200531180801-14-162134/galangan-kapal-jangankan-new-normal-hidup-saja-abnormal>
- Russell, M. (2020). *Political Institutions in Indonesia – Democracy, decentralisation, diversity*. Von European Parliamentary Research Service: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646149/EPRS_BRI\(2020\)646149_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646149/EPRS_BRI(2020)646149_EN.pdf) abgerufen
- Sari, H. P., & Sukmana, Y. (1. September 2022). *Kemenhub Anggarkan Rp 1,59 Triliun untuk Program Tol Laut pada 2023*. Abgerufen am 15. December 2023 von Kompas News: <https://money.kompas.com/read/2022/09/01/194500326/kemenhub-anggarkan-rp-1-59-triliun-untuk-program-tol-laut-pada-2023>
- Sayekti, I. M. (20. September 2022). *Kapasitas Produksi Galangan Kapal Meningkatkan, Kemenperin Pasok SDM Andal*. Abgerufen am 22. December 2023 von Pressrelease Kontan: <https://pressrelease.kontan.co.id/news/kapasitas-produksi-galangan-kapal-meningkat-kemenperin-pasok-sdm-andal>
- Setiawan, V. N. (6. April 2023). *Proyek Kebanggaan Jokowi di Papua Barat Beroperasi Akhir 2023*. Von CNBC Indonesia: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230406110307-4-427828/proyek-kebanggaan-jokowi-di-papua-barat-beroperasi-akhir-2023> abgerufen
- Setijadi. (2017). *The Future Logistician: Pemahaman Komprehensif atas Peranan, Perkembangan, dan Permasalahan Logistik*. Bandung: SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA. Abgerufen am 23. October 2023 von <https://ftp.idu.ac.id/wp-content/uploads/ebook/ip/LOGISTIK/MK->

- LOG/SCI_-_The_Future_Logistician_-_Memahami_Peranan_Perkembangan_dan_Permasalahan_Logistik.pdf
- Shi, S. (27. August 2023). *The rebound of the Indonesian shipbuilding market*. Abgerufen am 20. August 2023 von July Marine: <https://july-marine.com/the-rebound-of-the-indonesian-shipbuilding-market/#:~:text=About%2080%25%20of%20the%20Indonesian,Dok%20Dan%20Perkapalan%20Kodja%20Bahari>.
- Shofa, J. N. (13. January 2023). *Indonesia Needs to Upgrade Old Vessels, Open New Export Routes*. Von Jakarta Globe: <https://jakartaglobe.id/business/indonesia-needs-to-upgrade-old-vessels-open-new-export-routes> abgerufen
- Simorangkir, S. O., Yoga, I. K., & Dominic, F. (19. September 2023). *Green Shipping: How Should Indonesia React?* Abgerufen am 11. December 2023 von Budidjaja International Lawyers: <https://budidjajastatic.sgp1.digitaloceanspaces.com/2023/09/Green-Shipping-How-Should-Indonesia-React.pdf>
- SKK Migas. (31. August 2022). *SKK Migas Strategic Plan IOG 4.0*. Abgerufen am 11. December 2023 von Special Task Force for Upstream Oil and Gas Business Activities: <https://www.skkmigas.go.id/page/Renstra%20IOG/renstra-iog-4.0FvzU>
- Strangio, S. (3. January 2023). *Indonesia Approves First Phase of Key Offshore Gas Development*. Abgerufen am 11. December 2023 von The Diplomat: <https://thediplomat.com/2023/01/indonesia-approves-first-phase-of-key-offshore-gas-development/>
- The ASEAN Secretariat. (2017). *ASEAN Economic Progress 1967-2017*. Von https://www.aseanstats.org/wp-content/uploads/2017/08/ASEAN_economic_progress.pdf abgerufen
- The Jakarta Post. (2023). *Ranking isn't everything*. Von www.thejakartapost.com: <https://www.thejakartapost.com/opinion/2023/05/01/ranking-isnt-everything.html> abgerufen
- The Maritime Executive. (7. July 2017). *IMO Pushes Back Ballast Water Compliance Dates*. Von The Maritime Executive Intellectual Capital for Leaders: <https://www.maritime-executive.com/article/imo-pushes-back-ballast-water-compliance-dates> abgerufen
- 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 . 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: The President of the Republic of Indonesia.
