

Indonesien beschleunigt den Ausbau der Infrastruktur

03.01.2017

Inhalt

- ▶ Marktlage und Marktentwicklung
- ▶ Kraftwerksbau
- ▶ Transport und Verkehr
 - ▶ Straßenbau
 - ▶ Schienenverkehr
 - ▶ Flughäfen
 - ▶ Seehäfen
- ▶ Wasser und Abwasser
- ▶ Konkrete Marktchancen für deutsche Unternehmen

Energiesektor und Seeverkehr haben Priorität / Privates Engagement ist gefragt / Von Roland Rohde

Jakarta (GTAI) - In Indonesiens Tiefbau stehen die Zeichen auf Expansion. Der Archipel will bis 2019 für fast 300 Mrd. US\$ seine Infrastruktur modernisieren. Der Staat kann aber nur 60% der Summe stemmen und ist deshalb auf privates Engagement angewiesen. Priorität haben der Ausbau des Energiesektors und des Seeverkehrs. Der stark wachsende Energieverbrauch erfordert den Bau neuer Kraftwerke. Im Rahmen der maritimen Strategie sollen zahlreiche neue Häfen gebaut und alte modernisiert werden.

Marktlage und Marktentwicklung

Indonesiens veraltete und unterdimensionierte Infrastruktur wird seit geraumer Zeit kräftig ausgebaut. Präsident Joko Widodo legt noch einmal einen Zahn zu: Er erhöhte die Infrastrukturausgaben der Zentral- und Regionalregierungen im Haushaltsjahr 2015 um zwei Drittel (gegenüber dem ursprünglichen Budgetansatz) auf umgerechnet 22 Mrd. \$. Im Jahr 2016 stiegen die entsprechenden Ausgaben zunächst noch einmal auf rund 24 Mrd. \$. Allerdings kam es im Sommer des Jahres in Folge eines wachsenden Staatsdefizits zu Kürzungen in Höhe von rund 1 Mrd. \$.

Doch die zur Verfügung stehenden Gelder lassen sich nicht so schnell wie erwünscht in neue Projekte umwandeln. Daher konnten sich die Bemühungen von Jokowi, wie der Präsident gerne kumpelhaft genannt wird, noch nicht in den Statistiken für 2015 widerspiegeln. Zwar haben sich zwischen 2010 und 2015 laut BPS die von der Tiefbausparte erbrachten Bauleistungen nominal (und auf Basis der Inlandswährung) verdoppelt. Doch die Dynamik ließ im vorliegenden Zeitraum spürbar nach.

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

Tiefbauleistungen in Indonesien (in Mrd. US\$; Veränderungen zum Vorjahr in %)

| Jahr | Wert 1) | Veränderung 2) |
|------|---------|----------------|
| 2010 | 18,8 | 20,5 |
| 2011 | 23,2 | 19,0 |
| 2012 | 25,4 | 17,2 |
| 2013 | 26,1 | 14,6 |
| 2014 | 25,9 | 12,9 |
| 2015 | 25,6 | 11,3 |

1) Umrechnung in US-Dollar zum jeweiligen Oanda-Jahresdurchschnittswert; 2) nominal und auf Basis der Inlandwährung Rupiah (Rp)

Quelle: Nationales Statistikamt BPS

Dennoch sind Fortschritte mit dem bloßen Auge erkennbar: In Jakarta wird seit geraumer Zeit an einer U-Bahn, einer Straßenbahn (LRT) und dem Ausbau des Container- und Flughafens gearbeitet. Eine neue Abfertigungshalle am Airport und ein erster Containerterminal eröffneten im Herbst 2016. Zur selben Zeit begannen chinesische Investoren mit den Konstruktionsarbeiten für eine Hochgeschwindigkeitsbahn ins 140 km entfernte Bandung.

Auch nach der spürbaren Erhöhung der staatlichen Infrastrukturausgaben bleibt der Fiskus auf privates Engagement angewiesen. Das verdeutlicht der nationale Medium Term Development Plan für die Jahre 2015 bis 2019. Laut den Vorgaben der zuständigen Planungsbehörde müsste Indonesien, wenn es 3,75% seines BIP in die Infrastruktur investieren will, in den fünf vorliegenden Jahren fast 300 Mrd. \$ (also jährlich knapp 50 Mrd. \$) verausgaben.

