



GERMANY
TRADE & INVEST

30.10.2014

Indonesiens Handelsflotte nach Regulierungen auf Expansionskurs

Ausländische Reedereien dominieren Ausfuhrabwicklung noch immer / Werften siedeln sich in Batam nahe Singapur an / Von Roland Rohde

Jakarta (gtai) - In Indonesien wird nahezu jede Branche vom internationalen Wettbewerb abgeschottet, so auch der nationale Wassertransport. Seit dem Frühjahr 2008 dürfen inländische Seetransporte - mit wenigen Ausnahmen - nur noch von einheimischen Schiffen ausgeführt werden. Anfang 2014 wurden die Regeln zur Kabotage erneut verschärft. Die Anzahl der unter indonesischer Flagge fahrenden Seefahrzeuge stieg daraufhin rasch an. Vom Ausbau der Handelsflotte profitieren jedoch vor allem ausländische Werften.

Indonesiens Reedereien befinden sich seit geraumer Zeit in einer von der Regierung initiierten Phase stürmischen Wachstums. Laut einer 2008 in Kraft getretenen Regelung zur Kabotage darf der Wassertransport innerhalb des rund 17.500 Inseln (von denen allerdings nur etwa die Hälfte bewohnt ist) umfassenden Archipels nur noch mit unter indonesischer Flagge fahrenden Schiffen ausgeführt werden. Jedoch gab es Ausnahmen. So durfte beispielsweise die Gas- und Ölindustrie noch einige Jahre lang ausländische "Offshore Support Vessels" benutzen.

Doch im Frühjahr 2014 kam es zu einer Überarbeitung des Gesetzes. Dabei wurde die Ausnahmeregelung für den Öl- und Gassektor ersatzlos gestrichen. Auch für Baggerschiffe gibt es Änderungen. Bislang durften ausländische Wasserfahrzeuge in dieser Kategorie innerhalb Indonesiens operieren. Im Rahmen der Revision gilt diese Ausnahme nur noch für entsprechende Schiffe über 5.000 Bruttoregistriertonnen (BRT).

Anzahl der Reedereien stark gestiegen

Infolge der Marktabstottung wuchs die indonesische Handelsflotte rasant. Die Indonesian National Ship Owners Association (INSA) registrierte bis zum Frühjahr 2005 nur 6.000 Schiffe. Bis Ende 2013 stieg deren Anzahl aber auf 13.000. Gemessen an der Transportkapazität gab es im vorliegenden Zeitraum sogar eine Verdreifachung von 6 Mio. auf 18 Mio. BRT.

Die Abschirmung führte auf der einen Seite zwischen 2008 und 2012 laut offiziellen Angaben zu einem Anstieg der in Indonesien operierenden Reedereien von gut 1.600 auf fast 2.300 Gesellschaften. Auf der anderen Seite büßten jedoch viele nationale Firmen an internationaler Wettbewerbsfähigkeit ein, weil sie sich auf den Binnentransport konzentrierten und im Gegenzug die Bedienung internationaler Routen vernachlässigten.

Daher wurden 2013 laut INSA über 90% der insgesamt 570 Mio. t an Warenausfuhren Indonesiens von ausländischen Reedereien abgewickelt beziehungsweise von Frachtern transportiert, die unter fremder Flagge fuhren. Alleine bei den Kohle- und Nickelexporten - zwei gemessen am Gewicht besonders wichtige Güterkategorien - entgingen dadurch den inländischen Schiffsbesitzern und -betreibern Einnahmen in Höhe von 8 Mrd. US\$.

Auch die Werftindustrie konnte vom neuen Kabotagesystem bislang kaum profitieren. Normalerweise - so INSA - würde sich der Schiffbausektor im Einklang mit der allgemeinen Seefrachtkonjunktur entwickeln. In Indonesien sei das aber nicht der Fall gewesen. Mit anderen Worten, ein steigender Anteil der von indonesischen Reedern erworbenen und in Dienst gestellten Schiffe wurde im Ausland gekauft oder gefertigt.

Werften profitieren von sehr niedrigen Lohnkosten

Insgesamt gab es in Indonesien 2013 laut INSA 200 - zumeist kleinere - Werften, die es zusammen auf eine Fertigungskapazität von 800.000 BRT pro Jahr brachten. Darüber hinaus sind sie in der Lage, Schiffe im Umfang von 10 Mio. BRT per annum zu reparieren. Immerhin haben sich die vorhandenen Kapazitäten damit im Vergleich zu den Vorjahren merklich erhöht. Eine genaue Zuwachsrate nannte der Branchenverband allerdings nicht.