- The President of the Republik of Indonesia. (04. April 2011). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan. Jakarta: The Government of the Republik of Indonesia.
- Trade Map. (2023). *List of supplying markets for a product imported by Indonesia: Product: 89 Ships, boats and floating structures*. Abgerufen am 27. November 2023 von https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c360%7c%7c%7c89%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1
- Trading Economics. (2023). *Indonesia Loan Growth*. Von Trading Economics: <https://tradingeconomics.com/indonesia/loan-growth> abgerufen
- Triyatna, S. O. (21. June 2021). *Industri Kemaritiman Indonesia Masih Bergantung pada Impor*. Abgerufen am 26. November 2021 von Kompas News: <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2021/06/21/industri-kemaritiman-indonesia-masih-bergantung-pada-impor>
- Triyono, A. (19. September 2023). *2 Tahun Merger Pelindo, 'Lemak' Pengganggu Logistik Mulai Hancur*. Abgerufen am 19. November 2023 von CNN Indonesia: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230919223041-97-1001184/2-tahun-merger-pelindo-lemak-pengganggu-logistik-mulai-hancur>
- United States Trade Representative. (27. April 2023). *2023 Special 301 Report*. Abgerufen am 18. November 2023 von Office of the United States Trade Representative: <https://ustr.gov/sites/default/files/2023-04/2023%20Special%20301%20Report.pdf>
- Universitas Indonesia. (10. September 2023). *Industri Galangan Kapal, Asa Utama Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia*. Abgerufen am 27. November 2023 von <https://www.ui.ac.id/industri-galangan-kapal-asa-utama-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia/>

- Universitas Islam Internasional Indonesia: (2023). *What to Expect from Indonesia Presidential Election 2024: UIII Expert's Insights*. Von <https://uiii.ac.id/>: <https://uiii.ac.id/perspectives/read/57365/what-to-expect-from-indonesia-presidential-election-2024-uiii-experts-insights> abgerufen
- VSM. (2017). *Maritime Industrie - Erfolgreiche Geschäftsanbahnungsreise nach Indonesien*. Von VSM-Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.: <https://vsm.de/de/presseinformation/7500> abgerufen
- Wahyudi, N. A. (1. September 2023). *Molor Berkali-kali, Menteri ESDM Minta Blok Masela Onstream Awal 2030*. Abgerufen am 21. December 2023 von Ekonomi Bisnis: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20230901/44/1690636/molor-berkali-kali-menteri-esdm-minta-blok-masela-onstream-awal-2030>
- Widi, H. (11. January 2023). *Disparitas Harga Pangan di Wilayah Timur Semakin Turun*. Abgerufen am 25. October 2023 von Kompas News: <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/01/10/disparitas-harga-pangan-di-wilayah-timur-semakin-turun>
- Wijaksana, S. &. (2023). *Monthly Economic Briefing BCA*. Von <https://www.bca.co.id/>: <https://www.bca.co.id/-/media/Feature/Report/File/S8/Laporan-Riset-Ekonomi/2023/02/gdp-2022-a-good-year-after-all-6-feb-2023.pdf> abgerufen
- World Bank. (2023). *The Invisible Toll of Covid-29 on Learning*. Von <https://www.worldbank.org/en/country/indonesia/publication/indonesia-economic-prospects-iep-june-2023-the-invisible-toll-of-covid-19-on-learning> abgerufen
- Zea, T. (25. 07 2023). *Europe looks to Senegal for new energy supply. But what's in it for the Senegalese?* Von The World: <https://theworld.org/stories/2023-07-25/europe-looks-senegal-new-energy-supply-what-s-it-senegalese> abgerufen
- Zhang, E., Kang, Y., Yong, C., & Tay, R. (20. April 2023). *MOODY'S INVESTORS SERVICE*. Abgerufen am 19. November 2023 von Pelabuhan Indonesia (Persero) (P.T.): Update following rating upgrade to Baa2 and outlook change to stable.