Mittelfristig notwendige Investitionen in Indonesiens Infrastruktur 2015 bis 2019 (in Mrd. US\$) *)

| Bereich | Wert |
|--|-------|
| Wasserver- und -entsorgung | 77,7 |
| Energiegewinnung, -erzeugung und -verteilung | 70,9 |
| Straßenbau | 51,0 |
| Seeverkehr | 30,2 |
| Öffentlicher Wohnungsbau | 14,9 |
| Schienenverkehr | 13,3 |
| IKT-Infrastruktur | 12,0 |
| Luftverkehr | 9,9 |
| Personennahverkehr in den Städten | 6,9 |
| Insgesamt | 286,6 |

*) Umrechnung zum Kurs 1 US\$ = 13.500 Rupiah (Rp); Szenario: Ausgaben in Höhe von 3,75% zum BIP

Quelle: Nationales Planungsministerium Bappenas

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

Von den genannten knapp 300 Mrd. \$ können laut Planungsbehörde die Regierung 40% und staatliche Unternehmen 20% aufbringen. Der Rest - also immerhin 120 Mrd. \$ - soll von privaten Kapitalgebern kommen. Doch bislang gibt es noch wenig Erfahrung mit Public-Private-Partnership (PPP)-Projekten. Immerhin zeigen sich chinesische Investoren in jüngster Zeit an mehreren Großvorhaben interessiert, insbesondere im Bahnbereich.

Für Präsident Widodo kommt dem Ausbau des Seeverkehrs und des Energiesektors Priorität zu. Er rief nach seinem Amtsantritt im Oktober 2014 seine Strategie aus: Indonesien solle sich als globale maritime Achse etablieren. Durch den Bau von neuen Häfen und die Schaffung zusätzlicher Schiffsverbindungen will er eine Art maritime Autobahn kreieren. Zugleich sollen im Rahmen eines 35.000-MW-Programms die Stromerzeugungs- und -verteilungskapazitäten ausgebaut werden.

2016 erließ Widodo zudem zwei Dekrete, die 225 Infrastrukturvorhaben zu nationalen strategischen Projekten erhoben. Darüber hinaus wurden von einem Komitee zur Beschleunigung des Infrastrukturausbaus 27 Vorhaben ausgewählt, die mit Vorrang vorangetrieben werden sollen. Darunter sind auch drei riesige petrochemische Komplexe. Einige Projekte befinden sich bereits im Bau.

Auch dem Landesunkundigen wird schnell klar: In Indonesien existieren viele nicht miteinander koordinierte Pläne und Programme, die eher unverbindlichen Handlungsempfehlungen gleichkommen. Jeder neue Präsident kommt mit eigenen Vorschlägen, lässt jedoch die Pläne seines Vorgängers aus Respekt weiterlaufen. Ein 2010 veröffentlichter Masterplan zum Infrastrukturausbau für die Jahre 2011 bis 2025 wurde nie eingestampft. Niemand weiß, ob er noch irgendeine Rolle spielt.