Die indonesischen Werften können in der Regel nur kleinere Frachter und Tanker bauen. Lediglich einige Betriebe - zumeist staatliche und solche mit ausländischen Investoren - fertigen auch Schiffe in der Größenordnung von 50.000 BRT bis maximal 70.000 BRT. Um im Wettbewerb mit "benachbarten" Betrieben in Malaysia und Singapur wettbewerbsfähig zu bleiben, haben sich viele Werften auf Wartung und Reparatur spezialisiert. Bei diesen arbeitsintensiven Tätigkeiten besitzt der Archipel angesichts der immer noch sehr niedrigen Löhne einen echten Vorteil gegenüber der Konkurrenz.

Zahlreiche Werften haben sich auf der nahe Singapur gelegenen Insel Batam angesiedelt. Auftraggeber beziehungsweise Kapitaleigner kommen vermehrt aus dem benachbarten Stadtstaat. Batam ist Teil der Batam-Bintan-Karimun-Freihandelszone, die den dortigen Investoren Zoll- und Steuererleichterungen bietet. Das Gebiet dürfte sich laut Einschätzung von Branchenkennern mittelfristig zu einem wichtigen regionalen Schiffbauzentrum entwickeln.

Mindestens 500 zusätzliche Schiffe für maritime Ausbaupläne benötigt

Aufwind bekommt die indonesische Werftindustrie vom neuen Präsidenten, Joko Widodo. Er will die maritime Wirtschaft zu einem wichtigen Standbein der Wirtschaft ausbauen. Anlässlich seiner Antrittsrede am 20.10.14 hat er gleich mehrmals die Bedeutung des Sektors für die Entwicklung des Landes unterstrichen.

Um Indonesien als "globale maritime Nation" zu etablieren, sollen laut "Jokowi" - so wird der Hoffnungsträger kumpelhaft genannt - landesweit mindestens zehn Häfen gebaut sowie eine ganze Reihe von Schifffahrtsrouten neu ins Leben gerufen werden. Am 26.10.14 stellte Widodo sein aus 30 Ministerien und vier "Oberministerien" bestehendes Kabinett vor. Erstmals gibt es einen "Coordinating Maritime Affairs Minister". Er soll die Aktivitäten der vier Ministerien Transport, Tourismus, Energie und Rohstoff sowie maritime Angelegenheiten und Fischerei koordinieren.

Um die im Wesentlichen auch schon von der Vorgängerregierung verfolgten Pläne zu realisieren, müssten laut Einschätzung der einflussreichen indonesischen Handelskammer KADIN zusätzlich zum natürlichen Wachstum 500 weitere Schiffe in Dienst gestellt werden. Dabei dürften vorzugsweise Frachter und Tanker in einer Größenordnung um die 5.000 BRT zum Einsatz kommen. Es wird den Reedern und der Regierung dabei nichts anderes übrig bleiben, als auf neue Schiffe zu setzen, denn die aktuell in Dienst stehende Flotte ist stark veraltet. Die meisten Wasserfahrzeuge haben zwischen 15 und 30 Jahre "auf dem Buckel".

Laut UN Comtrade importierte Indonesien 2013 Schiffe im Wert von 1.131 Mio. \$, ein Rückgang von 37,4% im Vergleich zum Vorjahr. Das Minus ließ sich auf das sich abzeichnende Exportverbot

für unverarbeitete Minerallerze (in Kraft getreten im Januar 2014) zurückführen. Die Einfuhren von Schiffen "Made in Germany" beliefen sich 2013 auf 12,1 Mio. \$ (-41,0%).

Indonesiens Einfuhren von Schiffen (in Mio. \$) *)

Jahr	Wert	davon aus Deutschland
2009	2.702,0	18,4
2010	1.959,5	1,9
2011	1.945,7	17,7
2012	1.807,6	20,5
2013	1.131,0	12,1

*) SITC-Zolltarifposition 793

Quelle: UN Comtrade

(R.R.)


Dieser Artikel ist relevant für:

Indonesien

Wasserfahrzeuge, Wasser-, Hafenbau, Schiffsverkehr / Häfen

KONTAKT

Helmut Kahlert

 0228/24993-209

 **Ihre Frage an uns**

VERWANDTE ARTIKEL

-  **Neuer Präsident
Indonesiens plant
"maritime Autobahn"**
-  **Griechen bleiben
Weltspitze auf Hoher See**
-  **Russland rüstet Werften
im Fernen Osten auf**
-  **Russischer Milliardär
plant Jachthafen in
Sotschi**
-  **Kroatien setzt wieder auf
die Privatisierung**

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1106384.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1106384.html)

Datum: 30.10.2014

© 2014 Germany Trade & Invest

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