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

Übersicht über die 27 prioritären Projekte

| Projektbezeichnung | Investitionssumme (Mio. US\$) | Baubeginn/ Inbetriebnahme | Anmerkung |
|--|----------------------------------|------------------------------|---|
| Raffinerien | | | |
| Refinery Development Master Plan | 15.500 | 2017/2019 | Modernisierung von 5 bestehenden Raffinerien |
| Tuban Refinery | 8.000 | 2018/2012 | Neubau einer Raffinerie |
| Bontang Refinery | 5.500 bis 10.400 | 2018/2022 | Neubau einer Raffinerie |
| Energie/Strom | | | |
| PLTU Batang Power Plant | 2.960 | 2016/2019 | 2.000 MW Kraftwerk in Java |
| High Voltage Direct Current | 2.470 | k.A./2019 | 742 km Stromübertragungsnetz |
| 500kV Sumatra Transmission | 1.810 | 2016/2017 bis 2023 | 1.330 km Stromübertragungsnetz |
| PLTU Mulut Tambang | 1.330 | 2016/2019 | 1.200 MW Kraftwerk in Sumatra |
| Indramayu Power Plant | 1.480 | 2017/2019 | 1.000 MW Kraftwerk in Java |
| Central - West Java 500 kV Transmission | 570 | 2017/2019 | 565 km Stromübertragungsnetz |
| Water to Energy | k.A. | 2016/2019 | 4 Wasserkraftwerke mit insgesamt 147 MW |
| Bahn | | | |
| Light Rail Transit Jakarta (LRT) | 2.540 | 2015/2018 | Straßenbahn für den Großraum Jakarta |
| Soekarno-Hatta Airport Express | 1.780 | 2018/2022 | Schnellbahn zum Flughafen in Jakarta |
| MRT Jakarta | 1.850 | 2013/2018 | Teilstrecke der U-Bahn |
| East Kalimantan Railway | 1.850 | 2016/2020 | 203 km lange Bahnstrecke |
| Light Rail Transit (LRT) Sumatra | 530 | 2015/2018 | Straßenbahn in Palembang |
| Makassar-Parepare Rail | 470 | 2015/2018 | 144 km Bahnlinie in Sulawesi |
| Straße | | | |
| 8 Section of Trans Sumatra Toll Road | 6.000 | 2015/2016 | 8 Teilstrecken der Trans Sumatra Autobahn |
| Balikpapan-Samarinda Toll Road | 730 | 2016/2018 | 99 km Autobahn in Kalimantan |
| Manado-Bitung Toll Road | 380 | 2017/2018 | 39 km Autobahn in Sulawesi |
| Serang-Panimbang Toll Road | 800 | 2017/2018 | 84 km Autobahn in Banten |

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

| Seehäfen | | | |
|---|--------|-----------|--|
| Bitung International Hub Seaport | 2.520 | 2017/2019 | Hafen in Sulawesi |
| Kuala Tanjung Seaport | 2.220 | 2017/2020 | Hafen in Sumatra |
| Inland Waterways Sikarang-Bekasi - Java Sea | 250 | 2016/2020 | Kanal |
| Wasser | | | |
| National Capital Integrated Coastal Development | 44.400 | 2016/2023 | Bau einer Staumauer und eines neuen Stadtviertels in Jakarta |
| Jakarta Sewerage System | 600 | 2016/2022 | Abwassernetz |
| West Semarang Drinking Water Supply System | 90 | 2017/2017 | Trinkwassernetz |

Quelle: The Committee for Acceleration of Priority Infrastructures Delivery

Kraftwerksbau

Indonesiens Stromverbrauch wuchs nach Angaben des staatlichen Energiekonzerns PLN in den letzten Jahren um jährlich 8 bis 10%. Diese hohen Zuwachsraten dürften auch auf lange Sicht nur geringfügig zurückgehen. 2013 belief sich der nationale Stromverbrauch laut Energieministerium auf 190 TWh (Terawattstunden). Bis 2050 soll er auf gut 2.000 TWh anwachsen.

Die indonesische Regierung muss dringend handeln. Präsident Widodo ließ daher ein 35.000-MW-Programm für die Jahre 2015 bis 2019 auflegen. Im Rahmen des Plans sollen 291 Kraftwerke gebaut werden. Der staatliche Versorger PLN will nach eigenen Angaben im angegebenen Zeitraum Anlagen im Umfang von 10.000 MW errichten. Der Rest soll von privaten Kapitalgebern im Rahmen von PPP-Vorhaben kommen.

Prinzipiell sind Energieunternehmen aus dem Ausland an einem Engagement in Indonesien interessiert. Doch die Rahmenbedingungen halten einige von einem Markteinstieg ab. Wie Branchenfirmen betonen, sind für den Bau und Betrieb eines Kraftwerkes über 200 Genehmigungen und Lizenzen einzuholen. Im Prinzip müsse man einen ganzen Stab ständig damit beschäftigen, denn wenn die letzten Erlaubnisse eingetroffen seien, verlieren die ersten schon wieder an Gültigkeit. Wenn es um den Kauf und die Enteignung von Land geht, tritt das Projekt in eine besonders kritische Phase ein. Der Baubeginn kann sich hierbei um viele Jahre verzögern.

Anfang 2016 beliefen sich die landesweiten Stromerzeugungskapazitäten laut PLN auf 55.500 MW. Bis Ende 2020 sollen sie gemäß der Projektion des Energieministeriums auf 84.000 MW anwachsen. Bis 2050 erwartet die Behörde einen Wert von fast 444.000 MW. Das wäre beinahe eine Verzehnfachung gegenüber 2013.

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

Energieerzeugungskapazitäten in Indonesien (in MW) *)

| Jahr | Wert |
|------|---------|
| 2013 | 45.000 |
| 2016 | 58.000 |
| 2020 | 84.000 |
| 2025 | 133.000 |
| 2030 | 196.000 |
| 2035 | 257.000 |
| 2040 | 320.000 |
| 2045 | 379.000 |
| 2050 | 438.000 |

*) Ab 2016 Prognosen

Quelle: Indonesisches Energieministerium

Indonesiens Energiewirtschaft setzt aktuell wie künftig vornehmlich auf Kohle und Gas. 2016 stammten laut PLN 56% des produzierten Stroms aus Kohlekraftwerken, 25% kamen aus gasbefeuerten Anlagen. Wasserkraft und Geothermie erzielten einen Wert von zusammengerechnet 10%. Wind- und Solarenergie spielten derweil so gut wie keine Rolle. Das indonesische Energieministerium erwartet, dass regenerative Energiequellen bis 2050 auf einen Anteil am Strommix von 28% kommen werden.

Transport und Verkehr

STRASSENBAU

Für neue Straßen sind laut Medium Term Development Plan 2015 bis 2019 über 50 Mrd. \$ eingeplant. Einerseits müssen Autobahnen gebaut werden, die die größten Inseln des Archipels durchqueren. Das ehrgeizigste Vorhaben ist der Bau einer durchgehenden Autobahn auf Sumatra. Sie soll 2.700 km lang werden und 25 Mrd. \$ verschlingen. Bis Ende 2019 soll die Strecke durchgehend befahrbar sein. Doch es ist mit erheblichen Verzögerungen zu rechnen.

Andererseits müssen in den großen Metropolen neue Straßen gebaut werden, damit die Menschen schneller zur Arbeit gelangen. In ganz Jakarta existieren im Prinzip nur zwei Hauptverkehrsadern, die nahezu rund um die Uhr verstopft sind. Aktuell wird an sechs neuen Zufahrtsstraßen gebaut, die alle Vororte Jakartas mit der Innenstadt verbinden sollen. Für die insgesamt rund 70 km langen Tangenten sind 3 Mrd. \$ eingeplant.

Laut Berechnung des indonesischen Marktforschungsunternehmens Data Consult waren im Frühjahr 2016 landesweit gerade einmal gut 900 km privat betriebene Mautstraßen in Betrieb. Daneben befanden sich 30 Projekte im Umfang von nahezu 1.200 km im fortgeschrittenen Planungs- beziehungsweise frühen Baustadium. Deren Investitionskosten beliefen sich auf zusammen rund 15 Mrd. \$.

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

Straßenprojekte in Indonesien

| Projektbezeichnung | Investitionssumme (Mio. US\$) | Projektstand | Anmerkung |
|---------------------------------------|----------------------------------|---|---|
| Six Inner Toll Roads, Jakarta | 3.050 | Baubeginn 2015/16, Inbetriebnahme 2019 | Sechs Innenstadtschnellstraßen für Jakarta |
| Ten Tollroads , Vororte Jakartas | 2.690 | Baubeginn 2015/16, Inbetriebnahme 2021 | Gesamtlänge der zehn Vorhaben: 193 km |
| Bekambaru-Damai | 1.270 | Baubeginn 2016, Inbetriebnahme 2019 | 135 km Teilstrecke der Trans Sumatra. Teilfinanzierung durch die Asian Infrastructure Bank (VR China) |
| Bakauheni-Terbanggi Besar | 1.180 | Baubeginn 2015, Inbetriebnahme 2019 | 140 km Teilstrecke der Trans Sumatra |
| Balikpapan-Samarinda | 1.070 | Baubeginn 2016, Inbetriebnahme 2019 | 100 km Autobahn auf Kalimantan. VR China finanziert 90% des Projekts |
| Terbanggi Besar- Pematang Panggang | 820 | Baubeginn 2017, Inbetriebnahme 2019 | Teilstrecke der Trans Sumatra |

Quelle: Data Consult, Pressemeldungen

SCHIENENVERKEHR

Bereits während seiner Zeit als Gouverneur von Jakarta hatte Joko Widodo den Baubeginn einer seit rund 25 Jahren geplanten Hauptstadt-U-Bahn angestoßen. Nach seinem Amtsantritt als Präsident puschte er dann die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Jakarta und Bandung. Ende 2015 bekam ein indonesisch-chinesisches Konsortium den Zuschlag für die gut 140 km lange Trasse. Die chinesische Entwicklungsbank wird das rund 5,5 Mrd. \$ teure Projekt mehrheitlich finanzieren.

Wenn die wohlhabenden westjavanischen Metropolen Jakarta und Bandung bedacht werden, dürfen die anderen Provinzen nicht zurückstehen. Nach dem Willen der Widodo-Administration soll auf den Inseln Sumatra, Sulawesi, Kalimantan und Papua ein durchgehendes Bahnnetz aufgebaut werden. Es geht vor allem darum, die bereits bestehenden Einzelstrecken miteinander zu verbinden.

Es entstehen aber nicht nur Überlandverbindungen. Es tut sich auch einiges im innerstädtischen Verkehr. Jakarta etwa plant eine Straßenbahn, die das Stadtzentrum mit den zahlreichen Vororten, in denen Millionen von Menschen leben, verbinden soll. Auf den insgesamt rund 80 km langen Strecken sollen die Züge mit maximal 80 km/h verkehren. Insgesamt wird das Vorhaben 2,6 Mrd. \$ kosten.

Doch was kosten die Bahnvorhaben zusammengerechnet? Insgesamt kalkuliert die Regierung alleine bis 2019 mit entsprechenden Investitionskosten in Höhe von rund 18 Mrd. \$. Mit diesem Geld sollen etwa 3.200 km zusätzliche Bahnstrecken gebaut werden. Zudem ist die Anschaffung von 400 Lokomotiven und 5.000 Waggons (überwiegend aus dem Ausland) vorgesehen.

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

Bahnvorhaben in Indonesien

| Projektbezeichnung | Investitionssumme (Mio. US\$) | Projektstand | Anmerkung |
|--------------------------------|----------------------------------|--|--|
| MRT Jakarta | 7.000 | Baubeginn (1. Strecke) 2013, Eröffnung 2018 | U-Bahnnetz in Jakarta: 1. Strecke japanisch-indonesisches Konsortium, keine Fortschritte bei der zweiten Strecke |
| Trans-Sumatra Rail | 5.800 | Baustart 2016, Inbetriebnahme um 2020 | 1.520 km langes Streckennetz auf Sumatra |
| Jakarta-Bandung Highspeed Rail | 5.500 | Baustart 2016, Inbetriebnahme 2019/2020 | 142 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke (250m km/h). Bau und Betrieb durch chinesisch-indonesisches Konsortium |
| Trans-Sulawesi Rail | 4.900 | Baustart um 2017/18, Inbetriebnahme um 2021/22 | 1.513 km langes Bahnnetz auf Sulawesi |
| Trans-Kalimantan Rail | 4.000 bis 6.000 | Baustart um 2017/18, Inbetriebnahme um 2021/22 | 2.428 km langes Bahnnetz auf Kalimantan |
| Trans-Papua Rail | Um 4.000 | Baustart um 2017/2018, Inbetriebnahme um 2021/22 | 1.550 km langes Streckennetz auf Papua |
| Light Rail Jakarta | 2.540 | Baustart 2016, Inbetriebnahme 2019 | 70 km langes Straßenbahnnetz |

Quellen: Pressemeldungen, Indonesisches Transportministerium

FLUGHÄFEN

Bemerkenswert ist, dass der Neu- und Ausbau von Flughäfen in der offiziellen Planung kaum eine Rolle spielt. Indonesien will im vorliegenden Fünfjahresplan nur 10 Mrd. \$ in den Bereich pumpen. Allerdings verteilt sich diese Summe auf eine Vielzahl kleinere und mittelgroße Projekte. Es gilt vor allem, Regionalflughäfen auszubauen und zu modernisieren, statt große Vorzeigearports zu errichten.

Oberste Priorität genießt der Ausbau des internationalen Soekarno-Hatta-Flughafens in Jakarta. Eine neue Abfertigungshalle eröffnete im Sommer 2016. Daneben sollen eine dritte Start- und Landebahn sowie ein viertes Passagierterminal entstehen. Insgesamt sollen bis 2020 über 2 Mrd. \$ investiert werden.

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

Bau und Erweiterung von Flughäfen in Indonesien

| Projektbezeichnung | Investitionssumme (Mio. US\$) | Projektstand | Anmerkung |
|------------------------------------|----------------------------------|---|---|
| Soekarno- Hatta Airport | 2.000 | Im Bau, Inbetriebnahme bis 2020 | Bau einer 3. Landebahn und zwei neuer Terminals |
| Kulon Progo Airport, Yogyakarta | 690 | Baubeginn 2016/17, Inbetriebnahme 2020 | Bau eines neuen Flughafens mit Abfertigungskapazität für 14 Mio. Passagiere |
| Juanda Airport, Surabaya | 670 | Baubeginn 2016/17, Inbetriebnahme 2020 | Erweiterung des bestehenden Flughafen auf Kapazität von 26 Mio. Passagieren |
| Erweiterung von drei Flughäfen | 490 | Baubeginn 2016/17, Inbetriebnahme 2018 bis 2020 | Modernisierung der Flughäfen in Semarang, Banjarmasin und Makassar |

Quellen: Pressemeldungen, Indonesisches Transportministerium

SEEHÄFEN

Indonesien besteht aus über 17.000 Inseln. Dem Schiffsverkehr und der Seeinfrastruktur kommen daher eine strategische Bedeutung zu. Präsident Widodo will im Rahmen seiner maritimen Strategie zahlreiche Häfen bauen und alte Anlagen modernisieren. Für 24 strategische Projekte sind dabei 18 Mrd. \$ vorgesehen. Weitere 15 Mrd. \$ sollen der Entwicklung von rund 1.500 kleineren Häfen zugutekommen.

Unabhängig von den Plänen des Präsidenten und der Planungsbehörde geht der Ausbau der Hafeninfrastuktur bereits seit einigen Jahren voran, insbesondere mithilfe der staatlichen Gesellschaft Pelindo. Besonders aufmerksam verfolgen die Medien den Ausbau von Tanjung Priok, dem Hauptstadthafen. Er kann aktuell nur kleinere bis mittlere Containerschiffe bis zu einer Kapazitäten von 6.000 TEU (20-Fuß- Standardcontainer) abfertigen. Doch das soll sich in Zukunft ändern.

Im Rahmen einer ersten Phase (Baubeginn 2013) mit Investitionskosten in Höhe von 2,5 Mrd. \$ sind drei Containerterminals (einer davon eröffnete im Herbst 2016) vorgesehen. Die Fertigstellung ist für 2017/18 geplant. Zu diesem Zeitpunkt wird der Hafen eine jährliche Umschlagskapazität von 12,5 Mio. TEU erreichen. Im Zuge einer zweiten Phase sollen vier weitere Anlegeplätze (8 Mio. TEU) entstehen.

Doch für zahlreiche Unternehmen im Großraum Jakarta sind die Anlagen zu weit entfernt. Besonders die von Japanern dominierte Autoindustrie in Karawang (West-Java) beschwert sich seit Jahren. Sie forciert daher den Bau eines zusätzlichen Hafens. Das sogenannte Patimban-Projekt soll 3 Mrd. \$ kosten. Das Geld soll überwiegend aus Japan kommen. 2017 soll mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die erste Phase dürfte 2019 abgeschlossen sein. Danach soll der Hafen weiter ausgebaut werden.

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

Hafenprojekte in Indonesien

| Projektname | Investitionssumme (Mio. US\$) | Projektstand | Anmerkung |
|------------------------------------|----------------------------------|---|--|
| Tanjung Priok, Kalibaru | 4.500 | Baubeginn 2013, Fertigstellung: 1. Phase 2017/18, 2. Phase 2023 | Ausbau des Hauptstadthafen auf Jahreskapazität von über 20 Mio. TEU |
| Patimban Deep Sea Port | 3.090 | Baubeginn 2017, Inbetriebnahme: 1. Phase 2021, 3. Phase 2037 | Hafen in West Java; Kapazität 2021 rund 3 bis 4 Mio. TEU, 2037 rund 7,5 Mio. TEU; Finanzierung durch Japan |
| Bitung International Seaport | 2.520 | Baubeginn 2017, Inbetriebnahme 2019 | Hafen in Sulawesi. Prioritäres Projekt |
| Kuala Tanjung Port, Sumatra | 2.220 (1. Phase) | Zur Jahresmitte 2016 zu 50% fertig, Inbetriebnahme 2019 | Bau eines Hafens mit Jahreskapazität von 2 Mio. TEU |
| Maloy International Port | 520 bis 590 | Baubeginn 2017 | Ausbau des Hafens in Kalimantan |

Quellen: Bappenas, Pressemeldungen

Wasser und Abwasser

Das Thema Wasserver- und -entsorgung genießt im National Midterm Development Plan absolute Priorität. Er sieht für den Zeitraum 2015 bis 2019 Investitionen von fast 80 Mrd. \$ vor. Schließlich verfolgt die Regierung das Ziel, dass bis 2019 die gesamte Bevölkerung Zugang zu Frischwasser sowie sanitären Einrichtungen erhält. Die Summe verteilt sich auf eine Vielzahl von kleineren Projekten. Es erweist sich dabei als nahezu unmöglich, eine Übersicht über die zahlreichen Vorhaben zu erlangen.

In Jakarta gibt es ein Megaprojekt mit dem Namen National Capital Integrated Coastal Development. Das Vorhaben geistert bereits seit geraumer Zeit unter dem Titel Giant Sea Wall durch die Medien. An der Küste soll eine Staumauer von bis zu 90 km Länge gebaut werden. Sie soll einerseits der Flutvorsorge dienen. Die Metropole versinkt nämlich bei jedem größerem Regen im Schlamm. Andererseits können auf dem neu gewonnenen Land ganze Städte für bis zu 700.000 Einwohner entstehen. Das Vorhaben ist nicht unumstritten. Wahrscheinlich dürften nur einzelne Teile davon auf absehbare Zeit realisiert werden.

Konkrete Marktchancen für deutsche Unternehmen

Innerhalb der Baubranche Indonesiens bietet der Tiefbausektor für deutsche Unternehmen die mit Abstand besten Geschäftsaussichten. Andererseits lauern hier auch die größten Risiken. So müssen die Baufirmen mit vielen staatlichen Stellen kooperieren. Oft sind die Kompetenzen nicht klar verteilt, was zu Streitigkeiten und Verzögerungen führen kann. Von der Planung über die Ausschreibung, Finanzierung und Landenteignung bis zur Fertigstellung vergehen daher in der Regel 10 bis 30 Jahre. In allen Teilphasen kann es zu unvorhergesehenen Ereignissen kommen. Korruption und Vetternwirtschaft sind zudem weit verbreitet.

Die Regierung will beim Ausbau der Infrastruktur private Kapitalgeber beteiligen. Es sind in den letzten Jahren einige größere PPP-Vorhaben in die Bauphase eingetreten. Dabei erwiesen sich insbesondere (staatliche) chine-

INDONESIEN BESCHLEUNIGT DEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR

sische, aber auch japanische Investoren als aktiv. Sie brachten zudem eine entsprechende Finanzierung mit, was von indonesischer Seite ausdrücklich erwünscht ist.

Für deutsche Unternehmen bleiben demnach vor allem Chancen als Subunternehmer oder als Zulieferer. Die entsprechenden Geschäftsvolumina sind dann zwar kleiner. Jedoch fallen auch die Risiken geringer aus. Wer hauptverantwortlich ein Projekt durchführt, stößt nämlich in Indonesien auf sehr viele Widerstände, die das Vorhaben in den allermeisten Fällen um viele Jahre verzögern.

Auch wenn chinesische Firmen ein Projekt finanzieren, bauen und betreiben, kann die indonesische Seite darauf bestehen, dass deutsche Partner mit ins Boot kommen, etwa als Zulieferer von Verkehrs- und Sicherheitstechnik oder bei der Planung und Zertifizierung. Es hat sich nämlich herumgesprochen, dass chinesische Technik nicht besonders zuverlässig ist. Umfangreiche Zulieferchancen ergeben sich zudem bei Gebäudetechnik für Bahnhöfe oder Airport-Terminals.

(RR)

KONTAKT

Anna Westenberger

☎ +49 30 200 099 393

✉ [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.